

Privater Gestaltungsplan
"Bahnhof West - Baufeld C"

BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

Inhalt

1	ÖFFENTLICHE AUFLAGE	3
2	ANHÖRUNG	5
3	KANTONALE VORPRÜFUNG	6
3.1	Situationsplan	6
3.2	Bestimmungen	8
3.3	Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	20
4	VERNEHMLASSUNG STADT	24
4.1	Situationsplan	24
4.2	Bestimmungen	25
4.3	Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	26

Auftraggeberin

Mettler2Invest AG

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Luca Imoberdorf, Reto Wild

1 ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Einwendungsverfahren

Das Einwendungsverfahren dient der Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Art. 4 RPG und § 7 PBG. Das Einwendungsverfahren ist kein Rechtsmittelverfahren.

Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 5. Januar 2023 bis und mit 6. März 2023. Während dieser Auflagefrist konnten sich alle Personen zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Es gingen insgesamt 2 Schreiben mit 4 Anträgen ein. Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit der Grundeigentümer und die Gemeinde sich der Meinung der Einwender ganz oder teilweise anschliessen konnten, wurden die Planungsunterlagen entsprechend angepasst.

Antrag 1.1

Zusammen mit der Genehmigung des GP muss auch die öffentliche Veloparkierung westlich der Bahngleise (inkl. einer längerdauernden Übergangslösung) festgelegt werden und in einem separaten verbindlichen Beschluss präsentiert werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Gemeinde beabsichtigt die bestehende öffentliche Veloparkierung durch eine Anlage weiter nördlich zu ersetzen.

Die provisorisch und die langfristig geplante Veloparkierung ist detailliert im Kurzbericht des Büros LAJO AG dargelegt (siehe Beilagen Gestaltungsplan).

Antrag 1.2

Auf die Festlegung der Veloabstellplätze zwischen Hochhaus und Gleis 1 ist zu verzichten.

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Das Problem des Fremdparkierens durch ÖV-Nutzende ist den Grundeigentümerinnen bewusst. Die Problematik würde aber auch ohne Veloinfrastruktur in einem noch viel grösseren Mass bestehen (ungeordnetes Wildparkieren auf freier Fläche). Deshalb soll trotzdem eine angemessene und geordnete Kurzzeitparkierung für die Nutzenden des Hochhauses geschaffen werden.

Antrag 1.3

Die öffentlichen Fussgängerverbindungen mit dem dazu notwendigen Platzbedarf sind im GP festzulegen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Fusswegverbindungen sowie der zur Verfügung stehende Platz um das Hochhaus (Mantellinie Erdgeschoss) werden im GP ergänzt. (siehe auch kant. VP, Antrag 3.1.2.)

Antrag 1.4

Die im Masterplan definierte Erdgeschosslinie SBB wird im Situationsplan sowie im Richtprojekt durch die Fluchttreppe, Veloabstellplätze, oberirdische Parkplätze und Erschliessung des Hochhauses verletzt. Dies, sowie das geplante UG, verunmöglicht eine sinnvolle Anbindung mit Rampe / Treppe / Lift an die Personenunterführung Rosenweg.

Die SBB empfiehlt die Anpassung des Situationsplanes und des Richtprojektes, damit diese Vorhaben entsprechend realisiert werden können.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In Rücksprache mit der SBB und den Abteilungen Hoch- und Tiefbau der Stadt Illnau-Effretikon soll auf die im Masterplan vorgesehene Rampe verzichtet werden können. Stattdessen soll der Zugang zur Personenunterführung auch via Treppen und zwei Lifte (davon einer innerhalb des Gestaltungsplanperimeters) gewährleistet werden können. Im Gestaltungsplan wird neu festgehalten, dass eine hindernisfreie Verbindung zum Rosenweg geschaffen werden muss. Die genaue Ausgestaltung ist zum gegebenen Zeitpunkt zu klären und kann nicht abschliessend im Gestaltungsplan vorgeschrieben werden.

2 ANHÖRUNG

Nachbargemeinden und RWU

Die Nachbargemeinden (Winterthur, Zell, Weisslingen, Russikon, Fehraltorf, Volketswil und Lindau) sowie der Zweckverband Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) wurden zur Anhörung eingeladen.

Seitens der Nachbargemeinden wurden keine Einwände vorgebracht. Die Anträge der RWU werden im Folgenden behandelt.

Antrag 2.1

Es ist fraglich, ob sich die entsprechend dem übergeordneten Freiraumkonzept entlang der Bahnhofstrasse vorgesehene Baureihe aufgrund der ober- und unterirdisch extrem knapp bemessenen Platzverhältnisse langfristig wird behaupten können.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Gestaltungsplan hält sich an die Vorgaben des Masterplans und des dazugehörigen Freiraumkonzepts und setzt damit auch die vorgesehene Baumreihe entlang der Bahnhofstrasse um. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse und der Anforderungen des Bushofs kann der strassenbegleitenden Bepflanzung trotz grosser Bemühungen leider nicht mehr Raum eingeräumt werden, auch wenn dies sicherlich wünschenswert wäre. Es wurde jedoch in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten sichergestellt, dass der zur Verfügung stehende Platz optimal genutzt werden kann und ein gesundes Wachstum der Bäume gewährleistet ist.

Antrag 2.2

Für das Hochhaus sind entlang des Perrons 1 einige oberirdische Veloabstellplätze vorgesehen. Angesichts der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof ist davon auszugehen, dass diese und weitere freie Flächen durch ÖV-Nutzende fremdgenutzt werden. Es wird deshalb angeregt, das Velokonzept auf dem Areal nochmals kritisch zu überprüfen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Veloparkierung wurde nochmals gesamthaft durch den beauftragten Verkehrsplaner überprüft und entsprechend angepasst. Die vorgesehene Veloparkierung soll jedoch beibehalten werden, auch wenn man sich der Problematik des Fremdparkierens durchaus bewusst ist (vgl. auch Antrag 1.2). Die auf dem Areal heute bestehende Veloparkierung wird zudem in nächster Nähe neu angeordnet.

3 KANTONALE VORPRÜFUNG

Der private Gestaltungsplan wurde dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 10.4.2023 dazu Stellung genommen.

3.1 Situationsplan

Antrag 3.1.1

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass sämtliche im Genehmigungsvermerk angeführten Grundstücksnummern mit einem «IE» zu ergänzen sind. Letzteres ist auch auf dem Titelblatt der Bestimmungen anzupassen.

Die Darstellung der Titelblätter ist im Sinne der Erwägungen zu überarbeiten.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Sämtliche genannten Grundstücksnummern wurden entsprechend ergänzt.

Antrag 3.1.2

Gemäss den Festlegungen im kommunalen Richtplan ist entlang der Bahnhofstrasse ein durchgehendes, sicheres Fussgänger- und Velowegnetz mit genügend sicheren Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Der Gestaltungsplan verläuft entlang einer Staatsstrasse (Bahnhofstrasse, Effretikon Route 760). Diese ist als regionale Verbindungsstrasse klassiert. Entlang der Bahnhofstrasse verlaufen heute je ein Gehweg pro Strassenseite. Zwischen der Bushofausfahrt Ost und dem Rosenweg fehlt ein Gehweg. Allgemein fehlen Fusswegverbindungen vom Zentrum Effretikon zum Bushof sowie vom Rosenweg zum Bahnhofsgebäude. Zudem soll der Bushof neu direkt von der Bahnhofstrasse aus angefahren werden können. Ein Trottoir zwischen Staatsstrasse und Haltekanten birgt Sicherheitsdefizite und wird aufgehoben. Aus diesem Grund wurde zwischen dem TBA, der Stadt Illnau-Effretikon und den verantwortlichen Planern eine alternative Fussgängerlösung diskutiert. Diese ist in den eingereichten Dokumenten nicht ersichtlich. Aufgrund der fehlenden Infrastruktur für Zufussgehende muss von einem wilden Begehen des Bushofes ausgegangen werden. Namentlich auch, da gerade entlang der Gleisanlage der verkehrsfreie Anschlussbereich Bahnhof in weiten Teilen gleichzeitig als gedeckter Wartebereich ausgeschieden ist. Dies widerspricht den Festlegungen im kommunalen Richtplan.

