



# Wald ZH

Kanton Zürich

Öffentlicher Gestaltungsplan Bahnhof Wald

## **BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN**

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

**Planer und Architekten AG**

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, [www.skw.ch](http://www.skw.ch)

32641 – 10.7.2023

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>ÖFFENTLICHE AUFLAGE</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>EINWENDUNGEN</b>	<b>2</b>
2.1	Energie - Umwelt	2
2.2	Ökologie - Ortsklima - Naturschutz	6
2.3	Platzgestaltung - Aussenraum	10
2.4	Gestaltung	12
2.5	Verkehr / Erschliessung	19
2.6	Nutzung	30
2.7	Terminplan / Verfahrensablauf	33
2.8	Diverses	34

**Impressum**

Auftraggeber

Gemeinde Wald ZH

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Peter von Känel, Anita Suter

# 1 ÖFFENTLICHE AUFLAGE

## **Einwendungen öffentliche Auflage**

Der öffentliche Gestaltungsplan Bahnhof Wald ZH mit Datum vom 31.10.2022 wurde vom 9.12.2022 bis 6.2.2023 gestützt auf § 7 PBG öffentlich aufgelegt (60 Tage).

Während der Auflagefrist gingen von 22 Antragstellern Einwendungen ein.

Eine Rückmeldung kam 10 Tage verspätet ein. Diese wurde jedoch dennoch ebenfalls behandelt.

## **Vorliegender Bericht**

Die Baubehörde der Gemeinde Wald und die Grundeigentümerschaft bzw. der Gemeinderat haben sämtliche Einwendungen eingehend geprüft. Der vorliegende Bericht gibt über die Behandlung aller eingegangenen Einwendungen Auskunft.

Soweit sich der Gemeinderat den Anliegen anschliessen konnte wurde dies mit Anpassungen der Gestaltungsplan berücksichtigt.

## 2 EINWENDUNGEN

### 2.1 Energie - Umwelt

#### Einwendung 1

Die Vorschriften des Gestaltungsplanes seien mit ökologischen Vorschriften zu ergänzen, welche gegebenenfalls über die baugesetzlichen Bedingungen hinausgehen. Es seien folgende 7 Punkte aufzunehmen:

1. Minergie Standard, egal welcher, möglichst ohne kontrollierte Wohnungslüftung
2. Erneuerbare Energien für den Wärmebedarf, konkret: Wärmepumpe, Fernwärme, Holz, Solarthermie, fossile Energieträger sind nicht erlaubt
3. Keine Klimatisierung, nur Passivkühlung. Kälte-Erzeugung ist höchstens für gewerbliche Kühlung erlaubt. (Grossverteiler)
4. Verwendung von Energieeffizienten Stromverbrauchern (Beleuchtung etc.)
5. Photovoltaik zur Stromerzeugung vorgeschrieben: mind. 1000m<sup>2</sup> BruttoPanel-Fläche, auf Flachdach und/oder Fassaden
6. Betonsparende Bauweise – Holzbau vorschreiben (sowohl für Statik wie für Innen- u. Aussenverkleidung) -ausser Sockelgeschosse
7. Materialtransporte zur Baustelle erfolgen per Bahn, zu mindestens 50% der Tonnagen, sofern SBB-technisch möglich.

Es wird angeboten zu eruieren, welche Baukostenverteuerungen oder Nutzungsminderungen die obigen 7 Randbedingungen mit sich bringen.

#### Erwägungen

*Die Bestimmungen zum Gestaltungsplan machen bezüglich Energie folgende Vorgabe:*

<sup>1</sup> Für die Baubereiche A bis C und 1 sind eine ökologische Bauweise und CO<sub>2</sub>-neutrale Energiesysteme vorzusehen.

<sup>2</sup> Neubauten sind mindestens nach Minergie<sup>®</sup>-Standard zu realisieren oder es sind auf der Basis eines Energiekonzepts Massnahmen mit einer zumindest gleichwertigen energetischen Wirkung umzusetzen.

*Mit Bestimmungen in der Fassung vom 31.10.2022 ist Punkt 1 ohne Anpassung erfüllt. Aufgrund der Einwendungen hat sich die Grundeigentümerschaft in Absprache mit der Gemeinde jedoch entschieden, für die Beurteilung der künftigen Neubauten und neuen Anlagen den anerkannten Standard «SNBS Silber» anzuwenden. Er ist breiter gefasst als der Minergie<sup>®</sup> Standard und deckt auch andere Nachhaltigkeitsthemen ab. In den Bestimmungen wird eine neue Bestimmung mit einem Nachhaltigkeitsgrundsatz aufgenommen. Da der umfassende Kriterienkatalog des «SNBS Silber-Standards» auch die Materialisierung und graue Energie einbezieht, wird das Anliegen der Einwenderschaft bereits weitgehend erfüllt. Zudem wurde der Energiestandard entsprechend dem Energieleitbild der Gemeinde präzisiert.*

*Neu gilt für Neubauten Minergie-A-Eco oder andere Massnahmen mit einer zumindest gleichwertigen energetischen Wirkung. Mit dem neuen kantonalen Energiegesetz (gültig seit 1.9.2022) ist die Nutzung von fossilen Brennstoffen für Neubauten ausserdem nicht mehr zulässig, weshalb in den Gestaltungsplanbestimmungen auf diese Anforderung verzichtet werden kann.*

*Auch Punkt 2 ist bereits in den Bestimmungen enthalten. Fossile Energieträger dürfen bei neuen Anlagen aufgrund des Energiegesetzes vom 1.9.2022 zudem sowieso nicht mehr verwendet werden.*

*Eine Klimatisierung für allfällige Büroräume kann nicht ausgeschlossen werden. Eine Kälteerzeugung wird dort vorgesehen wo sie erforderlich ist. Dies kann derzeit nicht auf einen allfälligen Grossverteiler beschränkt werden. Zudem ist auch diesbezüglich auf den von den SBB angewandten SNBS-Standard Silber bzw. für die Beurteilung der Bauobjekte in den Baubereichen A, B und C massgebenden Kriterienkatalog gemäss SNBS 2.1 Hochbau zu verweisen. Dieses auf eine umfassende und fundierte Nachhaltigkeitsprüfung ausgelegte Instrument schliesst Massnahmen zur Klimatisierung mit ein.*

*Photovoltaik ist vorgesehen und zugelassen (siehe Bestimmung 5.27). Sie wird jedoch nicht vorgeschrieben. Der Einsatz von Photovoltaikanlagen ergibt sich aufgrund des neuen kantonalen Energiegesetzes ohnehin. So werden im Energiegesetz und der dazugehörigen Verordnung auch die Anforderungen für die Eigenstromerzeugung geregelt.*

*Eine ökologische Bauweise wird mit den neu in den Bestimmungen festgelegten Minergie-A-Eco Anforderungen gesichert. Für die Beurteilung der Neubauten wird das Anliegen zusätzlich durch die Anwendung des «SNBS Silber-Standards» unterstützt. Damit ist zwar keine Holzbauweise vorgeschrieben aber eine nachhaltige Bauweise gewährleistet, was vermutlich der Zielsetzung der Einwenderschaft entgegengekommen dürfte.*

*Der Materialtransport per Bahn wird nicht vorgeschrieben. Dieser wird aber auch nicht ausgeschlossen. Die Transportmittel können erst bestimmt werden, wenn das Bauprojekt ausgearbeitet ist. Auch dieser Punkt bildet einen Teil der Gesamtbeurteilung nach SNBS 2.1 Hochbau.*

*Mit dem neuen Energiegesetz vom 1. September 2022 gelten bereits hohe Anforderungen. Es liegt zudem im Interesse der Eigentümerschaft bzw. der Betreiberschaft, energieeffiziente Technologien und Bauweisen vorzusehen. Wie diese genau umgesetzt werden, muss jedoch aufgrund des Bauprojektes geklärt werden. Auch dieser Punkt bildet einen Teil der Gesamtbeurteilung nach SNBS 2.1 Hochbau, welche von den SBB bei der Beurteilung der Nachhaltigkeit ihrer Immobilienprojekte angewendet wird. Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz SNBS 2.1 Hochbau ist ein umfassender Standard für nachhaltige Gebäude in der Schweiz. Er basiert auf bestehenden Instrumenten und Hilfsmitteln wie der Empfehlung SIA 112/1 «Nachhaltiges Bauen – Hochbau», den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft oder den Anforderungen von Minergie-ECO. Die Systemgrenze des SNBS 2.1 Hochbau umfasst das Gebäude an sich, bindet aber dessen Kontext konsequent in die Betrachtung mit ein.*

*Ziel ist es, die drei Dimensionen des nachhaltigen Bauens Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen und möglichst ziel- und wirkungsorientiert in Planung, Bau und Betrieb einzubeziehen. Auch der Lebenszyklus einer Immobilie wird somit phasengerecht berücksichtigt.*

*Das Angebot die Auswirkungen der weitergehenden Vorgaben zu berechnen wird verdankt.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 7.7**

Im Gestaltungsplan sei festzuhalten, dass die Gebäude im Sinne des «zirkulären Bauens» errichtet werden müssen.

Begründung:

Im Gestaltungsplan ist unter der Ziffer 3.9 vorgesehen, dass die neu zu errichtenden Gebäude einer «ökologische Bauweise» und erhöhten Energieanforderungen zu genügen haben. Im Bauwesen wird in den nächsten Jahren der Aspekt des Wiederverwendens von Bauteilen und Baumaterialien zunehmend an Wichtigkeit gewinnen. Die Gebäude werden ganz oder teilweise mit wiederverwendbaren Bauteilen/Materialien gebaut und/oder so geplant, dass sie nach der Nutzungsdauer möglichst weitgehend wiederverwendet werden können. Dieser Planungsansatz wird zirkuläres Bauen genannt.

**Erwägungen**

*Neu wird in den Gestaltungsplanbestimmungen ein Nachhaltigkeitsgrundsatz festgelegt, welcher sich an den anerkannten Kriterien und Methoden des «SNBS Silber-Standards» orientiert. Dieses auf eine umfassende und fundierte Nachhaltigkeitsprüfung ausgelegte Instrument schliesst Massnahmen zum zirkulären Bauen mit ein. Die SNBS-Kriterien und Methoden werden von den SBB bei der Entwicklung von Immobilien zur Beurteilung der Nachhaltigkeit angewendet und umfasst auch die Materialisierung und die Themen der grauen Energie. Zudem wird der Energiestandard entsprechend dem Energieleitbild der Gemeinde präzisiert (Minergie-A-Eco oder andere gleichwertige Massnahmen).*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird weitgehend berücksichtigt.*

**Einwendung 6.6, 10.6**

**Erwägungen**

Es seien Vorgaben zur Nutzung von Solarenergie zu machen.

*Photovoltaik ist vorgesehen und zugelassen (siehe Bestimmung 5.27). Sie wird jedoch im Gestaltungsplan nicht vorgeschrieben. Der Einsatz von Photovoltaikanlagen ergibt sich aufgrund des neuen kantonalen Energiegesetzes aber ohnehin. So werden im Energiegesetz und der dazugehörigen Verordnung auch die Anforderungen für die Eigenstromerzeugung geregelt. Konkret bedeutet dies beispielsweise, dass der Strom von Wärmepumpen durch eine Eigenstromproduktion (z.B. Photovoltaikanlage) abgedeckt werden muss.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 2.6, 21.6**

Abs. 9 Umwelt: Die geforderten Energiestandards seien zielkongruent mit den Zielen von Energiestadt und dem Walder Energieleitbild vorzusehen. Dort steht: Mittels Anreizsystemen in der Bau- und Zonenordnung (BZO) wird bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen eine rationelle Energienutzung sichergestellt!

