

Zonenpläne (inkl. Schutzgebiete)

Zonenplanänderung Geissberg / Altenwegen; Erlass einer Zone für bestimmte Nutzungsarten gemäss Art. 28octies BauG mit maximal zulässigen Fahrtenzahlen

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Dem Erlass einer Zone für bestimmte Nutzungsarten gemäss Art. 28octies BauG mit maximal zulässigen Fahrtenzahlen im Gebiet Geissberg / Altenwegen (vgl. Beilage) wird zugestimmt.
 2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss gemäss Art. 8 Ziff. 2 der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.
-

1 Ausgangslage und Problemstellung

Das Gebiet beidseits der Geissbergstrasse zwischen der Zürcher Strasse und der Gemeindegrenze zu Gaiserwald ist im Wesentlichen der Gewerbe-Industrie-Zone (GI 18) zugeteilt. Eine kleinere Fläche beim Weiler Altenwegen liegt in der Wohn-Gewerbe-Zone. Die Einzonung wurde grösstenteils bereits im Zonenplan 1980 vorgenommen; bei der Zonenplanrevision 2001 kam zusätzlich das Gebiet „Altenwegen“ östlich der Geissbergstrasse, südlich der Autobahn dazu. Für die Stadt St.Gallen ist das Gebiet Geissberg / Altenwegen um den Autobahnanschluss St.Gallen-West / Winkeln – analog dem Gebiet um den Anschluss Neudorf im Osten – ein wirtschaftlich sehr bedeutendes Flächenpotential für gewerbliche und industrielle Zwecke. Insbesondere stellt das unüberbaute Areal Altenwegen südlich der Autobahn die grösste zusammenhängende Baulandreserve in der Stadt St.Gallen für Gewerbe- und Industrienutzungen dar, z.B. für Neuansiedlungen oder als Ersatzstandort für Unternehmen aus der Stadt oder der Region.

Die bereits vor der Zonenplanänderung 2001 eingezonten Gebiete sind grundsätzlich für alle in der Gewerbe-Industriezone bzw. der Wohn-Gewerbezone zulässigen Nutzungen offen. Entsprechende Neuvorhaben, Erweiterungen oder Umnutzungen müssen im Rahmen der Regelbauvorschriften im Baugesuchsverfahren bewilligt werden, wenn sie die jeweils anzuwendenden baurechtlichen Anforderungen erfüllen. Dies gilt auch bei verkehrsintensiven Betrieben wie Einkaufszentren, Fachmärkten oder Freizeitangeboten. Eine andere Rechtssituation besteht in dem bei der Zonenplanrevision 2001 eingezonten Gebiet Geissberg / Altenwegen (östlich der Geissbergstrasse und südlich der Autobahn). Entsprechend einem Beschwerdeentscheid des Verwaltungsgerichtes konnte dieses Gebiet nur eingezont werden, wenn gleichzeitig eine Handhabe gegen verkehrsintensive Nutzungen wie Einkaufszentren etc. erlassen wird. Dies ist in der Folge mit einer Beschränkung der zulässigen Fahrtenzahl in diesem Gebiet auf 25 Fahrten pro ha während der massgebenden täglichen Spitzenstunde des übergeordneten Strassennetzes (Montag – Freitag: Abendspitzenstunde 17-18 Uhr, Samstag 14-15 Uhr) erfolgt.