Es ist ein Konzept für die Fussgängerführung aufzunehmen und detailliert darzustellen. Die zentralen Fussgängerführungen sind im Situationsplan zu verorten und mit entsprechenden Bestimmungen zu sichern.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die wichtigsten Fussgängerverbindungen sind neu im Situationsplan dargestellt. Zusätzlich wurde eine Mantellinie für das Erdgeschoss definiert, damit rund um das Hochhaus eine grosszügige Zirkulationsfläche gesichert wird.

Antrag 3.1.3

Gemäss erläuterndem Bericht weist das Hochhaus im Bereich des Sockels einen gegenüber den Obergeschossen kleineren Grundriss auf. Dies geht weder aus dem Situationsplan noch den Bestimmungen hervor. Zudem ist der Übergangsbereich zwischen den beiden Richtprojekten Bushof bzw. Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg unterschiedlich dargestellt. Sollte wie in den jeweiligen Richtprojekten als «Halteposition Bus» verzeichnet eine zusätzliche Bushaltekante erstellt werden, ist gerade im Sockelgeschoss ein ausreichender Durchgangsbereich für die beabsichtigte Lenkung des Personendurchflusses sicherzustellen. Ein solcher ist gegenüber der zusätzlichen Haltekante bzw. dem bezeichneten Bushof zu gewährleisten. Hierzu ist anzumerken, dass aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) Bushaltestellen grundsätzlich den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen zu entsprechen haben. Gemäss Art. 18 Abs. 3 GPV hat die oberirdische Anlieferung für den Baubereich an dem im Situationsplan bezeichneten Bereich Warenumschlag (Lage schematisch) zu erfolgen. Gemäss Ausführungen im erläuternden Bericht ist die Zufahrt über die Hinterbühlstrasse bzw. die Wegfahrt über den Bushof vorgesehen. Inwiefern sich Letztere mit einer den Anforderungen an das BehiG auszugestaltenden zusätzlichen Haltestelle vereinbaren lässt, ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich.

Um gerade im Bereich des Sockelgeschosses attraktive Vorzonen zu schaffen, ist sicherzustellen, dass diese sowohl hinsichtlich ihrer Durchgangsbreite als auch der Höhe des Lichtraumprofils angemessen ausgestaltet sind.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Ausdehnung des Erdgeschosses wird neu durch eine zusätzliche Erdgeschosslinie begrenzt, um überall verbindlich eine ausreichende Durchgangsbreite sicherzustellen.

Antrag 3.1.4

Die Wegfahrt in Zusammenhang mit dem Warenumsschlag ist aus Überlegungen der Verkehrsführung zu überdenken bzw. zu prüfen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Wegfahrt wurde überprüft. Da die Haltekante nicht so weit südlich reicht, besteht keinerlei Konflikt mit den Anforderungen an das BehiG.

3.2 Bestimmungen

Antrag 3.2.1

Art. 1
Zweck

Es ist nicht ersichtlich, wieso im Zweckartikel neben den angeführten Sachverhalten die zentralen Inhalte des Masterplans nicht aufgeführt sind. Da sich der Gestaltungsplan am Masterplan orientieren muss, sind im Zweckartikel die zentralen Zielsetzungen des Masterplans wiederzugeben.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Zielsetzungen resp. zentralen Vorgaben des Masterplans (Perimeter, Dimensionierung Bauten, Nutzung, öffentliche Infrastrukturen, Verkehrserschliessung, Freiraumgestaltung und Umwelanforderungen) wurden im Zweckartikel ergänzt.

Antrag 3.2.2

Art. 4
Verbindliche Festlegungen Masterplan

Wo der Gestaltungsplan keine anderen Festlegungen trifft, gilt die BZO. Der Verweis auf ein nicht grundeigentümerverbindliches Instrument wie der Masterplan «Zentrumsentwicklung Bahnhof West» wie auch das Freiraumkonzept ist nicht zulässig.

Art. 4 ist zu streichen. Die zentralen Masterplaninhalte sind im Gestaltungsplan zu sichern.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Artikel 4 wird ersatzlos gestrichen.

Antrag 3.2.3

Art. 4
Verbindliche Festlegungen Masterplan

Im erläuternden Bericht sind diverse Abweichungen gegenüber dem Masterplan aufgeführt. Es sind dies unter anderem die Überschreitung der Arkadenbaulinie zum Rosenweg, Überschreitungen der Mantellinien durch Balkone und geringfügige Vorsprünge wie Lisenen wie auch eine Überschreitung der zulässigen Baumasse für Balkone/Loggien. Dies wurden offensichtlich zugunsten einer städtebaulich besseren Lösung durch das Beurteilungsgremium und den Stadtrat gutgeheissen. Wieso die angeführten Sachverhalte zu einer besseren städtebaulichen Lösung führen, wird nicht hinreichend dargelegt. Die

Abweichungen zum Masterplan sind im erläuternden Bericht nachvollziehbar darzulegen. Dies da sich der Gestaltungsplan gemäss BZO an den Festlegungen des Masterplans zu orientieren hat.

Die diesbezüglichen Sachverhalte können nicht abschliessend beurteilt werden. Im erläuternden Bericht ist im Sinne der Erwägungen nachvollziehbar darzulegen, wieso es der weitergehenden Abweichungen bedarf.

Entscheidung

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Abweichungen und Gründe dafür werden neu in Kapitel 7.1 «Masterplan Bahnhof West» detailliert ausgeführt.

Antrag 3.2.4

Art. 6

Baubereich

Abweichend zum Masterplan West wird in Art. 6 Abs. 1 GP geregelt, dass zwischen einem Hauptgebäude im Baubereich A und dem Rosenweg im Erdgeschoss eine minimale Durchgangsbreite von 2.2 m bis zu einer Höhe von 2.35 m freizuhalten ist. Im Masterplan war im entsprechenden Bereich hierfür eine Arkadenbaulinie mit einem einzuhaltenden Lichtraumprofil von 4.8 m verzeichnet. Zur Schaffung eines angemessenen Durchgangsbereichs für Zufussgehende an den Rosenweg bzw. die Personenunterführung ist der Anschlussbereich zwischen dem Baubereich A und dem Rosenweg aneinander anzupassen. Dies analog der Abstimmung des Anschlussbereichs Bahnhofstrasse mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) der Bahnhofstrasse.

Die Bestimmungen und der Situationsplan sind im Sinne der Erwägungen zu ergänzen.

Entscheidung

Das Anliegen wird sinngemäss berücksichtigt.

