Stadt Illnau-Effretikon

Kanton Zürich

Privater Gestaltungsplan
"Bahnhof West - Baufeld E"

BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

SUTER
VON KÄNEL
WILD
Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

32790 – 6.6.2025

Inhalt

1 ÖFFENTLICHE AUFLAGE 3
2 ANHÖRUNG 13
3 VERNEHMLASSUNG STADT 15
4 KANTONALE VORPRÜFUNG 20
4.1 Erwägungen Tiefbauamt 20
4.2 Situationsplan 21
4.3 Bestimmungen 24
4.4 Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV 31

Auftraggeberinnen
Mettler Entwickler AG und Bereuter Totalunternehmung AG

Bearbeitung
SUTER • VON KÄNEL • WILD
Luca Imoberdorf

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 16. Mai 2024 bis und mit 16. Juli 2024. Während dieser Auflagefrist konnten sich alle Personen zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Es gingen insgesamt vier Schreiben mit 20 Anträgen resp. Hinweisen ein. Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit die Grundeigentümerschaft und die Stadt sich der Meinung der Einwender ganz oder teilweise anschliessen konnten, wurden die Planungsunterlagen entsprechend angepasst.

Antrag 1.1.1
SP Illnau Effretikon Lindau

Es sind Vorgaben zu machen, dass die Südost-, Süd- und die Westfassade des Hochhauses möglichst flächendeckend mit Photovoltaikmodulen zu versehen sind. Gemäss den aktuellen Vorgaben sind Brandversuche zum Beweis der Brandschutzsicherheit nicht mehr nötig. Aus diesem Grund sollen die Balkonbrüstungen mit Photovoltaikmodulen bebändert werden müssen.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Der Masterplan Zentrumsentwicklung Bahnhof West, Effretikon definiert für alle Gestaltungspläne innerhalb des Geltungsbereich die Vorgabe, dass diese mindestens die Anforderungen des SIA-Effizienzpfad Energie (SIA 2040) erfüllen müssen. Dies wird im vorliegenden Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich umgesetzt. Zusätzlich hat sich die Eigentümerschaft neu auch freiwillig zu einer Zertifizierung nach SNBS verpflichtet. Die im Baufeld E geplanten Projekte haben diese erhöhten Vorgaben entsprechend zwingend zu erfüllen und wurden von Anfang an dahingehend geplant. SIA 2040 und SNBS lassen jedoch bewusst einen Spielraum, damit die darin definierten Zielwerte mit unterschiedlichen Massnahmen erreicht werden können. Die kommunale Energieplanung sieht zudem einen grossen Fernwärmeverbund im Zentrum vor. Eine möglichst hohe Eigenstromerzeugung entspricht somit auch nicht den städtischen Zielsetzungen. Durch Photovoltaik verursachte Mehrkosten würden sich nicht zuletzt auch auf die Wohnungsmieten niederschlagen.

Die Stadt Illnau-Effretikon hat stets betont, dass eine Gleichbehandlung aller Grundeigentümer im Masterplangebiet stattfinden muss. Aus diesem Grund wird eine Verpflichtung für PV an den Fassaden abgelehnt. Mit welchen Massnahmen die definierten hohen Nachhaltigkeitsziele (SIA 2040, SNBS) erreicht werden, liegt in der Verantwortung der Grundeigentümerschaft.

Antrag 1.1.2
SP Illnau Effretikon Lindau

Auf den flächendeckenden PV-Anlagen auf den nicht als Dachgarten genutzten Dachflächen ist zu bestehen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Bestimmungen werden entsprechend ergänzt. Von der Pflicht ausgenommen sind neben dem Dachgarten auch Flächen, die für die technisch bedingte Dachaufbauten (z.B. Liftüberfahrt, Fassadenbefahranlage) benötigt werden.

Antrag 1.1.3
SP Illnau Effretikon Lindau

Die maximal zulässige Höhe und Baumassenziffer sind auszunützen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In den Bestimmungen Art. 6 und 7 wird präzisiert, dass die maximal zulässige Höhe um 5 m respektive die Baumasse um maximal 10 % unterschritten werden dürfen. Die im Masterplan definierte Minimalhöhe (50 m) bleibt damit gesichert.

Antrag 1.1.4
SP Illnau Effretikon Lindau

Die Farbgebungen der aktuell neu gebauten Hochhäuser sind aufeinander abzustimmen, um ein homogenes Stadtbild zu erreichen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Fassadengestaltung inkl. Farbe wurde überarbeitet und im Sommer 2024 mit Vertretern aus Politik und Stadtplanungskommission nochmals detailliert beraten. Gemäss Stellungnahme der Stadtbildkommission ergibt sich mit der neuen Fassadengestaltung nun ein Gebäudeensemble mit gelungener Akzentuierung der horizontalen Gliederung. Die geplante Farbgebung in zurückhaltenden Blau- und Grüntönen gibt dem Hochhaus eine dezent elegante und zeitgemässe Erscheinung und betten dieses gut in das umgebende Landschaftsbild ein. Insgesamt beurteilt die Kommission das Farb- und Materialkonzept als sorgfältig erarbeitet und heisst dieses gut.

Antrag 1.1.5
SP Illnau Effretikon Lindau

Es ist, überall wo möglich, verbindlich das Schwammstadtprinzip anzuwenden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Bestimmungen werden wie folgt ergänzt:

«Die Freiräume sind nach den Schwammstadtprinzipien anzulegen, so dass sie bei Starkregen als Retentionsvolumen dienen und bei Hitze und Trockenheit zur Kühlung und Wasserversorgung beitragen.»

Die Umgebungsgestaltung wurde diesbezüglich optimiert (z.B. Retentionsflächen entlang Rikonerstrasse, die nach dem Schwammstadtprinzip entwässern).

Antrag 1.1.6
SP Illnau Effretikon Lindau

Die Gestaltung der Fassade ist zu verbessern und im städtebaulichen Vertrag festzuhalten.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Gestaltung der Fassade wurde mit Vertretern der Stadt nochmals kritisch überprüft und das Richtprojekt auf Grund dessen überarbeitet (s. auch Antrag 1.1.4).

Die Gestaltung der Gebäude ist Thema des Gestaltungsplans und des Richtprojekts. Der städtebauliche Vertrag regelt die Mehrwert- und Infrastrukturabgaben und die öffentlichen Nutzungs- und Fusswegrechte und keine gestalterischen Aspekte des Projekts.

Antrag 1.2.1
Grüne Illnau-Effretikon

Derzeit ist ein 18-stöckiges Gebäude mit einer Gesamthöhe von 59.2 m vorgesehen. Nun herrscht auf unserem Stadtgebiet akuter Mangel an (bezahlbaren) Wohnungen, andererseits möchten wir auf das weitere Einzonen von Landwirtschaftsland vollständig verzichten. Daher befürworten wir eine zusätzliche Erhöhung des Hochhauses um einige Stockwerke. Dies würde nicht nur das Angebot an Wohnraum vergrössern, sondern auch die Attraktivität von Effretikon als zukunftsorientierte Stadt steigern. Das Hochhaus wird als Markenzeichen schon vom Zug aus deutlich erkennbar sein.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Als Grundlage für das vorliegende Projekt diente entsprechend Ziff. 1.2.2 BZO der Masterplan Bahnhof West und die darin festgehaltenen Leitvorstellungen inkl. Höhenvorgaben von 50 bis 55 m. Der Masterplan dient den städtischen Behörden als einheitliche Beurteilungsgrundlage für sämtliche Projekte innerhalb des Masterplangebiets und wurde vom Stadtrat für sich selbst als verbindlich erklärt.

Im Sinne der Gleichberechtigung der Projekte kann von den Vorgaben des Masterplans in begründeten Fällen höchstens geringfügig abgewichen werden. Somit ist eine Erhöhung des Hochhauses um mehrere Stockwerke nicht möglich.

Antrag 1.2.2
Grüne Illnau-Effretikon

Derzeit sind nur Photovoltaikanlagen auf den Dächern vorgesehen. Wir fordern, dass auch die geeigneten, insbesondere die bahnseitig und nach Süden ausgerichteten Fassaden mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Da die Sonne im Winter eine Maximalhöhe von 18-20° erreicht, sind diese Anlagen für die Stromgewinnung im Winter nahezu optimal ausgerichtet. Energie 360° hat in einer Prüfanstalt in Leipzig gezeigt, dass mit horizontalen Brandriegeln aus Stahlblech die brandschutztechnischen Anforderungen erfüllt werden können.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Siehe Antrag 1.1.1.

Antrag 1.2.3
Grüne Illnau-Effretikon

Farben haben eine direkte Auswirkung auf die Stimmung der Menschen. Während kalte Farben, wie z.B. Blau, ein Gefühl von Kälte erzeugen, rufen warme Farben, wie Orange-, Ocker und Gelbtöne, grundsätzlich Fröhlichkeit, Optimismus und Leidenschaft hervor. Daher fordern wir, dass für das Farbkonzept der Aussenfassade nur warme Farben verwendet werden. Erwähnenswert ist, dass Photovoltaikpanels inzwischen in allen Farben hergestellt werden können.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Fassadengestaltung inkl. Farbe wurde überarbeitet und mit Vertretern der Stadt nochmals besprochen (s. auch Antrag 1.1.4).

