

HIAG

Kanton Zürich
Gemeinde Seegraben

Privater Gestaltungsplan Talwis

RESULTAT DER ZWEITEN VORPRÜFUNG

**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	AUSGANGSLAGE UND GESAMTBEURTEILUNG	3
2	BEURTEILUNG IM EINZELNEN	4
2.1	Hochwasser und Massenbewegungen, Gewässerrenaturierung, Gewässernutzung und Gewässerraum	4
2.2	Öffentliche Radwegverbindung	8
2.3	Situationsplan	8
2.4	Bestimmungen	11
2.5	Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	19
2.6	Festlegung des Gewässerraums – Verzicht (separates Verfahren zum GP)	22

Auftraggeberin

HIAG Immobilien Schweiz AG

Bearbeitung

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

1 AUSGANGSLAGE UND GESAMTBURTEILUNG

Situation

Mit Schreiben vom 13. Januar 2020 wurde dem Amt für Raumentwicklung (ARE) der private Gestaltungsplan Talwis zur zweiten Vorprüfung eingereicht.

Die Gestaltungsplanunterlagen wurden durch folgende Ämter geprüft:

- Amt für Verkehr (AFV)
- Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)
- Amt für Landschaft und Natur (ALN)
- Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA/FALS)
- Gebietsbetreuung Ortsbild und Städtebau des Amtes für Raumentwicklung (ARE/OBS)
- Kantonale Denkmalpflege der Baudirektion (ARE/KDP)

Zudem wurde der private Gestaltungsplan Talwis vom 6. Februar 2020 bis 10. April 2020 öffentlich aufgelegt. Der Umgang mit den Einwendungen wird im Bericht zu den Einwendungen separat abgehandelt.

Fazit

Es wird empfohlen, den privaten Gestaltungsplan Talwis zu einer weiteren kantonalen Vorprüfung einzureichen, damit sichergestellt werden kann, dass unter Berücksichtigung der erwähnten Auflagen einer Genehmigung nichts entgegensteht.

Seegräben Termine GV März 2021

Für die Gemeindeversammlung am 23. März 2021 müssen die Gestaltungsplanunterlagen spätestens am Donnerstag, 7. Januar 2021 digital an Marc Thalmann verschickt werden.

2 BEURTEILUNG IM EINZELNEN

2.1 Hochwasser und Massenbewegungen, Gewässerrenaturierung, Gewässernutzung und Gewässerraum

Uferstreifen bzw. Gewässerraum der Aa

→ Der geplante Fuss- und Veloweg ist ausserhalb des Uferstreifens der Aa und ausserhalb der "Insel" zwischen der Aa und dem Wasserrechtskanal zu führen. Unvermeidliche Querungen des Uferstreifens sind senkrecht zur Gewässerachse anzuordnen. Die Unterlagen sind in diesem Sinne anzupassen (Auflage aus 1. Vorprüfung).

Begründung Auftraggeberin/Rückmeldung AFV

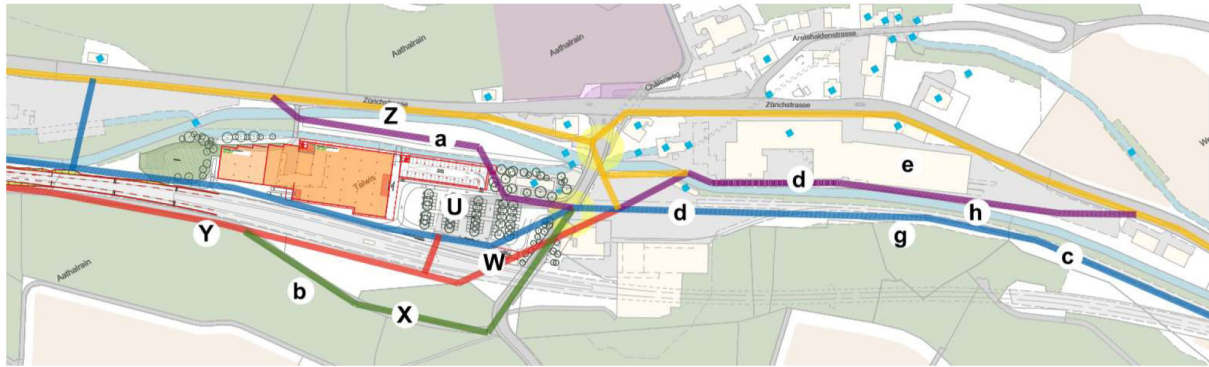
Der Veloweg respektive die Veloschnellroute ist zurzeit noch nicht klar definiert. Hierfür wird zurzeit eine Korridorstudie erarbeitet. Gemäss Rückmeldung des AFV vom 2. Dezember 2020 ist die Korridorstudie noch nicht so weit, dass eine Bestvariante bezeichnet und damit abschliessend definiert werden kann, wo die Veloschnellroute durchgeführt wird und ob sie innerhalb oder ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters zu liegen kommt. Derzeit liegt eine Auslegeordnung von möglichen Linienführungen vor. Im Rahmen des Gestaltungsplans sind die blaue Linienführung (nördlich entlang Bahnlinie) und die rote Variante (südlich Bahnlinie, Kreuzung auf Höhe Bahnhof Aathal) zu ermöglichen. Die Zutrittspunkte sind entsprechend zu bezeichnen, eine Verbindung dazwischen ist für die Veloschnellroute freizuhalten. Grundsätzlich ist weder eine Unter- noch eine Überführung ausgeschlossen.

Gemäss Rückmeldung des AFV soll im Gestaltungsplan ein Vermerk aufgenommen werden, dass im Rahmen des Bauprojekts zu klären ist, was auf welchem Niveau geführt wird (Veloschnellroute oberirdisch / Anlieferung unterirdisch oder Veloschnellroute unterirdisch / Anlieferung oberirdisch oder beides auf Halbniveau etc.). Im Gebiet östlich der Gstalterstrasse sind die Zufahrtspunkte für die verschiedenen Varianten gemäss des Variantenstudiums aufzunehmen.

Bis Mitte 2021 sollte der Korridor der Veloschnellroute geklärt sein und damit eine Festlegung auf konkreter Basis im Rahmen des Bauprojekts möglich sein.