Begründung: Minergie ist heute bei Neubauten Standard und nichts Besonderes. Hier sollen Fassadenkollektoren und die Anforderungen der 2000 Watt Gesellschaft gefordert werden. Wohnungen ohne Parkplatz und Verzicht aufs Auto müssen hier beim Bahnhof zum Standard werden. Wald ist Energiestadt, da sollten zumindest die eigenen selbst auferlegten Vorgaben in einen von der Gemeinde erarbeiteten öffentlichen Gestaltungsplan einfließen.

**Einwendung 6.4, 10.4**

Es seien mindestens die gleichen Anforderungen bezüglich Energiestandards zu stellen wie im behördenverbindlichen Energieleitbild.

**Einwendung 5**

Abs. 9 Umwelt Abs 2 sei wie folgt vorzusehen:

„Neubauten sind im Minergie-A-ECO oder als Plusenergiebauten (PEB) mit ECO-Anforderung zu realisieren“

Begründung: Gemäss Energieleitbild der Gemeinde Wald wird bei Gestaltungsplänen eine rationelle Energienutzung sichergestellt mit Ziel Minergie -P -ECO oder vergleichbare Standards. In der Vergangenheit wurde dies so in den Gestaltungsplänen der Überbauungen Areal Felsenau und Ulmenstrasse gefordert und auch umgesetzt. Im aktuellen Gestaltungsplan Bahnhof Wald wird mindestens der Minergie-Standard gefordert, dies entspricht nicht dem Ziel Minergie-P gemäss Energieleitbild. Auch ist die Gemeinde Wald ZH Energiestadt Gold und gemäss Gebäudestandard sind öffentliche Gebäude nach Minergie-A-ECO oder Minergie-P-ECO zu bauen. Die SBB als Eigentümerin des Bahnhofareals und mögliche Investorin für die neue Überbauung ist als bundesnahe Unternehmung Teilnehmerin von Vorbild Energie und Klima (VBE). Bis 2030 sollen jährlich 30 GWh Elektrizität, d.h Strom für rund 10'000 Haushalte aus erneuerbaren Energiequellen stammen, hauptsächlich aus Photovoltaik. Vorbild heisst hier möglichst viel PV auf Dach- und Fassadenflächen zu installieren. Insbesondere PV an Fassadenflächen tragen zur Verringerung der Stromlücke im Winter bei. Bis die Neubauten realisiert sind wird es vermutlich 2030 sein. Dementsprechend sind bereits heute die aktuell besten Gebäudestandards im Gestaltungsplan zu fordern welche zukünftig «State of the art» sein werden.

**Erwägungen**

*Aufgrund der Einwendungen werden die Bestimmungen mit einem Nachhaltigkeitsgrundsatz ergänzt. Neu wird in den Bestimmungen festgelegt, dass die Planung und Realisierung von Bauten und Anlagen nach den Anforderungen des anerkannten «SNBS Silber-Standards» zu erfolgen hat. Er ist breiter gefasst als der Minergie<sup>®</sup>-Standard. Zudem werden der Wärmebedarf und der Energiestandard (Minergie-A-Eco oder andere gleichwertige Massnahmen) in den Bestimmungen präzisiert. Damit sind die Anforderungen gemäss Energieleitbild abgedeckt.*

**Beschluss**

*Die Einwendungen werden weitgehend berücksichtigt.*

## 2.2 Ökologie - Ortsklima - Naturschutz

### Einwendung 6.5, 10.5

Es seien Aussagen bezüglich Versickerungsflächen und Beschattung zur Kühlung zu machen.

### Einwendung 14.3

Hinsichtlich einer naturnahen Gestaltung der Umgebung sei ein Prozentsatz der Fläche des Bahnhofsplatzes festzulegen, welcher unversiegelt ausgeführt werden soll.

Anteil unversiegelter Flächen: Ein sickerfähiger, unversiegelter Belag bietet Pflanzen und Tieren Lebensraum.

### Einwendung 14.4

Stadtkühlung: Im Sinne der Stadtkühlung sei für den Platz hinter der Raiffeisenbank eine Bepflanzung mit Bäumen vorzuschreiben. Diese können so angeordnet werden, dass trotzdem eine multifunktionale Nutzung des Platzes möglich ist.

### Einwendung 15.2

Flächen seien wo immer möglich unversiegelt zu gestalten. Stellplätze für Autos, Motorräder und Velos (ausgenommen rollstuhlgerechte Stellplätze) seien mit durchlässigen Belägen (Schotterrasen, Rasengittersteine, Natursteinpflaster o.ä.) zu gestalten.

Begründung:

Die Gemeinde Wald hat in ihren Legislaturzielen festgehalten, die Sicherung und Förderung der Biodiversität prioritär zu behandeln. Mit diesem erfreulichen Ziel im Hintergrund sollte die Grünflächengestaltung im GP-Perimeter auch entsprechend geplant werden. Versiegelte Flächen führen zu unerwünschten Hitzeinseln. Zudem sind versiegelte Flächen für die Natur verlorene Flächen. Es gibt zahlreiche Alternativen, die für Tiere und Pflanzen wertvolle Kleinstlebensräume bilden und auch für das Auge etwas bieten (Trockenstandorte/ Ruderalflächen).

### Einwendung 16.2

Im Sinne der Legislaturziele der Gemeinde seien folgende Massnahmen zu ergreifen:

- Velo-/Autoparkplätze nicht komplett versiegeln -> Rasengitter/Kies (Total- Versiegelung ist nicht mehr zeitgemäss im Rahmen der steigenden Temperaturen, bei Totalversiegelung ist der Wasserabfluss ist nicht natürlich gewährleistet, keine Verdunstung, bzw. Kühlung möglich)
- Möglichst grosse Baumscheiben planen und ökologisch wertvoll begrünen, bzw. strukturieren
- Jeder Quadratmeter, der nicht zwingend versiegelt werden muss, soll offengehalten werden. >Trockenstandorte/ Ruderalflächen anlegen und mit hochwertigem, standortgerechtem Saatgut einsähen. Diese Flächen sollen auf dem Plan explizit ausgewiesen werden.
- Natursteinpflaster, welches rückgebaut wird, wiederverwenden, Boden darunter nicht versiegeln

#### Einwendung 20.4

Es sei wichtig, dass die geplante Begrünung auch tatsächlich so, wie im Modell dargestellt, umgesetzt, besser noch ausgeweitet werde, v.a. auf der Süd-Seite und zwischen den Gebäuden, auf Kosten von ein paar Quadratmeter Wohn-, Büro- und Geschäftsfläche.

Letzteres würde ja z.B. auch wieder weniger Heizkosten verursachen: kleinere Räume, weniger Unterhalt. Das käme auch wieder den Energiesparmassnahmen und dem Klimaschutz zugute.

Man weiss inzwischen auch, dass das Verschwinden der Grünflächen und Bäume schädlich für das Klima im Dorf ist. Im Sommer haben Bäume und Grünflächen zwischen den Häusern einen kühlenden Effekt, im Gegensatz zu Asphalt und Beton, die sich aufheizen und auch keinen Schatten spenden.

#### Einwendung 8.7

Es sei ein Grünkonzept zu erstellen. Bäume und Sickerboden statt Beton. Wir wollen funktionelle smarte Varianten, Alternativen auch zu den im Betriebskonzept vorgestellten Inseln sehen.

#### Erwägungen

*Grundsätzlich verfolgt auch die Gemeinde das Ziel, eine möglichst gute Begrünung und einen hohen Grad an Versickerungsflächen zu erreichen. Damit soll zu einem guten Ortsklima beigetragen und die Versickerung weiterhin sichergestellt werden.*

*Im Bereich des heutigen Parkplatzes ist bereits im Richtprojekt zum Gestaltungsplan eine Vielzahl von Bäumen vorgesehen, um eine Beschattung zu erreichen. Diese können jedoch nur in Randlage vorgesehen werden, um die Funktionalität für verschiedene Nutzungen (insb. Chilbi) zu erhalten.*

*Die genaue Gestaltung der Aussenräume (Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse) wird in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept oder mit einem Bauprojekt geklärt. In diesem werden auch die Bäume weiter thematisiert, geklärt wo diese stehen können und um welche Arten es sich handelt, damit eine gute Wirkung erreicht und lebensfähige Bäume gepflanzt werden können. Es werden ausserdem die Möglichkeiten für versickerungsfähige Beläge geprüft und es wird festgelegt, wo Kiesflächen oder begrünte Flächen angeordnet werden können. Weil weder ein Betriebs- und Gestaltungskonzept noch ein Bauprojekt vorliegen, können im Gestaltungsplan noch keine genauen Flächenzuweisungen gemacht werden.*

*Es wird jedoch in den Bestimmungen festgehalten, dass befestigte Flächen, soweit aufgrund der Funktion möglich, versickerungsfähig zu gestalten sind. Dies bedeutet, dass zum Beispiel Möglichkeiten mit Kiesbelägen oder Spezialbelägen (Seibro<sup>®</sup> oder dergleichen) zu prüfen sind.*

*Darüber hinaus sieht die Bauordnung von Wald sowieso vor, dass Flachdächer zu begrünen sind, was ebenfalls einen Beitrag zum Ortsklima leistet.*

#### Beschluss

*Die Einwendungen werden weitgehend berücksichtigt.*

**Einwendung 15.1, 16.1**

Auf den Rückbau der bestehenden Rampe und Versiegelung der angrenzenden Flächen sei zu verzichten

Begründung:

Dort, wo der „Multifunktionale Bahnhofplatz (Ost)“ ausgebaut werden soll, befindet sich eine Rampe mit viel offener, ungenutzter Fläche. Diese Ruderalflur gehört zu den schützenswerten Lebensraumtypen nach Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) Art. 14 Abs. 3 lit a (Anhang 1). Auf dieser Fläche wurde die blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulea*) nachgewiesen (persönliche Beobachtung eines Biologen und Mitgliedes des lokalen Naturschutzvereins). Diese Art ist nach NHV Art. 20 Abs. 2 (Anhang 3) schweizweit geschützt.

**Erwägungen**

*Ein Erhalt der ungenutzten Rampe wird nicht als gangbare Möglichkeit gesehen. Die Rampe wird für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt. Es soll eine dem Ortsbild entsprechende Platzgestaltung ermöglicht werden. Der neue Platz kann dann weiterhin auch von der Gemeinde für den Markt, die Chilbi und andere Anlässe genutzt werden. Aufgrund der Einwendung sollen jedoch auf der gegenüberliegenden Seite des Gleisareals in Zusammenarbeit mit dem Naturschutzverein Ersatzstrukturen / Ruderalflächen geschaffen bzw. Die vorhandenen Strukturen verbessert werden. Ein Fachgutachten soll die Grösse und den genauen Standort für den angemessenen Ersatz der Rampe und ihre umliegenden Flächen aufzeigen.*

**Beschluss**

*Die Einwendung weitgehend berücksichtigt.*

**Einwendung 15.3, 16.4**

Der «Bereich für Umschlag und wechselnde Nutzung» soll zwingend wild und ruderal belassen werden.