Antrag 1.2.4
Grüne Illnau-Effretikon

Im aktuellen Gestaltungsplan sind alle Gebäude in Massivbauweise vorgesehen. Aus ökologischen Überlegungen (graue Energie, Rückbau, u.a.) sowie um die Wirkung harter Materialien zu mindern, fordern wir, dass Teile der Gebäude die nicht zum Hochhaus gehören, bevorzugt im Holzbau (optimal lokales) erstellt werden. Dies würde sich städtebaulich sehr positiv auf das Gesamtbild auswirken und dieses auflockern. Der Verbrauch an energieaufwendigem Beton und dadurch die CO2-Bildung würde massiv reduziert. Holz hingegen bindet Kohlenstoff für lange Zeit.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Der Gestaltungsplan fordert die Einhaltung der Zielwerte gemäss SIA 2040 resp. Effizienzpfad Energie. Darin werden Zielwerte für die Treibhausgasemissionen aus den Bereichen Erstellung, Betrieb und

Mobilität definiert. Die sehr ambitionierten Zielwerte bedeuten eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um etwa einen Faktor 4 im Vergleich zur Bilanz des Gebäudebestands von 2010.

Das vorliegende Projekt hält die Zielwerte ein und weist damit auch eine sehr gute CO2-Bilanz auf. Es wird somit eine gesamtheitliche Konzeption zur Minimierung des CO2-Ausstosses verfolgt. Dies beinhaltet jedoch nicht zwingend eine Holzbauweise. Während im Baufeld E1 ein Skelettbau mit Holzelementen (Hybridbau) geplant ist, ist im Baufeld E2 derzeit kein Holzbau angedacht. Die Vorgaben von SIA 2040 resp. SNBS werden jedoch eingehalten.

Die Grundeigentümerschaft hat sich bei der Projektentwicklung stets an die Vorgaben des übergeordneten Masterplans gehalten. Im Sinne der Gleichberechtigung mit den übrigen Baufeldern und der Planungssicherheit wird eine Verpflichtung zur Holzbauweise abgelehnt.

Antrag 1.2.5
Grüne Illnau-Effretikon

Effretikon ist ein Verkehrsknotenpunkt mit sehr regelmässigen Verbindungen nach Zürich, Winterthur und Wetzikon. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Gebäudes zum Bahnhof können die Bewohnerinnen der Überbauung sowie das Personal der Geschäfte und Büros weitgehend auf ein Auto verzichten. Wir fordern daher eine stärkere Reduktion der Anzahl Parkplätze und die Mehrfachnutzung derselben durch Pooling, bei dem der Grossteil tagsüber für die Besucher der Geschäfte und nachts für die Bewohnerinnen nutzbar sind. Zudem sollten bei der Vermietung Interessentinnen bevorzugt werden, die auf ein Auto verzichten.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Im Gestaltungsplan wird neu der Minimalbedarf gemäss Reduktionsgebiet A als zulässiger Maximalwert eingesetzt. Davon ausgenommen ist die Parkierung für die Verkaufsnutzungen inkl. Grossverteiler, damit den betrieblichen Anforderungen der vorgesehenen Mieterschaft entsprochen werden kann. Für diese Nutzung ist der Normbedarf zulässig.

Somit ist gemäss Gestaltungsplan eine Bandbreite von 155-202 Abstellplätze zulässig. Das Richtprojekt weist 171 Abstellplätze aus und bewegt sich somit innerhalb der definierten Bandbreite.

Antrag 1.2.6
Grüne Illnau-Effretikon

Der geplante Umfang an Parkplätzen in der Tiefgarage wird zu einem erheblichen Mehrverkehr führen, indem sämtliche ausfahrenden Fahrzeuge im Bereich des Rosenweges nach rechts in die Bahnhofstrasse einbiegen. Auf dieser staut sich schon jetzt der Verkehr in Spitzenzeiten und führt zu regelmässigen Staus auf der Bahnhofstrasse, Rikonerstrasse und Illnauerstrasse, was auch den Busverkehr signifikant stört. Zudem wird dies zu vermehrten Verkehrsbehinderungen in den umliegenden Quartieren führen. Auch innerhalb der Tiefgarage sind Engpässe im Verkehr zu erwarten, was dort zu Staus in Spitzenzeiten führen wird. Wir hegen erheblichen Zweifel, dass das vorgesehene Verkehrs- und Erschliessungskonzept ohne klare Begrenzung der Anzahl Parkplätze wirklich funktioniert. Das Konzept ist deshalb zu überprüfen und dessen Funktion mit einer Simulation nachzuweisen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Leistungsfähigkeit des Kreisels wurde vom Büro LAJO AG überprüft. Das entsprechende Verkehrsgutachten liegt dem Gestaltungsplan neu bei.

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass der Kreisel trotz dem durch die Baufelder B, C, D, E und F verursachten Mehrverkehr mit einer Verkehrsqualitätsstufe von C leistungsfähig bleibt.

Antrag 1.3.1
IG Hinterbüel

Das überdimensionierte Hochhaus passt nicht in den Stadtkern. Es würde die bestehenden umliegenden Gebäude um ein Vielfaches überragen. § 238 Abs. 1 PBG soll eine kubische und architektonische Gestaltung sicherstellen, damit sowohl für die Baute als auch für die Umgebung eine befriedigende Gesamtwirkung erzielt wird. Der entsprechenden Beurteilung unterliegt jede Baute, auch wenn diese ansonsten den Bau- und Zonenvorschriften massstäblich entspricht.

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Der Masterplan gibt die Lage des Hochhauses und darüber hinaus in Kapitel 2.6 auch eine minimale Gebäudehöhe von 50 m vor, welche im Gestaltungsplan somit zwingend einzuhalten sind. Somit steht es der Grundeigentümerschaft gar nicht erst frei, wie gefordert ein Gebäude mit einer Höhe von weniger als 50 m zu planen oder dieses an einem anderen Ort innerhalb des Baubereichs E zu positionieren.

Die Gesamtwirkung wurde jedoch mehrfach überprüft:

Das geplante Hochhaus ist Teil des übergeordneten Entwicklungskonzepts für das Gebiet Bahnhof West. Städtebaulich gliedert es sich somit primär in den geplanten Endzustand ein. Die städtebauliche Setzung resp. Gesamtwirkung wurde im Rahmen des Masterplans wie auch nochmals im – mit fünf renommierten Teams durchgeführ-

ten – Studienauftrag von qualifizierten unabhängigen Fachleuten kritisch geprüft und für gut befunden. Die Beurteilung der städtebaulichen und architektonischen Qualität fand somit übergeordnet wie auch bezogen auf das im Baufeld E konkret geplante Hochhaus statt.

Antrag 1.3.2
IG Hinterbüel

Das Hochhaus verunmöglicht vielen umliegenden Hausbesitzern kostendeckend Photovoltaikanlagen zu bauen, da der Schattenwurf zu viel Sonne nimmt.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Schattenwurf des Hochhauses wurde überprüft und entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Es ist somit keine übermassige Einschränkung zur Nutzung der Sonnenenergie bei den umliegenden Liegenschaften auszumachen.

Antrag 1.3.3
IG Hinterbüel

Durch den Schattenwurf und das wuchtige Erscheinungsbild des Hochhauses befürchten wir ein Wertverminderung unserer Immobilien.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Bauherrschaft hat das Büro Wüest Partner AG damit beauftragt das Anliegen der IG zu überprüfen. Dieses nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Bedenken der IG Hinterbüel hinsichtlich Schattenwurf und wuchtigem Erscheinungsbild von Hochhäusern können grundsätzlich nachvollzogen werden. Hochhäuser können längere Schatten werfen, was – wenn nicht rücksichtsvoll geplant – die Sonnenexposition der Anwohner beeinträchtigen kann. Zudem kann das massive Erscheinungsbild eines Hochhauses das Stadtbild dominieren und negative Auswirkungen haben, wie das Gefühl von Enge und Überverdichtung. Sollten sich solche Effekte schliesslich am Transaktions- und Mietermarkt niederschlagen, würde es zu einer Wertminderung der bestehenden Immobilien in der nahen Umgebung kommen.

Um derartigen Situationen vorzubeugen, sieht das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kanton Zürich gemäss § 284 Abs. 4 vor, dass die Nachbarschaft von Hochhäusern und insbesondere Wohnhäuser durch deren Schattenwurf nicht wesentlich beeinträchtigt werden dürfen. Die Allgemeine Bauverordnung (ABV) legt fest, was als wesentliche Beeinträchtigung gilt. Demnach dürfen bewohnte Gebäude oder bebaute sowie bebaubare Flächen in Wohngebieten an durchschnittlichen Wintertagen nicht länger als drei Stunden beschattet werden.

Das Schattendiagramm des geplanten Hochhauses, welches den 3h-Schatten abbildet, zeigt, dass kein Nachbargebäude von dem Hochhaus

an einem mittleren Wintertag mehr als 3h verschattet wird und dass der 3h-Schatten keine Bauflächen in einer Wohnzone betrifft.

Auf der anderen Seite geht mit der Errichtung von Hochhäusern an zentralen, gut an den öffentlichen Verkehr angebundenen Lagen oft eine Verbesserung der Infrastruktur, wie dem Ausbau der Nahversorgung und dem Angebot an Dienstleistungen einher. Auch das vorgesehene Entwicklungsprojekt am Bahnhof Effretikon sieht im Erdgeschoss eine publikumsnahe Nutzung vor, was das Quartier belebt und die Attraktivität erhöht.

Zusammenfassend sind die Bedenken des Schattenwurfs des geplanten Hochhauses aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt und es überwiegen die positiven Auswirkungen der Hochhausentwicklung auf den Immobilienmarkt der unmittelbaren Umgebung. Eine negative Auswirkung der Entwicklung auf die Immobilienwerte der Nachbarschaft ist aus unserer Sicht daher unwahrscheinlich.