Das Gebiet bildet erschliessungsmässig eine Einheit, da es im Wesentlichen über die Zürcher Strasse, den Knoten „Russen“ und die Geissbergstrasse sowie über die A1 und den „Interio-Kreisel“ erschlossen wird. Die verkehrlichen Kapazitäten im ganzen eingezonten Bereich und damit die Erschliessungsmöglichkeiten werden von der Leistungsfähigkeit dieser übergeordneten Strassen und Knoten bestimmt. Im Zusammenhang mit dem Projekt Shopping Arena / Stadion, vor allem aber wegen der insgesamt starken Verkehrsentwicklung im Einzugsgebiet, wurde in den letzten Jahren das Anschlusssystem an die A1 soweit möglich erweitert und ergänzt. Punktuelle Ausbaumöglichkeiten (Spurergänzungen) bestehen noch bei den beiden Knoten „Interio-Kreisel“ und „Russen“, insgesamt aber sind keine wesentlichen Kapazitätserweiterungen des öffentlichen Strassennetzes mehr möglich. Dem stehen aber noch erhebliche Nutzungsreserven gegenüber, seien es unüberbaute Baulandflächen, Erweiterungen bestehender Betriebe oder Umnutzungs- und Verdichtungsreserven.

Im Gebiet Geissberg / Altenwegen mit der verkehrsattraktiven Lage rund um den Autobahnanschluss würde eine weitere Entwicklung (insbesondere mit zusätzlichen publikumsintensiven Einkaufs- und Freizeitanlagen) ohne jegliche Steuerungsmassnahmen zu erheblichen Verkehrs- und Erschliessungsproblemen führen. Deshalb stellt sich die Aufgabe, im Interesse einer geordneten Entwicklung interessante, verkehrsextensive Produktions- und Dienstleistungsbetriebe zu fördern und sehr verkehrsintensive, deshalb unerwünschte Verkaufs- oder Freizeitnutzungen auszuschliessen.



2 Bisherigen Arbeiten

Der Stadtrat hat aufgrund der vorstehend dargelegten Situation am 13. Juni 2006 für das ganze Gewerbe-Industriegebiet beidseits der Geissbergstrasse eine Planungszone erlassen und deren Wirkung und Dauer (drei Jahre mit der Möglichkeit einer Verlängerung um maximal zwei Jahre) festgelegt. Mit der Planungszone wurde die bereits für das neu eingezonte Gebiet östlich der Geissbergstrasse geltende Regelung auf das ganze betroffene Gebiet ausgedehnt.

Da die Planungszone nur eine Vorbereitungs- und Sicherungsmassnahme im Hinblick auf eine anschliessende, definitive Regelung darstellte, hat der Stadtrat am 11. November 2008 ein Verfahren für die Zonenplanänderung Geissberg / Altenwegen mit dem Erlass einer Zone für bestimmte Nutzungsarten mit maximal zulässigen Fahrtenzahlen eingeleitet. Mit der Zonenplanänderung sollte im gesamten Gewerbe-Industriegebiet „Geissberg-Altenwegen“ eine Zone für bestimmte Nutzungsarten gemäss Art. 28octies BauG erlassen werden. Im Vorschlag des Stadtrates war vorgesehen, eine maximale Fahrtenzahl pro Hektar Grundfläche festzulegen, und zwar 100 Fahrten während der abendlichen Spitzenstunde von Montag bis Freitag und 25 Fahrten während der nachmittäglichen Spitzenstunde von Samstag bis Sonntag. Während der öffentlichen Auflage (17. November bis 17. Dezember 2008) der Zonenplanänderung wurden insgesamt 15 Einsprachen eingereicht. Der Stadtrat hat sämtliche Einsprachen abgewiesen und dem Stadtparlament mit Vorlage vom 28. April 2009 beantragt, der Zonenplanänderung zuzustimmen.

Das Stadtparlament hat an seiner Sitzung vom 16. Juni 2009 die Vorlage vom 28. April 2009 mit dem Antrag an den Stadtrat zurückgewiesen, die maximal zulässigen Fahrtenzahlen am Wochenende (Samstag und Sonntag) beizubehalten, auf die maximalen Fahrtenzahlen von Montag bis Freitag jedoch zu verzichten. Somit wurde das vom Stadtrat vorgeschlagene Verfahren hinfällig. Die Einspracheentscheide wurden nicht eröffnet. Nachdem das Stadtparlament am 15. Juni 2010 ein Postulat mit einer weiteren inhaltlichen Variante mit analoger Zielsetzung abgeschrieben hat, konnte dann der Stadtrat das neue Verfahren für die Zonenplanänderung mit Nutzungsbeschränkungen am 17. August 2010 entsprechend dem Rückweisungsantrag des Stadtparlaments einleiten.