Begründung:

Ruderalflächen sind wertvolle Lebensräume, die immer seltener werden. Die Chance an diesem Ort eine solche zu erhalten/schaffen, sollte genutzt werden.

**Einwendung 16.3**

Es seien Kleinstrukturen zu schaffen.

-> siehe Vorzeigebispiel ZKB Wald mit Wildbienenfördermassnahmen (könnte auch beim Bahnhof Wald entsprechend mit Infotafeln bebildert werden)

**Erwägungen**

*Die Flächen werden bereits heute teilweise für den Umschlag von Gütern genutzt. Im Sinne der Einwendung werden jedoch Teile der bisher als Bereich für Umschlag und wechselnde Nutzungen vorgesehenen Flächen als Ruderalflächen bzw. Flächen für ökologische Massnahmen gesichert. Hier sollen Ruderalflächen erhalten und andere ökologisch wertvolle Flächen, Kleinstrukturen wie auch Wildbienenfördermassnahmen geschaffen werden. Sofern nicht für einen bestimmten Zweck (z.B. Umschlag SBB) nötig, sollen neben den Ersatzflächen für die Rampe auch weitere Flächen im Bereich Umschlag und wechselnde Nutzungen ökologisch aufgewertet werden und - falls bereits jetzt schon wertvoll - erhalten bleiben bzw. im Umfeld ersetzt werden.*

**Beschluss**

*Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 20.7**

Der Vogelschutz gehört zum Erhalt der Biodiversität und ist unbedingt als Aspekt bei der Planung einzubeziehen.

Begründung:

Grossen Fensterfronten, stellen für zahlreiche Vögel eine Todesfalle dar. Hier gäbe es verschiedene Lösungen, es vogelfreundlicher zu gestalten: Merkblatt der Schweizerischen Vogelwarte Sempach „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ (Schmid, H., W. Doppler, D. Heynen & M. Rössler (2012): Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht. 2., überarbeitete Auflage. Schweizerische Vogelwarte Sempach)

**Erwägungen**

*Die Bestimmungen werden mit folgender Vorschrift ergänzt:*

*„Bei der Gestaltung der Fassaden von Neubauten mit Glaselementen ist dem Vogelschutz hohe Bedeutung beizumessen. Glaselemente die eine Durchsicht durch die Gebäude erlauben und stark reflektierende Glaselemente sind zu vermeiden oder mit wirksamen aussenliegenden Strukturelementen für Vögel sichtbar zu machen.“*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

## 2.3 Platzgestaltung - Aussenraum

### Einwendung 17.1

Der vorgesehene Bahnhofplatz zwischen Bahnhofgebäude und Restaurant Bahnhof (heute noch Raiffeisenbank) sei von Parkplätzen und Sammelstelle zu befreien.

Bäume, Holzbänke sowie Leuchtgirlanden sollen den multifunktionalen Kiesplatz umgeben. Den Abschluss zu den Gleisanlagen soll ein Abstellgleis mit alten Dampfbahnzügen für Gastronomienutzung bilden.

Nutzen wir die letzte Chance für einen autofreien Platz im Zentrum von Wald. Erkennen wir die Zeichen der Zeit, dass bei der Stadtplanung nicht mehr die Autos, sondern wir Menschen im Zentrum stehen sollten.

Beispiel Lindenhof



### Einwendung 19.3

Der Platz sei eingekies, mit schattenspendende Kastanienbäume, Sitzgelegenheiten, als entschleunigter Platz zum "Dorfen", verweilen, ausruhen, eine Partie Boule spielen, auszugestalten.

Begründung:

Der geplante "Bahnhofplatz" im Bereich hinter der Raiffeisen würde faktisch mehrheitlich ein Parkplatz für Autos. Die Anzahl (Auto) Parkplätze für das gesamte Projekt sollten bei den gültigen minimalen Vorschriften belassen werden.

### Einwendung 20.1

Die Freihaltung im Bereich des heutigen Parkplatzes sei zu befürworten. Die geplante Bepflanzung dieses Platzes und der Erhalt als Begegnungsraum für Chilbi, Märt etc. sei erfreulich.

### Einwendung 9.3

Die P & R Parkierung seien ins Untergeschoss des Neubaus einzubauen.

Das sollte machbar sein. Der P&R Parkplatz ist unschön. Der Platz sei für die Bevölkerung zu gestalten. Parkähnlich, mit Brunnen und Sitzgelegenheiten unter Bäumen.

### Erwägungen

*Die Verlegung der P & R Parkierung ins Untergeschoss ist wirtschaftlich nicht tragbar und wird von den Nutzenden nicht genügend angenommen. Auf die P&R Parkplätze kann derzeit auch aufgrund übergeordneter Vorgaben (Eintrag im regionalen Richtplan) nicht gänzlich verzichtet werden.*

*Ausserdem sind neben den P&R Parkplätzen weitere Parkplätze vorgesehen, welche auch für die Kunden an der Bahnhofstrasse genutzt werden können.*

*Im Sinne der Nutzung für die Bevölkerung (Chilbi, Markt etc.) wurde der Platz von einer Bebauung freigehalten. Eine Nutzung für die Parkierung ist jedoch derzeit noch notwendig. Die Fläche verbleibt zudem im Eigentum der SBB.*

*Eine Parkgestaltung und der Verzicht auf eine Parkierungsanlage ist gemäss Gestaltungsplan nicht vorgesehen und – wie erwähnt - aufgrund der Rahmenbedingungen auch nicht möglich.*

**Beschluss**

*Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 22**

Beim brachliegenden Vorplatz bei der Bushaltestelle seien drei wunderschöne Tannen und drei Fahnenstangen mit den Flaggen von Wald, Zürich und der Schweiz, wie es „wichtige“ Touristenorte zu haben pflegen, vorzusehen.

**Erwägungen**

*Die Idee mit den Tannen und Fahnenmasten kann im Rahmen des Detailprojektes (Freiraumkonzept und/oder Betriebs- und Gestaltungskonzept) geprüft werden. Auf Stufe Gestaltungsplan wird dies nicht vorgeschrieben.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## 2.4 Gestaltung

### Einwendung 2.1, 21.1

Art. 5 Abs. 6 Baubereich für Sockelbauten sei wie folgt zu ergänzen:  
„Das Sockelgeschoss muss sich gestalterisch vom darüberliegenden Baukörper abheben.“

Begründung:

Ziel dieser Massnahme ist die hohe Fassade besser zu gliedern.

Art. 5 Abs. 6

<sup>6</sup> Innerhalb des Baubereichs 1 ist ein zusammenhängendes Sockelgeschoss für die Hauptgebäude der Baubereiche A bis C zulässig. Das Sockelgeschoss darf unterhalb des gewachsenen Bodens bis auf das Strassenniveau der Laupen- und Bahnhofstrasse freigelegt werden.  
*Das Sockelgeschoss muss sich gestalterisch vom darüberliegenden Baukörper abheben.*

### Erwägungen

*Es gilt generell der Grundsatz, dass das Bauprojekt „besonders gut“ gestaltet werden muss. Ob dies durch ein gestalterisches Absetzen des Sockelgeschosses erfolgen soll, oder mit andern Mitteln erreicht wird, muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens beurteilt werden. Es wird als nicht erforderlich und nicht zweckmässig beurteilt, ein Absetzen des Sockelgeschosses im Gestaltungsplan vorzuschreiben.*

*Das Baugesuch muss auch an den Kanton Zürich gesendet werden. Dieser beurteilt das Bauprojekt in gestalterischer Sicht und entscheidet, ob das Projekt die erhöhten Anforderungen an das Ortsbild von kantonaler Bedeutung erfüllt. Somit besteht bereits eine zusätzliche Qualitätskontrolle.*

### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 3.3**

Die Bauweise des Güterschuppens (Holzschuppen) solle in der Umsetzung der konkreten Gebäudeprojektierung einfließen.

In Wald, wo der Wald und Holz einen grossen Stellenwert hat, solle in der sichtbaren Konstruktion, Holz ein zentraler Werkstoff sein (siehe z.B. Uster div. neue Häuser im Zellwegerareal). In den Modellen entstand der Eindruck, dass die Gebäude sehr mächtig und klobig werden, auch gegenüber den umliegenden Gebäuden (z.B. Zürcherhof). Mit Holz als zentrales Baumaterial könnte dies reduziert werden.

**Einwendung 4**

Im Gestaltungsplan sei festzulegen, dass lokale Baustoffe wie Holz verwendet werden. Es ist mittlerweile hinlänglich bekannt, dass Beton eine problematische CO<sub>2</sub> Bilanz hat. Holz hingegen speichert während des ganzen Wachstums CO<sub>2</sub>. Holzkonstruktionen bei Gebäuden bzw. die Fassadenverkleidungen werten das Ortsbild von Wald entscheidend auf, heute und in Zukunft.

**Erwägungen**

*Die konkrete Gestaltung des Gebäudes soll im Rahmen der Projektierung definiert und geklärt werden. Eine Holzbauweise im Rahmen des Gestaltungsplanes vorzuschreiben wird als unzweckmässig beurteilt zumal auch andere Lösungen den Baukörper gliedern und weniger „klobig“ erscheinen lassen können.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 20.6**

Anhand des neuen Mehrfamilienhauses im Blattenbach neben Elektro Honegger wird klar ersichtlich, dass es möglich ist, neu, ökologisch UND optisch dem ursprünglichen Dorfbild entsprechend zu bauen. Dies muss auch im Zentrum möglich sein. Die Architektur / und das Erscheinungsbild des jetzigen Güterschuppens könnte in die bauliche Planung miteinbezogen werden. Schliesslich wird im Bericht immer wieder erwähnt, dass sich die neue Überbauung mit dem vorherrschenden ortsbaulichen Kontext und den Denkmalschutzobjekten vereinbaren lassen soll resp. die umliegende schutzwürdige Siedlungsstruktur respektiert werden soll.

**Erwägungen**

*Eine Gestaltung in der Art der alten Dorfkernbebauung ist für einen Neubau mit Tiefgarage und Grossverteiler kaum angemessen. Ein derartiger Bau ist im Übrigen in einer „ursprünglichen“ Bauweise von welcher in der Einwendung gesprochen wird, nicht vorgesehen. Damals gab es keine derartig grossen Läden, keine Tiefgaragen etc. Aus architektonischer Sicht soll die Bauweise dem Bau entsprechen. Für einen heutigen Neubau mit der vorgesehenen Nutzung wird daher eine heutige Bauweise und Erscheinung als richtig beurteilt und nicht eine „anpasslerische“ Lösung welche Alter und Nutzung in einer „ursprünglichen“ Erscheinung versteckt.*

**Beschluss**

*Die Einwendung enthält keinen klaren Antrag.*

**Einwendung 14.5**

§71 PBG: Für das Erreichen der besonders guten Gesamtwirkung sei wenn möglich eine Wettbewerbspflicht festzulegen.

Andernfalls soll in die Bestimmungen aufgenommen werden, dass das Projekt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch ein Fachgutachten zu beurteilen ist.