Antrag 1.3.4
IG Hinterbüel

Die Wohnungen sind ausschliesslich für Alleinstehende und Doppelverdiener-Paare ausgelegt. Somit wird unsere Stadt nicht belebt, sondern bleibt eine Schlafstadt.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Im Rahmen des Gestaltungsplan wird ein ausgewogener Wohnungsmix gesichert. Der Anteil an Kleinwohnungen (≤ 2.5-Zimmer-Wohnung) darf dabei nicht mehr als 35 % resp. beim Hochhaus 50 % der Gesamtwohnungsanzahl betragen. Das heisst mindestens die Hälfte der Wohnungen sind somit jeweils grundsätzlich auch für Familien geeignet (≥ 3.5-Zimmer-Wohnung).

Der Gestaltungsplan sichert darüber hinaus einen Gewerbeanteil von mindestens 35 % sowie publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss. Dies führt zu einer zusätzlichen Belebung des Areals.

Die Bauherrschaft hat das Büro Wüest Partner AG für eine Zweitmeinung beauftragt. Diese nimmt zum Anliegen der IG wie folgt Stellung:

Das geplante Hochhausprojekt sieht mit einen Wohnungsmix mit 1.5-Zimmer Wohnungen bis 5.5-Zimmer Wohnungen ein breites Spektrum an Wohnungskategorien vor. Der Fokus liegt dabei jedoch auf den kleinen bis mittelgrossen Wohnungen (1.5-Zimmer bis 3.5-Zimmer). Angesichts des allgemeinen Trends zu kleineren Haushalten und einem Mietwohnungsbestand in Effretikon, in dem im Schweizer Vergleich überdurchschnittlich viele 3.5-Zimmer und 4.5-Zimmer Wohnungen vorhanden sind, bietet das Projekt ein zukunftsorientiertes, komplementäres Angebot.

Neben den erwähnten Alleinstehenden und Doppelverdienerpaaren zielt das Projekt mit dem gewählten Wohnungsmix nicht zuletzt durch die zentrale, infrastrukturreiche Lage, von der aus sämtliche Bedürfnisse des täglichen Bedarfs zu Fuss befriedigt werden können, auch auf Senioren, junge Personen, Paare, sowie kleine Familien ab. Dadurch wird zum Bei-

spiel der lokalen Bevölkerung ermöglicht, innerhalb der Gemeinde geeigneten Wohnraum für die unterschiedlichen Phasen des Lebens zu finden, ohne das vertraute Umfeld verlassen zu müssen.

Zur Belebung der Gemeinde tragen zudem das publikumsorientierte Erdgeschoss sowie die Büroflächen, welche neu geschaffen werden, bei. Dadurch wird dafür gesorgt, dass neben den zusätzlichen Gemeindebewohnern auch zusätzliche Arbeitsplätze vor Ort geschaffen werden.

Zusammenfassend sind wir der Meinung, dass das geplante Projekt aufgrund der durchmischten Nutzung sowie dem breiten, ergänzenden Angebot an Wohnraum sehr gut dafür geeignet ist, zur gesteigerten Attraktivität der Gemeinde beizutragen und somit die Gemeinde als Ganzes zu beleben.

Antrag 1.3.5
IG Hinterbüel

Wir befürchten Folgekosten im Rahmen der Erschliessung durch Erhebung von Anliegerbeiträgen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Das angrenzende Quartier wird nicht durch den künftigen Mehrverkehr oder die dadurch nötigen Infrastrukturbauten/-kosten tangiert. Dies wurde im privaten Erschliessungsvertrag entsprechend geregelt.

Antrag 1.4.1
Grünliberale

Aufgrund der heute vorliegenden energiepolitischen Sachlage erscheint es der GLP notwendig zu sein, auch das im Baufeld E geplante Hochhaus so weit wie möglich mit einer Photovoltaikanlage auszurüsten. Die GLP beantragt darum, Artikel 20 in den Bestimmungen mit folgendem Paragraphen zu ergänzen:

[3] Auch die Fassade des Hochhauses ist mit Photovoltaik-Panels auszurüsten. Diejenigen Fassadenteile, die aufgrund der Nordexposition für PV Panels ungeeignet erscheinen, sind zu begrünen.

Nach Annahme des Stromgesetzes in der Volksabstimmung vom 9. Juni ist es für die GLP eindeutig klar, dass Neubauten so weit wie möglich mit Photovoltaik bestückt werden müssen, auch wenn damit das zur eigenen Stromversorgung notwendige Mass überschritten wird.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Siehe Antrag 1.1.1.

Antrag 1.4.2
Grünliberale

Die Gestaltung des Raums zwischen Hochhaus und Bahnhofstrasse ist zu verbessern. Insbesondere sind geradlinige Fussgängerbeziehungen zu gewährleisten. Dafür ist auf die Autoabstellplätze entlang der Bahnhofstrasse ist zu verzichten, und der Standort der 14 Velobügel

für die 28 Veloabstellplätze sollte umplatziert werden. An ihrer im Richtprojekt ersichtlichen jetzigen Lage sind sie fehl am Platz.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Aussenraumgestaltung wurde nochmals überarbeitet. Dabei wurde auch die Fussgängerführung optimiert und direkter ausgestaltet und die Veloparkierung neu konzipiert.

Die Autoabstellplätze entlang der Kantonsstrasse sind Teil des übergeordneten Masterplans resp. des Freiraumkonzepts. Diese liegen ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Die Eigentümerschaft hat im vorliegenden Projekt somit keine direkte Einflussmöglichkeit auf die strassenbegleitende Parkierung. Im Gestaltungsplan wir ein «Anschlussbereich Strasse» definiert. In diesem Bereich lässt das Projekt unterschiedliche Nutzungen zu, damit nach Abschluss der angrenzenden Strassenprojekts auf die definitive Gestaltung der Rikonerstrasse (mit oder ohne Längsparkierung) reagiert werden kann.

Antrag 1.4.3
Grünliberale

Auf versiegelte Flächen ist weitestgehend zu verzichten. Asphaltbeläge, wie zum Beispiel vor dem Eingang Coop, sollten durch unversiegelte Alternativen ersetzt werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Aussenraumgestaltung wurde überarbeitet und die versiegelten Flächen reduziert. Dabei wurde die chaussierte Fläche vor dem Coop vergrössert. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Anforderungen gemäss SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» keine Alternative zu versiegelten Flächen offen lässt und somit gewisse Bereiche zwingend versiegelt ausgestaltet werden müssen.

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
RWU

Die Hinterbüelstrasse soll im Rahmen der Gebietsentwicklung begradigt und umgestaltet werden.

Die Aufwertung wird begrüsst. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass entlang der Strasse ein regionaler Radweg geplant ist. Diesem Umstand ist bei der Ausgestaltung der strassenbegleitenden Anlieferung und Entsorgung im Baubereich E gebührend Rechnung zu tragen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Ausgestaltung der Hinterbüelstrasse wird separat durch die Stadt geplant. Die Planergemeinschaft Uniola AG / F. Preisig AG hat dazu ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet. In diesem wird auch die Einbettung des regionalen Radwegs behandelt. Die auf dem Areal geplante Anlieferung/Entsorgung widerspricht einer Veloführung entlang der Hinterbüelstrasse nicht. Die nötigen Breiten und Sichtachsen sind weiterhin gegeben.

Antrag 2.2
RWU

Der Gestaltungsplan sieht zwar die Möglichkeit vor, die Anzahl Autoabstellplätze mittels eines Mobilitätskonzepts zu reduzieren. Im Gegensatz zu anderen Planungen im Masterplangebiet (z.B. Gestaltungsplan Baufeld C) wird von dieser Möglichkeit jedoch vorliegend nicht Gebrauch gemacht. Angesichts der hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage wird angeregt, auch hier bereits im Rahmen des Gestaltungsplans eine Reduktion der Autoabstellplätze anzustreben.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Im Gestaltungsplan wird neu der Minimalbedarf gemäss Reduktionsgebiet A als zulässiger Maximalwert eingesetzt. Davon ausgenommen ist die Parkierung für die Verkaufsnutzungen, für welche auf den Normbedarf abgestellt wird.

Auf Grundlage des Richtprojekts sind somit nur noch 155-202 Autoabstellplätze zulässig (siehe auch Antrag 1.2.5).

Antrag 2.3
RWU

Wir stellen fest, dass die verkehrstechnische Erschliessung des Areals sehr komplex ist. Die neu zu realisierende Wegfahrt ab der Illnauerstrasse kurz nach dem Kreisel im Zusammenspiel mit der im Norden des Areals angeordneten Tiefgaragenzufahrt erscheint angesichts der knappen Platzverhältnisse eine grosse bauliche und betriebliche Herausforderung. Wir gehen davon aus, dass diese Erschliessungslösung mit den zuständigen kantonalen Stellen abgestimmt ist oder noch wird und entsprechend in den Unterlagen zum Gestaltungsplan dokumentiert wird.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Stadt hat im Herbst 2024 ein separates Betriebs- und Gestaltungskonzept in Auftrag gegeben. Es liegt dazu inzwischen eine Bestvariante vor, die in einem nächsten Schritt zum Vorprojekt weiterentwickelt werden soll. Die Projektierung der Zufahrtsrampe erfolgt durch die Mettler Entwickler AG. Im Zusammenhang mit diesem Projekt wird die Erschliessung auch nochmals mit dem Kanton abgestimmt.

