

VERFÜGUNG

vom 5. November 2007

Eglisau. Privater Gestaltungsplan «Thurella»

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

Die Gemeindeversammlung Eglisau hat am 21. August 2007 dem privaten Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsbericht zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurde gemäss Rechtskraftbescheinigungen der Kanzlei der Baurekurskommissionen vom 17. Oktober 2007 und des Bezirksrates Bülach vom 23. Oktober 2007 kein Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 25. Oktober 2007 ersucht die Gemeinde Eglisau um Genehmigung der Vorlage.

Mit dem privaten Gestaltungsplan «Thurella» wird die planungsrechtliche Grundlage für eine angemessene Weiterentwicklung der Firma Thurella AG und insbesondere für den Bau eines Hochregallagers geschaffen. Das Gestaltungsplangebiet ist teilweise der Industriezone B und teilweise der Industriezone C zugeteilt. Es grenzt an das BLN-Objekt 1411 Untersee-Hochrein sowie an das Eisenbahnviadukt mit Anschlussanlagen (Schutzobjekt von kantonaler Bedeutung) und wird zudem durch Bau- und Niveaulinien der Umfahrungsstrasse Eglisau (Tunnel) tangiert. Der Gestaltungsplan umfasst im Wesentlichen Bestimmungen zur zulässigen Nutzung, zu gestalterischen Anforderungen sowie zur Koordination mit der geplanten Umfahrungsstrasse.

Die Vorlage ist rechtmässig, zweckmässig und angemessen (§ 5 PBG).

Die Baudirektion v e r f ü g t :

- I. Der privaten Gestaltungsplan «Thurella» mit Umweltverträglichkeitsbericht, dem die Gemeindeversammlung Eglisau am 21. August 2007 zugestimmt hat, wird genehmigt.

- II. Der Grundeigentümerschaft wird für die durch die Bearbeitung dieser Verfügung entstandenen Aufwendungen separat Rechnung gestellt.

Zustelladresse: Thurella Eglisau AG, Rheinsfelderstrasse 43 1, 8193 Eglisau

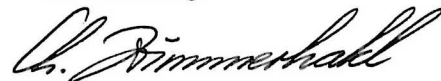
(Bitte überprüfen Sie die Richtigkeit der Zustelladresse in Dispositiv Ziffer II dieser Verfügung. Ohne Ihren Gegenbericht innert zwanzig Tagen gehen wir davon aus, dass die Zustelladresse korrekt und zudem identisch mit der Rechnungsadresse ist.)

Staats- und Ausfertigungsgebühr ARV Fr. 512.00 8000 001266 / 83120.40.210

- III. Gegen Dispositiv Ziffer II dieser Verfügung kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Regierungsrat schriftlich Rekurs erhoben werden.
- IV. Die Gemeinde Eglisau wird eingeladen, Dispositiv Ziffer I gemäss §§ 6 und 89 PBG öffentlich bekannt zu machen und nach Eintritt der Rechtskraft die Änderungen in der amtlichen Vermessung nachzuführen.
- V. Mitteilung an den Gemeinderat Eglisau (für sich und zuhanden der beteiligten Grundeigentümer unter Beilage von sieben Dossiers), an die Kanzlei der Baurekurskommissionen, an die Organisationseinheit Verkehr und Infrastruktur Strasse der Volkswirtschaftsdirektion (unter Beilage von je einem Dossier) und an das Amt für Raumordnung und Vermessung (unter Beilage von zwei Dossiers).

Zürich, den 5. November 2007
071054/Oth/Zst

ARV Amt für
Raumordnung und Vermessung
Für den Auszug:





Kanton Zürich
Gemeinde Eglisau

Privater Gestaltungsplan "Thurella"

Situation 1:1000

Von der Gemeindeversammlung zugestimmt am: 21. AUG. 2007

Namens der Gemeindeversammlung,

Der Präsident:

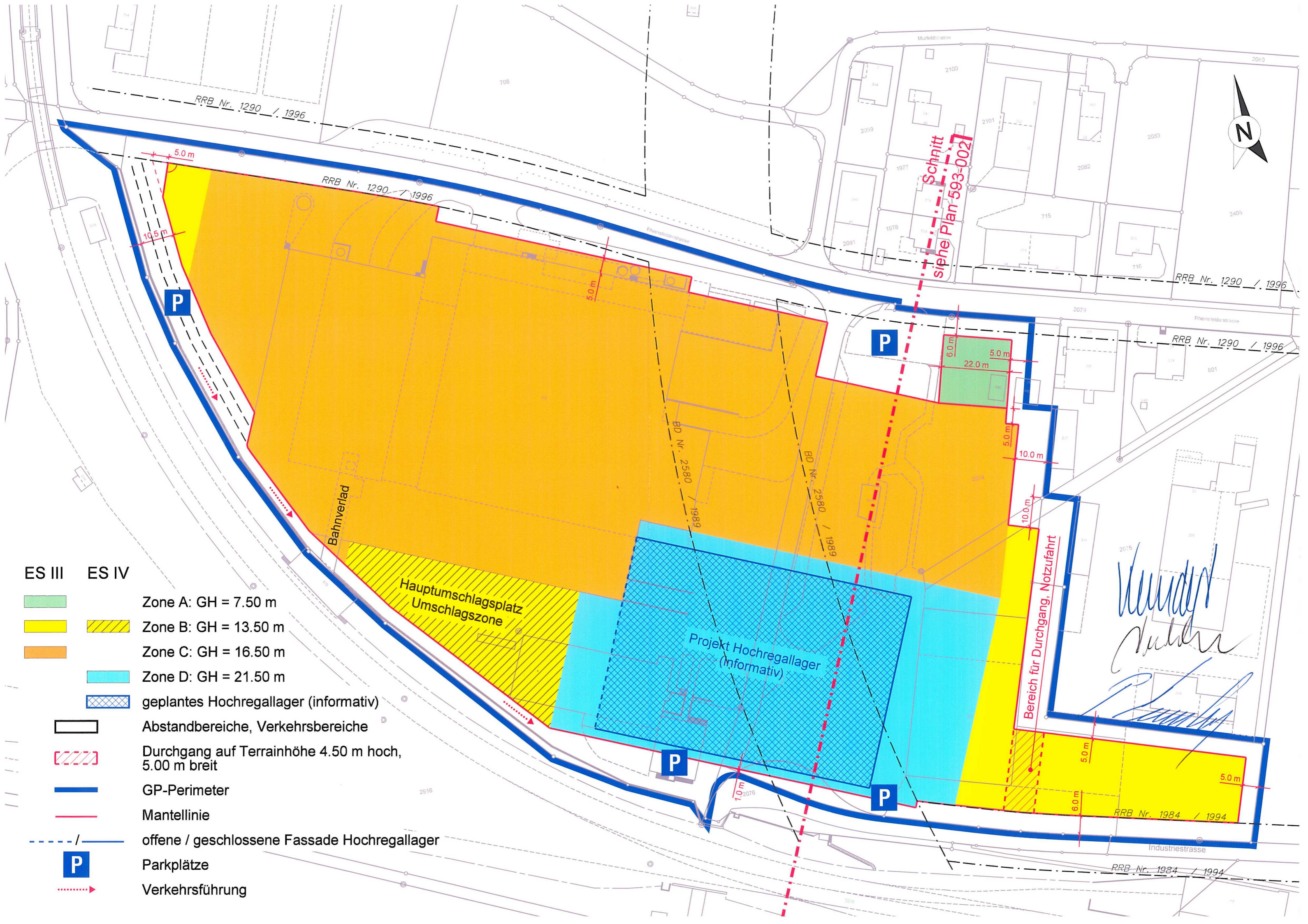
Der Schreiber:

Von der Baudirektion
genehmigt am: - 5. Nov. 2007

BDV Nr. 147107

Ch. Zimmerhald

<p>Ingenieure Geometer Planer kch Kurati Calörtscher Hirner Wasterkingenweg, 8193 Eglisau</p> <p>Tel. 043 422 30 50 Fax 043 422 30 55 kch-ing@bluewin.ch</p>	Datum	22. November 2006	Änderung am:
	Gezeichnet	Ba / Cc	15. Mai 2007
	Geprüft	Ku	
	Archiv Nr.		593 - 001
	Plangrösse	30 x 63 cm	



ES III ES IV

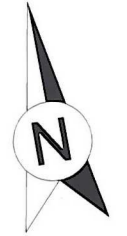
- Zone A: GH = 7.50 m
- Zone B: GH = 13.50 m
- Zone C: GH = 16.50 m
- Zone D: GH = 21.50 m
- geplantes Hochregallager (informativ)