**Erwägungen**

*Die Struktur der Bebauung ist aus einer Testplanung hervorgegangen.*

*Dass im Rahmen der Umsetzung ein Wettbewerb durchgeführt wird, ist nicht ausgeschlossen. Dies kann durch die Gemeinde jedoch im Gestaltungsplan nicht vorgeschrieben werden, weil hierfür eine gesetzliche Grundlage fehlt. Es bestehen bereits genügend Möglichkeiten, um ein Bauprojekt mit kompetenten Fachpersonen beurteilen zu können. Bei der Beurteilung kann die Heimatschutzkommission HEIKO beratend beigezogen werden oder bei Bedarf kann auch ein Fachgutachten im Sinne einer 2. Meinung eingeholt werden.*

*Das Baugesuch wird zudem dem Kanton Zürich eingereicht werden müssen, so dass auch dort weitere Fachstellen in die Beurteilung einbezogen werden können (Ortsbildschutz).*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 9.4**

Der Gebäudekomplex sei aufzugliedern in drei Gebäude, um die Nähe zu den angrenzenden Gebäuden aufzunehmen. Dadurch sei eine optische und wohnliche Qualität zu erreichen. Die Klotz Struktur des Gebäudes würde ansonsten eine weitere Bausünde im Dorf werden.

**Erwägungen**

*Die Grundkonzeption und städtebauliche Struktur des Baus wurde vertieft in Bezug auf den Standort und die Situation geprüft. Eine Aufgliederung in mehrere kleinere Bauten wurde im Rahmen der Testplanung ebenfalls diskutiert. Dies wurde jedoch an dieser Stelle als weniger geeignet beurteilt und in Bezug auf die Nutzung (geplanter Grossverteiler) auch als nicht möglich erachtet.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 13.4

Für die Liegenschaft B sei eine gerade Fassadenführung (ohne Rabatte) analog Liegenschaften A und C vorzusehen.

Begründung:

Muss die Liegenschaft B (mit Rabatte) Richtung Laupenstrasse mit Ecke gebaut werden? Eine gerade Fassadenführung (ohne Rabatte) analog Liegenschaften A und C würde eine bessere, übersichtlichere Verkehrsführung Richtung Bahnhof bewirken und etwas Leichtigkeit in die Grossüberbauung (Gebäude) bringen.

#### Einwendung 8.5

Verlauf der Frontfassade von Objekt B wirkt starr. Es fehlt Lockerheit und Verspieltheit. Wir vermissen eine harmonische Anpassung des Frontverlaufs mit der Strasse.

#### Erwägungen

*Das Richtprojekt wurde bereits mehrfach diskutiert und geprüft. Es wurden Rücksprünge und Sichtbezüge gefordert und umgesetzt. Im Rahmen der Projektierung können sich gewisse Änderungen innerhalb des Projektierungsspielraumes des Gestaltungsplanes ergeben. Das Bauprojekt wird im Rahmen der Erarbeitung detailliert und verfeinert. Das Baugesuch wird schliesslich neben der Prüfung bei der Gemeinde auch dem Kanton eingereicht werden müssen.*

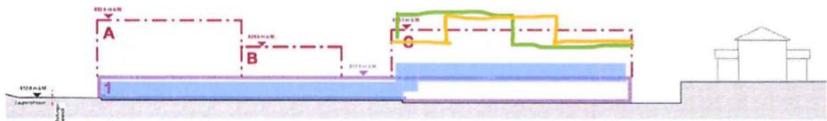
*Es wird als nicht stufengerecht beurteilt, auf Stufe Gestaltungsplan weitere Vorgaben bezüglich der Fassadengestaltung zu machen.*

#### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 14.2

Insbesondere im Modell wirke der Baubereich C im Gegensatz zur Körnung der bestehenden Bebauung langgezogen, flach und wenig strukturiert. Es sei daher zu überprüfen, ob das Volumen auch in einem in der Höhe gestaffelten Gebäude (vgl. 2 beispielhafte Varianten grün und gelb markiert) aufgeteilt werden kann. Mit der geplanten Mantellinie würde man sich diese Möglichkeiten vergeben. Die Mantellinie sei so anzupassen, dass eine Staffelung im Rahmen der Ausformulierung des Projekts möglich ist.



#### Erwägungen

*Der Höhenverlauf wurde im Rahmen der Vorarbeiten (Testplanung, Erarbeitung Richtprojekt) vertieft geprüft und beraten. Eine Erhöhung im Bereich des Baubereichs C kann nicht vorgesehen werden, weil diese den Solitärbau (Aufnahmegebäude) unter Druck nehmen würde. Eine punktuelle Erhöhung im Sinne der angeregten Staffelung wird auch dann als nicht geeignet beurteilt, wenn diese in Teilbereichen auch zu einer tieferen Gebäudehöhe führt.*

#### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## Einwendung 20.2

*(unklarer Antrag, Annahme weniger Höhe, weniger hoch)*

Eine geringere Raumhöhe und damit Gebäudehöhe, und eine nicht ganz so platzausnutzende maximale Grundfläche würde etwas mehr Sicht in die Weite bringen (und dazu den Geldbeutel auf lange Sicht schonen, weil niedrigere / kleinere Räume = weniger Heizkosten, dem Klimaschutz wäre damit also auch noch gedient).

Begründung:

Durch den neuen Gestaltungsplan werden für die Anwohner westlich, nordwestlich und südwestlich des Bahnhofs durch die geplanten hohen und breiten Gebäude die Sicht auf Scheidegg und Umgebung und den Nordholzwald (je nach Standort des Betrachters) verbaut. Zur Lebensqualität gehört auch die Sicht auf die Natur, die Wald bisher an vielen Stellen noch bietet und sich dadurch von anderen Dörfern und Städten abhebt. Schon jetzt prägen, wenn man mit dem Zug von Rüti her anreist oder in Richtung Rüti abfährt, vor allem grosse, hohe klobige Neubauten mit nur wenig Grünflächen und / oder Bäumen das Bild. Dies würde mit den neuen Bauten noch mehr verstärkt. Auch der Blick auf den (kath.) Kirchturm würde z.B. noch mehr eingeschränkt, auch für die Fussgänger, die aus Richtung Laupen zum Bahnhof kommen

## Erwägungen

*Das Sockelgeschoss ist im Wesentlichen in der heutigen Geländestufe integriert und ragt nicht wesentlich über die Gleisanlage hinaus. Die gemäss Richtprojekt darauf platzierten Bauten in den Baubereichen A-C nutzen die Grundfläche nicht maximal aus. Damit besteht ein angemessener Projektierungsspielraum.*

*Die Höhen ergeben sich zudem aus den Geschosshöhen, welche aufgrund der Vorgabe zur Wohnhygiene erforderlich sind. Insgesamt präsentiert sich das Richtprojekt trotz den grossflächigen Nutzungsansprüchen die mit dem gewünschten Grossverteiler verbunden sind, wohlproportioniert und in der Höhenstaffelung gut modelliert.*

*Die Bepflanzung und die Dachbegrünung wird stufengerecht mit dem Bauprojekt geklärt.*

## Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## Einwendung 20.5

Die neue, sog. "zeitgemässe" Bahnhofsareal-Überbauung werde den wunderschön restaurierter Zürcherhof, zusammen mit Rosenthal, Felsenau optisch fast erdrückten. Trotz "zeitgemäss" sei der Bau nicht derart kalt und abweisend zu gestalten.

## Erwägungen

*Im Rahmen der Projektierung wird das Projekt konkretisiert und verfeinert. Dem Ortsbild und damit auch dem Bezug zu den Nachbarbauten wird ein wesentliches Gewicht beigemessen. Für die Beurteilung des Baugesuches wird daher auch die Heimatschutzkommission sowie seitens Kanton die Sachverständigen für das Ortsbild einbezogen. Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters wurde auf die Altbauten (Aufnahmegebäude) bereits reagiert und es wurden ein gewisser Abstandsbereich sowie Sichtkorridore freigehalten.*

## Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 9.5**

Auf die Möglichkeit des Flachdaches sei zu verzichten. Für das Dach seien mind. 15% vorzugeben (optische Verbesserung).

**Erwägungen**

*Im Sinne der Konzeption des Baus wird explizit ein Flachdach oder höchstens ein sehr flach geneigtes Dach angestrebt.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 12**

Unter städtebaulichen, das Ortsbild berührenden, Gesichtspunkten sei das gemäss Richtprojekt in den Baubereichen 1 und ABC geplante und durch den Gestaltungsplan zugelassene Gebäude nicht zu vertreten. Es setze sich über die Struktur der ortstypischen Bebauung im Kern Walds hinweg und habe keinerlei Entsprechung im Ortsbild. Es stehe der Schutzwürdigkeit des Ortsbildes diametral entgegen (ISOS).

Das Gebäude müsse die Charakteristika der Bebauung der Bahnhofstrasse aufnehmen. Es werde keinerlei Rücksicht auf die umliegende Bebauung (z.B. Zürcherhof) genommen.

Es fehle die gemäss Art. 20 BZO geforderte Einordnung in der Kernzone. Die Bauordnung werde ignoriert. Der Gestaltungsplan sei zu überarbeiten und das Richtprojekt sein bezüglich Abmessung, Höhe Dachform etc. anzupassen um das Ortsbild vor dauerhaftem Schaden zu bewahren.

**Einwendung 20.3**

[Das geplante Gebäude habe] architektonisch / optisch rein gar nichts mit dem ursprünglichen Dorfcharakter zu tun haben.

Die Qualität von Wald bestehe, unter anderem in der Lage in der Natur und dem wunderschönen Ortsbild mit seinen alten denkmalgeschützten Bauten. Wald hat trotz seiner Grösse immernoch dörflichen, familiären, persönlichen Charakter. Leider werden immer mehr neue hohe, moderne, am Boden asphaltierte / zubetonierte Flachdach-Überbauungen erstellt (Claridapark, Esmeralda, Neubauten Felsenau, Rosenthal, Sunneraistrasse 6 etc.).

**Einwendung 8.4**

Die Ortschaft Wald ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) als verstädertes Industriedorf eingetragen. Inwiefern wurde die über 140 jährige z.T. geschützte Baustruktur (Ausrichtung, Positionierung und Aufreihung der Häuser in der Umgebung) mit der entsprechenden Strassenführung berücksichtigt. Bei der Projekt- und Kreiselmanung ist darauf zu achten, dass die bestehenden Bauten nicht an den Rand weggedrückt werden, indem Rabatten und jetzt noch vorhandene Fussgängerflächen weiter beschnitten werden.

Die traditionellen Bauten müssen harmonisch in Ergänzung der Neubauten erscheinen.