Korridorstudie Veloschnellroute Uster – Seegräben – Wetzikon

Variantenfächer



Erste Triage:

Westlich Gstaldenstrasse:

Weiterverfolgt werden

- Variante gelb
- Variante blau
- Variante rot
- (Variante grün, mit Vorbehalt)

Verworfen wegen fehlender Bewilligungsfähigkeit:

- Variante violett

Östlich Gstaldenstrasse:

Weiterverfolgt werden

- Variante gelb
- Variante violett
- Variante blau

2.12.2020 / ek

I:\Infrastrukturplanung\06_Projekte\03_Regionen\05_RZO_Oberland\VSR_Uster_Aathal_Korridorstudie\02_Korrespondenz\Var_Korridor_VSR_20201202.docx

Quelle: Rückmeldung AFV vom 2. Dezember 2020

Entscheid Auftraggeberin/Rückmeldung AFV

Die Veloschnellroute respektive die Anschlusspunkte beider Varianten (Variante 1 und 2) werden gemäss Rückmeldung des AFV vom 2. Dezember 2020 im Gestaltungsplan verankert und die entsprechenden Hinweise im Erläuternden Bericht vorgenommen. Die Bestimmungen werden ausgehend von der Rückmeldung respektive der Zustimmung des AFV beibehalten.

Ausgehend von der Besprechung mit dem AFV vom 12. Oktober 2020 wird die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Für den Fussverkehr ist mit dem Richtprojekt ein Trampelpfad über die Kanalinsel von der Zürichstrasse bis zum Durchgang Coop vorgesehen. Die Umsetzung des Fusswegs hat in Absprache mit den kantonalen Fachstellen zu erfolgen. Die Voranfrage zur angedachten Fusswegverbindung wurde dem AWEL am 8. Dezember 2020 zugestellt. Gemäss Rückmeldung des AWEL kann mit der Bearbeitung bis zum 22. Februar 2021 gerechnet werden.

Uferstreifen bzw. Gewässerraum der Aa

➔ Im Situationsplan ist die in der Mitte des Baubereichs A1 dargestellte Querung des Wasserrechtskanals zu entfernen (Auflage aus 1. Vorprüfung).

Entscheid Auftraggeberin

Gemäss Rückmeldung des AWEL vom 5. Oktober 2020 wird die Brücke beim Durchgang Coop für den Trampelpfad über die Kanalinsel mit dem Gestaltungsplan ermöglicht. Die Brücke wird senkrecht zum Kanal angeordnet. Weitere Brücken sind nicht vorgesehen. Die Umsetzung des Trampelpfads und der neuen Brücke erfordert die Zustimmung der kantonalen Fachstellen respektive eine wasserbaupolizeiliche Bewilligung.

Wasserbauprojekt an der Aa

➔ Im Planungsbericht ist in Kapitel 2.3. der Absatz "Zielwiderspruch Leitbild Aabach" zu überarbeiten:

Das AWEL weist hiermit erneut auf die Möglichkeit eines Wasserbauprojekts an der Aa hin (vgl. Voranfrage-Beantwortung des AWEL, E-Mail vom 6. November 2017). Falls seitens der Planungsträger Interesse an der Entwicklung und Beteiligung an einem kantonalen Wasserbauprojekt (mit Festlegung des Gewässerraums, ökologischer Aufwertung und extensiver Erholungsnutzung) in diesem Abschnitt des Aabachs besteht, kann im Anschluss an die zweite Vorprüfung mit dem AWEL Kontakt aufgenommen werden. Der Gestaltungsplan und das Wasserbauprojekt wären parallel zu entwickeln und aufeinander abzustimmen.

Im Planungsbericht ist in Kapitel 2.3 zu ergänzen, dass das AWEL eine (extensive) Erholungsnutzung der "Insel" in Zusammenhang mit einem Wasserbauprojekt nicht ausgeschlossen hat. Es besteht folglich kein Zielwiderspruch zum Leitbild Aabach und es bestehen diesbezüglich keine unterschiedlichen Vorstellungen innerhalb des AWEL.

Kommentar Planer

Da die Festlegung einer Erholungsnutzung der Insel im Gestaltungsplan nur zusammen mit einem kantonalen Wasserbauprojekt möglich ist, ein solches jedoch nicht angedacht ist, wird von der (extensiven) Erholungsnutzung abgesehen. Die Insel wird mit dem Gestaltungsplan ausgehend von der Tatsache, dass kein kantonales Wasserbauprojekt erarbeitet wird, in ihrem Bestand nicht verändert.

Entscheid Auftraggeberin

Das Kapitel 2.3 im Erläuternden Bericht wurde angepasst. Entsprechend wurden im Situationsplan die geplanten Bäume auf der Insel gestrichen und die Richtprojekte angepasst. Die Insel wird weiterhin als "Ruhefläche" definiert. Der Erläuternde Bericht wurde bezüglich der Inselnutzung angepasst.

Zur Inselnutzung werden mit Ausnahme der Fussverbindung als Trampelpfad keine Aussagen gemacht.

Gewässerunterhalt

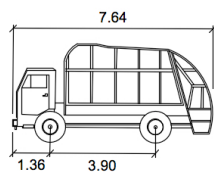
➔ Im Situationsplan ist der östlich gelegene Zugang für den Gewässerunterhalt besser erkennbar darzustellen. Für den westlichen Aa-Abschnitt ist die Zufahrt zur Aa für den Gewässerunterhalt in Rücksprache mit dem AWEL festzulegen.

Kommentar Planer

Die Farbkodierung wurde entsprechend angepasst, damit der östliche Zugang besser ersichtlicher ist. Die Besprechung für den Zugang im Westen erfolgte am 5. Oktober 2020 und hat ergeben, dass im Gestaltungsplan der Zugang bei der Spielwiese gemeint ist.

Ausgehend davon wurde die Befahrbarkeit geprüft (Fahrzeugtyp: Müllfahrzeug mit 7.64 m Länge und 2.5 m Breite. Als Vergleich die Abmessungen eines ReformR Muli T7 S, welche beim Unterhalt, nebst den 8-m-Lastwagen zur Anwendung kommen: Länge 5.3 m und 2.8 m Radstand). Die Schleppkurvenprüfung zeigt, dass aufgrund der senkrecht zum Bach angelegten Brücke die Befahrbarkeit erschwert ist. Ausgehend davon ist mit dem Gestaltungsplan die Zugänglichkeit über die Anlieferungsfläche des Coop zu regeln. Neu wird im Gestaltungsplan ein entsprechender Zugang ermöglicht. Mit Aufrechterhaltung der Nutzung sowie ausgehend von der Umgebungsgestaltung bleibt die Zugänglichkeit für den Gewässerunterhalt bestehen.