Die Planungszone ist nach Ablauf der drei Jahre am 13. Juni 2009 abgelaufen. Der Stadtrat hat von einer Verlängerung um die noch möglichen zwei Jahre abgesehen, da eine nochmalige, neue Planungszone für das ganze, weiträumige Gebiet in Berücksichtigung des mit den entsprechenden Verfahren verbundenen Aufwandes nicht mehr gerechtfertigt gewesen wäre. Der Stadtrat behält sich aber vor, bei Projekten mit erheblicher Verkehrsbelastung jederzeit eine Planungszone für die betroffene Parzelle zu erlassen.



3 Rechtslage in der Gewerbe-Industriezone und der Wohn-Gewerbezone

3.1 Allgemeines

In der Gewerbe-Industriezone und der Wohn-Gewerbezone gelten grundsätzlich keine besonderen Regelungen bezüglich Zulässigkeit von verkehrsintensiven Betrieben wie Einkaufszentren und anderen Publikumseinrichtungen. Wenn die allgemeinen Erschliessungsvoraussetzungen erfüllt sind, müssen auch Vorhaben mit hohen Publikumsfrequenzen und hauptsächlicher Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr bewilligt werden.

Eine Einschränkung aufgrund des kantonalen Rechts besteht lediglich für Bauten und Anlagen mit überörtlicher Bedeutung, also für sehr grosse Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeitanlagen etc. (Art. 69bis BauG). Für weitergehende Regelungen – also Einschränkungen gegenüber verkehrsintensiven mittleren oder kleineren Vorhaben – muss die Politische Gemeinde eine Zonenplanergänzung aufgrund von Art. 28 octies BauG erlassen:

3.2 Art. 69bis BauG: Bauten und Anlagen von überörtlicher Bedeutung

Gemäss Art. 69bis BauG sind Bauten und Anlagen mit überörtlicher Bedeutung nur aufgrund von Überbauungs- oder Gestaltungsplänen (Sondernutzungsplänen) zulässig. Der geltende Kantonale Richtplan definiert diese „Überörtlichkeit“ für Einkaufszentren, Fachmärkte und ähnliche Dienstleistungsbetriebe nach der publikumsaktiven Nutzfläche. Vorhaben für Einkaufszentren etc., die diese Nutzflächen überschreiten, sind nur aufgrund von Sondernutzungsplänen und nur in sogenannten „G-Standorten“ oder „K-Standorten“ zulässig. An diesen Standorten sind solche Vorhaben zudem gemäss Art. 69bis BauG nur unter einschränkenden Voraussetzungen überhaupt bewilligungspflichtig; so dürfen sie der Richtplanung der Gemeinde, der Region und des Kantons nicht widersprechen, die Siedlungsstruktur der umliegenden Gemeinden nicht nachteilig beeinflussen, die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs nicht erheblich gefährden und kein Verkehrsaufkommen zur Folge haben, dem die öffentlichen Strassen nicht genügen. Sofern eine Bewilligung möglich ist, sind besondere und weitergehende Vorschriften über die verkehrlichen Belange (z.B. eine Fahrtenregelung) und eine sehr gute Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr zwingend.

Im Rahmen der jährlichen Überprüfung des kantonalen Richtplans ist vorgesehen, die bisherige, auf Warengruppen ausgerichtete Negativplanung durch eine mit den Regionen entwickelte Positivplanung abzulösen. Im Entwurf für die Richtplan-Anpassung 2011 werden Positivstandorte bezeichnet, in denen publikumsintensive Einrichtungen aus raumplanerischer Sicht möglich sind. Die bisherige Teilung in „G- und K-Standorte“ soll aufgehoben werden. Auf die Definition von Nutzungsflächen, welche für die Bestimmung von publikumsintensiven Einrichtungen beigezogen werden konnten, soll verzichtet werden.