Antrag 2.4
RWU

Es ist ebenfalls erkennbar, dass im relativ schmalen Zwischenbereich der Baubereiche E1 und E2 sehr viele Bedürfnisse abgehandelt werden (Fussgängerverbindung, Anlieferung, Entsorgung, Parkierung, Gebäudeeingänge und Ausfahrt Tiefgarage). Die geplante Fusswegverbindung ist eine sinnvolle Ergänzung des Fussverkehrsnetzes und daher zu begrüssen. Wir befürchten aber, dass sich dieser Bereich im Betrieb zu einer wenig attraktiven Verkehrsschlucht entwickeln könnte. Daher empfehlen wir zu überprüfen, ob dieser Bereich funktional entlastet und so für den Fussverkehr attraktiver ausgestaltet werden kann. Es ist zudem fraglich, ob es zweckmässig ist, in diesem Bereich im Situationsplan einen so grossen Spielraum für die Anordnung der Gebäude zu gewähren. Dadurch könnte der Durchgang noch enger ausfallen als im Richtprojekt dargestellt.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Für den Zwischenbereich zwischen den Baubereichen E1 und E2 wird in den Bestimmungen eine Mindestbreite von 5.5 m festgelegt, davon sind mindestens 3 m für den Fussverkehr freizuhalten. Punktuelle Einengungen, z.B. bei der Tiefgaragenausfahrt sind jedoch zulässig. Auf die geplante Veloverbindung zwischen den beiden Baubereichen hindurch wird verzichtet, womit der Zwischenbereich funktional entlastet wird.

3 VERNEHMLASSUNG STADT

Die Stadtplanungskommission der Stadt Illnau-Effretikon hat sich an den beiden Sitzungen vom 30. Mai und 27. Juni 2024 mit dem Gestaltungsplan Bahnhof West – Baufeld E befasst. Sie hat mit Protokoll vom 8. Juli 2024 Stellung zum Entwurf des Gestaltungsplans genommen und dabei einige Anträge zur Bereinigung der Gestaltungsplanunterlagen formuliert, welche im Folgenden behandelt werden.

Antrag 3.1

Der vorliegende Planungsstand vom April 2024 beinhaltet einige Veränderungen, insbesondere in der Freiraumgestaltung. Themen wie «Schwammstadt» und «Biodiversität» werden hoch priorisiert. Diese Aspekte sind der Stadt wichtig und für den Umgang mit dem zukünftigen Klima zwingend notwendig. Allerdings führen die gewählten Massnahmen auch zu einer Verunklärung der aussenräumlichen Qualitäten, der Plätze und der Personenführung, sodass die fliessende Durchgängigkeit im Freiraum verloren geht. Zur Klärung dieser Aspekte wird in der kommenden Phase eine gemeinsame Sitzung zwischen den Gesuchstellenden und der Stadt einberufen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die gewünschte Sitzung hat am 8. Juli 2024 stattgefunden. Die Freiraumgestaltung wurde in der Folge nochmals grundlegend überarbeitet und das Richtprojekt entsprechend angepasst. Die bemängelte Verunklärung/Zerstückelung des Aussenraums wurde behoben und die Personenführung wurde optimiert.

Antrag 3.2

Als weiterer Projektbestandteil wird der zentrale Dachgarten im ersten Obergeschoss positiv gewürdigt. Es soll darauf geachtet werden, dass genügend Aufbauhöhe für die Bepflanzung vorhanden ist. Die gemeinschaftlich nutzbare Fläche muss im Gestaltungsplan mit maximaler Flächenangabe gesichert werden (Art. 8, Abs. 2 Bestimmungen).

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In den Bestimmungen wird eine Minimalfläche für die gemeinschaftlichen Flächen des Dachgartens festgelegt:

«Die (gemeinschaftlich) nutzbare Fläche hat min. 200 m^2 (Baufeld E1) respektive 450 m^2 (Baufeld E2) zu betragen.»

Im Projekt wurde darauf geachtet, dass die Aufbauhöhe auf die jeweils geplante Bepflanzung abgestimmt ist.

Antrag 3.3

Zum Schutz der Privatsphäre können keine Schlafzimmer direkt auf den Dachgarten ausgerichtet werden. Eine Verbindung zwischen den beiden Dachterrassen der Teilbaufelder E1 und E2 wäre wünschenswert, zum Beispiel in Form von Stegen in der Verlängerung der Laubengänge.

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Gemäss Richtprojekt grenzen lediglich zwei Wohnungen mit Schlafzimmern an den Dachgarten an. Eine Beschränkung ist seitens Grundeigentümerschaft nicht erwünscht. Die nötige Privatsphäre kann mittels Sichtschutz (Bepflanzung, Vorhängen, ...) gewährleistet werden.

Eine Verbindung der beiden Dachterrassen wurde im Rahmen des Studienauftrags bereits thematisiert. Da die Dachgärten keine Erschliessungsfunktion zwischen den Baubereichen übernehmen wurde damals der Mehrwert einer solchen Verbindung negiert. Die Gärten dienen der Nutzerschaft des jeweiligen Gebäudes als Frei- und Erholungsraum, weisen eine ähnliche Gestaltung und Ausstattung auf und ergänzen sich dadurch nicht. Es wird daher weiterhin bezweifelt, dass die gewünschte Verbindung genutzt wird, weshalb darauf verzichtet wird.

Antrag 3.4

Die im Richtprojekt dargestellte zweigeschossige Dachaufbaute auf dem Hochhaus wird klar als zu gross (sowohl im Grundriss als auch in der Höhe) taxiert. Analog dem Gestaltungsplan Bahnhof West – Baufeld C soll auch hier die zulässige Gesamthöhe um max. 1.5 m überschreiten werden dürfen (Art. 7 Abs. 2 Bestimmungen).

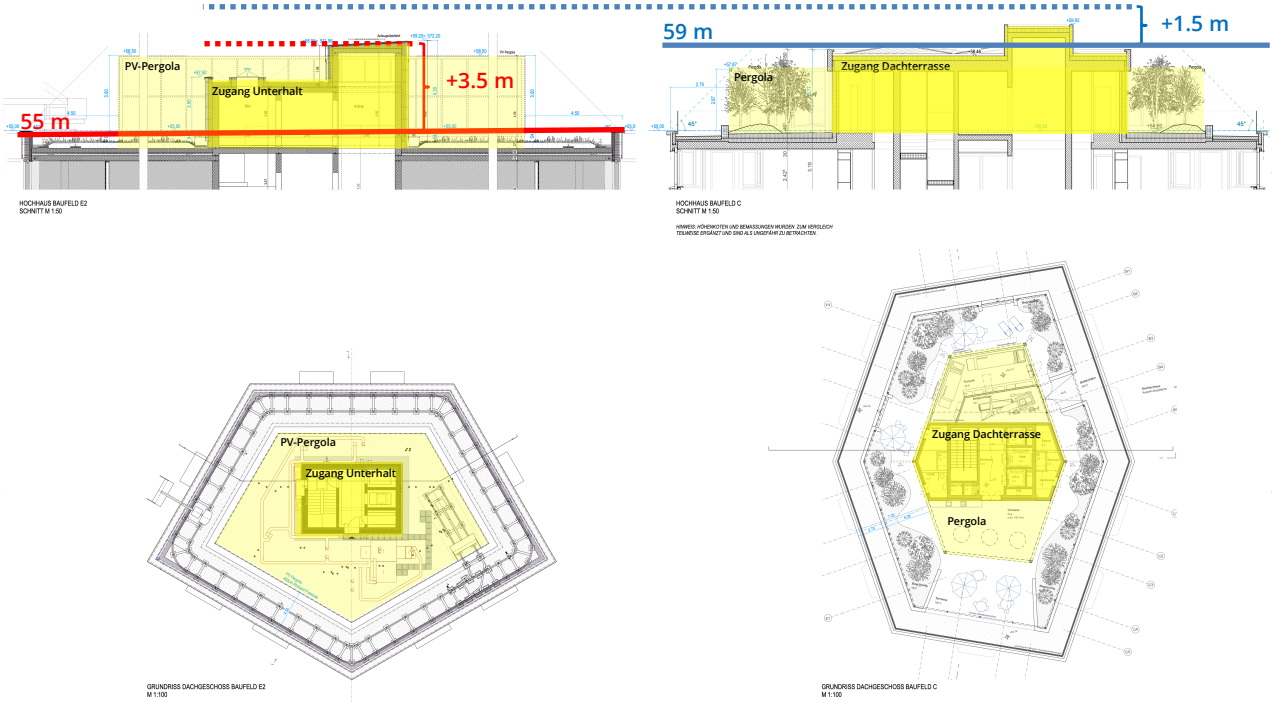
Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die zulässige Gesamthöhe im Baufeld C beinhaltet bereits das Dachgeschoss inkl. Zugang zur öffentlichen Dachterrasse. Dies war eine baurechtliche Auflage des Kantons im Rahmen der Vorprüfung des Gestaltungsplans. Die Gesamthöhe wurde dazu entgegen den Vorgaben des Masterplans um 4 m von 566 auf 570 m ü. M. erhöht (59 statt 55 m), damit ein öffentlicher Zugang zur Dachterrasse gewährleistet werden kann. Die Höhe von 55 m kann somit um total 5.5 m (4+1.5 m) überschritten werden. Im Baufeld E2 wird die zulässige Gesamthöhe von 55 m jedoch eingehalten und es ist somit nur eine Überschreitung von max. 3.5 m zulässig.