Die Abweichung vom Masterplan bezüglich Arkadenbaulinie wurde in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsexperten sowie der Stadt Illnau-Effretikon untersucht und für richtig befunden (siehe auch Antrag zuvor). Die Personenunterführung wird zukünftig umgebaut werden müssen und es ist aus heutiger Sicht davon auszugehen, dass künftig mehr Durchgangsbreite zur Verfügung stehen wird. Aus diesem Grund wird an der Festlegung festgehalten. Die entsprechende Abweichung vom Masterplan wurde durch einen Stadtratsbeschluss gutgeheissen. Die Abweichung wird neu in Kapitel 7.1 des Erläuterungsberichts detailliert dargelegt.

Antrag 3.2.5

Art. 6

Baubereich

Ebenfalls in Abweichung zum Masterplan «Zentrumsentwicklung Bahnhof West», legt Art. 6 Abs. 4 GPV fest, dass untergeordnete Vorsprünge geringfügig über die Mantellinien der Baubereiche hinausragen dürfen. Bei Balkonen und Loggien ist eine Überschreitung von max. 2 m bis zur Hälfte der jeweiligen Fassade zulässig.

Die Ausführungen im zweiten Satz von Art. 6 Abs. 4 GPV sind dahingehend zu präzisieren, dass auf die gleichen Begrifflichkeiten wie in § 6 lit. c der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) abgestellt wird. Anstelle der «jeweiligen Fassade» ist vom «zugehörigen Fassadenabschnitt» zu sprechen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Auch diese Abweichung vom Masterplan wurde von der Stadt mittels Stadtratsbeschluss gutgeheissen. Die Begründung für die Abweichung wird neu ebenfalls im Kapitel 7.1 detailliert dargelegt.

Der Begriff «jeweilige Fassade» wurde durch «zugehöriger Fassadenabschnitt» ersetzt.

Antrag 3.2.6

Art. 6

Baubereich

Gemäss Art. 6 Abs. 5 GPV dürfen ausserhalb der Baubereiche dem Bushof dienende Gebäude erstellt werden. Es ist unklar was damit gemeint ist bzw. welche baulichen Möglichkeiten damit ermöglicht werden sollen. Die Ausführungen im Erläuternden Bericht hierzu sind äusserst knapp gefasst. Unter anderem in welchem Umfang bzw. Grössenordnung diese erstellt werden dürfen. Im Weiteren ist nicht ersichtlich, welche Bereiche die Festlegung wonach Kleinbauten nur bis zu einer Grundfläche von insgesamt max. 50 m² je Bereich zulässig sind, genau umfasst.

Art. 6 Abs. 5 GPV ist im Sinne der Erwägungen zu überprüfen bzw. sofern erforderlich nachzuführen bzw. zu präzisieren.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Zweck der Bestimmung wurde im Bericht ergänzt (dem Betrieb des Bushofs dienende Technikräume, WC-Anlage, ...). Die Beschränkung auf 50 m² pro Baubereich wurde gestrichen, da Kleinbauten im Aussenraum aufgrund der vielen Flächenansprüche (Bushof, Zirkulation Fussverkehr, Wartebereiche, Aussenbereiche Gewerbe, ...) ohnehin äusserst beschränkt realisierbar sind.

Antrag 3.2.7

Art. 7

Bauliche Dichte

Bereits im Masterplan West wurde für die einzelnen Baufelder die bauliche Dichte ermittelt. Unter Berücksichtigung des gesamten Areals gelangte man zum Schluss, dass die gemäss BZO zugelassene Baumassenziffer (BMZ) von $4.0 \text{ m}^3/\text{m}^2$ auf rund $7.1 \text{ m}^3/\text{m}^2$ angehoben werden kann. Für das sogenannte Baufeld C wurde max. $37'015 \text{ m}^2$ oberirdischer umbauter Raum bzw. eine maximale Baumassenziffer von $8.0 \text{ m}^3/\text{m}^2$ als angemessen erachtet.

In Bezug auf die zulässige Baumasse gemäss Grundordnung und im Sinne von § 13 Abs. 2 ABV wird die oberirdische Baumasse um weitere $3'700 \text{ m}^3$ für Balkone/Loggien, davon max. $1'200 \text{ m}^3$ unverglast, ergänzt. Dies resultiert insgesamt in einer oberirdischen Baumasse von $40'715 \text{ m}^3$ bzw. in Bezug auf die anrechenbare Grundstücksfläche von $4'627 \text{ m}^2$, bzw. einer BMZ von $8.8 \text{ m}^3/\text{m}^2$.

Die beabsichtigte Abweichung gegenüber dem Masterplan bzw. der Grundordnung ist zu begründen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Abweichung zum Masterplan begründet sich mit städtebaulichen und lärmtechnischen Überlegungen und wurde von der Stadt mittels Stadtratsbeschluss gutgeheissen. Die Erhöhung der zulässigen Baumasse erfolgte zudem unter Einforderung eines erhöhten Energie-/Umweltstandards. Die Abweichungen von den Festlegungen des Masterplans und die Gründe dafür werden neu in Kapitel 7.1 «Masterplan Bahnhof West» detailliert ausgeführt.

Antrag 3.2.8

Art. 8

Gesamthöhe, massgebendes Terrain und Sockelgeschoss

Für die bezeichneten Baubereiche A und B wird eine maximale Gesamthöhe in Meter über Meer (m ü. M.) festgelegt. Gemäss § 281 PBG wird der grösste Höhenunterschied zwischen dem höchsten Punkt der Dachkonstruktion und den lotrecht darunterliegenden Punkten auf dem massgebenden Terrain als Gesamthöhe bezeichnet. Die im Sinne von Art. 8 Abs. 2 GPV über die bezeichnete Gesamthöhe für die jeweiligen Baubereiche hinausgehende Anordnung von Aufbauten für die Terrassennutzung wird als nicht zulässig erachtet. Das heisst, ein im Sinne des Richtprojekts zum Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg ausgewiesenes Dachgeschoss (Vorprojekt) ist innerhalb der festgelegten Gesamthöhe anzuordnen. Wieso die Gesamthöhe von dem in der Masterplanung festgelegten Mass abweicht, wird nicht nachvollziehbar begründet. Die Durchstossung der Dachfläche durch Aufbauten für Terrassennutzung bzw. ein vermeintliches Dachgeschoss sind anderweitig zu definieren und regeln. Weiter ist nicht ersichtlich, wieso für den Baubereich B eine Spannweite der zulässigen Gesamthöhe festgelegt wird. Dies ist zu begründen, anderenfalls ist hierauf zu verzichten und nur ein einziges Mass als Gesamthöhe festzulegen.

Die in Art. 8 Abs. 1 GPV bezeichnete Gesamthöhe kann ausgenommen technischer Aufbauten nicht durchstossen werden. Die getroffenen Festlegungen zur Gesamthöhe sind im Sinne der Erwägungen zu präzisieren.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die zulässige Gesamthöhe im Baubereich A wird in Absprache mit der Stadt von 566 m ü. M. auf 570.00 m ü. M. erhöht. Da die Nutzung des Dachs als gemeinschaftliche Fläche im Gestaltungsplan gesichert ist, bedeutet dies keine Erleichterung/Erhöhung für die private Grundeigentümerschaft, sondern es handelt sich lediglich um eine planungsrechtliche Korrektur.

Die rein planungsrechtliche Erhöhung der Gebäudehöhe stellt jedoch eine Abweichung von den Festlegungen des Masterplans dar, welche sich mit dem öffentlichen Interesse an einer für die Nutzenden des Hauses zugänglichen Dachterrasse begründen lässt. Die von der Stadt geforderte Dachterrasse ist kein Bestandteil des Masterplans. Aus diesem Grund wird die dafür benötigte Höhe zusätzlich zum im Masterplan definierten Höhenmass gewährt.