## Erwägungen

*Der Gestaltungsplan liegt zwar im Bereich des ISOS sowie auch teilweise im Perimeter des kantonalen Ortsbildinventars. Das Richtprojekt ist daher auch bereits mehrfach mit der Denkmalpflege und dem Ortsbildschutz des Kantons Zürich diskutiert worden. Die Gestaltungsplanvorlage wurde zudem 3-Mal zur Vorprüfung eingereicht. Die Anliegen des Ortsbildschutzes wurden aufgenommen.*

*Richtig ist, dass ein Gestaltungsplan nicht zu einer sogenannten Sinnesentleerung führen darf. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Es muss darauf hingewiesen werden, dass der Gestaltungsplan nicht im Bereich der Kernzone liegt. Die genannten Vorschriften (Art. 20 BZO) gelten für die Kernzone haben jedoch für die im Gestaltungsplanperimeter geltende Wohnzone mit Gewerbeerleichterung und Gestaltungsplanpflicht keine Bedeutung.*

*Die Vorgaben der BZO werden ausgenommen der im Bericht genannten Abweichungen erfüllt. Insbesondere entspricht der Gestaltungsplan der Gestaltungsplanpflicht welche in der BZO verankert ist und entsprechend ebenfalls von der Bevölkerung festgesetzt wurde.*

## Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## 2.5 Verkehr / Erschliessung

### Einwendung 2.2, 21.2

In Art. 8 Abs. Bushaltestellen sei ein Witterungsschutz für alle Bushaltestellen zu definieren. Dieser muss fein und zurückhaltend gestaltet sein. Die "kann"-Formulierung in den Bestimmungen genüge nicht.

Begründung: Ohne Witterungsschutz ist die im Art. 1 Zweck festgelegte hohe Aufenthaltsqualität nicht gewährleistet. Vor Jahren ist die Sanierung des Nordholzbachdurchlasses an einer Gemeindeversammlung wegen fehlendem Witterungsschutz bei den Bushaltestellen abgelehnt worden. Der Auftrag der Bevölkerung war: Bessere Gestaltung des gesamten Bahnhofareals und überdachte Busanlegekanten.

### Einwendungen 6.3, 9.1, 10.3

#### Erwägungen

Die Busanlegekanten müssen einen Witterungsschutz aufweisen.

*Grundsätzlich ist es natürlich auch ein Anliegen der Betreiberschaft, die Buswartekanten zu überdachen. Die Überdachungen werden in Art. 5 Abs. 30 thematisiert:*

*Art. 5 Abs. 30 lautet gemäss Fassung der öffentlichen Auflage:  
„Überdachungen von Buswartekanten oder Besondere Gebäude sind nur zulässig, wenn sie den Sichtbezug zum Aufnahmegebäude (Assek. Nr. 1822) nicht wesentlich einschränken. Sie sind sie in der Regel transparent zu materialisieren und zu gestalten.“*

*Ein Überdachen wurde nicht vorgeschrieben, weil denkmalschützerische Anliegen dagegensprechen könnten. Aufgrund der Einwendung wird die Vorschrift jedoch angepasst. Das Überdachen wird aufgrund der Einwendung in Ziffer 8 Abs. 8 neu vorgeschrieben, wobei ein Vorbehalt bezüglich der Bewilligungsfähigkeit angebracht werden muss.*

#### Beschluss

*Die Einwendungen werden weitgehend berücksichtigt.*

### Einwendung 18

Die Busanlegekanten seien mit den BehiG-Vorgaben (22 cm) sehr schwierig zu realisieren, da die Busse schon heute zu gewissen Zeiten die niedrige Kante (Bus 885 n Rütli) nicht sauber anfahren können. In der NVZ steht der Gelenkbus 885 in Rtg. Laupen von der Min ..10 bis ..21 an seiner Haltekante. Zur Min ..17 kommt der Gelenkbus 885 aus Laupen in Rtg. Rütli, muss das ebenfalls wartende PostAuto links überholen und kann anschliessend bereits heute die bestehende, niedrige Kante Rtg Rütli niemals mehr sauber anfahren (auch mit vollem Überstreichen der Buskante). Hinteren Türen sind bis zu einem halben Meter von der Kante entfernt. Mit der künftigen Kantenhöhe von 22 cm wird dieses Fahrmanöver (Überstreichen) so überhaupt nicht mehr möglich sein und als Folge kann eine 22er-Kante so überhaupt nicht bedient werden.

#### Erwägungen

*Die Busanlegekanten wurden durch einen ausgewiesenen Verkehrsplaner vorgeschlagen und mittels Schleppkurven überprüft.*

#### Beschluss

*Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.*

**23.1 verspätete Rückmeldung  
Fussgängerführung Bushaltestelle**

Die Situation für Fussgänger vor dem Bahnhof sei zu verbessern. Dazu sei eine grosszügigere Platzierung der Busperrons, weg vom Bahnhofgebäude vorzusehen.

Begründung:

Viele Personen sind in Richtung Laupen zu Fuss unterwegs. Diese müssen einen Bogen, ganz aussen um die Busse herum machen, auf der Strasse mit Gegenverkehr, damit der Engpass auf dem Trottoir vor dem Bahnhofgebäude, bei Stossverkehr umgangen werden kann.

**Erwägungen**

*Die Lage der Bushaltestellen wurde mit Schleppkurven geprüft und im Richtprojekt festgelegt. Im Rahmen der Detailprojektierung werden wo möglich noch Optimierungen vorgesehen.*

**Beschluss**

*Die Einwendung ist ohne Änderung erfüllt.*

**Einwendung 10.8**

Das Bahnhofareal, sowie die Wohn,-Einkaufs- und Mobilitätsangebote seien im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) konsequent hindernisfrei zu gestalten.

**Erwägungen**

*Aufgrund des genannten BehiG ist eine hindernisfreie Gestaltung des Bahnhofareals und der Neubauten sowieso erforderlich.*

**Beschluss**

*Die Einwendung ist ohne Änderung erfüllt.*

**Einwendung 8.8**

Gibt es einen Ersatz der gestandenen Fusswege zwischen a) Bahnhof und Laupenstrasse und b) Bahnhof und Restaurant Zürcherhof?

**Erwägungen**

*Die Fusswegverbindungen werden durch den Gestaltungsplan oder den Neubau nicht beeinträchtigt. Im Gestaltungsplan ist die Durchwegung mit Fusswegen dargestellt. Sofern im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes der Bahnhofstrasse eine Begegnungszone oder eine andere Lösung mit breiterem Trottoir vorgesehen werden kann, kann die Fussgänger Verbindung verbessert werden.*

**Beschluss**

*Die Einwendung ist ohne Anpassung erfüllt.*

**Einwendung 2.3, 21.3**

Art. 8 Abs. Personenunterführung:

Die Personenunterführung sei mit einem Zugang vom / zum Nordholzweg zu ergänzen. Es sei ein durchgehender öffentlicher Fuss- und Veloweg und eine Veloparkierung auf der Südostseite der Geleise vorzusehen.

Begründung:

Der Velo- und Fussgängerverkehr muss Ortsbereich konsequent begünstigt werden. Der Nordholzweg als öffentliche Fuss- und Veloverbindung von Laupen her eignet sich nur bedingt als Zugang zum Bahnhof (Barriere, Umweg). Er eignet sich sehr gut als Zugang zur Bahnhofstrasse.

**Einwendung 3.2**

Die Hinternordstrasse hinter dem Bahnhof durch sei auszubauen und unter den Gleisen von der Hinternordstrasse zum Bahnhof sei eine Unterführung, ausschliesslich für Fussgänger (wie schon angeplant) und den Veloverkehr zu bauen. So können die verschiedenen Verkehrsströme entflochten werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Gefahrenpotentials führen würde und auch zu einer Attraktivitätssteigerung.

**Einwendung 6.2, 10.2**

Wenn im Gestaltungsplan eine künftige Unterführung unter den Gleisen angedacht ist, so müsse diese auch gegen Süden offen und mit einer Veloparkierung ergänzt werden (schnellster Zugang von Süden zum Bahnhof).

**Einwendung 7.3**

Die Personenunterführung müsse in diesen Bereich [den Bereich zwischen Bahnhof und Neubau C] münden. Ein Teil des Sockelgeschosses sei für Fahrradparkierung und Unterführung zu reservieren.

Begründung:

So kann der Fahrradverkehr von Laupen her direkt vom Nordholz in den Fahrradparkbereich münden ohne die gefährliche Bahnunterführung befahren zu müssen.



## Einwendung 19.1

Aufwertung der Sicherheit des Langsamverkehrs mittels neuer Unterführung (wie in den Plänen angedacht) der SBB Geleise für Fussgänger und Velofahrer von Laupen herkommend sowie für die Besucher des Nordholz Naherholungsgebietes.

Begründung:

Die schwächsten Verkehrsteilnehmer müssen sich ohne andere Möglichkeit weiterhin neben Lastwagen, Autos und Bussen behaupten. Der geplante Kreisel wird keine friedliche Stätte der Begegnung, das Unfallrisiko könnte sogar noch steigen im Bereich Zurihof / Zentrum Rosenthal. Der Zugang zum Bahnhof für Fussgänger und Fahrradfahrer aus Laupen herkommend muss zwingend anders erfolgen, als auf dem schmalen Trottoir und der (zu)engen Strasse. Eine signalisierte Temporeduktion ist keine Lösung.

## Erwägungen

*Die im Gestaltungsplan angedachte Personenunterführung sichert eine langfristige Option. Sofern der Bedarf ausgewiesen ist, wird dannzumal ein Detailprojekt erarbeitet. Dieses wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geprüft und muss durch dieses bewilligt werden.*

*Die Personenunterführung bis auf die Südseite des Bahnareals weiterzuziehen ist derzeit nicht vorgesehen.*

*Diese Lösung kann dannzumal im Rahmen der Detailprojektierung erneut geprüft werden, sollte die Personenunterführung je erstellt werden. Es wäre mit erheblichen Kosten zu rechnen.*

*Die Personenunterführung schafft daher mittelfristig keine Lösung um die Fusswegverbindung aus Richtung Laupen zu verbessern. Im Gestaltungsplan wird jedoch der Bereich für die Personenunterführung auf die Südseite der Gleisanlage weitergezogen, um dies langfristig grundsätzlich zu ermöglichen.*

*Die Personenunterführung auch für den Veloverkehr wird nicht als zweckmässig beurteilt, da dies zu einer erhöhten Gefährdung der Fussgänger / Bahnpassagiere führt.*

*Die Gemeinde prüft eine Verbesserung für die Fussgänger und die Veloroute mit einer Fussgängerunterführung im Bereich der Laupenstrasse (kantonales Strassenbauprojekt). Der Gestaltungsplan und das Richtprojekt respektieren den allenfalls erforderlichen Raumbedarf. Der Bereich wird zusätzlich im Situationsplan gesichert. Durch eine Fussgängerunterführung in diesem Bereich könnte im Bereich der Strasse (heutiges Trottoir) Raum für den Veloverkehr geschaffen werden.*

## Beschluss

*Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt.*

### Einwendung 7.2

Der Fahrradunterstand sei in das Gebäude im Baufeld C zu integrieren (gegen den Bahnhofplatz, ev. unterirdisch)

Begründung:

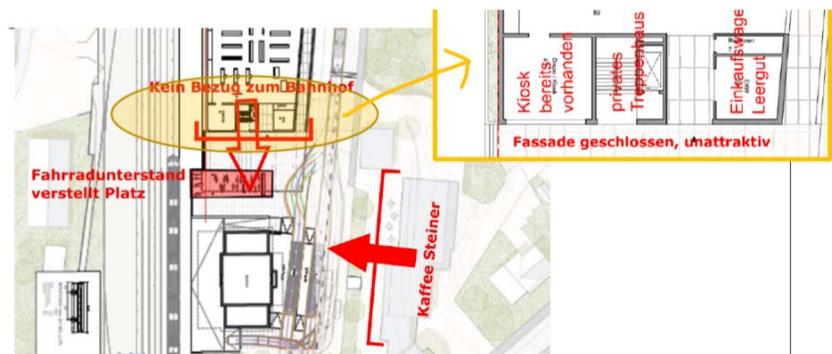
Dies damit der Platz gegen den Bahnhof frei bleibt.