Aus diesem Grund lassen sich die beiden definierten Maximalmasse für die Dachaufbauten nicht 1:1 vergleichen, respektive fallen die Dachaufbauten im Baufeld E2 sowohl in der Höhe als auch in der Fläche insgesamt kleiner aus als im Baufeld C (siehe Abbildung unten oder in gross als Beilage).

Die definierte Aufbauhöhe wird auch für die Realisierung einer PV-Haube auf dem Dach benötigt. Ohne diese Flächen können die vorgeschriebenen Energieanforderungen nicht eingehalten werden.



Vergleich Dachaufbauten Baufeld E2 (links) und C (rechts)

Antrag 3.5

Beim Verbindungstunnel zwischen den Parkgaragen der Baufelder E und C ist die Höhenlage zu überprüfen, damit genügend Überdeckung vorhanden ist und die Rampe zum Rosenweg nicht steiler ausgebildet werden muss.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Höhenlage wird nochmals überprüft. Die Neigung der Rosenwegrampe bleibt wie heute bestehen, allenfalls nötige bauliche Anpassungen zum Ausgleich der Höhenunterschiede erfolgen im Durchgang zwischen Baufeld E und C.

Antrag 3.6

Der Anlieferungsbereich des Detailhändlers im Baufeld E2 muss so angepasst werden, dass Lastkraftwagen LKW ab der Zufahrtsrampe auf das Privatareal des Baufeldes E2 fahren. Sie dürfen die Zufahrtsrampe während dem Andocken an die Laderampe nicht beanspruchen. Sofern geplant ist, dass die Anlieferung weiterhin über den Gestaltungsplanperimeter hinausragt, muss die Ausgestaltung der Hinterbüelstrasse vor dem Einreichen des definitiven Gestaltungsplanes mit der Stadt und dem Kanton abgesprochen werden. Dabei müssen die kantonalen Velostandards 2023 berücksichtigt werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Positionierung der Anlieferung wurde nochmals überarbeitet.

Antrag 3.7

Gemäss städtebaulichem Vertrag ist in der Gasse zwischen den beiden Baubereichen E1 und E2 eine Fuss- und Velowegverbindung vorgesehen. Diese muss eine freie Breite von mind. 3.00 m aufweisen. Im Gestaltungsplan ist lediglich eine Fusswegverbindung eingezeichnet und beschrieben. Dies ist anzupassen. Genaue Projektierungsdetails zur Ausgestaltung der Gasse können an der gemeinsamen Sitzung zwischen den Gesuchstellenden und der Stadt definiert werden. Dabei ist auch ein Augenmerk auf die Sitzgelegenheiten zu legen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In den Bestimmungen wird eine Mindestdurchgangsbreite von 3 m gesichert. Auf die bisher geplante Veloverbindung zwischen den beiden Baubereichen wird in Rücksprache mit der Stadt verzichtet, um diesen relativ schmalen Bereich funktional zu entlasten.

Antrag 3.8

Entlang der Rikonerstrasse sind die im Masterplan vorgesehenen Längsparkfelder in den Umgebungsplan einzubeziehen, sofern sie in den Gestaltungsplanperimeter hineinragen. Sie müssen eine Breite von 2.50 m + 0.80 m und eine Länge von 7.00 m aufweisen. Die Fussgängerführung entlang der Rikonerstrasse wird von der Strasse weg näher an die Gebäude verschoben. Die Stadt begrüsst dies. Der Kanton muss jedoch in die Projektierung einbezogen werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Längsparkierung liegt ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Im Gestaltungsplan wird jedoch ein «Anschlussbereich Strasse» definiert, in welchem auf die definitive Ausgestaltung der Kantonsstrasse inkl. Parkierung reagiert werden kann.

Antrag 3.9

Gemäss diversen Abklärungen und Erwägungen soll die im Freiraumkonzept festgelegte Baumart «Platanus orientalis Minaret» als strassenbegleitender Baum entlang der Bahnhof- und Rikonerstrasse beibehalten werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Das Richtprojekt sieht weiterhin Platanen entlang der Bahnhof-/Rikonerstrasse vor.

Antrag 3.10

Die Bestimmungen entsprechen dem geforderten Standard aus dem Masterplan. Eine Korrektur ist nur im Erläuternden Bericht, Kap. 2.4 Umwelt, Kommunale Energieplanung, S. 20, erforderlich. Der letzte Satz: «Mittelfristig ist ein grösserer Verbund oder mehrere Kleinverbunde geplant. » ist zu ersetzen durch: «In Vorbereitung ist eine Anpassung in der kommunalen Energieplanung. Das Gebiet V07 (Zentrum Bahnhof West) soll ab 2027 mit den weiteren Verbundgebieten im Stadtzentrum Effretikon zu einem grossen Verbund zusammengefasst werden. Der Verbund wird voraussichtlich mit CO2-freier Abwärme versorgt.»

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Das Kapitel 2.4 des Berichts wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.

Antrag 3.11

Gemäss Art. 11 der Gestaltungsplanbestimmungen sind die städtischen Anforderungen an den ökologischen Ausgleich sowie die Grundsätze Natur im Siedlungsraum zu berücksichtigen, was korrekt formuliert ist. Ergänzend ist im Erläuternden Bericht, Kap. 5.4, Freiraum, Ökologische Anforderungen, S. 37, explizit darauf hinzuweisen, dass für gebäudebrütende Arten genügend Nistgelegenheiten bereitgestellt werden müssen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Das Kapitel 5.4 des Berichts wird entsprechend ergänzt.

Antrag 3.12

In Art. 9 der Bestimmungen ist festzuhalten, dass Serviced Apartments und dergleichen nicht zur gewerblichen Nutzung zählen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In den Bestimmungen wird geregelt, dass Serviced Apartments u. dgl. nicht als Gewerbenutzung gelten.

4 KANTONALE VORPRÜFUNG

Der private Gestaltungsplan wurde dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 30.8.2024 dazu Stellung genommen.

4.1 Erwägungen Tiefbauamt

Antrag 4.1.1
Gesamtverkehrskonzept, Bauliniensuspendierung

Es sind von der Stadt Illnau-Effretikon wesentliche verkehrsplanerische Änderungen mit regionaler Bedeutung angedacht. Diese sind bisher mit dem Kanton nicht koordiniert worden. Dazu wurde ein Gesamtverkehrskonzept angefordert. Dem ist die Stadt Illnau-Effretikon nicht nachgekommen. Folgende Grundlagen sind für eine Beurteilung zwingend erforderlich:

→ Es ist ein mit dem Kanton (Tiefbauamt, Projektentwicklung) bereinigtes Gesamtverkehrskonzept einzureichen.

→ Für eine Bauliniensuspendierung muss dargelegt sein, wie die zukünftig geplante Velo- und Fussverkehrsführung planungsrechtlich gesichert ist (basierend auf rechtskräftigem Richtplan).

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Erschliessung des Areams wurde nochmals in Rücksprache mit dem Kanton überarbeitet und das Richtprojekt resp. der Gestaltungsplan entsprechend angepasst.

Es wird neu auf die genannte Suspendierung der kantonalen Baulinien verzichtet. In Absprache mit den kantonalen Ämtern wird die Überfahrt des Baulinienbereichs der Illnauerstrasse im Ringsystem (Illnauerstrasse > Hinterbüelstrasse > Rikonerstrasse) akzeptiert. Dabei ist sicherzustellen, dass der Verkehr (namentlich Velobahn) auf der Hinterbüelstrasse – gegenüber den von der «Abfahrtsrampe Illnauerstrasse» - vortrittsberechtigt ist. Die Einmündung ist entsprechend verkehrssicher zu planen. Zudem sind Massnahmen zur Unterbindung jeglichen Schleichverkehrs (bei Überlastung Zentrumskreisel) vorzusehen und die Sicherheit des Langsamverkehrs ist dauernd zu gewährleisten. Diese Massnahmen sind jedoch separat zum Gestaltungsplan durch die Stadt umzusetzen. Das inzwischen ausgearbeitete Gesamtverkehrskonzept der Stadt Illnau-Effretikon für das Gebiet Hinterbüel Süd (Baufelder C, E und F) liegt dem Gestaltungsplan neu bei.

Antrag 4.1.2
Erschliessungskonzept GP-Perimeter

Auf Basis eines bereinigten Gesamtverkehrskonzeptes (mit entsprechenden Richtplananpassungen und nach Überprüfung der Verkehrsbaulinien) kann für alle Verkehrsteilnehmer ein Erschliessungskonzept evaluiert werden. Zur Bestimmung der sichersten Variante ist ein Road Safety Impact Assessment (RIA) vorzulegen. In Koordination mit dem Kanton (Tiefbauamt, Projektentwicklung) ist, basierend auf dem RIA ein Erschliessungskonzept für den Gestaltungsplanperimeter auszuarbeiten.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit sind im Sinne von § 240 Abs. 1 PBG mit einem ganzheitlichen Road Safety Audit (RSA) und mit einem Verkehrsgutachten nachzuweisen.

→ Im Sinne der obigen Ausführungen ist ein mit dem Kanton (Tiefbauamt, Projektentwicklung) bereinigtes Verkehrserschliessungskonzept einzureichen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Erschliessung des Areals wurde nochmals in Rücksprache mit dem Kanton überarbeitet und das Richtprojekt resp. der Gestaltungsplan entsprechend angepasst. Die Stadt Illnau-Effretikon hat ein vorgezogenes Road Safety Audit (vRSA) erstellt und ein darauf aufbauendes Gesamtverkehrskonzept ausgearbeitet (siehe Beilagen Gestaltungsplan).