Unabhängig von der vorgesehenen Richtplananpassung 2011 besteht aber nach wie vor die Problematik, dass Art. 69bis nur bei Vorhaben greift, die als Bauten und Anlagen von überörtlicher Bedeutung eingestuft werden müssen. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass zahlreiche Projekte für verkehrsintensive Nutzungen ohnehin nicht unter Art. 69bis BauG fallen und – wenn keine weitergehenden Regelungen bestehen – bewilligt werden mussten. Gerade solche kleinere oder mittlere Vorhaben können aber auch für sich allein, vor allem aber in der Summe unter Umständen vergleichbare oder gravierendere Folgen haben als ein einzelnes grosses Projekt.

3.3 Art. 28octies BauG: Zonen für bestimmte Nutzungsarten

Weitergehende Einschränkungen im Hinblick auf verkehrsintensive Vorhaben, die auch mittlere oder kleinere – von Art. 69bis BauG nicht erfasste – verkehrsintensive Bauten und Anlagen erfassen, können von der Politischen Gemeinde im Zonenplan besonders vorgesehen werden: Im Baugesetz ist in Art. 28octies die rechtliche Grundlage für die Ausscheidung von Zonen für bestimmte Nutzungsarten gegeben. Nach dieser Bestimmung kann die Politische Gemeinde im Zonenplan für ein bestimmtes Gebiet die zulässigen Nutzungen im Rahmen des Zonenzweckes festlegen, wenn die Zuweisung (oder Beibehaltung) des Gebietes nur im Hinblick auf bestimmte (z.B. verkehrsextensive) Nutzungen in Betracht kommt. Konkret bedeutet dies, dass bestimmte, an sich zonengemässe Nutzungen ausgeschlossen werden können, wenn diese z.B. nicht tragbare Verkehrsfolgen mit sich bringen. Selbstverständlich gilt dabei aber für alle schon ansässigen Betriebe die Bestandesgarantie; die Einschränkungen gelten nur für neue Vorhaben.

4 Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognosen

4.1 Verkehrsentwicklung

Die Situation vor dem Ausbau des Autobahnanschlusses und vor Erlass der Planungszone war durch die Überlastung der Verkehrskapazitäten und dementsprechend durch zunehmende Staus in den Spitzenstunden gekennzeichnet. Die dargestellten Massnahmen - Ausbau der Strassenkapazitäten einerseits und Nutzungsbeschränkungen andererseits – sollten eine Verbesserung der Situation bewirken. Dieses Ziel wurde erreicht: Wie das Tiefbauamt der Stadt St.Gallen als Fachstelle zusammen mit einem externen Experten feststellte, konnte als Folge des erweiterten Autobahnanschlusses im Jahr 2009 eine Entlastung auf dem südlichen Teil der Geissbergstrasse (zwischen Kreisel Interio und Knoten Russen) festgestellt werden. Im Jahr 2009 verkehrten dort in der werktäglichen Abendspitzenstunde (ASP 17-18 Uhr) rund 35 % resp. rund 650 Fahrzeuge weniger als im Jahr 2006. Ebenso war auf der Zürcher Strasse westlich des Knotens Russen die Verkehrsmenge um rund 20 % resp. 600 Fahrzeuge pro Stunde gesunken. Mit der Inbetriebnahme des ausgebauten A1-



Anschlusses erfuhr dagegen die Bildstrasse in Richtung Autobahn eine sehr grosse Mehrbelastung; diese Strasse war bis 2006 eine Sackgasse mit Erschliessungsfunktion und ist heute ein Autobahnzubringer. Stark beeinflusst durch die Eröffnung des Obi / Micasa nahm in der Abendspitzenstunde der Verkehr auf der Gaiserwaldstrasse um rund 25 % resp. rund 150 Fahrzeuge zu. Es resultierte im Jahr 2009 somit in der Abendspitzenstunde gegenüber 2006 am Knoten Russen als Summe aller Knotenzufahrten eine Verkehrsabnahme von rund 20 % resp. 600 Fahrzeugen pro Stunde, am Kreisel Interio jedoch eine Verkehrszunahme von rund 15 % resp. 300 Fahrzeugen pro Stunde.