### Einwendung 7.1

Im Gestaltungsplan sei festzuhalten, dass die gegen den Bahnhof gerichtete Fassade gegen den Bahnhofplatz geöffnet wird und für eine Nutzung durch Fussgänger attraktiv gestaltet werden muss.

Begründung:

Das Gebäude [in Baubereich C] müsse sich Richtung Bahnhofstrasse öffnen und einladend wirken, um mit den anderen Nutzungen an der Bahnhofstrasse zusammen zu wirken. Das geplante Gebäude im Richtprojekt ist gegen das Bahnhofsgebäude weitgehend geschlossen. An der Fassade gegen den Bahnhofplatz ist der Eingang zum Supermarkt als schmaler Schlitz zwischen dem Treppenhaus, Leergutcontainer, Einkaufswagendepot und ein Reserveraum (Kiosk, den gibt es bereits im Bahnhofsgebäude) platziert. Alles Räume, die den Ort nicht attraktiv machen und den Bezug zum Bahnhofplatz abblocken. Der Platz gegen das Bahnhofsgebäude ist mit dem Unterstand für Fahrräder verstellt.



### Erwägungen

Ein Freihalten des Platzes zwischen Baufeld C und Aufnahmegebäude ist zu begrüssen. Im Bereich des Zuganges zum voraussichtlichen künftigen Grossverteiler ist jedoch eine Veloabstellanlage erforderlich. Im Rahmen der Detailprojektierung soll eine Integration ins Gebäude im Baubereich C geprüft werden. Im Sinne der Veloförderung soll jedoch auch die Option eines separaten Velounterstandes beibehalten werden. Der Situationsplan wurde unverändert belassen. Das Anliegen wurde jedoch im Bericht umschrieben.

Die genaue Nutzung und deren Anordnung muss im Rahmen der Detailprojektierung geklärt werden.

### Beschluss

Die Einwendung wird teilweise erfüllt.

**Einwendung 3.1**

Die Erschliessung von Laupen her sei für den Fussgänger- und spez. für den Veloverkehr völlig ungenügend. Es brauche eine zusätzliche separate Zuführung für die Velofahrer unter der Bahnbrücke durch. Diese Zone stelle schon lange einen grossen Gefahrenbereich dar. Im Rahmen einer Neuplanung und Erweiterung dieses Bahnhofsgeländes sei zwingend eine Verbesserung dieser Zugänge für die Velos und Fussgänger erforderlich. Die Verkehrsplanung braucht diesbezüglich beim Gestaltungsplan eine erweiterte Aufmerksamkeit, auch im Zusammenhang der Neukonzeption der Velowege in Wald.

**Einwendung 6.1, 10.1**

Der Velo- und Fussverkehr an der Laupenstrasse sei umfassend und langfristig zu lösen. Einfach Tempo 30 einzuführen sei an dieser engen Stelle nicht zielführend. Da wird es weiterhin Velos, Fussgänger, Menschen vom Altersheim mit Rollatoren, Kickboards usw. auf dem Trottoir haben.

**Einwendung 9.2**

Der Durchgang, Strasse und Trottoir, seien schon heute zu knapp. Der Durchgang müsse definitiv vergrössert werden. Fahrbahnverbreiterung für den Verkehr und eine Extraspur für das Fahrrad. Das Trottoir separat. Getrennte Zonen.

**Einwendung 2.4, 21.4**

Veloparking / Laupenstrasse:

Die Veloparkierung an der Laupenstrasse müsse auch für Velos (Pendler von Laupen) erreichbar sein. Die im Plan eingezeichneten Fussverbindungen seien als Fuss- und Veloverbindungen auszugestalten.

Begründung:

Südwestlich der Bahnlinie lebt ca. 1/4 der Walder Bevölkerung. Zudem wird gerade der Fussballplatz neu gebaut. Auf der Laupenstrasse hat es immer mehr Verkehr und öfters Stau. Die Veloverbindung auf der Laupenstrasse ist im regionalen Verkehrsrichtplan definiert. Das bestehende Trottoir ist unübersichtlich und zu schmal, wird aber immer öfters bereits heute von Velofahrern in beiden Richtungen befahren, auch von vielen Erwachsenen.

Im Modell ist eine Unterführung dargestellt. In den Plänen und Bestimmungen ist nichts dergleichen zu finden. Entsprechend fehlen auch verbindliche Festlegungen dafür. Dieses Problem kann nicht länger vertagt werden. Ohne diese Massnahme ist der individuelle Veloverkehr nicht wie unter Abs. 1 aufgeführt zweckmässig. Seit 1.1.2023 ist das neue Veloweggesetz gültig und zu berücksichtigen. Total 150 Veloabstellplätze ist gut.

**Erwägungen**

*Die Veloführung im Bereich Laupenstrasse ist verbesserungswürdig und wird im Rahmen des kantonalen Strassenbauprojektes angegangen. Der Kanton ist zuständig für die regionale Veloroute. Seitens Gemeinde wird im Bereich der Laupenstrasse eine Fussgängerunterführung angestrebt. Damit könnte im Bereich der Strasse (heutiges Trottoir) Platz für die Velofahrenden geschaffen werden. Im Gestaltungsplan wurde daher auch an der Laupenstrasse ein Bereich für eine Personenunterführung eingetragen.*

*Es handelt sich hier jedoch um eine langfristige Option deren Realisierbarkeit unabhängig vom Gestaltungsplan mit dem Kanton geklärt werden muss. Die vorgesehenen Baufelder des Gestaltungsplanes lassen eine derartige Lösung zu.*

*Die Zugänglichkeit für Velos ist ansonsten gegeben, die Verbindung über die Bahnhofstrasse ist vorhanden und soll durch die geplante Begegnungszone und Umgestaltung verbessert werden. Aufgrund der Einwendungen und Aufgrund der Rückmeldung der RZO wurden die Fussverbindungen und die Veloverbindungen separat dargestellt. Die Anforderungen an die Veloverbindung wurde in den Bestimmungen mit dem Bezug auf die kantonalen Standards klargestellt. Die Details müssen im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Bahnhofstrasse geklärt werden. Sofern die angedachte Erweiterung der Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse umgesetzt wird, wird der Langsamverkehr weitgehend im Mischverkehr geführt.*

**Beschluss**

*Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 2.5, 21.5**

Art. 8 Zu- und Wegfahrt

Auch Velo brauche sichere Zu- und Wegfahrten.

Begründung:

Zu- und Wegfahrten werden nur für den Motorfahrzeugverkehr definiert. Dem Veloverkehr ist mehr Bedeutung zuzumessen. Dieser muss konsequent eingeplant werden.

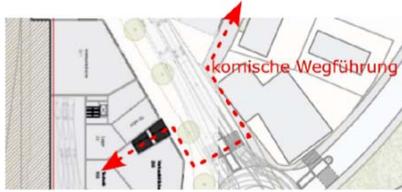
**Erwägungen**

*Bei der Definition der Zu- und Wegfahrten für Motorfahrzeuge geht es darum die Zufahrten auf diese Stellen zu beschränken. Es dürfte kaum erwünscht sein, die Velozufahrten auf bestimmte Stellen zu beschränken. Die Velozufahrten werden nicht eingeschränkt. Im Rahmen der Projektierung ist sicheren Velozufahrten die geforderte hohe Bedeutung beizumessen. Dies wird mit der Bezugnahme auf die kantonalen Standards in den Bestimmungen verankert. Die Veloverbindungen wurden zudem neu unabhängig von den Fusswegverbindungen dargestellt. Dabei wurden auch die erforderlichen Zugänge zu den Veloabstellanlagen schematisch eingetragen. Es ist davon auszugehen, dass der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden wird, wobei an der Bahnhofstrasse eine Erweiterung der Begegnungszone vorgesehen ist.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird weitgehend berücksichtigt.*

#### Einwendung 7.5



Die Gestaltung rund um den Kreisels sei attraktiver zu gestalten.

Begründung:

Der vorgesehene Kreisels wird den vorhandenen Platz völlig ausfüllen. Der Strassenraum rund um den Kreisels wird sehr unattraktiv werden

#### Einwendung 8.6

Die Positionierung des Kreisels sei bezüglich harmonischer Anpassung des Fassadenverlaufs von Baubereich B neu zu prüfen.

#### Erwägungen

*Die Planung des Kreisels ist grundsätzlich Sache des Kantons. Die Gemeinde kann jedoch Einfluss nehmen und wird sich für eine möglichst gute Gestaltung und Wegführung einsetzen. Der Kreisels ist jedoch nicht Teil des Gestaltungsplanes.*

*Im Rahmen der Projektierung des Neubaus kann der Zugang / Treppe im Bereich des Neubaus nochmals überprüft und gegebenenfalls stärker auf die Wegführung (Fussgängerstreifen, Zugang Felsenau) angepasst werden.*

#### Beschluss

*Die Einwendung kann im Rahmen des Gestaltungsplanes nicht erfüllt werden.*

#### Einwendung 13.2

Die 1. Einfahrt/Ausfahrt der Lieferanten (Laster) betrifft auch den Kreisverkehr.

Die Einfahrt der Lieferanten sei via Nordholzstrasse zu führen (unterirdisch) um einen Rückstau im Kreisels zu vermeiden. Dies könnte auch für Velo- und Fussgänger interessant sein mit Veloabstellplatz seitens Nordholz.

#### Einwendung 8.12

Erschliessung des Areals, Zufahrt über Nordholzweg unter den Gleisen hindurch sei zu prüfen. Dadurch wird die Kreuzung Laupen-/ Bahnhofstrasse entlastet. Auch ist ein platzsparender Einbahnverkehr möglich ohne aufwendige Wendemanöver in der Garage.

#### Erwägungen

*Eine unterirdische Zufahrt von der Nordholzstrasse wird aus technischen Gründen und insbesondere aus Kostengründen als undenkbar beurteilt. Im Rahmen der Erarbeitung des Richtprojektes wurden diverse Erschliessungsmöglichkeiten durch den Verkehrsplaner geprüft. Die vorgesehene Erschliessung über den Kreisels wurde mit der vorgesehenen Gebäudekonzeption als einzige denkbare Variante beurteilt.*

#### Beschluss

*Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 7.4



#### Erwägungen

Es sei nur eine Einfahrt [in den Neubau] vorzusehen.

#### Begründung:

Der Gestaltungsplan sieht vor, dass gegenüber dem Restaurant Zürcherhof (denkmalgeschützt!) zwei Einfahrten für Lastwagen und PW's einmünden.