Abbildung Schleppkurve Zugang, erforderliche Anpassungen Gestaltungsplan vom 18. Dezember 2019



2MU	Meter
Breite	: 2.50
Spur	: 2.50
Zw. Endanschlügen	: 6.0
Steuerwinkel	: 40.8

Fahrzeug der Befahrbarkeitsprüfung



Entscheid Auftraggeberin

Die Richtprojekte sowie der Gestaltungsplan ermöglichen die Zugänglichkeit für den Unterhalt des Wasserrechtskanals.

Bepflanzung im Uferstreifen der Aa und auf der "Insel"

➔ Die Festsetzungsinhalte zur Bepflanzung (entlang der Aa) im Gestaltungsplan sind im Anschluss an die zweite Vorprüfung in Rücksprache mit dem AWEL zu bereinigen.

Kommentar Planer

Ausgehend von der Tatsache, dass die Nutzung der Insel heute noch nicht bekannt ist, wird von einer abschliessenden Regelung abgeraten. Im Rahmen des Bauprojekts soll die Nutzung und somit die Bestockung in Abstimmung mit dem ALN/AWEL konkretisiert werden.

Entscheid Auftraggeberin

Die Insel wird in ihrem Bestand belassen. Einzige Ausnahme bildet der mögliche Trampelpfad von der Zürichstrasse zum Durchgang Coop mit neuer Brücke.

2.2 Öffentliche Radwegverbindung

Öffentliche Radwegverbindung

→ Um eine Veloschnellroute von Wallisellen nach Wetzikon gemäss kantonalem Velonetzplan nicht zu verunmöglichen, ist im Geltungsbereich des Gestaltungsplans südlich des Oberwasserkanals und ausserhalb des Uferstreifens genügend Platz dafür und für die Fussgängerverbindung freizuhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fussgänger und die Velofahrenden nicht gemischt geführt werden dürfen (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Siehe Auflage 2.1

Entscheid Auftraggeberin

Siehe Auflage 2.1

Öffentliche Radwegverbindung

→ Der bestehende Radweg (Nebenverbindung) des regionalen Richtplans Oberland ist im Situationsplan als Informationsinhalt darzustellen (Auflage aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Der regionale Richtplan weist den bestehenden Radweg entlang der Zürichstrasse auf. Dieser wird im Situationsplan als Informationsinhalt dargestellt.

Entscheid Auftraggeberin

Der Situationsplan wurde mit dem Informationsinhalt "bestehender Radweg (regionaler Richtplan, RZO) ergänzt.

2.3 Situationsplan

Legende

→ Die Farbkodierung ist gemäss der Erwägung anzupassen:

In der Legende ist die Farbunterscheidung zwischen dem Festsetzungsinhalt "Rückbau zulässig" und dem Informationsinhalt "Umbau Kraftwerk Unteraathal, Sanierung Fischgängigkeit" nicht differenziert genug und somit nicht eindeutig unterscheidbar.

Kommentar Planer

Die Farbkodierung im Situationsplan wurde entsprechend angepasst.

Entscheid Auftraggeberin

Die Farbkodierung wurde angepasst.

Abgrenzung Baubereich A (Koordinaten)

→ Zwischen den Koordinatenpunkten 1c und 2 entlang des Oberwasserkanals sind alle Richtungsänderungen des Baubereichs A1 (Eckpunkte) mittels Koordinatenpunkten zu versehen, so dass der Baubereich widerspruchsfrei resp. abschliessend in seiner Geometrie definiert ist.

Kommentar Planer

Der Baubereich verläuft entlang des Wasserkanals. Um eine abschliessende Geometrie zu definieren, wurden die entsprechenden Koordinatenpunkte ergänzt.

Entscheid Auftraggeberin

Die Koordinatenpunkte wurden im Situationsplan ergänzt.

Abgrenzung Baubereich A (Koordinaten)

→ Die Abgrenzung vom Baubereich A1 (braune Fläche) zum Schutzobjekt Vers.-Nr. 177 stimmt nicht mit den Koordinatenpunkten 2 bis 5 überein.

Kommentar Planer

Die Koordinaten stimmen mit dem Baubereich A1 überein. Vermutlich ist die Überlagerung des Baubereichs mit der Spiel- und Aufenthaltsfläche mit dem "nicht übereinstimmen" gemeint. Die Spiel- und Ruhefläche wurde mit der Überarbeitung des Richtprojekts angepasst.

Entscheid Auftraggeberin

Der Situationsplan wurde dahingehend angepasst, dass die Spiel- und Aufenthaltsfläche gemäss angepasstem Richtprojekt dargestellt wird und leicht über dem Baubereich liegt.

Abgrenzung Pflanzengärten (Koordinaten)

→ Alle Eckpunkte der Pflanzengärten sind mittels Koordinaten abschliessend festzulegen.

Kommentar Planer

Um eine abschliessende Geometrie zu definieren wurden die noch fehlenden Koordinaten der Pflanzengärten für die Baubereiche A und C ergänzt.

Entscheid Auftraggeberin

Die Koordinaten wurden ergänzt.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die wichtigsten Eckpunkte der Pflanzengärten im Gestaltungsplan verbindlich zu sichern.

Kommentar Planer

Nebst der Bestimmung zu den Pflanzengärten wurde mittels Bestimmung Ziff. 6 Abs. 3 bereits die Höhenkote des Bodens des Pflanzengartens verbindlich festgehalten. Mit den zusätzlichen Koordinatenpunkten erscheinen die Pflanzengärten genügend verbindlich gesichert. Dachaufbauten für die Schattenspendung oder Begrünung wurden in den Bestimmungen ergänzt.

Empfehlung

Es wird empfohlen, den Teilbaubereich A+ ebenfalls mit "A1" zu beschriften und die max. Gesamthöhe auch im Situationsplan konsequent festzulegen.

Kommentar Planer

Für den Bereich gemäss Ziff. 5 Abs. 6²⁾ wurde im Situationsplan die maximale Gesamthöhe von 11.0 m ausgewiesen.