Hauptumschlagsplatz
Umschlagszone

Projekt Hochregallager
(informativ)

Bereich für Durchgang, Notzufahrt

- Abstandbereiche, Verkehrsbereiche
- Durchgang auf Terrainhöhe 4.50 m hoch, 5.00 m breit
- GP-Perimeter
- Mantellinie
- offene / geschlossene Fassade Hochregallager
- P Parkplätze
- Verkehrsführung



RRB Nr. 1290 / 1996

RRB Nr. 1290 / 1996

RRB Nr. 1290 / 1996

RRB Nr. 1290 / 1996

RRB Nr. 1984 / 1994

RRB Nr. 1984 / 1994

Schnitt
siehe Plan 593-002

P

P

P

P

Wunder
Kulter
P. Wunder



Kanton Zürich
Gemeinde Eglisau

Privater Gestaltungsplan "Thurella"

Schnitt 1:1000

Von der Gemeindeversammlung zugestimmt am: 21. AUG. 2007

Namens der Gemeindeversammlung,

Der Präsident:

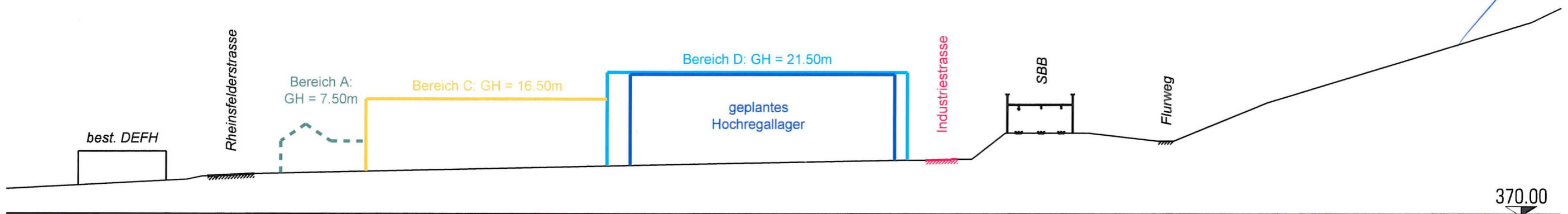
Der Schreiber:

Von der Baudirektion
genehmigt am: - 5. Nov. 2007

BDV Nr. 147107

A. Zimmerhald

<p>Ingenieure Geometer Planer</p> <p>kch</p> <p>Kuratli Calörscher Hirner</p> <p>Wasterkingenweg, 8193 Eglisau</p> <p>Tel. 043 422 30 50 Fax 043 422 30 55 kch-ing@bluewin.ch</p>	Datum	22. November 2006	Änderung am:
	Gezeichnet	Cc	15. Mai 2007
	Geprüft	Ku	
	Archiv Nr.		593 - 002
	Plangrösse	30 x 63 cm	



Handwritten signatures in blue ink:
K. Müller
P. Müller

370.00

Kanton Zürich
Gemeinde Eglisau



Privater Gestaltungsplan „Thurella“

Vorschriften

Von der Gemeindeversammlung zugestimmt am: 21. AUG. 2007

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion
Genehmigt am - 5. Nov. 2007

BDV Nr. 147107

<p>Ingenieure Geometer Planer</p> <p>kch</p> <p>Kuratli Calörscher Hirner</p> <p>Wasterkingerweg, 8193 Eglisau</p> <p>Tel. 043 42230 50 Fax 043 42230 55 kch-ing@bluewin.ch</p>	Eglisau 22. November 2006		Änderungen
	Dokument	593.1	
	Verfasser / Gezeichnet	B. Kuratli	16. Juli 2007
	Geprüft	Hi	
	Grösse	A4	
	Archivnummer		



Privater Gestaltungsplan „Thurella“

Mit Zustimmung der Gemeindeversammlung Eglisau

Bauvorschriften

1. Zweck

Der private Gestaltungsplan „Thurella“ bezweckt, das Areal der Thurella Eglisau AG flexibel den neuen Herausforderungen des Marktes anpassen, insbesondere automatische Hochregallager erstellen und damit Arbeitsplätze erhalten zu können.