Die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2009 sind auch für die aktuelle Situation anwendbar. Dies belegen die Verkehrsmessungen auf der Geissbergstrasse (Messstellen Russen und Sämtis-park), die für die Zeit zwischen 2009 und 2010 praktisch unveränderte Verkehrszahlen ausweisen. Auch wenn die Planungszone im Juni 2009 abgelaufen ist, hat der Vorbehalt des Stadtrates, bei Projekten mit erheblicher Verkehrsbelastung erneut eine Planungszone für die betroffene Parzelle zu erlassen, offensichtlich Wirkung gezeigt. Seit 2009 musste über kein verkehrsintensives Bauvorhaben im Gebiet Geissberg / Altenwegen entschieden werden.

4.2 Verkehrsprognosen

Die bisherige Verkehrsentwicklung im Gebiet „Geissberg / Altenwegen“ wurde analysiert und für die weitere Zukunft prognostiziert. Die Prognoserechnungen haben Folgendes gezeigt:

- Wenn *ohne Nutzungseinschränkungen* (ausser Grossanlagen gemäss Art. 69bis BauG) alle in der Gewerbe-Industrie-Zone zulässigen Nutzungen bewilligt werden müssten, wäre bei einer Überbauung und Nutzung der noch vorhandenen Baulandkapazitäten selbst mit durchschnittlicher Verkehrsintensität die ausreichende Erschliessung nicht mehr gegeben. Die mit den Ausbauten der letzten Jahre erzielten Verbesserungen in der Verkehrsqualität würden bereits in absehbarer Zeit rückgängig gemacht, in Spitzenzeiten wäre mit untragbarem Staus zu rechnen. Mittelfristig entstünde die Gefahr eines Rückstaus auf die A1; dies würde zu drastischen Massnahmen zwingen. Würden die Baulandreserven mit überdurchschnittlicher Verkehrsintensität – konkret also ein zusätzliches grosses Einkaufszentrum oder mehrere mittlere Verkaufs- oder Freizeitbetriebe - genutzt, wäre bereits kurzfristig mit gefährlichen Engpässen auch bezüglich der Autobahnanschlüsse zu rechnen.
- *Eine Fahrtenbeschränkung von 25 Fahrten pro ha während der nachmittäglichen Spitzenstunde am Wochenende gemäss Rückweisungsantrag des Stadtparlaments* führt dazu, dass de facto keine zusätzlichen Einkaufs- und Freizeitnutzungen mit viel Publi-



kumsverkehr mehr zulässig sind – also eine ähnliche, wenn auch etwas abgeschwächte Wirkung im Vergleich zum früheren Vorschlag des Stadtrates. Die Berechnungen zeigen, dass so mit einer Verkehrsentwicklung zu rechnen ist, bei der erst bei einer weitergehenden Ausschöpfung des Baulandpotenziales wieder die Verkehrsbelastung wie vor dem Ausbau des Autobahnanschlusses erreicht wird, also etwa die gleiche Situation – und die gleichen Staus – wie 2006. Die Gefahr von Rückstaus auf die Autobahn ist geringer, da sehr verkehrsintensive neue Nutzungen mit grossen Belastungen in den Spitzenstunden ausgeschlossen werden. In Bezug auf die kritischen Knoten genügen kurzfristig die Kapazitäten, mittelfristig sind Spurenausbauten bei den Knoten Russen und Interio-Kreisel nötig. Da die Regelung gemäss Rückweisungsantrag des Stadtparlaments durch den Verzicht auf eine Beschränkung der Fahrtenzahlen von Montag bis Freitag weniger einschränkend ist als die Fahrtenbeschränkung gemäss früherem Vorschlag, ist bei dieser Regelung aber vergleichsweise schneller wieder mit Staus und Engpässen zu rechnen. Beide Varianten zielen aber in die gleiche Richtung und bilden ein taugliches Instrument zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Gebiet „Geissberg / Altenwegen“.