Abgrenzung Baubereich B

→ Die Abgrenzung von Baubereich B ist auf das Richtprojekt abzustimmen. Dabei kann ein angemessener Spielraum in untergeordnetem Umfang belassen werden (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Der Baubereich wurde verkleinert und die Verbindung zwischen den Baubereichen B und C mittels Bestimmung Ziff. 5 Abs. 6³⁾ geregelt.

Entscheid Auftraggeberin

Der Baubereich B wurde im Situationsplan angepasst und die Bestimmung Ziff. 5 Abs. 6³⁾ ergänzt.

Abgrenzung Baubereich B

→ Der im "Richtprojekt" resp. "Situationsplan Umgebung" aufgezeigte Freiraum bzw. Platz zwischen den Baubereichen B und C sowie der Freiraum entlang der West- und Südfassade des würfelförmigen Neubaus (Baubereich B) ist im Situationsplan verbindlich zu sichern (Auflage sinngemäss aus 2. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Die Ruhefläche rund um den Baubereich B sowie entlang der Gstaiderstrasse wurde vom Richtprojekt Umgebung übernommen und somit im Situationsplan verankert.

Entscheid Auftraggeberin

Der Situationsplan wurde angepasst.

Abgrenzung Baubereich B

→ Die im Richtprojekt vorgesehene Verbindung zwischen Baubereich B und C ist im Gestaltungsplan anderweitig – nicht mittels durchgehendem Baubereich – zu sichern.

Kommentar Planer

Der Baubereich wurde verkleinert und die Verbindung zwischen den Baubereichen B und C mittels Bestimmung Ziff. 5 Abs. 6³⁾ geregelt.

Entscheid Auftraggeberin

Der Baubereich B wurde im Situationsplan angepasst und die Bestimmung Ziff. 5 Abs. 6³⁾ ergänzt.

Schutzobjekte

→ Die Schutzobjekte innerhalb des Geltungsbereichs sind in der Legende unter "Festsetzungsinhalte", die Schutzobjekte ausserhalb des Geltungsbereichs unter "Informationsinhalte" aufzuführen. Es sind zusätzlich nachfolgend aufgeführte Schutzobjekte im Situationsplan darzustellen:

- Kanaleinlaufschütz beim Wehr
- Wehr im Aabach
- Aquädukt
- Oberwasserkanal westlich des Aquädukts

Entscheid Auftraggeberin

Der Situationsplan wurde entsprechend angepasst.

Schutzobjekte

→ Die Darstellung des Oberwasserkanals (Schutzobjekt) ist gemäss den Erwägungen anzupassen:

Der Oberwasserkanal (Schutzobjekt) wird in der Legende als brauner Balken dargestellt. Die Darstellung in der Legende ist missverständlich. Ein eindeutiger Bezug zum Oberwasserkanal kann nicht hergestellt werden. Der Oberwasserkanal (Schutzobjekt) ist in der Legende separat von den Schutzobjekten – welche im Plan mit brauner Farbe und schwarzer Schraffur dargestellt werden – darzustellen. Es ist eine klare Symbolik in der Legende zu wählen.

Entscheid Auftraggeberin

Der Situationsplan wurde entsprechend angepasst.

Empfehlung

Es wird empfohlen, zur besseren Nachvollziehbarkeit ebenfalls die Schutzobjekte mittels "GVZ Nr." zu versehen.

Entscheid Auftraggeberin

Im Situationsplan sind die GVZ Nummern dargestellt.

2.4 Bestimmungen

Ziff. 1 – Zweck

→ Folgende Aspekte sind im Gestaltungsplan verbindlich abzuhandeln resp. anzunehmen (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung):

- Sicherung des erforderlichen Angebots an Bike-and-Ride-Abstellplätzen
- Sicherstellung der Mehrfachnutzung der Fahrzeugabstellplätze von Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetrieben
- Ausschluss von Tankstellen oder vergleichbaren Einrichtungen
- Ausschluss von sexgewerblichen Salons oder vergleichbaren Einrichtungen

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen wurden mit dem Auszug aus der BZO Art. 57c ergänzt.

Ziff. 1 – Zweck

→ Der Verweis auf die BZO-Fassung ist gemäss der Erwägung anzupassen:

Unter Ziff. 1 der Bestimmungen wird auf die BZO in der Fassung vom 8. Januar 2018 verwiesen. Die BZO mit der Zielsetzung unter Art. 57c wurde von der Baudirektion am 19. Februar 2018 (BDV Nr. 0082/18) genehmigt.

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen sowie der erläuternde Bericht wurden entsprechend angepasst respektive ergänzt.

Ziff. 5 – Grundmasse (Nutzung) Empfehlung

Es wird empfohlen, zum besseren Verständnis die Vorschrift von Ziff. 5 Abs. 6¹⁾ unter Ziff. 6 der Bestimmungen aufzuführen.

Kommentar Planer

Die Ziffer 6 wird neu als "Nutzweise" beschriftet. Die Ziff. 5 Abs. 6¹⁾ wird neu als Ziff. 6 Abs. 2 aufgeführt.

Ziff. 5 – Technische Aufbauten

➔ In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan ist zu ergänzen, dass Liftaufbauten bei der Wahl von Schräg- und Pultdächern in die Gebäudehülle zu integrieren sind (Auflage aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Das Richtprojekt weist keine Gebäude mit Schräg- oder Pultdächern auf, bei welchen die Liftbauten nicht in die Gebäudehülle integriert sind. Die Bestimmung wurde unter Ziff. 5 Abs. 8 ergänzt.

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen und der erläuternde Bericht wurden entsprechend ergänzt.

Empfehlung

Zudem wird empfohlen, den Begriff "tatsächliche Dachfläche" gemäss PBG zu verwenden.

Kommentar Planer

Die Bestimmung wurde entsprechend angepasst. Zudem wurde die tatsächliche Dachfläche mit der entsprechenden Definition der ABV (Allgemeine Bauverordnung) ergänzt.

Ziff. 5 Abs. 13 & 14 – Etappierung

➔ Die Realisierbarkeit der Nutzweise von 60 % Wohnen und 40 % Gewerbe ist im Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV – mit und ohne Etappierung – nachzuweisen.

Kommentar Planer

Der Nachweis der Realisierbarkeit der Nutzung mit und ohne Etappierung wird als nicht zweckmässig und auch nicht zwingend erachtet. Mit der letzten Etappe ist das Verhältnis sicherzustellen, während den Etappen sind Abweichungen zulässig. Das heutige Richtprojekt sieht keine Etappierung im Gebiet Talwis vor.