4.2 Situationsplan

Antrag 4.2.1
Baubereiche

Die beiden Baubereiche E1 und E2 sind gemäss Art. 7 GPV in weitere Teilbereiche gegliedert. Für diese werden im Situationsplan entsprechend differenziert Höhenkoten für das massgebende Terrain (mT) wie auch die Gesamthöhe (GH) in Meter über Meer festgelegt. Zwar lassen sich die Baubereiche E1 und E2 aufgrund der festgelegten Koordinatenpunkte verorten und konstruieren, für die Teilbaubereiche hingegen fehlen die diesbezüglichen Angaben.

→ Die Teilbaubereiche müssen sich genau verorten lassen. Dies ist mittels Vermassung oder Koordinatenpunkte sicherzustellen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Teilbaubereiche werden im Situationsplan neu mit Koordinaten verortet.

Antrag 4.2.2
Baubereiche für unterirdische Bauten

Aus dem Situationsplan ist nicht ersichtlich, ob der bezeichnete Baubereich für unterirdische Bauten ab den jeweiligen Grenzen der Grundstücke Kat.-Nrn. EI 183 sowie IE187 identisch mit der Abgrenzung des Geltungsbereichs gegenüber der Hinterbüelstrasse verläuft.

→ Der Baubereich für unterirdische Bauten ist im Situationsplan kenntlich zu machen

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Baubereich für unterirdische Bauten wird neu klar erkennbar dargestellt.

Antrag 4.2.3
Verkehrserschliessung / Zu-/Wegfahrt Tiefgarage

Im Situationsplan ist nicht nur die Arealzufahrt, sondern auch die Arealausfahrt auf die Rikonerstrasse zu verorten. Auch stimmt die Symbolik der Zu-/Wegfahrt Tiefgarage in der Legende nicht mit den eingezeichneten Pfeilen im Situationsplan überein.

→ Der Situationsplan ist mit der Arealausfahrt zu ergänzen. Auch ist die Symbolik in der Legende mit den eingezeichneten Pfeilen im Situationsplan abzustimmen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Bestimmungen zur Areal Zu- und Wegfahrt werden präzisiert. Die Symbole für die Zu-/Wegfahrt der Tiefgarage werden differenziert.

Antrag 4.2.4
Verkehrserschliessung / Zu-/Wegfahrt Tiefgarage

Die Erdgeschossnutzungen der neuen Überbauung haben auch zum Ziel, das Stadtzentrum zu beleben, weshalb im Bereich der Rikonerstrasse grosszügige Aufenthaltsflächen geschaffen werden sollen. Diese werden durch die Tiefgaragenausfahrt massgeblich tangiert und in ihrer Nutzung gestört. Es besteht ein erhebliches Konfliktpotential mit Zufussgehenden sowie Verweilenden.

Wir empfehlen, die Garagenausfahrt an einem weniger konfliktträchtigen Ort zu platzieren. Siehe hierzu auch Anträge zum Lärm.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Die Anordnung der Garagenausfahrt wurde während der gesamten Planung in Varianten geprüft und evaluiert. Die geplante Lösung stellt unter Berücksichtigung aller relevanten Rahmenbedingungen die Bestlösung dar, weshalb auf die angeregte Verschiebung verzichtet wird.

Antrag 4.2.5
Fussgängerverbindung / Abfallentsorgungsanlagen / Veloabstellplätze / Warenumschlag Zu-/Wegfahrt im Bereich Hinterbüelstrasse

Teil des Projekts ist die Umgestaltung und Anpassung der Hinterbüelstrasse. Wir weisen darauf hin, dass diese gemäss kantonalem Velonetzplan als Velobahn fungieren soll. Dies ist bei der Anordnung der Anlieferung und Entsorgung zu berücksichtigen.

Im Situationsplan sind im ostseitigen Anschlussbereich zur Hinterbüelstrasse zahlreiche sich teilweise konkurrenzierende Nutzungen wie Warenumschlag, Entsorgung, Veloabstellplätze sowie Fussgängerzugang zum Zwischenbereich der Baubereiche E1 und E2 vorgesehen. Der Abstand zwischen Fahrbahn und Gebäude erscheint dafür eher knapp bemessen. In Längsrichtung entlang der Hinterbüelstrasse fehlt eine Fussgängerverbindung, welche die Gasse zwischen den Baubereichen ins Fusswegenetz einbindet und auf direktem Weg zum Bahnhof sowie der Unterführung Rosenweg führt.

→ Im Situationsplan ist entlang der Hinterbüelstrasse längs eine Fussgängerverbindung vorzusehen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die geforderte Fussgängerverbindung wird ergänzt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Hinterbüelstrasse künftig als Begegnungszone ausgestaltet wird (separates Projekt der Stadt). Eine Fussgängerzirkulation in Nord-Süd-Richtung soll somit bewusst auch innerhalb der Strassenparzelle erfolgen.

Die Entsorgungsstellen sowie Anlieferungsflächen werden nur sporadisch und kurzzeitig genutzt. Aus diesem Grund sind die einzelnen Nutzungen entlang der Hinterbüelstrasse trotz engen Platzverhältnissen grundsätzlich miteinander kompatibel, inklusive der geplanten Velobahn. Die detaillierte Ausgestaltung der Hinterbüelstrasse sowie des direkt angrenzenden Arealteils werden jedoch in der weiteren Projektierung auf die Velobahn abgestimmt.

Antrag 4.2.6
Fussgängerverbindung / Abfallentsorgungsanlagen / Veloabstellplätze / Warenumschlag Zu-/Wegfahrt im Bereich Hinterbüelstrasse

Auch im Zwischenbereich zwischen den Baubereichen E1 und E2 sind sich konkurrenzierende Nutzungen (Fussweg, Veloabstellplätze, Garagenausfahrt und teilweise Warenumschlag) vorgesehen, die ein grosses Konfliktpotential haben. Der Abstand zwischen den Baubereichen erscheint dafür mindestens im Bereich der Garagenausfahrt zu schmal.

→ Der Abstand zwischen den Baubereichen muss die geplanten Nutzungen und Erschliessungswege konfliktfrei ermöglichen. Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr hat hierbei Vorrang. Der Gestaltungsplan ist mit einer entsprechenden Bestimmung zu ergänzen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Es wird neu ein Mindestabstand zwischen den beiden Fassaden (5.5 m) sowie eine minimale Durchgangsbreite für den Fussverkehr (3 m) geregelt (siehe auch Anträge 2.4 und 3.7).

4.3 Bestimmungen

Antrag 4.3.1
Art. 3
Verhältnis zum übergeordneten Recht

Gemäss Art. 3 Abs. 2 GPV sollen während der Dauer der Gültigkeit des Gestaltungsplanes die vorhandenen Verkehrsbaulinien suspendiert werden. Der beabsichtigen Suspendierung der Verkehrsbaulinie kann zurzeit keine Genehmigung in Aussicht gestellt werden (siehe hierzu Anforderungen unter Kapitel 3).

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Erschliessung des Areals wurde nochmals in Rücksprache mit dem Kanton überarbeitet und das Richtprojekt resp. der Gestaltungsplan entsprechend angepasst. Es wird neu auf die genannte Suspendierung der kantonalen Baulinien verzichtet.

Antrag 4.3.2
Art. 6
Bauliche Dichte

Gemäss Art. 6 Abs. 3 GPV sind einzelne Klein- und Anbauten sowie ins Gebäude integrierte Zu- und Wegfahrten der Tiefgarage und gedeckte Anlieferungsbereiche nicht an die Baumassenziffer anzurechnen. Auch können Klein- und Anbauten ausserhalb der bezeichneten Baubereiche angeordnet werden (Art. 5 Abs. 5 GPV). Die getroffene Formulierung in Art. 6. Abs. 3 GPV ist nicht schlüssig, zumal Art. 6 Abs. 1 GPV keine Baumassenziffer, sondern eine maximal zulässige oberirdische Baumasse für Hauptgebäude je Baubereich E1 bzw. E2 festlegt. An die oberirdische Baumasse anzurechnen ist das über dem massgebenden Terrain gelegene Bauvolumen. Es ist zu beziffern, wieviel die ins Gebäude integrierten Zu- und Wegfahrten der Tiefgarage und gedeckte Anlieferungsbereiche an der oberirdischen Baumasse ausmachen.

→ Um den Sachverhalt abschliessend beurteilen zu können, ist dieser im Sinne der Ausführungen darzulegen.

→ Zur Sicherstellung eines attraktiven Aussenraumes sind Klein- und Anbauten auf ein maximales Mass zu beschränken.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In Art. 6 Abs. 3 wird neu auf die Baumasse statt Baumassenziffer Bezug genommen. Die Baumasse der ins Gebäude integrierten Zu-/Wegfahrt und Anlieferung wird neu im Erläuterungsbericht beziffert (insgesamt rund 700 m^3, was rund 1 % der zulässigen Baumasse entspricht). Die Zu- und Wegfahrt dient gleichzeitig auch den Baufeldern

C und F als Erschliessung der dortigen Tiefgaragen. Zur Gleichbehandlung der einzelnen Baufelder ist die daraus resultierende Baumasse im Baufeld E von der Baumassenberechnung ausgenommen.

Die Klein- und Anbauten werden auf eine maximale Grundfläche von 100 m^2 beschränkt.