*Eine Zufahrt wird sicherheitstechnisch als problematisch beurteilt. Im Rahmen der Projektierung kann die Situation der Zufahrten nochmals geprüft und umgesetzt werden, wenn sich dies als möglich und zweckmässig erweist. Dies wird im Bericht erwähnt und in den Bestimmungen aufgenommen.*

#### Beschluss

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

#### Einwendung 13.3

Die 2. Einfahrt/ Ausfahrt [Ann. die Ein-/Ausfahrt in die Tiefgarage für PW] der Kunden und Mieter wird die Bahnhofstrasse, Gartenstrasse stark belasten. Vorschlag: Bahnhofstrasse als Einbahnstrasse führen.

#### Einwendung 11.2

Dieser Platz müsse entflechtend geplant und gebaut werden. Dazu müsse er vom übrigen Fahrverkehr abgekoppelt werden und die ehemalige Gloriestrasse -vom Bahnhof bis zum «Zürihof»- sei als Einbahnstrasse - nur für den Busbetrieb - auszuführen. Dadurch könne die Gestaltung des Busbahnhofes grosszügig, witterungsgeschützt und für Fussgänger gefahrenlos begehbar erstellt und einladend gestaltet werden.

#### Einwendung 8.9

Das Areal-Projekt mit der Verkehrsführung sei auf das zwingend zu erwartende grössere Verkehrsaufkommen abzustimmen. Mit was für Zahlen aus welchen Jahren wurde gerechnet? Pendler wechseln vom OeV aufs Auto, das beim Bahnhof geparkt wird, weil in Zürich die Parkmöglichkeiten trotz grösserem Verkehrsaufkommen laufend reduziert werden.

#### 23.2 Rückmeldung Einbahnsystem

Es sei zu überdenken, ob man nicht nach den Eingängen für die unterirdischen Parkplätze, Richtung Bahnhof, eine Einbahntafel stellen könnte. Das Einbahnschild „Verbot der Einfahrt“ für die entgegengesetzte Richtung, soll gleich nach der Einfahrt zu den Parkplätzen vom Beck Steiner stehen. So kann man immer noch mit dem Auto diese Parkplätze nutzen und auch zur Tankstelle gelangen.

#### Begründung:

Der individual Verkehr im Gegenverkehr benötigt mit Begegnungszone zu viel für Platz, zu Lasten einer grosszügigeren Platzierung der Busperrons, weg vom Bahnhofgebäude.

#### Erwägungen

*Im Rahmen des Gestaltungsplanes kann die Bahnhofstrasse nicht abschliessend geplant werden. Es wurden lediglich die wesentlichen Punkte abgehandelt, welche es für die Verkehrsführung zu beachten gilt.*

*Für die Bahnhofstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, welches voraussichtlich die Weiterführung der Begegnungszone vorsieht. Dies ist auch im kommunalen Verkehrsplan vorgesehen. Die Begegnungszone im Ortskern funktioniert gut. Dies dürfte auch im Bereich des Bahnhofes der Fall sein.*

*Die Möglichkeit einer Einbahn (Zufahrt ab Kreisel Laupenstr. / Wegfahrt über die Gartenstrasse) wurde bereits geprüft. Insbesondere aufgrund der daraus folgenden Überlastung des Knotens Laupenstrasse/ Gartenstrasse hat sich diese Lösung nicht als möglich erwiesen. Eine Einbahn in die entgegengesetzte Richtung wurde bislang nicht geprüft.*

*Ein gänzlicher Verzicht auf die Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde bislang nicht angedacht. Die Zufahrten zum P&R Parkplatz, zur Bäckerei Steiner und auch von der Bahnhofstrasse her sollen weiterhin möglich bleiben.*

*Die Details werden im genannten Betriebs- und Gestaltungskonzept geklärt, welches in Arbeit ist.*

**Beschluss**

*Die Einwendungen können im Rahmen des Gestaltungsplanes nicht vollständig erfüllt werden.*

**Einwendung 11.3**

*Die Zu- und Wegfahrt zum Parkplatz hinter der Raiffeisenbank (für Bahn- und Busbenutzer sowie «Einkaufswillige» an der «Walder-Einkaufsmeile») habe ausschliesslich über die Nordholzstrasse zu erfolgen.*

**Erwägungen**

*Die Zu- und Wegfahrt über die Nordholzstrasse für die hinterliegenden Bauten wird von vielen bereits kritisch beurteilt, weil dies eine Öffnung der Begegnungszone im Abschnitt Gartenstrasse bis Nordholzstrasse für den Gegenverkehr bedeutet. Eine weitere Belastung durch Mehrverkehr wegen einer vollständigen Führung der Zu- und Wegfahrten auf den Parkplatz über die Nordholzstrasse wird als unzweckmässig beurteilt. Die Details sind allerdings im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zu klären.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 11.1**

*Im heute vorliegendem Richtprojekt werde am sehr unbefriedigendem und von vielen mehrfach beanstandetem Zustand des Busbahnhofes wenig bis gar nichts verbessern.*

**Erwägungen**

*Das Richtprojekt legt vor allem die Grundkonzeption für den Neubau (Hochbau) fest und sagt wenig aus über den Busbahnhof. Der Busbahnhof wurde jedoch in Abstimmung mit dem Richtprojekt für den Neubau durch ein Verkehrsplanungsbüro in Zusammenarbeit der Busbetrieberschaft geplant. Im Rahmen der Projektierung werden die Details erneut geprüft werden müssen. Die vorliegende Konzeption entspricht jedoch den Bedürfnissen der Busbetrieberschaft, welche in den vorliegenden Verhältnissen (Platz, Denkmalschutz etc.) gedeckt werden können.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 19.2**

Im Bereich der Begegnungszone sei nachhaltig und scharf gegen überhöhte Tempi und rücksichtsloses Verhalten der Automobilisten durchzugreifen.

Die projektierte Ausweitung der 20er Zone Bahnhofstrasse wäre grundsätzlich eine schöne Sache aber die Beschilderung, Tempo, Vorfahrt, eingezeichnete Parkfelder nütze alles nichts der Autoverkehr dominiere dennoch. Die Bahnhofstrasse funktioniere jetzt schon nicht.

**Erwägungen**

*Grundsätzlich gilt die Bahnhofstrasse Wald ZH in Fachkreisen als ein sehr gutes Beispiel für eine Begegnungszone im Kanton Zürich.*

*Die Gemeinde sieht aufgrund der Einwendung vor, künftig vermehrt Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen, um zu klären, ob die Einhaltung gegeben ist oder nicht.*

**Beschluss**

*Die Einwendung kann im Rahmen des Gestaltungsplanes nicht erfüllt werden.*

**Einwendung 22.2**

Im Bereich der heutigen Begegnungszone seien einige Parkplätze an der Bahnhofstrasse aufzuheben (vor allem bei Strassen-Cafés (z.Bsp. VaBene) oder Restaurants).

Begründung:

So könnte die Begegnungszone wirklich zu einer Begegnungszone werden.

**Erwägungen**

*Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und kann geprüft werden. Die heutige Begegnungszone ist jedoch nicht Bestandteil des Gestaltungsplanes.*

**Beschluss**

*Die Einwendung kann im Rahmen des Gestaltungsplanes nicht erfüllt werden.*

**Einwendung 17.3**

Das Richtprojekt soll noch mit ein bis zwei weiteren Untergeschossen für Parkierung ergänzt werden, damit man die Chance nicht verpasst, auch in Zukunft genügend unterirdische PP zu haben. Ebenfalls soll man dort alle Veloabstellplätze realisieren. Parkplätze gehören an die Peripherie um das Dorfzentrum vom Verkehr zu entlasten.

**Erwägungen**

*Unterirdische Parkierung ist teuer und es ist zudem unklar ob in Zukunft mehr Parkplätze oder weniger Parkplätze erforderlich sind. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof werden zudem im Sinne der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn tendenziell eher Wohnungen / Nutzungen mit möglichst wenigen Parkplätzen angestrebt.*

*Das Bahnhofsareal hat keine periphere Lage um am Ortsrand ein Parkierungsangebot zu schaffen und das Ortszentrum zu entlasten.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 8.10**

Nicht ersichtlich aus welchem Jahr die Evaluierung der SBB mit einem P+R -Abstell-Bedarf von 30 PP stammt.

**Erwägungen**

*Die Evaluierung der SBB betreffend P&R Parkplätzen erfolgt laufend. Der Bedarf wird nicht nur auf die heutige Situation, sondern auch auf die angenommene künftige Entwicklung hin abgeschätzt. Die Angabe stammt aus dem Jahr 2022.*

**Beschluss**

*Die Einwendung enthält keinen konkreten Antrag.*

**Einwendung 8.11**

Warum werden im Gestaltungsplan Art.15 Abs. 2 BZO nur max. 70% des erforderlichen Normbedarfes gerechnet? Wie und wann ist der Normalbedarf gerechnet worden?

**Erwägungen**

*Im unmittelbaren Nahbereich des ÖV / Bahnhof Wald besteht ein derart gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs, dass grundsätzlich auf die Nutzung des Autos teilweise verzichtet werden kann. Dies soll im Sinne der Luftreinhaltung mit einem etwas reduzierten Angebot tendenziell gefördert werden. Daher wird der Normbedarf entsprechend der kantonalen Vorgabe reduziert. Der Normbedarf richtet sich nach der Vorgabe der Bauordnung der Gemeinde Wald und ist abhängig von der Nutzung.*

**Beschluss**

*Die Einwendung enthält keinen konkreten Antrag.*

## **2.6 Nutzung**

**Einwendung 10.7**

Es sei unumgänglich, dass Artikel 61.7 der Bau- und Zonenordnung umgesetzt werde.

BZO 61.7 Sozialbonus:

*„Für Projekte für erschwinglichen Wohnungsbau, welche einen langfristigen Betrieb durch eine Genossenschaft oder eine vergleichbare Trägerschaft sicherstellen und mit der Gemeinde vertraglich maximale Mietzinse festlegen, wird zusätzlich ein Sozialbonus gewährt.“*

Begründung:

Sozialer Wohnungsbau ist auch in Wald vermehrt von grosser Bedeutung. Die Wohnkosten verteuern sich auch in Wald spürbar, so dass zunehmend mehr Leute in finanziell arge Engpässe kommen. Mit dem Sozialbonus gemäss genannter Rechtsgrundlage wäre es eine Win-Win-Situation. Die Immobilienanbieter profitieren vom Sozialbonus und die Gemeinde Wald kann erschwinglichen Wohnraum zur Verfügung stellen und sich somit von allfälligen Sozialhilfe entlasten.

## Erwägungen

Artikel 61.7 ermöglicht Grundeigentümern einen Baumassenzuschlag (Bonus) zu erzielen, wenn sie sozialen Wohnungsbau erstellen. Die Vorschriften zur Arealüberbauung sind „kann – Vorschriften“. Dies bedeutet, dass private Bauherrschaften nur verpflichtet werden können, wenn sie von den Vorschriften Gebrauch machen. Dies ist im vorliegenden Gestaltungsplan nicht der Fall. Mit dem vorgesehenen Konzept am Bahnhof wird von der Möglichkeit eines Baumassenzuschlages nicht Gebrauch gemacht.

Es gibt keine Rechtsgrundlage wonach private Bauherrschaften zu preisgünstigen/sozialem Wohnungsbau verpflichtet werden können. Art. 61.7 schafft jedoch einen Anreiz, so dass Grundeigentümerschaften die Möglichkeit nutzen könnten.