Entscheid Auftraggeberin

Da mit dem Richtprojekt keine eigentliche Etappierung im Gebiet Talwis vorgesehen ist, wird von den Erläuterungen abgesehen. Ist künftig eine Etappierung angedacht, muss die Etappierung im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden sowie der Nachweis erbracht werden, dass jede Etappe für sich die gestalterischen und baurechtlichen Anforderungen erfüllt sowie die Gesamtwirkung und das Gesamtkonzept nicht nachteilig beeinflusst wird.

Ziff. 5 Abs. 13 & 14 – Etappierung

→ Der Umgang mit der Parkierung bei einer Etappierung ist aufzuzeigen und wo nötig, sind verbindliche Vorschriften im Gestaltungsplan festzulegen.

Entscheid Auftraggeberin	Siehe obiger Entscheid.
Empfehlung	Es wird empfohlen, die Formulierung zur Etappierung zu überprüfen und die Vorschriften zu den Nutzweisen und zur Etappierung aufeinander abzustimmen.
Kommentar Planer	Vgl. Kommentar Etappierung
Empfehlung	Es wird empfohlen, das Richtprojekt auf die absoluten Werte der Nutzweise (60 % Wohnen und 40 % Gewerbe) anzupassen.
Kommentar Planer	Der Erläuternde Bericht weist die Nutzweisen des Richtprojektes aus.
Empfehlung	Es wird empfohlen, in den Bestimmungen konkrete Vorgaben gemäss den Erläuterungen im Bericht – zur Qualitätssicherung bei einer etappenweisen Ausführung – aufzunehmen.
Kommentar Planer	Siehe obigen Entscheid Etappierung.
Empfehlung	Es wird empfohlen, die Bauetappen im Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV abweichend zu den Baubereichen zu benennen.
Kommentar Planer	Siehe obigen Entscheid Etappierung.
Ziff. 6 Abs. 1 – Nutzung	→ Im Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV sind die für das Gestaltungsplangebiet relevanten Bestimmungen der BZO zu den Nutzweisen – namentlich die verkehrsintensiven Nutzungen und die Verkaufsnutzung – zu präzisieren.
Kommentar Planer	Im Erläuternden Bericht wurde der Auszug des Art. 31 BZO ergänzt.
Entscheid Auftraggeberin	Der Erläuternde Bericht wurde ergänzt.

Ziff. 6 Abs. 1 – Nutzung

→ Der Wohnanteil im Gestaltungsplanperimeter ist in den Bestimmungen als absoluter Wert 60 % festzulegen (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

In den Bestimmungen Ziff. 6 Abs. 1 wird bezüglich der Nutzweisen auf den Artikel 31 BZO verwiesen, welcher den maximalen Wert von 60 % Wohnen bereits absolut festgelegt. Ausgehend davon ist mit den Bestimmungen bereits der Maximalwert für die Wohnnutzung definiert, weshalb von einem absoluten Wert abgesehen wird.

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen legen mit dem Verweis auf den Art. 31 BZO bereits einen absoluten Wert fest. Es werden keine weiteren Präzisierungen vorgenommen.

Ziff. 6 Abs. 1 – Nutzung

→ Die Realisierbarkeit der Nutzweise von 60 % Wohnen und 40 % Gewerbe ist im Richtprojekt nachzuweisen und im Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV darzulegen (vgl. Auflage zur Etappierung unter Ziff. 5 Abs. 13 und 14).

Entscheid Auftraggeberin

Siehe obigen Entscheid Etappierung.

Ziff. 7 Abs. 6 – Bepflanzung Empfehlung

Es wird empfohlen, ausschliesslich einheimische Arten zu verwenden und den Zusatz "mehrheitlich" in den Bestimmungen entsprechend zu streichen.

Entscheid Auftraggeberin

Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen. Der Zusatz "mehrheitlich" wurde einzig deshalb ergänzt, weil einige Standorte spezifische Pflanzenarten erfordern. Im Allgemeinen sollen jedoch vorzugsweise möglichst einheimische Pflanzenarten verwendet werden. Die Bestimmung wurde entsprechend angepasst: "Bei der Bepflanzung der Freiräume sind standortgerechte, vorzugsweise einheimische Pflanzenarten und Wildformen einzusetzen. Die Bestockung entlang der Aa ist beizubehalten."

Ziff. 8 Abs. 6 – Veloabstellplätze Empfehlung

Es wird empfohlen, die folgenden Publikationen zu beachten:

- ASTRA/Velokonferenz Schweiz: Veloparkierung – Empfehlung zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, 2008
- Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr: Veloparkierung für Wohnbauten, Merkblatt, Oktober 2012

Kommentar Planer

Es wurden genügend Veloabstellplätze ausgewiesen.

Ziff. 8 Abs. 7 – Autoabstellplätze

→ Die Berechnung des Parkplatzangebots für Personenwagen ist auf die kantonale Wegleitung abzustimmen. Kap. 3.4 des Verkehrsgutachtens ist gemäss den Erwägungen zu bereinigen.

Entscheid Auftraggeberin

Das Verkehrsgutachten wurde entsprechend angepasst.

Ziff. 8 Abs. 7 – Autoabstellplätze

→ Die Mehrfachnutzung ist gemäss Art. 57c BZO in geeigneter Form verbindlich in die Gestaltungsplanbestimmungen aufzunehmen (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Die Bestimmungen wurden mit dem Art. 57c ergänzt.

Die Verkaufsfläche wird nun in Ziffer 6 Abs. 2 und bei Ziffer 1 thematisiert.

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen wurden angepasst.

Hinweis Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten weist teilweise Mängel auf. Die Berechnung der Fahrtenzahl aufgrund der REGnorm VSS 40 263 erfolgt sehr rudimentär und ist wenig aussagekräftig. Bau+Hobby müsste als Fachmarkt, nicht als Non-Food-Nutzung berechnet werden. Eine korrekte Berechnung dürfte zu einem geringeren Verkehrsaufkommen als ausgewiesen führen. Nicht ausgewiesen wird allfälliger Mehrverkehr aufgrund künftiger Doppelnutzungen (Jucker Farm, Mobilitätskonzept Pfäffikon, Kirchgemeinde etc.). Die Nicht-Berücksichtigung der Doppelnutzung führt zwar zu einem höheren Verkehrsaufkommen insgesamt, jedoch mutmasslich nicht zu einer höheren Verkehrsbelastung in den Spitzenzeiten. Insgesamt können die Auswirkungen des Verkehrs auf der Basis des Verkehrsgutachtens trotz der Mängel daher als ausreichend beurteilt werden.