Die Spannweite der zulässigen Höhe des Bushof wird gelöscht und neu eine zulässige Gesamthöhe von 518.50 m ü. M. festgelegt.

Antrag 3.2.9

Art. 8

Gesamthöhe, massgebendes Terrain und Sockelgeschoss

Gemäss Art. 8 Abs. 3 GPV ist unter Einhaltung der maximalen Gesamthöhe die Anzahl Voll-, Dach- und Untergeschosse frei. Art. 9 GPV legt bezüglich der Dachgestaltung fest, dass nur Flachdächer gestattet sind. Beim Dachgeschoss handelt es sich unserer Ansicht nach demnach um ein Attikageschoss.

- Der in Art. 8 Abs. 3 GPV verwendete Begriff «Dachgeschosse» ist zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Begriff «Dachgeschosse» kann nicht durch «Attikageschosse» ersetzt werden, da gemäss § 49 PBG lediglich ein Attikageschoss zulässig ist. Es wird nach Rücksprache mit dem ARE deshalb neu festgehalten, dass die Anzahl der Geschosse unter Einhaltung der zulässigen Gesamthöhe insgesamt frei ist (unabhängig der Art der Geschosse). Dabei handelt es sich um eine planungsrechtlich korrekte Formulierung, ohne dass sich inhaltlich etwas an den Vorschriften ändert.

Antrag 3.2.10

Art. 10
Nutzweise

Gemäss Art. 10 Abs. 4 GPV ist der Baubereich B dem Bushof sowie dazugehörigen Nebennutzungen vorbehalten. Was genau Letztere umfasst, geht weder aus den Bestimmungen noch den Ausführungen im erläuternden Bericht hervor.

- Art. 10 Abs. 4 GPV oder der erläuternde Bericht sind hinsichtlich der zulässigen Nutzweisen zu präzisieren.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die zulässigen betriebsnotwendigen Nebennutzungen (WC-Anlage, Technikraum, ...) wurden im Bericht ausgeführt.

Antrag 3.2.11

Art. 13 und 14
Rosenwegplatz und Anschlussbereich
Bahnhofstrasse

Im Situationsplan ist der Anschlussbereich entlang der Bahnhofstrasse verortet, der auf das BGK der Bahnhofstrasse abzustimmen ist. Das BGK umfasst die gesamte Anstosslänge des Geltungsbereichs des privaten Gestaltungsplans, dies ist im Situationsplan entsprechend zu korrigieren. Weiter ist aufgefallen, dass das BGK in den dem privaten Gestaltungsplan beiliegenden Plänen (bspw. Richtprojekten) nicht korrekt abgebildet ist.

- Der Situationsplan ist hinsichtlich des bezeichneten Anschlussbereichs Bahnhofstrasse mit dem Geltungsbereich des BGK Bahnhofstrasse abzustimmen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Anschlussbereich wurde entsprechend nach Süden vergrössert. Die beiliegenden Pläne werden auf den aktuellen Stand des BGK angepasst.

Antrag 3.2.12

Art. 13 und 14
Rosenwegplatz und Anschlussbereich
Bahnhofstrasse

Weiter weisen wir darauf hin, dass bei der im Sinne des übergeordneten Freiraumkonzepts zu pflanzenden Baumreihe ein Mindestabstand von 2 Meter zur Staatsstrassenparzellengrenze für die vorgesehene Baumreihe geprüft werden kann. Der Masterplan hält betreffend Frei- und Grünflächen fest, dass eine zeichenhafte Baumreihe mit einheitlicher Baumart die Bahnhofstrasse als ordnende Figur begleitet, wobei die abschnittsweise Baumstellung wechselseitig angeordnet ist. Die Verkehrssicherheit und der Strassenkörper dürfen nicht beeinträchtigt werden (§ 240 Abs. 1 PBG). Unter anderem sind Sichtbereiche dauernd freizuhalten (§ 23 der Verkehrserschliessungsverordnung [VERV]).

Ebenso ist sicherzustellen, dass kein Oberflächenwasser in die Strassenfundation versickert. Für Baumpflanzungen im Strassenabstand (näher als 4 Meter von der Staatsstrassenparzellengrenze) wären entsprechende Eigentums- und Unterhaltsvereinbarungen erforderlich.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Baumpflanzung entlang der Bahnhofstrasse wurde vom Projektteam zusammen mit den Verantwortlichen des kantonalen Tiefbauamts detailliert besprochen. Dabei wurde festgehalten, dass die geplante Baumreihe bis zu einem Abstand von 1.5 Meter zur Strassenparzelle bewilligungsfähig sind.

Antrag 3.2.13

Art. 18

Zu- und Wegfahrt

Die Zu-/Wegfahrt zur Tiefgarage erfolgt in einem ersten Schritt an der im Situationsplan bezeichneten Stelle. Erst mit der Überbauung des Baufelds E ist die Tiefgarage an dieses im bezeichneten Bereich anzuschliessen. Mit der entsprechenden Erschliessung ist gemäss städtebaulichem Vertrag die provisorische Zufahrt zur Tiefgarage zurückzubauen. Entlang der SBB-Gleisanlage ist sodann auf dem Grundstück Kat. Nr. IE7635 eine Fussgängerrampe im die Rosenwegunterführung zu erstellen. Dieser Sachverhalt geht weder aus dem Situationsplan noch den Bestimmungen hervor und bedarf zur Sicherstellung des Rückbaus bzw. der Umsetzung eines direkten Anschlusses an die Fussgänger- und Velounterführungen im Bereich des Rosenwegs einer Ergänzung.

- Die Vorlage ist im Sinne der Erwägungen ergänzen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Gemäss Abklärungen mit der SBB wird zusammen mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs Effretikon unter Umständen auch die Personenunterführung Rosenweg auf die aktuellen Anforderungen des Bundes angepasst werden müssen. Dies würde insbesondere bedeuten, dass die Unterführung nach heutigem Kenntnisstand breiter und höher ausgestaltet werden und dafür insgesamt um ca. 1.5 m tiefer gelegt werden müsste. Unter Einhaltung der für die Gewährleistung der Behindertengerechtigkeit maximal zulässigen Neigung bedeutet dies, dass eine wie im Masterplan vorgesehene Rampe bis unmittelbar vor den Bereich des Bushofs zu liegen käme. Ebenso würde sich die bestehende Rampe Rosenweg bis unmittelbar zur Bahnhofstrasse verlängern. Dies bedeutet einerseits, dass die Zugänglichkeit aufgrund der Platzverhältnisse nicht gewährleistet werden kann und andererseits, dass sich der Weg zur Personenunterführung deutlich verlängern würde.

In Rücksprache mit der SBB und den Abteilungen Hoch- und Tiefbau der Stadt Illnau-Effretikon soll daher auf die im Masterplan vorgesehene Rampe verzichtet werden können. Stattdessen soll der Zugang zur Personenunterführung auch via Treppen und zwei Lifte (davon einer innerhalb des Gestaltungsplanperimeters) gewährleistet werden können.