Antrag 4.3.3
Art. 7
Gesamthöhe, massgebendes Terrain und Sockelgeschoss

Gemäss dem Wortlaut von § 279 Abs. 2 PBG bedarf es immer der Festlegung einer Fassadenhöhe. Wir verstehen die jeweils festgelegten Gesamthöhen auch gleichzeitig als maximal zulässige Fassadenhöhen.

→ Die Vorschriften sind entsprechend zu präzisieren.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die definierte Gesamthöhe entspricht gleichzeitig auch der zulässigen Fassadenhöhe und wird neu auch so bezeichnet (Gesamt-/Fassdenhöhe in m ü. M.).

Antrag 4.3.4
Art. 7
Gesamthöhe, massgebendes Terrain und Sockelgeschoss

Gemäss Art. 7 Abs. 2 GPV sind technisch bedingte Aufbauten auch über die zulässigen Gesamthöhen hinaus im Umfang von 1.5 m bis zu 4.5 m gestattet. Im erläuternden Bericht geht nicht hervor, wieso technisch bedingte Aufbauten dieser Höhen bedürfen, bzw. was diese alles umfassen. Gemäss erläuterndem Bericht werden offensichtlich auch Aufbauten für die Terrassennutzung hierunter verstanden. Dies geht jedoch aus den Bestimmungen so nicht hervor. Aufbauten für die Terrassennutzung stellen unseres Erachtens keine technisch bedingten Aufbauten dar und haben entsprechend die festgelegten Gesamthöhen einzuhalten.

→ Für eine abschliessende Beurteilung sind die Festlegungen und Erläuterungen zu den technisch bedingten Aufbauten weiter zu schärfen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Aufbauten umfassen u.a. Monoblocks für die Lüftung sowie eine Liftüberfahrt. Ausserdem verfügt das Dach über eine PV-Haube um die für die Einhaltung der Energievorschriften benötigte PV-Fläche garantieren zu können. Daraus ergeben sich die entsprechenden Volumen respektiven Höhen. Das Projekt wurde jedoch nochmals optimiert und das zulässige Mass in der Folge von 4.5 m auf 3.5 m reduziert. Siehe dazu auch Antrag 3.4. Der Bericht wird um die entsprechenden Ausführungen ergänzt.

Antrag 4.3.5
Art. 9
Nutzweise

Gemäss Art. 9 Abs. 1 GPV ist ein Mindestanteil von 35% der massgeblichen Bruttogeschossfläche (mBGF) Gewerbe/Dienstleistung einzuhalten.

→ Die Abkürzung mBGF in Art. 9 Abs. 1 GPV ist zur Nachvollziehbarkeit auszuschreiben.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

mBGF wird in den Bestimmungen neu ausgeschrieben.

Antrag 4.3.6
Art. 15
Zu- und Wegfahrt

Für die im Situationsplan bezeichnete Arealzufahrt und die zugehörenden Festlegungen gemäss Art. 15 Abs. 1GPV kann aufgrund des seitens der Stadt Illnau-Effretikon ausstehenden Gesamtverkehrskonzeptes keine Genehmigung in Aussicht gestellt werden (s. hierzu Anforderungen unter Kapitel 3).

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Erschliessung des Areals wurde nochmals in Rücksprache mit dem Kanton überarbeitet und das Richtprojekt resp. der Gestaltungsplan entsprechend angepasst.

Antrag 4.3.7
Art. 17
Veloabstellplätze

Wir begrüssen die über das gesamte Areal verteilten zahlreichen oberirdischen Veloabstellmöglichkeiten, vermissen hingegen verbindliche Aussagen zum Ausstattungsgrad (Witterungsschutz) sowie der Berücksichtigung von Spezialvelos (Lastenvelo, Velo mit Anhänger etc.), gerade im Zusammenhang mit dem Angebot eines Detailhändlers. Attraktive Abstellmöglichkeiten fördern die gewünschte Velonutzung. Bei Art. 17 Abs. 2 GPV wird eine sichere Aufbewahrung in direkten Zusammenhang mit dem Witterungsschutz gebracht. Aus unserer Sicht sind für die Bewohnenden sichere (Diebstahlschutz) und witterungsgeschützte Abstellplätze erforderlich. Zudem sollten für die Veloabstellplätze der Bewohnenden ebenfalls die technischen Infrastrukturen für Elektrovelos analog Art. 18 Abs. 3 GPV bei Autoabstellplätzen vorgesehen werden.

→ Bei Art. 17 Abs. 2 GPV sind sichere und witterungsgeschützte Veloabstellplätze für die Bewohnenden vorzusehen.

→ Art. 17 Abs. 3 GPV ist um Anforderungen an die Grösse und Ausstattung (Witterungsschutz) zu ergänzen, so dass attraktive Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

→ Art. 18 Abs. 3 GPV ist sinngemäss auch auf die Veloabstellplätze für Bewohnende bei Art. 17 GPV zu übertragen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

In Art. 17 Abs. 2 wird neu neben einem Witterungsschutz auch ein Diebstahlschutz gefordert. Ebenso ist ein angemessenes Angebot an Ladeinfrastruktur für Elektrovelos entsprechend der SIA-Norm 2060 zu schaffen (min. Ausbaustufe A).

In Art. 17 Abs. 3 werden detailliertere Vorgaben sowie zur Berücksichtigung von Spezialvelos gemacht. Eine Überdachung von Kurzzeitparkierungen ist gemäss den kantonalen Merkblättern zwar grundsätzlich erwünscht, im vorliegenden Fall aber zugunsten eines offenen Freiraums nicht in jedem Fall zweckmässig.

Antrag 4.3.8
Art. 18
Autoabstellplätze und Mobilitätskonzept

Der Gestaltungsplan dient einer Überbauung im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofs und Bushofs Effretikon. Die übrigen Baubereiche des Masterplans Bahnhof West fokussieren in der Folge auf eine autoreduzierte Mobilität im Sinne des kommunalen Richtplans der Stadt Illnau-Effretikon sowie des kantonalen und regionalen Gesamtverkehrskonzepts. Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans vom 18. September 2015 (Raumordnungskonzept) ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten. Gemäss § 242 PBG ist die Zahl der Abstellplätze nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs festzulegen. Der Perimeter liegt bereits heute in der ÖV-Güteklasse A und erfährt mit dem Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur nochmals einen wesentlichen Angebotsausbau. Auch wenn mi Richtprojekt nicht das Maximum der Abstellplätze zugrunde gelegt wird, entspricht das zugrundeliegende PP-Angebot nicht der Lagegunst am Bahnhof. Da hilft es auch nichts, wenn die Möglichkeit eingeräumt wird, mit einem Mobilitätskonzept das Minimum gemäss BZO unterschreiten zu dürfen. Hier braucht es griffigere Bestimmungen.

→ Art. 18 Abs.1 GPV ist dahingehen anzupassen, dass der in Abhängigkeit vom Reduktionsgebiet ermittelte reduzierte Normbedarf als zulässiger Maximalwert gilt.

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Im Gestaltungsplan wird neu der Minimalbedarf gemäss Reduktionsgebiet A als zulässiger Maximalwert eingesetzt. Davon ausgenommen ist die Parkierung für die Verkaufsnutzungen, für welche auf den Normbedarf abgestellt wird. Auf Grundlage des Richtprojekts sind somit nur noch 155-202 Autoabstellplätze zulässig (siehe auch Antrag 1.2.5).

Eine Reduktion auf den Minimalbedarf ist aufgrund der betrieblichen Anforderungen des geplanten Detailhändlers leider nicht umsetzbar.

Antrag 4.3.9
Art. 21
Lärm

Das Baufeld E ist sowohl von Bahnlärm als auch von Strassenlärm (Rikonerstrasse und Illnauerstrasse) betroffen. Das Lärmgutachten vom 19. April 2024 zeigt, dass für die Wohnnutzung mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III zu rechnen ist.

Das Richtprojekt ist gemäss Art. 4 Abs. 2 GPV richtungsweisend. Aktuell kann das Richtprojekt für das Baufeld E2.1 jedoch nicht als optimiert betrachtet werden. Grundrisse, bei denen die IGW ES III ausschliesslich in lärmwirksamen Loggien eingehalten werden, ansonsten jedoch überall Fassadenbelastungen über den IGW aufweisen, gelten gemäss kantonaler Praxis als nicht lärmoptimiert. Des Weiteren hat das Richtprojekt im Baufeld E2.1 keine lärmunempfindlichen Räume zur Strasse hin orientiert, sondern alle sind in der Mitte des Gebäudes angeordnet. Um eine gute Wohnqualität trotz Lärm sicherstellen zu können, muss jede Wohnung über mindestens einen ruhigen Raum verfügen (max. Belastung am leisesten Fenster 60 dB am Tag / 50 dB in der Nacht). Das Richtprojekt mi Baufeld E2.1 ist daher anzupassen und die GP-Bestimmungen (Art. 21) zu ergänzen.

→ Art. 21 GPV ist mit folgendem Absatz zu ergänzen: Jede Wohnung muss über einen ruhigen Raum (max. Belastung am leisesten Fenster 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht) verfügen.

→ Das Richtprojekt ist hinsichtlich des Lärmschutzes zu optimieren (siehe Erwägungen).

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Im Gestaltungsplan werden die ES nach kantonaler Praxis entsprechend den Nutzungen festgelegt. Übersteigt der Wohnanteil in einem Baubereich 80 %, so wird in der Regel die strengere ES II zugeteilt. Dies ist vorliegend allerdings nicht der Fall.