Kommentar Planer

Das Verkehrsgutachten wird nur hinsichtlich der Berechnung gemäss kantonaler Wegleitung angepasst.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

Nur unter Berücksichtigung der beiden nachstehenden Auflagen können die mit dem Gestaltungsplan erforderlichen Qualitäten und Ansprüche an den "neuen zentralen Ort mit urbanem Charakter" und damit auch die Erstellung eines qualitätsvollen Eingangsbereichs des Bahnhofplatzes erreicht und erfüllt werden:

I

→ Die Anzahl von oberirdischen Parkplätzen ist gemäss den Erwägungen auf ein verträgliches Mass zu reduzieren. Dies bedingt eine Reduktion der Anzahl privater Parkplätze und/oder die Erstellung einer Tiefgarage (Auflage sinngemäss 1. Vorprüfung):

Gemäss dem Situationsplan und dem Situationsplan Umgebung sind die dargestellten Parkplatzbereiche kompakt zusammengefasst und sollen durch die gesetzten Baumgruppen aufgelockert werden. Im Gestaltungsplangebiet Talwis wird die heutige Parkplatzfläche und die versiegelte Fläche markant vergrössert. Durch die Parkierungs- und Erschliessungsflächen wird die Bahnhofsumgebung wesentlich durch den Auto- und Anlieferungsverkehr geprägt. Der angedachte städtische Platz, auf den im Erläuternden Bericht unter Punkt 3.2 als "...neuen zentralen Ort mit urbanem Charakter" hingewiesen wird

und der durch Massnahmen wie "...Grünstreifen mit mächtigen Weidenbäumen..." geschaffen werden soll, wird aus städtebaulicher Sicht weiterhin in Frage gestellt. Gestützt auf den Planungsgrundsatz von Art. 3 RPG und den Gestaltungsgrundsätzen nach § 238 PBG sind die Auswirkungen solcher grossen zusammenhängenden Parkplatzanlagen mit besonderer Sorgfalt zu prüfen. Weiter sind durch Einbezug des im ISOS aufgeführten Qualitäten die Auswirkungen solcher Parkierungsflächen abzuschätzen und die Verträglichkeit mit der Umgebung und geplanten Nutzung aus ortsbaulicher Sicht zu gewährleisten.

Die räumliche Fassung des Bahnhofplatzes ist grundsätzlich durch die Ausbildung von begrenzenden Platzfassaden, durch die neuen Baubereiche und das bestehende Gebäude GVZ Nr. 177 mit der dort auslaufenden Böschungskante der Gstalterstrasse qualitätsstiftend gesetzt bzw. vorhanden. Es wird jedoch nach wie vor bezweifelt, dass sich – wie im Erläuternden Bericht formuliert wird – ein Bahnhofplatz bilden kann, welcher nicht nur als Parkplatz dient, sondern zugleich eine Querverbindung zum Wohngebäude ermöglicht. Dies wird mit der vorliegenden, nach der ersten Vorprüfung überarbeiteten Konzeption weiterhin deutlich erschwert oder sogar verhindert.

Für eine befriedigende Gesamtwirkung gemäss § 238 PBG und zur Schaffung einer qualitätsvollen Umgebungsgestaltung wurde im Rahmen der ersten Vorprüfung zurückgemeldet, dass die oberirdischen Parkplätze gemäss den Erwägungen deutlich auf ein verträgliches und angemessenes Mass zu reduzieren und mehrheitlich unterirdisch vorzunehmen sind. Im Rahmen der gemeinsamen Besprechung zur ersten Vorprüfung zwischen dem Planer sowie Vertretern der Gemeinde Seegräben und des ARE vom 6. Mai 2019 wurde vereinbart, dass anstelle der unterirdischen Anordnung der Parkplätze – insbesondere aufgrund der erschwerten Bedingungen infolge Grundwasserschutz – eine Pufferzone resp. Grünfläche auf dem Bahnhofplatz im Eingangsbereich von der Gstalterstrasse herkommend zu realisieren ist. Dies würde ausserdem die Reduktion einer Parkplatzreihe bedingen (9 Parkplätze). Mit einem sogenannten Grünauftakt würden die Aufenthaltsqualität sowie die Querungsmöglichkeiten im Ankunftsbereich markant aufgewertet. Von einer solchen Aufwertung wurde jedoch im vorliegenden Dossier abgesehen. Es erfolgt keine unterirdische Anordnung von Parkplätzen sowie auch keine Platzgestaltung gemäss der Handskizze im Bericht "Resultat der Vorprüfung" vom 18. Dezember 2019. Für einen qualitativen Freiraum und Aussenraum ist ein Nutzungsmix aus Parkierungsfläche und Aufenthaltsfläche zu erstellen.

Entscheid Auftraggeberin

Mit dem Gestaltungsplan wird die Erstellung einer Tiefgarage optional ermöglicht. Vorgängig zum Baubewilligungsverfahren wird die Machbarkeit der Tiefgarage infolge der Grundwasserthematik geprüft. Die Anzahl Parkplätze berücksichtigt die Vorgaben der kantonalen Wegleitung und liegt innerhalb der minimal und maximal zulässigen Anzahl.

II

→ Es ist ein angemessener Nutzungsmix aus Parkierungsflächen und Aufenthaltsflächen sicherzustellen. Dementsprechend sind zusätzliche Freiräume (z.B. als "Spiel-/Aufenthaltsflächen") im Platzbereich verbindlich zu sichern. Der geplanten Kolonnade und den umliegenden Erdgeschossnutzungen ist Sorge zu tragen (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Entscheid Auftraggeberin

Die Parkierungsfläche sowie die Aufenthaltsfläche wurden entsprechend den Rückmeldungen der zweiten Vorprüfung in den Richtprojekten angepasst. Die Erläuterungen dazu sind im Kapitel 3 zum Richtprojekt zu finden.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

→ Im Zuge einer qualitativen Umgebungsgestaltung ist zusätzlich eine in geeigneter Dimension ausgebildete Aufenthaltsfläche entlang der Nordfassade zu sichern. Dies kann beispielsweise eine Spiel- und Aufenthaltsfläche, aber auch die gemäss Richtprojekt beabsichtigte Erschliessungsfläche entlang der Erdgeschossnutzung sein (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Entscheid Auftraggeberin

Die Richtprojekte weisen Aufenthaltsflächen mit hohen Qualitäten aus. Da der Nordfassade eine Erschliessungsfunktion zukommt, wird die Aufenthaltsqualität als gering respektive nicht umsetzbar eingeordnet.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

→ Im Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV ist die Berechnung für die Festlegung der Obergrenze von oberirdischen Parkplätzen darzulegen. Die gestalterischen Aspekte der Platzbereiche sind dabei zu berücksichtigen (vgl. weitere Auflagen zu "oberirdische Parkplätze").