Antrag 3.2.14

Art. 19 - 21 GPV

Veloabstellplätze, Autoabstellplätze und
Mobilitätskonzept, Motorradabstellplätze

Im Gestaltungsplangebiet und Umgebung werden die Jahresmittel-Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) für NO₂ und Feinstaub eingehalten, entlang von Hauptstrassen und entlang der Autobahn teilweise aber noch überschritten. Die Ozonbelastung überschreitet während des Sommerhalbjahres die Grenzwerte der LRV. Gemäss erläuterndem Bericht beträgt der Bedarf an Autoabstellplätzen gemäss BZO für das Richt- projekttheoretisch 99 bis 216 Abstellplätze. Basierend auf einem Mobilitätskonzept weist das Richtprojekt einen reduzierten Bedarf von 46 Abstellplätzen aus. Gemäss Art. 20

Abs. 1 GPV ist für die Bestimmung der minimalen und maximalen Anzahl Autoabstellplätze die BZO massgeblich. Diese sieht aber keine Obergrenze für Autoabstellplätze vor.

Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans (Raumordnungskonzept) ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den ÖV auszurichten. Damit hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt (kantonales Modal-Split-Ziel). Das Vorhaben befindet sich im regionalen Zentrumsgebiet. Auch ist gemäss § 242 PBG die Zahl der Abstellplätze nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs festzulegen. Der Gestaltungsperimeter ist hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Basierend auf dem Vorsorgeprinzip gemäss Art. 1 Abs. 2 Umweltschutzgesetz (USG) sowie Art. 18 LRV, der hervorragenden ÖV-Erschliessung sowie insbesondere aufgrund der Richtplanfestlegungen, ist in den Gestaltungsplanbestimmungen eine maximal zulässige Anzahl an Autoabstellplätzen festzulegen. Die maximal zulässige Anzahl Autoabstellplätze soll dabei so festgelegt werden, dass ein wesentlicher Beitrag an das kantonale Modal- Split-Ziel, entsprechend der Zentrumslage des Gestaltungsplanperimeters und der hervorragenden Erschliessung mit dem ÖV, geleistet wird.

Der Masterplan ebnet den Weg für eine autoarme Nutzung und das Richtprojekt weist die Machbarkeit mit einem sehr umfassendem Mobilitätskonzept nach. Die Bestimmungen zur Parkierung gehen auf die Absichten hingegen, trotz Art. 1 und 4 GPV (Zweck sowie verbindliche Festlegungen Masterplan) der Bestimmungen, nicht ein.

Um dem Masterplan und damit Art. 4 GPV gerecht zu werden, ist die autoarme Nutzung explizit festzuschreiben. Darauf ausgerichtet sind die Bestimmungen zu den Auto- sowie Veloabstellplätzen entsprechend anzupassen. Diese sollen die erforderliche Ausrüstung und die damit verbundenen Flächen sichern sowie das Angebot steuern.

Die BZO spielt im Mobilitätskonzept für die Ermittlung der erforderlichen Abstellplätze eine untergeordnete Rolle. Hingegen wäre die Verankerung der maximalen Autoabstellplätze sowie der minimalen Veloabstellplätze in den Gestaltungsplanbestimmungen zielführend zur Sicherung der autoarmen Mobilität. Sollte jedoch der Bezug zur BZO

beibehalten bleiben, müsste das Minimum für Autoabstellplätze gemäss BZO, d.h. die maximale Reduktion, als Maximum der möglichen Auto-PP festgeschrieben werden. Zusätzlich sollen die Bestimmungen den Raum für Spezialvelos, Anhänger etc. sichern.

- In den Bestimmungen zur Parkierung ist zur Gewährleistung der BZO und den Masterplaninhalten die angestrebte autoarme Nutzung auf der Basis eines Mobilitätskonzepts festzuschreiben. Die Artikel zur Velo- und Autoparkierung sind darauf auszurichten. Die maximale Anzahl Autoabstellplätze sowie die minimale Anzahl Veloabstellplätze zur Gewährleistung einer autoarmen Mobilität der Nutzungen auf der Basis des Richtprojekts sind in die Bestimmungen aufzunehmen. Dies kann als die Ermittlung beschreibend oder als absolute Zahl erfolgen. Zudem ist die Bereitstellung von ausreichend Abstellflächen für Spezialvelos, Anhänger etc. in den Bestimmungen zu sichern.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Bestimmungen zu den Velo- und Autoabstellplätzen wurden entsprechend ergänzt. Die Anzahl Abstellplätze wird auf das Minimum gemäss BZO beschränkt, die Anzahl Veloabstellplätze inkl. Spezialvelos wird gegenüber der BZO um min. 10% erhöht.

Antrag 3.2.15

Art. 22

Nachhaltigkeit/Energie

Wir weisen darauf hin, dass es heute für den in Art. 2 Abs. 2 GPV geforderten Nachweis hinsichtlich Auskühlung des Erdreichs (noch) keine vollzugstauglichen Normgrössen gibt. Trotz der Norm SIA 384/6:2020 rät das Bundesamt für Energie (BFE) noch davon ab.

- Aus diesem Grund wird empfohlen, die Zweckmässigkeit von Art. 22 Abs. 2 GPV zu prüfen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die bestehende Formulierung wurde ersetzt. Die neue Formulierung wurde durch den Fachverantwortlichen Energie der Stadt Illnau-Effretikon in Absprache mit den Energiefachleuten des Kantons ausgearbeitet:

«Die Energieversorgung hat gemäss kommunaler Energieplanung über die Fernwärmeversorgung zu erfolgen. Für den Fall, dass eine Fernwärmeversorgung nicht möglich ist, wird als Energieträger Erdwärme in Kombination mit Eigenstromerzeugung (Solar) eingesetzt. Bei Erdwärmenutzung darf die Abkühlung des Erdreichs auch in 50 Jahren nur so gross sein, dass umliegende Parzellen keine massgebliche Einschränkung in der Nutzung von Erdwärme haben. Ein entsprechender Nachweis ist mit einem Regenerationskonzept, das auch zukünftige Regenerationsmassnahmen berücksichtigt, spätestens mit Einreichen des Baugesuchs zu erbringen. Liegt keine ausgeglichene Energiebilanz vor, muss ein Monitoring Konzept umgesetzt werden, welches bei Bedarf die Temperaturen im Erdreich aufzeigt.»

Antrag 3.2.16

Art. 23
Lärm

Das Areal ist einerseits stark von Bahnlärm (Strecke Winterthur - Zürich) betroffen und andererseits von Strassenlärm, vor allem aufgrund der Bahnhofstrasse. Das Lärmgutachten zeigt, dass für die Wohnnutzung insgesamt bis ins 14. Stockwerk mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) I zu rechnen ist.

Grundrissoptimierung im Richtprojekt:

Das Richtprojekt ist gemäss Art. 5 Abs. 2 GPV richtungsweisend. Aktuell kann das Richtprojekt jedoch aufgrund der Bahnlärmimmissionen nicht als optimiert betrachtet werden. Das Richtprojekt ist daher anzupassen. Grundrisse, bei welchen die IGW ES I ausschliesslich in lärmwirksamen Loggien eingehalten sind, ansonsten jedoch überall Fassadenbelastungen über den IGW der ES I aufweisen, gelten gemäss kantonaler Praxis als nicht lärmoptimiert. Das Richtprojekt weist solche noch nicht lärmoptimierten Grundrisse bahnseitig in der südöstlichen Ecke des Hochhauses vom 6. bis 8. Obergeschoss (OG) auf. Aus Sicht des Lärmschutzes sind die Wohnungsgrundrisse entweder dahingehend zu optimieren, dass die betroffenen Wohnungen auch über Räume auf der ruhigeren Westseite verfügen, oder aber die Betriebsnutzung ist analog zum 4. und 5. OG bis ins 8. OG fortzuführen. Dem vorliegenden Gestaltungsplan kann aus Sicht des Lärmschutzes nicht zugestimmt werden und ist erneut durch die Fachstelle Lärmschutz zu prüfen.