Die geäusserte Forderung, dass jede Wohnung über einen ruhigen Raum mit maximalen Belastungen am leisesten Fenster von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht verfügen muss, kann nicht erfüllt werden. Dies insbesondere deshalb, da die Belastungen beim Hochhaus bis ins 10. OG fast ausschliesslich über 50 dB(A) in der Nacht liegen und die Forderung somit nur über Belüftungsmöglichkeiten in Loggien oder durch die Anordnung von betrieblichen Nutzungen erfüllt werden kann, was nicht den Vorgaben des Masterplans «Zentrumsentwicklung Bahnhof West, Effretikon» entspricht.

Das Hochhaus, dessen Verortung und Dimensionen durch den im Januar 2018 durch die Stadt Illnau-Effretikon festgesetzten Masterplan vorgegeben sind, bietet wenig Spielraum für eine verbesserte Anordnung der Wohnungsgrundrisse. Hierbei müssten mehr lärmunempfindliche Nutzungen an die lärmbelasteten Fassaden verschoben werden, was aus den folgenden Gründen nicht oder nur unter Inkaufnahme von gravierenden Nachteilen möglich ist:

Klassische Lärmgrundrisse bedingen schlanke Gebäudetiefen, weil lärmempfindliche Räume einseitig lärmabgewandt angeordnet werden. Dieses Prinzip steht im Widerspruch zur Punkttypologie des Hochhauses. Diese Gebäudeproportion ist im rechtsverbindlichen Masterplan vorgegeben. Der Grundriss des Hochhauses mit sieben Wohnungen pro Geschoss ist kompakt. Die Fassadenabwicklung muss maximal für tageslichtabhängige Räume aktiviert werden, weil Wohnräume in der Gebäudemitte ohne Tageslicht nicht möglich sind. Deshalb sind Erschliessung und Nassräume in der Mitte angeordnet. Weiter ist der Erschliessungskern mit seiner Position in der Grundrissmitte statisch wirksam für Stabilität und Aussteifung des Hauses. Die zentrale Position von Treppe und Liften erschliesst die Wohnungen optimal mit kurzen Wegen.

Fünf Wohnungen zum Kreisel halten die IGW nur in Loggien ein. Solche Wohnungen gelten nach kantonaler Praxis als nicht lärmoptimiert und werden in der Regel nicht bewilligt. Nach Rücksprache mit der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich (FALS) können die Anforderungen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Quellmassnahmen an der Strasse aber als erfüllt betrachtet werden (siehe Lärmgutachten Anhang 4). Kommt hinzu, dass die IGW weniger als 1 dB überschritten sind, was bedeutet, dass sie schon bei Verwendung der Emissionen im Istzustand eingehalten wären.

Antrag 4.3.10
Art. 21
Lärm

Tiefgarage und Mehrverkehr

Das Lärmgutachten für die Tiefgarage wurde mit 238 Parkplätzen (231 für Autos und 7 für Motorräder) berechnet. Gemäss Richtprojekt weist dieses aktuell 218 Autoparkplätze aus und befindet sich somit in der Mitte des im Richtprojekt berechneten Parkplatzbedarfs von 142 bis 319 Parklätzen. Gemäss Ziff. 10.2 BZO beträgt der Bedarf an motorradabstellplätzen 10 %, der zu erstellende Zahl an Autoabstellplätzen. Im Lärmgutachten wird die Herleitung der angegebenen 7 Motorradabstellplätzen nicht erläutert. In der Berechnung werden die Zu- und Ausfahrten über zwei Rampen geführt. Die Zufahrt erfolgt von der Illnauerstrasse und die Ausfahrt auf die Rikonerstrasse.

Grundsätzlich muss das Lärmgutachten für die Tiefgarage ein Worstcase-Szenario gemäss dem im Richtprojekt ausgewiesenen Parkplatzbedarf darstellen. Gemäss erläuterndem Bericht erfolgt die Zu- und Ausfahrt der Tiefgaragen der Baufelder C und F über diejenigen im Baufeld E. Dies ist auch aus im Richtprojekt 1 UG ersichtlich. Dieser Sachverhalt wurde im Lärmgutachten vernachlässigt. Das Lärmgutachten ist entsprechend zu aktualisieren und anzupassen. Für die Lärmberechnung ist dabei die maximal mögliche Anzahl an Parkfelder für Autos und Motorräder (der Baufelder C, E und F) massgebend (Worst-Case-Szenario).

Die Rampe (Rikonerstrasse) in der Mitte der Parzelle ist vom Standort her nicht optimal gewählt. Daher muss diese vollständig geschlossen

ausgeführt und nach Möglichkeit näher an die Rikonerstrasse verlegt werden.

Auf Basis der zu den erwarteten Fahrten, wie für die Tiefgarage ni einem Worst-Case-Szenario, gilt es zudem, einen Nachweis bezüglich Mehrverkehr nach Art. 7 und Art 9 der Lärmschutzverordnung (LSV) zu erbringen.

→ Die Lärmbeurteilung der Tiefgarage muss überarbeitet werden. Bei der Berechnung muss vom Maximum an Parkplätzen und Fahrten ausgegangen werden (Worst-Case-Szenario).

→ Die Rampe in der Arealmitte ist vollständig geschlossen auszuführen. Zudem ist nach Möglichkeit zu prüfen, ob die Rampe näher an die Rikonerstrasse verlegt werden kann.

→ Der Mehrverkehr, der durch das Bauvorhaben generiert wird, muss nach Art. 7 und 9 LSV beurteilt werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Das Lärmgutachten wird betreffend der Lärmbeurteilung der Tiefgarage und betreffend der Beurteilung des Mehrverkehrs angepasst.

Antrag 4.3.11
Art. 22
Störfallvorsorge

Die Festlegungen des Gestaltungsplans liegen teilweise im Konsultationsbereich der Eisenbahnlinie 751, die aufgrund des Gefahrguttransports der Störfallverordnung (StFV) unterstellt ist. Damit ist gemäss Art. 11a StFV und Kapitel 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. Das Planungsvorhaben gilt aufgrund des zukünftigen Personenaufkommens als risikorelevant. Die zukünftigen Störfallrisiken des betroffenen Abschnitts der Eisenbahnlinie wurden in einer Risikoabschätzung (EBP, 2020) ermittelt. Diese weist Risiken im akzeptablen Bereich aus. Darauf basierend werden die zukünftigen Störfallrisiken von der Fachstelle Störfallvorsorge des AWEL als tragbar beurteilt. Schutzmassnahmen zur Minimierung der Störfallrisiken sind vorgesehen. Diese werden für die geplante Nutzung und die vorliegende Gefährdung als verhältnismässig beurteilt.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Es sind keine Anpassungen an den Unterlagen notwendig.

4.4 Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

Antrag 4.4.1
Allgemeine Anmerkungen

Der erläuternde Bericht ist bezüglich der Erläuterungen von Bestimmungen und Plan teils sehr «knapp» gehalten. Der erläuternde Bericht dient als Beurteilungshilfe für die Bestimmungen und Festlegungen im Situationsplan. Es muss nachvollziehbar dargelegt werden, was diese bezwecken und wo Abweichungen gegenüber der BZO vorgesehen sind.

→ Im erläuternden Bericht sind diverse Abweichungen gegenüber dem Masterplan aufgeführt. Diese weisen teils noch fehlende Angaben auf und sind entsprechend zu ergänzen. Wo sich aufgrund der vorangehenden Anträge und Erwägungen Anpassungen am erläuternden Bericht ergeben, ist dieser entsprechend anzupassen bzw. nachzuführen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der erläuternde Bericht wird wo nötig ergänzt.

Antrag 4.4.2
Hochwasser und Massenbewegungen, Gewässerrenaturierung, Gewässernutzung und Gewässer

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 vorzugsweise im Rahmen des Gestaltungsplans, zumindest aber bei der weiteren Projektierung der Bauten und Anlagen zu berücksichtigen. Gemäss SIA-Norm 261/2020 sind die Einwirkungen des Oberflächenabflusses bei der Dimensionierung der Bauwerke zu berücksichtigen. Dies liegt in der Verantwortung der Bauherrschaften und ihrer Planer. Wir empfehlen, die Massnahmen gegen den Oberflächenabfluss im erläuternden Bericht auszuführen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Die Befunde der Oberflächenabflusskarte wurden bereits plausibilisiert und zweckmässige Massnahmen evaluiert. Eine mögliche Flutung der Tiefgarage und das Eindringen von Wasser über Eingänge/Öffnungen kann mit einfachen Massnahmen vermieden werden (erhöhte Anordnung Gebäude/Öffnungen). Der entsprechende Bericht des Büros F. Preisig AG wird dem Gestaltungsplan beigelegt.

Antrag 4.4.3
Privatrechtlicher Erschliessungsvertrag

Anstelle des Anfang 2024 ausgeleiteten Quartierplans trat ein privatrechtlicher Erschliessungsvertrag Anfang 2024 in Kraft. Der Wortlaut des privatrechtlichen Erschliessungsvertrags ist uns nicht bekannt. Wir halten fest, dass mit dem privatrechtlichen Erschliessungsvertrag einzig eine Bekundung vorliegt, wie die Grundeigentümer beabsichtigen ihre Grundstücke zu erschliessen. Die Aussage in Kapitel 2.3 Erschliessung, Ver- und Entsorgung wonach die Erschliessung des privaten Gestaltungsplan Baufeld E somit rechtlich gesichert ist, ist bezüglich des Anschlusses an das übergeordnete Strassennetz nicht gegeben (s. Anforderungen unter Kapitel 3).

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Der Text in Kapitel 2.3 wird entsprechend korrigiert.