Entscheid Auftraggeberin

Die Obergrenze der Anzahl oberirdischen Parkplätze orientiert sich am Richtprojekt. Mit dem Richtprojekt werden 138 oberirdische Parkplätze umgesetzt. Gemäss Bestimmungen sind 140 Parkplätze möglich.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

→ Die maximale Anzahl an oberirdischen Parkplätzen gemäss den Gestaltungsplanbestimmungen ist auf den Situationsplan abzustimmen.

Entscheid Auftraggeberin

Insgesamt wurden 138 der maximal 140 oberirdischen Parkplätze mit dem Richtprojekt abgebildet. Die Möglichkeit von zwei Drop-off-Parkplätzen ist somit gegeben. Diese sind zum gegebenen Zeitpunkt bzgl. Verkehrssicherheit zu prüfen.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

→ Der Nachweis der Realisierbarkeit der maximalen Anzahl an oberirdischen Parkplätzen – unter Berücksichtigung der gestalterischen Aspekte der Platzbereiche – ist im Richtprojekt nachzuweisen.

Entscheid Auftraggeberin

Siehe obiger Entscheid.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

→ Die gemäss regionalem Richtplan Oberland und BZO geforderten Autoabstellplätze für Park-and-Ride und Erholungsnutzung sind in den Bestimmungen zusätzlich zum massgeblichen Bedarf – welcher sich aus den Nutzungen innerhalb des Gestaltungsplans ergibt – zu sichern. Es ist eine dem Richtplan entsprechende Mindestanzahl an "öffentlichen" Abstellplätzen festzulegen. In Koordination mit der Jucker Farm und dem laufenden Verfahren der Teilrevision des regionalen Richtplans (Umsetzung Konzept "Mobilität und Umwelt Pfäffikersee" [Auskünfte sind bei der Planungsregion RZO einzuholen]) ist – unter Berücksichtigung der gestalterischen Aspekte der Platzbereiche – diese Zahl ggf. zu erhöhen. Eine Erweiterung von öffentlichen Autoabstellplätzen ist gemäss Richtplantext zu prüfen (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Entscheid Auftraggeberin

Mit dem Richtprojekt wurden die oberirdischen Parkplätze auf ein mit der Platzgestaltung vertretbares Mass erhöht. Die Umsetzung weiterer Park-and-Ride-Parkplätze ist möglich. Heute sind vertraglich 14 Parkplätze gesichert. Der effektive Bedarf ist mit der SBB sowie in Abstimmung mit der RZO im Baubewilligungsverfahren zu klären.

Ziff. 8 Abs. 9 – Oberirdische Abstellplätze

→ Zur Ermöglichung von weiteren Autoabstellplätzen für Nutzungen ausserhalb des Gestaltungsplans ist ein Nachweis mittels Dienstbarkeit zu erbringen, dass eine vereinbarte Anzahl Autoabstellplätze zu Gunsten der Spinnerei innerhalb des Gestaltungsplanperimeters zur Verfügung steht. Die Anzahl der Abstellplätze wäre sodann in den Gestaltungsplanbestimmungen verbindlich zu sichern und nutzungsgebunden zuzuweisen.

Kommentar Planer

Die Bauherrschaft steht dem Nachweis mittels Dienstbarkeit offen gegenüber.

Entscheid Auftraggeberin

Der Nachweis wird zum gegebenen Zeitpunkt erbracht.

Ziff. 8 Abs. 10 – Parkplatz Bewirtschaftung

→ Für sämtliche öffentlich zugänglichen Parkplätze (Kunden und Besucher) ist eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung festzulegen. Das heisst nutzungsgebunden und gebührenpflichtig degressiv ab der ersten Minute (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung).

Kommentar Planer

Die Bestimmung zur Parkplatzbewirtschaftung wurde gemäss 1. Vorprüfung 1:1 ergänzt. Es wird jedoch ausgehend von der heutigen Praxis an der Gebührenpflicht ab zweiter Stunde festgehalten, dies wird im erläuternden Bericht erläutert.

Entscheid Auftraggeberin

Der erläuternde Bericht wurde entsprechend angepasst.

Ziff. 9 – Umwelt

→ Ziff. 9 GPV ist mit folgendem Absatz zu ergänzen:
"Es dürfen keine lärmempfindlichen Wohnräume, welche ausschliesslich über Fenster mit Grenzwert-Überschreitungen belüftet werden können, erstellt werden."

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmung wurde entsprechend ergänzt.

2.5 Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

Kap. 2.1 – ISOS

→ Im Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV ist zu umschreiben, wie mit dem Richtprojekt auf die Erhaltungsziele des ISOS eingegangen wird und mit welchen Massnahmen dies sichergestellt wird.

Kommentar Planer

Das Kapitel 2.1 wurde entsprechend angepasst und mit den bereits in der Testplanung vorgenommenen und mit der Denkmalpflege abgespröchenen Vorgaben ergänzt.

Entscheid Auftraggeberin

Der erläuternde Bericht Kapitel 2.1 wurde angepasst.

Kap. 2.1 – ISOS

→ Die gesamtheitliche Betrachtung auf Seite 13 des Berichts ist – für ein nachvollziehbares Fazit – auf die vorhergehenden Ausführungen zum ISOS abzustimmen:

Der Bericht nach Art. 47 RPV wurde nach der ersten Vorprüfung mit Erläuterungen zu den Umgebungszonen I und III sowie zum Gebiet 3 gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ergänzt, um sich nicht ausschliesslich auf die Schutzwürdigkeit der Einzelobjekte zu beziehen.