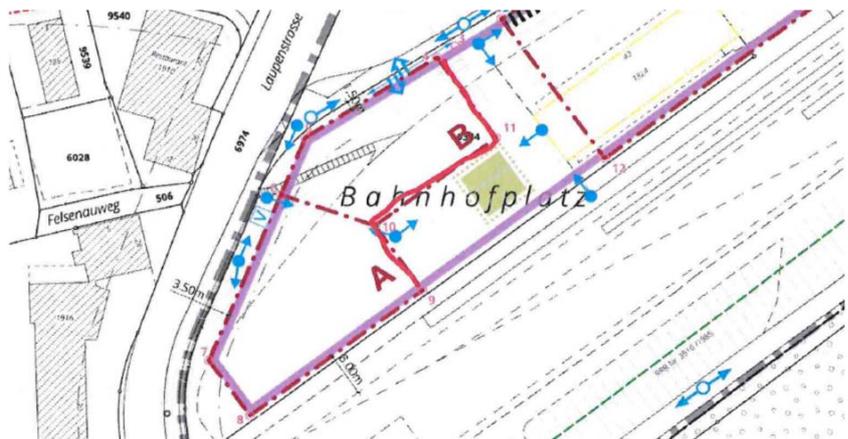
Die vorgesehenen Neubauten am Bahnhof werden hindernisfrei gestaltet. Alterswohnungen könnten hier zum Beispiel vorgesehen werden, wenn Bedarf besteht. Aufgrund der Nähe zum Alterszentrum Rosenthal wäre auch ein gewisser Dienstleistungsbetrieb möglich. Der Gestaltungsplan schliesst diese Option nicht aus.

## Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

## Einwendung 14.1

Für die Erdgeschoss-Fassaden zur neuen Freiraumfläche hin sei eine publikumsnahe/gewerbliche Nutzung vorzusehen. Dies mit dem Ziel, dass der neue Hof einen öffentlichen Charakter erhält und nicht durch private Nutzung allfälliger EG-Wohnungen tangiert wird. Für die Anordnung der 20% gewerblichen Nutzung sollte somit bei beiden Baubereichen die der neuen Freifläche zugeordneten Seiten des Erdgeschosses (rot markiert) festgelegt werden.



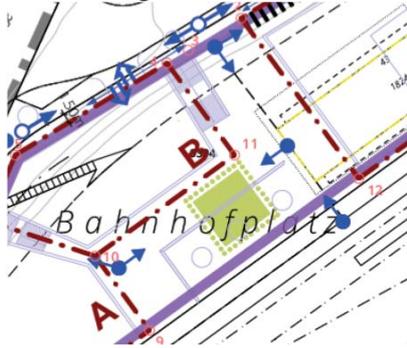
## Erwägungen

Gemäss kantonaler Vorprüfung wurde festgelegt, dass ein 30% Anteil des vorgeschriebenen Anteils an gewerblichen Nutzung publikumsorientiert sein müssen. Die genaue Lage dieser Nutzungen muss jedoch in der Detailprojektierung geklärt werden und soll nicht im Gestaltungsplan vorgeschrieben werden, wenn auch die vorgeschlagene Anordnung der publikumsorientierten Nutzungen grundsätzlich zweckmässig ist.

## Beschluss

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

**Einwendung 7.6**



Im Gestaltungsplan sei festzuhalten, dass der Innenhof für private Nutzungen vorgesehen wird.

Begründung:

Ein öffentlicher Platz macht da keinen Sinn. Im Innenhof zwischen den Baukörpern A, B und C ist im Richtprojekt ein Restaurant / Kaffee vorgesehen. In unmittelbarer Umgebung gibt es bereits das Kaffee Steiner, das Kaffee des Rosenthals und den Zürcherhof. Es ist schade, wenn diese Betriebe durch ein weiteres Restaurant konkurrenziert werden. Zudem wird der Innenhof für den Fussgängerverkehr nicht attraktiv sein. Die Züge fahren weiter vorne beim Bahnhofsgebäude ab. Der Platz ist von der Strasse abgehoben und öffnet sich gegen die Geleise. Alles nicht sehr attraktiv. Der Innenhof könnte aber sehr gut von den dort wohnenden Mietern / Eigentümern genutzt werden.

**Erwägungen**

*Die Freiraumfläche kann durchaus attraktiv sein. Er hat künftig direkten Anschluss an den Zugang zum Perron. Den Platz für private Nutzungen zu reservieren ist nicht erwünscht. Angrenzend an den Innenhof werden publikumsorientierte Nutzungen angestrebt. Es werden jedoch keine Restaurants / Kaffee oder dergleichen vorgeschrieben.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 17.2**

Die Sammelstelle sei hinter den Geleisen zu realisieren, mit oberirdischen Containern in der Zone Bereich für Umschlag und wechselnde Nutzungen. Erschlossen über die Laupenstrasse in kürzester Distanz.

**Erwägungen**

*Die gesamte Situation der Sammelstellen muss überprüft werden. Die Sammelstelle im Bereich des Bahnhofplatzes wird jedoch als zweckmässig beurteilt. Ein Standort auf Seiten Nordholz wurde geprüft und als weniger geeignet beurteilt als jener auf Seiten Bahnhofplatz.*

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## 2.7 Terminplan / Verfahrensablauf

### Einwendung 11.4

Den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern darf die Abstimmungs- vorlage über den Gestaltungsplan «Bahnhof Wald» erst vorgelegt werden, wenn der definitive Gestaltungsplan für den Kreisel beim «Zürihof» an der Laupenstrasse vorliegt und genehmigt ist.

### Einwendung 13.1

Um das Projekt Bahnhofareal zu realisieren gehört zwingend gleich- zeitig das Projekt Kreisel behandelt.

### Einwendung 8.13

Falls notwendig ist die Kreiselführung als Voraussetzung der Überbauung in das Gesamtprojekt zu integrieren. Die Evaluierung der Verkehrszahlen, welche einen Kreisel begründen können lägen dem Gestaltungsplandossier nicht bei.

Der Rückstaus zu Stosszeiten auf der Laupenerstrasse wird allein durch den Ochsenkreisel verursacht. Zur Problemlösung trägt dieser neue Kreisel Bahnhofstrasse j Laupenstrasse nicht bei. Die wenig befahrene Rosenthalstrasse scheint solange keine Durchfahrt möglich ist (Sackgasse) vernachlässigbar. Abhilfe könnte rücksichtsvolles Fahren oder eben Ampeln schaffen, um das „Durchfahren“ des Staus von der Bahnhofstasse her Richtung Laupen zu vereinfachen.

### Erwägungen

*Ein Gestaltungsplan ist kein Planungsinstrument, welches für einen Kreisel angewendet werden kann.*

*Für den Kreisel wird ein Bauprojekt erarbeitet, welches zwischenzeitlich bereits öffentlich aufgelegt wurde. Die Federführung des Kreiselprojektes liegt beim Kanton. Bezüglich der Kreuzung Laupenstrasse / Bahnhofstrasse liegen Abklärungen bezüglich Knotenqualität (Verkehrsmenge, Rückstau, Abbiegezeiten etc.) des Verkehrsplaners vor. Weil das Kreiselprojekt nicht Bestandteil des Gestaltungsplanes ist liegen diese Unterlagen dem Gestaltungsplan nicht bei.*

*Aktuell wird die Zufahrt der Anlieferung im Bereich des gemäss Richtprojekt und Gestaltungsplan vorgesehenen Grossverteilers aufgrund der Schleppkurven lediglich über einen Kreisel denkbar. Das Richtprojekt und der Gestaltungsplan stehen damit in Abhängigkeit vom Kreiselprojekt. Es wird jedoch nicht als zwingend erforderlich erachtet, das Kreiselprojekt abzuwarten, bevor der Gestaltungsplan der Gemeindeversammlung vorgelegt werden kann.*

### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

<b>Einwendung 13.5</b>	Warum werden die Anlieger mit grossen Landabgaben belastet und die Verursacherin der Grossüberbauung/Kreisel, mit enormem Verkehrsaufkommen, verschont?
<b>Einwendung 8.14</b>	Finanzierung nicht auf Kosten der privaten Anlieger. Obwohl genug Land zur Verfügung steht, wird die SBB und die Bauherrschaft Arealüberbauung Bahnhof durch die Landentnahme verschont.
<b>Erwägungen</b>	<i>Der Landerwerb für den Kreisel ist Sache des Kreiselprojektes. Die Überbauung des Bahnhofareals ist bezüglich Zufahrt Anlieferung auf den Kreisel abgestimmt.</i>
<b>Beschluss</b>	<i>Die Rückmeldungen betreffen das Kreiselprojekt und können im Rahmen des Gestaltungsplanes nicht berücksichtigt werden.</i>

## 2.8 Diverses

<b>Einwendung 11.5</b>	Die «Randständigen» (Abschreckung für unsere Tourismusbemühungen) seien vom Bahnhofplatz zu verbannen. Ihnen könnte eine „Ausbuchtung» bei der Sammelstelle zugewiesen werden. Die grossen Abfallberge wären dadurch müheloser und billiger zu entsorgen und Bahn- und Bus Benützer würden nicht ständig belästigt.
<b>Beschluss</b>	<i>Die Äusserung ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplanes. Auf die Einwendung wird nicht eingegangen.</i>
<b>Einwendung 8.1</b>	Bodenbeschaffenheit Grundstück? Ist ein geologisches Gutachten vorhanden?
<b>Erwägungen</b>	<i>Es ist ein geologisches Gutachten vorhanden. Der vorhandene Boden ist bekannt. Es handelt sich um eine Aufschüttung. Schäden an umliegenden Bauten aufgrund der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Dennoch werden vor Beginn der Bauarbeiten in umliegenden Gebäuden Untersuchungen gemacht (Rissprotokoll etc.), so dass allfällige Schäden belegt werden können und durch den Verursacher behoben werden müssen.</i>
<b>Beschluss</b>	<i>Die Einwendung enthält keinen Antrag.</i>
<b>Einwendung 8.2</b>	Wie verhalten sich die Grundwasserströme, wenn Hügel und Fels abgetragen werden.  Gibt es Veränderungen des Wasserdruckes auf unsere Grundmauern und Keller gebaut mit Laupener Bollenstein? Unsere Erfahrung ist, dass sich der Wasserdruck auf unsere Keller auswirkt und diese auch mal überschwemmen können.
<b>Erwägungen</b>	<i>Allfällige erforderlichen Untersuchungen werden vor Beginn der Bauarbeiten im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.</i>
<b>Beschluss</b>	<i>Die Einwendung enthält keinen Antrag.</i>

**Einwendung 8.3**

Durch die direkt gegenüberliegenden Überbauungen werden sich die Lichteinflüsse auf die Gebäude der Bahnhofstrasse, insbesondere auf unser Gebäude und unsere Terrasse auswirken (Schattenwurf).

**Erwägungen**

*Dies ist richtig. Der Neubau ist jedoch in der Bauzone vorgesehen. Es muss damit gerechnet werden, dass hier gebaut wird. Die gemäss Bauordnung erforderlichen Abstände werden eingehalten. Es handelt sich um kein Hochhaus, so dass der 3-Stunden-Schatten nicht aufgezeigt werden muss.*

**Beschluss**

*Die Einwendung enthält keinen Antrag.*