- Das Richtprojekt ist hinsichtlich des Lärmschutzes, insbesondere aufgrund der Überschreitungen des Bahnlärms, zu optimieren.

Entscheid

Das Anliegen wird sinngemäss berücksichtigt.

Nach nochmaliger Rücksprache mit der FALS kann auf eine Anpassung des Richtprojekts im Rahmen des Gestaltungsplans verzichtet werden, da andere Lösungen (Anpassung Wohnungsgrundrisse, Büronutzung) umsetzbar sind und die jeweilige Machbarkeit z.B. mit der Nutzungsanordnung auf anderen Stockwerken bereits aufgezeigt worden ist. Die genannten Rahmenbedingungen gelten jedoch weiter und es sind spätestens im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens Lärmoptimierungen vorzunehmen.

Antrag 3.2.17

Art. 23 Lärm

Lärmgutachten Bushof

Der neue Bushof stellt eine neue Anlage im Sinne von Art. 7 Lärmschutzverordnung (LSV) dar. Die Immissionen des Bushofes dürfen daher bei den umliegenden lärmempfindlichen Räumen die Planungswerte nicht überschreiten. Ein Lärmgutachten aus dem Jahr 2012 zum damalig geplanten Bushof (MITTIM Effretikon) zeigte, dass nicht mit Überschreitungen der Planungswerte aufgrund des Buslärms zu rechnen ist. Dennoch ist für die Genehmigung ein aktuelles Gutachten

zum Bushof mit dem aktuellen Richtprojekt zu erarbeiten. Gemäss erläuterndem Bericht (S. 3) soll ein Lärmgutachten für den Bushof im Februar 2023 fertiggestellt werden.

- Für die Genehmigung hat ein Lärmgutachten zum Bushof vorzuliegen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Das Gutachten zum Bushof wurde in der Zwischenzeit durch das Ingenieurbüro Andreas Suter erstellt und wird dem Gestaltungsplan beigelegt. Die wichtigsten Erkenntnisse wurden in Kap. 2.4 «Umwelt - Lärm» des Berichts ergänzt.

Gemäss Lärmmachweis zum Bushof betragen die maximalen Beurteilungspegel 53.6 dB(A) am Tag und 49.8 dB(A) in der Nacht. Sie ergeben sich beim Neubau direkt neben dem Bushof. Bei den Wohnhäusern westlich der Bahnhofstrasse liegen die Belastungen leicht tiefer. Die massgebenden PW von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht sind bei allen Empfangspunkten eingehalten.

Antrag 3.2.18

Art. 24

Störfallvorsorge

Die vorgesehenen Festlegungen des Gestaltungsplans liegen vollständig im Konsultationsbereich der Eisenbahnlinie 751 (ZH Langstrasse - Wallisellen - Winterthur), die aufgrund des Gefahrguttransports der Störfallverordnung (StFV, SR 874.072) unterstellt ist (vgl. Karte «Risikokataster» mi GIS-Browser, <https://web.maps.zh.ch>). Damit ist gemäss Art. 11a StFV und Pt. 3.11 des kantonalen Richtplans die Störfallvorsorge zu berücksichtigen. Das Vorgehen zur Berücksichtigung der Störfallvorsorge ist in der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022) dokumentiert. Als erster Schritt ist die Risikorelevanz des Planungsvorhabens anhand des zukünftigen Personenaufkommens und der geplanten Nutzung zu klären (vgl. Planungshilfe, Kapitel 3.2.3 sowie Anhänge 1 und 2). Im Falle einer risikorelevanten Planung sind in einem zweiten Schritt basierend auf dem zukünftigen Personenaufkommen eine Risikoabschätzung durchzuführen und einfache Schutzmassnahmen zur Minimierung der Störfallrisiken zu evaluieren (vgl. Planungshilfe, Kapitel 3.2.4). Zudem ist eine Stellungnahme des Bundesamtes für Verkehr BAV, 3003 Bern, als zuständige Vollzugsbehörde der Störfallverordnung einzuholen. Wir empfehlen, bereits für die Durchführung der Risikoabschätzung mit dem zuständigen Bundesamt Kontakt aufzunehmen.

Die Resultate der Relevanzabklärung sowie die allenfalls erforderliche Risikoabschätzung, Massnahmenevaluation und Stellungnahme des zuständigen Bundesamtes sind im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren. Weiter sind die allfälligen Schutzmassnahmen in die Bestimmungen des Gestaltungsplans aufzunehmen.

In der vorliegenden Planung wurde die Störfallvorsorge noch nicht abschliessend berücksichtigt. Im Jahr 2020 wurde ein Risikobericht erstellt. Dieser zeigt, dass die Risiken auch nach der Umsetzung der Planungsvorhaben akzeptabel bleiben. Derzeit ist aber noch unklar, ob die im Risikobericht angenommenen Personenzahlen mit dem derzeitigen Richtprojekt übereinstimmen. Dies ist auch so im erläuternden Bericht ausgewiesen. Bei einer Übereinstimmung ist nicht von einer risikorelevanten Planung auszugehen und es sind keine weiteren Abklärungen nötig und auch keine Stellungnahme des BAV. In diesem Fall werden die in Art. 24 GPV aufgelisteten Massnahmen als ausreichend betrachtet. Der Nachweis (erster Aufzählungspunkt Art. 24) soll durch die kantonale Fachstelle beziehungsweise dann mit der zuständigen eidgenössischen Vollzugsstelle beurteilt werden. Es soll bei diesem Punkt eine entsprechende Ergänzung gemacht werden. Falls im derzeitigen Richtprojekt mehr Personen angenommen werden als im Risikobericht, und falls auch mehr als 100 Personen pro Hektare angenommen werden, so ist der Risikobericht zu aktualisieren. Zudem ist dann auch eine Stellungnahme des BAV einzuholen und im erläuternden Bericht zu dokumentieren.

- Die Risikorelevanz des Planungsvorhabens ist gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE zu klären (Abgleich Richtprojekt mit Abschätzung Personenaufkommen gemäss Risikobericht) und im erläuternden Bericht zu dokumentieren.

- Der erste Aufzählungspunkt von Art. 24 GPV ist mit dem Hinweis zu ergänzen, dass der Nachweis durch die zuständige eidgenössische Vollzugsstelle (BAV) beurteilt werden muss.

Eventualanträge (sofern das Planungsvorhaben risikorelevant ist, d.h. mehr Personen im Richtprojekt als beim Risikobericht und zudem auch mehr als 100 Personen pro Hektare bzw. empfindliche Nutzungen)

- Basierend auf dem zukünftigen Personenaufkommen ist für den privaten Gestaltungsplan Bahnhof West - Baufeld C die Risikoabschätzung anzupassen und die ermittelten Schutzmassnahmen zu hinterfragen. Die Resultate der Risikoabschätzung und

Massnahmenevaluation sind im erläuternden Bericht zu aktualisieren.

- Die Massnahmen in den Gestaltungsplanbestimmungen sind bei Bedarf anzupassen.

- Es ist eine Stellungnahme des BAV einzuholen und im erläuternden Bericht zu dokumentieren. Allfällige Abweichungen sind in der Interessenabwägung zu begründen.

Entscheidung

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die gewünschte Ergänzung in Art. 24 wurde vorgenommen (Stellungnahme BAV).