Unter "Gebiet I" wird erläutert, dass im Richtprojekt dem ISOS nicht vollständig entsprochen werden kann, dieses sich jedoch an den gewachsenen Strukturen orientiert und eine gute Einordnung ermöglicht. Wie dies geschieht, wird nicht erläutert. Damit der Aussage auch ein Stellenwert zukommt, ist näher zu umschreiben, wie mit dem Richtprojekt auf die gewachsenen Strukturen Rücksicht genommen

wird und weshalb die Anforderungen gemäss ISOS – auch wenn nicht vollständig entsprochen werden kann – erfüllt sind.

Bezüglich der Umgebungszone "Gebiet III" und dem "Gebiet 3" wird festgehalten, dass die Erhaltungsziele gemäss ISOS mit dem Gestaltungsplan berücksichtigt werden. Eine Erläuterung, mit welchen Massnahmen dies sichergestellt wird, ist nicht erfolgt und ist deshalb nicht abschliessend nachvollziehbar. Dafür ist eine Ausführung der Eckpunkte des Projekts notwendig (Gebäudesetzung etc.) welche aufzeigt, wie mit den Erhaltungszielen umgegangen wird und weshalb diese eingehalten werden können.

Der neu verfasste Absatz "Gesamtheitliche Betrachtung" zieht ein Fazit über den Umgang mit dem ISOS. Die Beurteilung ist jedoch nicht stimmig mit den vorhergehenden Ausführungen. Beispielsweise wird unter "Gebiet I" erläutert, dass dem ISOS nicht vollständig entsprochen werden kann, unter dem Fazit heisst es wiederum, dass im gesamten Gestaltungsplanperimeter den Forderungen des ISOS entsprochen werden kann. Die Auseinandersetzung im Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV muss kongruent und nachvollziehbar sein.

Kommentar Planer

Die entsprechenden Massnahmen für die Gebiete 3 und III sowie das Gebiet I wurden ergänzt.

Entscheid Auftraggeberin

Der erläuternde Bericht Kapitel 2.1 wurde angepasst.

Kap. 2.2 – Kommunalen Richtplan Verkehr

➔ Im Erläuternden Bericht sind der aktuelle Stand (Festsetzung / Genehmigungsverfahren) zum kommunalen Richtplan Verkehr respektive die Absichten der Gemeinde zu erläutern.

Kommentar Planer

Das Kapitel 2.2 im erläuternden Bericht wurde entsprechend angepasst.

Entscheid Auftraggeberin

Der erläuternde Bericht Kapitel 2.2 wurde angepasst.

Kap. 3.2 – Freiraumgestaltung/ Platzflächen und öffentliche Parkierung

➔ Die Fussgängerquerungen des Bahnhofplatzes sind gemäss den Erwägungen zu überarbeiten, mittels verbindlicher Vorgaben im Gestaltungsplan zu sichern sowie im Bericht nach Art. 47 zu erläutern (Auflage sinngemäss aus 1. Vorprüfung):

Die Querung des Platzes zwischen dem alten Bahnhofsgebäude (GVZ Nr. 177) und Bahnhof Aathal ist mittels "Spiel-/Aufenthaltsfläche" im Situationsplan gesichert. Die Fussgängerführung trifft jedoch weiterhin direkt auf die geplanten Veloabstellplätze entlang der Bahngleise, welche eine angemessene Fussgängerquerung verunmöglichen. Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass mit der Verschiebung der Parkplatzreihe nach der ersten Vorprüfung sich die Fussgängerführung eher noch verschlechtert hat.

Weiter ist eine sichere und attraktive Querung des Platzes zwischen dem Bahnhof Aathal und der Kolonnade beim Baubereich "A1" nicht gesichert. Zudem wird der im "Situationsplan Umgebung" dargestellte Gehweg entlang des Längsbau – welcher das alte Bahnhofsgelände mit der Kolonnade verbindet – zum einen im Gestaltungsplan nicht verbindlich gesichert, zum anderen aus Sicht der Verkehrssicherheit hinterfragt, da der Gehweg direkt angrenzend an die Fassade geführt wird und beide Ein-/Ausfahrten zur Einstellhalle quert.

Entscheid Auftraggeberin

Die Fusswegverbindungen sind mit dem Richtprojekt von Schmid Landschaftsarchitekten GmbH gesichert. Ausgehend davon wird die Fusswegverbindung (Hauptfusswegverbindung) Bahnhof Aathal im Situationsplan als Informationsinhalt aufgeführt. Die Abklärung mit dem AWEL bezüglich Umsetzung des Trampelpfades auf der Kanalinsel wird zurzeit vorgenommen.

Kap. 3.2 – Freiraumkonzept/Par- kierung

➔ Die Anbindung des östlichen Gebäudeteils mit einer anderweitigen Nutzung als für Autoabstellplätze im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss ist zu überprüfen und Bericht darüber zu erstatten, mit welchen Massnahmen die besonders gute Gestaltung sichergestellt wird. Es gilt die entstehende Haupteinschliessung am westlichen Kopfbau zum historischen ehemaligen Bahnhofsgelände zu stärken. Die Hauptadresse der Wohnbebauung ist dort anzusiedeln und durch weitere Erdgeschossnutzungen zu unterstützen (Auflage aus 1. Vorprüfung).

Entscheid Auftraggeberin

Der Bericht wurde entsprechend mit einem Hinweis zur Nutzung (als Velohalle) ergänzt.

2.6 Festlegung des Gewässerraums – Verzicht (separates Verfahren zum GP)

→ Die Dokumente der Gewässerraumfestlegung sind wie erläutert anzupassen:

Im Gewässerraumplan ist die Signatur "Verzicht auf Gewässerraum" als durchgehend 5 Meter (statt wie vorliegend 10 Meter) breite symbolische Fläche zu verzeichnen. Im technischen Bericht wurde in Kapitel 2.2. im Absatz "Ökomorphologie" die Aussage zur Kanalentleerung wie beantragt entfernt. Im Absatz "Aktives Wasserrecht" ist die gleichlautende Aussage ebenfalls zu entfernen.

Kommentar Planer

Der Absatz im Kapitel 2.2 wurde gestrichen und der Gewässerraumplan entsprechend angepasst.

Entscheid Auftraggeberin

Der Plan und der Erläuternde Bericht wurden entsprechend angepasst.