Insgesamt ist festzustellen, dass ohne Gegenmassnahmen die Erschliessungskapazitäten nicht mehr für die zonengemässe Überbauung und Nutzung der vorhandenen Reserven ausreichen. Die Konsequenz wären Aussonnungen – das aber ist in wirtschaftlicher Hinsicht und in Berücksichtigung der Bedeutung ausreichender Baulandreserven für Gewerbe und Industrie im Zentrum der Region nicht zu verantworten.

5 Nutzungsbeschränkungen im Zonenplan

5.1 Zielsetzung und Grundsätze

In dieser Situation ist offensichtlich eine weitere, längerfristig wirksame Nutzungsbeschränkung im öffentlichen Interesse unerlässlich. Im Sinne des Vorsorgeprinzips, als vorausschauendes Agieren statt nachträgliches Reagieren sollen rechtzeitig weitere, zu verkehrsinensive Vorhaben verhindert werden. Dies entspricht nicht zuletzt auch dem Interesse der jetzigen, bestehenden Unternehmen in diesem Gebiet, denen ihre längerfristigen Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten auch mit längerfristig genügenden Verkehrsinfrastrukturen offengehalten werden müssen.

Deshalb sollen im Zonenplan in Anwendung von Art. 28octies BauG Nutzungseinschränkungen erlassen werden, die verkehrsreiche Nutzungen ausschliessen und die künftige Entwicklung auf Produktions- und Dienstleistungsbetriebe mit weniger Verkehrsfolgen konzentrieren. Die Definition der verkehrsextensiven, zulässigen Nutzungen einerseits und der verkehrsintensiven, unzulässigen Nutzungen andererseits erfolgt über die Fahrtenzahl, die von



den jeweiligen Vorhaben verursacht wird. Die Fahrtenzahl – also die Zahl der Zu- und Wegfahrten während einer bestimmten Zeiteinheit – ist der präzisere, zweckmässigere Verkehrsindikator als z.B. die Parkplatzzahl oder die Nutzfläche. Die jeweils speziell berechnete Fahrtenzahl widerspiegelt die Verkehrsfolgen eines bestimmten Projektes oder einer Anlage auf das öffentliche Verkehrsnetz. Sie lässt sich in einem Baubewilligungsverfahren mit den dann zur Verfügung stehenden Nutzungsangaben von Fachleuten aufgrund der vergleichbaren Erfahrungswerte und der entsprechenden Fachnormen ausreichend genau ermitteln.

5.2 Ausgestaltung

Die maximal zulässige Fahrtenzahl von 25 an Samstagen und Sonntagen gilt je Hektar beanspruchter Grundfläche für die nachmittägliche Spitzenstunde des übergeordneten Strassennetzes. Zu dieser Definition der Nutzungseinschränkungen ist im Einzelnen Folgendes zu erläutern:

- Die Regelung greift nur bei Neubauten, Erweiterungen, Zweckänderungen etc. Für bestehende Betriebe oder Nutzungen gilt die Bestandesgarantie. Die Fahrtenzahl ist ein zusätzliches Kriterium für die Erteilung einer Baubewilligung, keineswegs geht es aber um die Einführung von permanenten Kontrollen, Sanktionssystemen etc. Deshalb ist diese Nutzungseinschränkung zu unterscheiden von eigentlichen „Fahrtenmodellen“, die in Sondernutzungsplänen für bestimmte Grossprojekte (z.B. Shopping Arena) erlassen werden.
- Die vorgeschlagene Änderung bzw. Ergänzung des Zonenplans gilt für das gesamte Gebiet beidseits der Geissbergstrasse. Seit dem 1. Januar 2010 ist Art. 28octies BauG für sämtliche Zonenarten zulässig und nicht mehr nur, wie bisher, für Gewerbe-Industrie, Industrie- und Intensiverholungszone. Die Fahrtenzahl von 25 gilt im Sinne der Gleichbehandlung auch für die neu eingezonten Gebiete Altenwegen, die bereits jetzt eine rechtsgültige, aber wesentlich strengere Fahrtenbegrenzung haben. Auf die dort jetzt rechtsgültige Unterscheidung zwischen zulässigen Industrie- und Gewerbebetrieben und verkehrintensiven Dienstleistungsbetrieben einerseits und unzulässigen Verkaufsbetrieben andererseits wird verzichtet.
- Die angefochtene Regelung legt für das betroffene Gebiet eine Fahrtenzahl von 25 Fahrten am Wochenende (Samstag und Sonntag) fest. Auf eine Fahrtenzahl von Montag bis Freitag wird verzichtet. Im Vergleich zum ersten Vorschlag aus dem Jahre 2008 schränkt die Regelung die Grundeigentümer weit weniger ein. Durch die Beschränkung der Fahrtenzahlen auf Samstag und Sonntag soll nicht in erster Linie der Verkehr an den Wochenenden verringert, sondern es sollen hauptsächlich Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitanlagen ausgeschlossen werden, welche mit ihrer Verkehrsbelastung offenkundig zu



den verkehrsproblematischsten gehören. Die eher verkehrsextensiven Produktions- und Dienstleistungsbetriebe mit üblichen Arbeitszeiten werden nicht eingeschränkt.

- Die Berechnung der Fahrtenzahl erfolgt aufgrund der für das Vorhaben beanspruchten Grundfläche, also der jeweiligen anrechenbaren Parzellenfläche (analog der Berechnung der Ausnützungsziffer gemäss Art. 61 BauG). Für die Fahrtenzahlen sind die nachmittäglichen Spitzenstunden des übergeordneten Strassennetzes massgebend. Das übergeordnete Strassennetz entspricht in diesem Gebiet strassenrechtlich den Kantonsstrassen resp. Nationalstrassen, also im betroffenen Gebiet neben der Autobahn der Zürcher Strasse und der Geissbergstrasse. Die nachmittägliche Spitzenstunde bestimmt sich aus den permanenten automatischen Verkehrszählungen. Derzeit und auf absehbare Zeit ist dies am Samstag 1400 bis 1500 Uhr und am Sonntag 1600 bis 1700 Uhr.

6 Verfahren

Während der öffentlichen Auflage der Zonenplanänderung sind insgesamt 13 Einsprachen von bestehenden Gewerbebetrieben oder Industrieunternehmen eingegangen, die bereits gegen die erste Zonenplanänderung im Gebiet Geissberg / Altenwegen, welche im Jahr 2008 öffentlich auflag, Einsprache erhoben haben. Obwohl die nun aufgelegte Zonenplanänderung durch den Verzicht auf die Beschränkung einer Fahrtenzahl von Montag bis Freitag weit weniger einschneidend ist als die erste Variante, befürchten die Einsprecher weiterhin eine Einschränkung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten oder späterer Umnutzungen oder Neunutzungen ihrer Betriebsareale. Die gestellten Anträge und Beschwerdegründe der einzelnen Einsprecher sind im Vergleich zu den im Jahr 2008 erhobenen Einsprachen praktisch identisch. Der Stadtrat hat die Einsprachen abgewiesen.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Zonenplan bestehend
Zonenplan neu