Das Gutachten zur Störfallvorsorge für die Arealentwicklung Bahnhof Effretikon des Büros EBP vom 20. Februar geht entsprechend den Vorgaben des Masterplans für das Baufeld C von einer GF von rund 10'720 m² aus (20% der Gesamtfläche Bahnhof West). Für den Risikobericht wurde von einer Nutzungsmischung von 70% Wohnen und 30% Nichtwohnen ausgegangen.

Das aktuelle Richtprojekt sieht rund 6'800 m² Wohnen und 3'700 m² Gewerbe vor (total 10'506 m²). Die Abweichung zu den Annahmen im Risikobericht ist somit marginal. Gemäss Abklärungen bei den Verfassern des Risikobericht beeinflussen Abweichungen von ± 20% die Ergebnisse des Berichts nur unwesentlich, zumal die Risiken ohnehin tief sind. Die Eventualanträge erübrigen sich somit.

3.3 Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

Antrag 3.3.1

Kap. 2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen, 2.1 Richtplanung und Konzepte

- Der Ausschnitt des kantonalen Richtplans entspricht nicht der aktuellen Richtplankarte. Dies ist zu berichtigen. In diesem Zusammenhang sind auch die unter der Marginalie Siedlung und Landschaft/Verkehr gemachten Aussagen nochmals zu überprüfen und sofern erforderlich zu ergänzen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Richtplankarte wurde ausgetauscht.

Antrag 3.3.2

Denkmalschutzobjekte

Der vorliegende private Gestaltungsplan bedeutet keine Beeinträchtigung der schützenswerten Substanz des Bahnhofgebäudes, Vers.-Nr. 2517. Sollten bauliche Eingriffe an dem Bahnhofgebäude selbst und/oder in seiner unmittelbaren Umgebung zur Bahnhofstrasse hin aus dem neuen Busbahnhof westlich des Bahnhofs resultieren, sind diese mit der kantonalen Denkmalpflege abzusprechen und durch dieses genehmigen zu lassen.

- Im erläuternden Bericht ist auf das überkommunale Denkmalschutzobjekt Bahnhof Effretikon Vers.-Nr. 2517 hinzuweisen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Im Bericht wird neu im Kap. 2.6 auf die umliegenden Schutzobjekte (Bahnhofgebäude, Perrons, Brunnen) hingewiesen.

Antrag 3.3.3

Denkmalschutzobjekte

Wir weisen darauf hin, dass der Brunnen nördlich des Bahnhofsgelände, der im Bereich des neuen Busbahnhofs liegt, bei der anstehenden Inventarrevision neu in das überkommunale Inventar der Denkmalschutzobjekte aufgenommen wird. Bei dem Brunnen handelt es sich um ein raumbildendes Ausstattungselement, welches von Max Vogt speziell für das Bahnhofsembleffretikon entworfen und ausgeführt wurde. In diesem Sinne gilt es den Brunnen langfristig zu erhalten. Im Gestaltungsplan kann seitens der kantonalen Denkmalpflege ein Versatz des Brunnens in unmittelbarem Nahbereich des Bahnhofs geprüft werden. Ein allfälliger neuer Standort wäre gemeinsam mit der kantonalen Denkmalpflege zu definieren.

- Der erläuternde Bericht ist mit den Ausführungen und Erkenntnissen zum Brunnen von Max Vogt zu ergänzen.

Entscheidung

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Es wurden Ausführungen zu den betroffenen Denkmalschutzobjekten inkl. Brunnen im Kapitel 2.6 ergänzt.

Auf der Südseite des Bahnhofs befindet sich der Güterschuppen, ein weiteres Objekt des Architekten. Es ist beabsichtigt diesen Bereich zum Quartierplatz Süd umzufunktionieren. Zusammen mit der SBB Immobilien und Infrastruktur wurde dieser Platz als möglicher Ersatzstandort für den Brunnen vorgeschlagen. So rücken die Denkmalschutzobjekte zusammen und bilden ein zeitgeschichtliches Denkmal.

Antrag 3.3.4

Kap. 2.2 Nutzungsplanung

Der private Gestaltungsplan bezieht sich hinsichtlich der gemachten Aussagen zur BZO bereits auf die durch das Stadtparlament am 7. April 2022 festgesetzte Vorlage der Ortsplanungsrevision. Wie richtig angemerkt ist die kantonale Genehmigung und die Inkraftsetzung derzeit noch ausstehend. Es wird daher begrüsst, wenn die diesbezüglichen Ausführungen mit der rechtskräftigen Vorlage abgeglichen werden.

- Falls zum Zeitpunkt der Genehmigung des Gestaltungsplans die IVHB-BZO noch nicht rechtskräftig ist, ist in den Bestimmungen zu ergänzen, auf welche Fassung des PBG sich die Messweisen beziehen.

Im ersten Absatz wird weiter ausgeführt, dass die Anforderungen an Arealüberbauungen gemäss § 71 PBG und BZO zu erfüllen sind. Dies ergibt sich indes nicht direkt aus der Zuweisung zur Zentrumszone Z 4.0, auch wenn Arealüberbauungen in den Zentrumszonen grundsätzlich zugelassen sind. Die diesbezügliche Forderung ergibt sich vielmehr direkt aus Ziff. 1.2.1 BZO - Bereiche mit Gestaltungsplanpflicht, wonach Gestaltungspläne zumindest den Anforderungen an Arealüberbauungen gemäss Ziff. 11.1.1 BZO (und somit auch § 71 PBG) zu

genügen haben. Es wird empfohlen, die Ausführungen zur Nutzungsplanung hinsichtlich einer konzisen und schlüssigen Darstellung des Sachverhalts zu überprüfen und entsprechend anzupassen.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

In Rücksprache mit dem ARE wird auf eine Anpassung verzichtet, da die kantonale Genehmigung und Inkraftsetzung vor Rechtskraft des Gestaltungsplan eingetreten ist und eine textliche Anpassung somit hinfällig wurde.

Antrag 3.3.5

Kap. 2.4 Umwelt -
Oberflächenabfluss

Im Gestaltungsplangebiet besteht eine Gefährdung durch gewässerunabhängigen Oberflächenabfluss (<http://maps.zh.ch>, Karte «Oberflächenabfluss»). Wir empfehlen, die Befunde der Oberflächenabflusskarte für das Gestaltungsplangebiet zu plausibilisieren, zu interpretieren und soweit möglich im Rahmen des Gestaltungsplans, zumindest aber bei der weiteren Projektierung der Bauten und Anlagen zu berücksichtigen. Verbindliche Hinweise zur Berücksichtigung des Oberflächenabflusses gibt die SIA-Norm 261/1:2020.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Im Erläuterungsbericht wird neu explizit darauf hingewiesen, dass die Oberflächenabflusskarte bei der weiteren Projektierung zu plausibilisieren ist und die Resultate entsprechend zu berücksichtigen sind.

Antrag 3.3.6

Kap. 2.5 Grundbuch –
Grundstück Kat.-Nr. 4460 (SBB)

Gemäss den Ausführungen im erläuternden Bericht besteht für das Grundstück Kat.-Nr. 4460 eine Grunddienstbarkeit. In den Daten der amtlichen Vermessung ist nicht ersichtlich um welches Grundstück es sich hierbei handelt. So findet sich auf dem Gemeindegebiet von Illnau-Effretikon kein Grundstück mit der genannten Kat.-Nr.

- Die Aussagen zu den angeführten Grundbucheinträgen sind zu überprüfen bzw. so zu ergänzen, dass diese auch für Dritte nachvollzogen werden können.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Verweis wurde überprüft und angepasst (Kat.-Nr. IE175 statt IE4460).

Antrag 3.3.7

Kap. 5 Erläuterungen von Bestimmungen
und Plan, 5.7 Ver- und Entsorgung

Gemäss Art. 28 GPV ist an dem im Situationsplan bezeichneten Standort für die arealinterne Entsorgung eine Abfallentsorgungsanlage für Hauskehricht zu erstellen. Gemäss Masterplan Bahnhof West sind auf den Baufeldern jeweils Unterfluranlagen für den Hauskehricht zu erstellen. Im Umgebungsplan zum Richtprojekt Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg sind sowohl Unterflurcontainer (UFC) als auch Stellplätze für Container vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist nicht ersichtlich, wie die Zu- und Wegfahrt der Müllabfuhr gerade auch in Zusammenhang mit der beabsichtigten temporären Zu-/Wegfahrt Tiefgarage bzw. des Warenumschlags für den Baubereich A erfolgt. Dies ist entsprechend zu ergänzen bzw. darzulegen.

- Der erläuternde Bericht ist im Sinne der Erwägungen nachzuführen

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Organisation der Entsorgung wurde nochmals überprüft und angepasst. Die neue Organisation inkl. Nachweis Schleppkurven wird im Erläuterungsbericht dargelegt.

4 VERNEHMLASSUNG STADT

Die Stadtplanungskommission der Stadt Illnau-Effretikon hat mit Protokoll vom 8. Dezember 2022 nochmals Stellung zum Entwurf des Gestaltungsplans genommen und dabei einige Anträge zur Bereinigung der Gestaltungsplanunterlagen formuliert, welche im Folgenden behandelt werden.

4.1 Situationsplan

Antrag 4.1.1

Die Bezeichnung «gedeckter Wartebereich» für die Pergola ist nicht ganz korrekt. Sie soll umbenannt werden in «Wartebereich/Pergola, teilweise witterungsgeschützt».

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In Absprache mit den Abteilungen Hochbau und Tiefbau wird neu der Begriff «Pergola» verwendet.

Antrag 4.1.2

Der Situationsplan soll mit einem «Planfenster» ergänzt werden, welches den Endzustand der Erschliessung darstellt (Treppe/Lift als Zugang zu Rosenwegunterführung).

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die gewünschte Erschliessung wurde als Orientierungsinhalt in den Situationsplan integriert sowie Ausführungen dazu im Erläuterungsbericht ergänzt.

Antrag 4.1.3

Es braucht Pfeile für die Fusswegverbindungen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die wichtigsten Verbindungen innerhalb des Areals wurden ergänzt. Zudem wird neu geregelt, dass eine hindernisfreie Verbindung zum Rosenweg realisiert werden muss. Ausserdem wird die Ausdehnung des Erdgeschosses neu begrenzt, so dass ein grosszügiger Zirkulationsbereich rund um das Hochhaus gesichert ist.

Antrag 4.1.4

Der Pfeil für Zu-/Wegfahrt Bus endet zu früh, er muss auch die Ein-/Ausfahrt im Süden (in Richtung Bahnhofsgebäude) einbeziehen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Pfeil wurde in Richtung Süden verlängert.

4.2 Bestimmungen

Antrag 4.2.1

Art. 7, Bauliche Dichte: die zusätzlichen 1'200 m³ für unverglaste Balkone werden nur im Zusammenhang mit Art. 22, Abs. 1 Nachhaltigkeit/Energie (SNBS Stufe Gold oder höher) gewährt. Bei Art. 7 ist auf den Art. 22 zu verweisen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Auf einen Verweis in den Bestimmungen wird verzichtet, da Art. 7 unabhängig von Art. 22 gilt und damit planungsrechtlich keine Abhängigkeit besteht. Der entsprechende Hinweis, dass die Stadt die zusätzliche Baumasse explizit nur aufgrund der erhöhten Anforderungen bzgl. Nachhaltigkeit/Energie gewährt, wird im Erläuterungsbericht vorgenommen.

Antrag 4.2.2

Art. 8, Abs. 4 Sockelgeschoss: «Das Sockelgeschoss (Oberkante Fertigboden Erdgeschoss bis Unterkante Rohdecke Galeriegeschoss) hat eine minimale lichte Höhe von 5.70 m aufzuweisen. Das Galeriegeschoss ist auf 230 m² HNF beschränkt.» Im Richtprojekt sind 5.99 m Höhe eingezeichnet. Der Spielraum im GP zum Richtprojekt wird von der SPK toleriert. Es soll allerdings heissen 5.70 m von Fertigboden bis Unterkante Fertigdecke.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Es wird neu eine minimale lichte Höhe von 5.70 m von «Fertigboden bis Unterkante Fertigdecke» festgelegt. Von dieser Einschränkung ausgenommen ist aber ausdrücklich eine je nach Nutzung eventuell nötige partiell abgehängte Gebäudetechnik.

Antrag 4.2.3

Art. 22, Abs. 2: Es wird festgehalten, dass die Energieversorgung mit Erdwärme zu erfolgen hat. Das ist korrekt. In Bezug auf die Regeneration, kann die aktuelle Formulierung derzeit beibehalten werden. In Rücksprache mit Kanton und Bund sind aber Lockerungen vorgesehen. Diese können in die definitive Version einfließen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die bestehende Formulierung wurde ersetzt. Die neue Formulierung wurde durch den Fachverantwortlichen Energie der Stadt Illnau-Effretikon in Absprache mit den Energiefachleuten des Kantons ausgearbeitet.

Antrag 4.2.4

Verkehrerschliessung, Parkleitsystem: in Rücksprache mit der Abteilung Tiefbau ist eine Formulierung zum Anschluss an das übergeordnete Parkleitsystem in die Bestimmungen aufzunehmen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In der Bestimmungen wird neu festgehalten, dass die Tiefgarage so auszurüsten ist, dass bei der gemeinsamen Tiefgaragenzufahrt der Baufelder C, E und F eine dynamische Restparkplatzanzeige realisiert werden kann.

4.3 Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

Antrag 4.3.1

S. 32, Punkt 5.4, Freiraum: Es wird betont, dass der Freiraum «klimagerecht und ökologisch» zu gestalten sei. Da es viele Zwänge gibt, wird eine Umsetzung schwierig. Deshalb soll sinngemäss formuliert werden, dass trotz den zwingend der Funktionalität dienenden Elemente darauf geachtet werden muss, dass ein Maximum an grossen Bäumen und weiteren Begrünungselementen sowie sickerfähigen Bereichen geschaffen wird. Lieber ergänzen mit: «zwingende Funktionalität», «wenn Funktionalität es zulässt, soll sie eingehalten werden», «ein Minimum an Begrünung ist zwingend».

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Antrag 4.3.2

Auf S. 34 wird eine alternative Anbindung (Variante 2+) von Perron 1 an die Rosenwegunterführung vorgeschlagen. Diese erfolgt mit Treppe und Lift im Perimeter des Gestaltungsplanes. Ferner wird die Lösung mit einer Rampe in Baufeld F und eine Treppe im Rosenweg aufgezeigt. Hier hat die SPK an ihrer letzten Sitzung gewünscht, dass die Rosenwegunterführung als Rampe bestehen bleiben kann, was aber offenbar aus technischen Gründen nicht möglich ist. Im Bericht ist die Bezeichnung von «gangbare Lösung» auf «allenfalls mögliche Lösung» zu ändern. Die Problematik befindet sich ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Der Rosenweg muss als separates Projekt angegangen werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.