Dabei sollen das Ortsbild und die landschaftlichen Gegebenheiten beachtet und insbesondere auf die nahe gelegenen Schutzobjekte von überkommunaler Bedeutung Rücksicht genommen werden.

2. Bestandteile und Geltungsbereich

Der Gestaltungsplan besteht aus diesen Bauvorschriften und aus dem Plan Situation 1 : 1'000 vom 22. November 2006, welcher neben der möglichen Überbauung auch die Erschliessung aufzeigt.

Der Geltungsbereich ergibt sich aus dem Situationsplan 1 : 1'000. In diesem Plan sind die, namentlich bezüglich der zulässigen Gebäudehöhe differenzierten, bebaubaren „Zonen“ festgelegt.

3. Ergänzendes Recht

Wo der Gestaltungsplan nichts Anderes bestimmt, sind die Vorschriften der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Eglisau (namentlich die Vorschriften der Industriezonen), sowie des Planungs- und Baugesetzes (PBG) massgebend.

4. Neu- und Umbauten

- 4.1 Neu- und Umbauten sind im Rahmen der Mantellinien des Gestaltungsplanes (Situation Massstab 1 : 1'000), welche die äussere Begrenzung von oberirdischen Bauten definieren, und der festgelegten Höhen zulässig. Bei der Zone A handelt es sich um eine Gebäudehöhe, bei den Zonen B, C und D sind es Gesamthöhen.
- 4.2 In den Zonen B, C und D sind Flachdächer vorgeschrieben, wobei die maximalen Gesamthöhen mit einzelnen technischen Einrichtungen (Lüftung, Lifte, Energieanlagen, etc.) durchstossen werden dürfen. Die Flachdächer sind extensiv zu begrünen.
- 4.3 Die Gebäudelänge ist nicht beschränkt, Mehrlängenzuschläge sind nicht einzuhalten.
- 4.4 Der Strassenabstand der Mantellinie darf für das Hochregallager im Bereich der Zone D bis auf minimal 1.0 m reduziert werden.

5. Neu- und Umbauten im Bereich der Baulinien für die unterirdische Umfahrungsstrasse

- 5.1 Das Areal des Gestaltungsplanes ist mit rechtskräftigen Baulinien (BDV Nr. 2850 vom 17. November 1989) für die Tunnelstrecke der Umfahrung Eglisau belastet. Im rechtskräftigen amtlichen Quartierplan „Frauenhag“ (welcher das Gestaltungsplangebiet mitumfasst) wurden deshalb für künftige Bauvorhaben Auflagen festgehalten.
- Bauliche Massnahmen und Nutzungsänderungen innerhalb der Baulinien des geplanten Tunnels sind mit der Volkswirtschaftsdirektion, Verkehr und Infrastruktur Strasse, abzusprechen und gemäss dem Anhang zur Bauverfahrensverordnung (BVV) Ziffer 1.1.1 durch die zuständige kantonale Stelle bewilligen zu lassen.
- 5.2 Das Hochregallager (Zone D) und weitere Bauvorhaben im Bereich der Baulinien haben die Realisierung der geplanten Tunnelstrecke zu berücksichtigen. Baurechtliche Bewilligungen setzen deshalb voraus, dass der Nachweis erbracht wird, dass die Auflagen des amtlichen Quartierplans „Frauenhag“ eingehalten sind, und dass für den Bau der Tunnelstrecke keine technischen oder finanziellen Nachteile entstehen.
- 5.3 Das Hochregallager wird ohne Untergeschoss und in setzungs- und erschütterungsunempfindlicher Konstruktionsweise auf einer Kote von mindestens 379 m ü.M. derart fundiert (inkl. allfällig erforderlichem Materialersatz), dass die Auflagen gemäss Ziffer 5.2 eingehalten sind. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind die erforderlichen detaillierten Nachweise zu leisten und die Bestätigung der zuständigen kantonalen Behörden einzuholen.
- 5.4 Vor Erteilung einer Baubewilligung sind folgende Unterlagen bzw. Angaben bei der Volkswirtschaftsdirektion, Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS), einzureichen:
- 5.4.1 Die Bauherrschaft hat das geplante Bauvorhaben ausreichend zu dokumentieren. Es sind Angaben zur Lage, Verteilung und Betrag der Lasten auf die Bodenplatte, zur Setzungs- und Verkippungsempfindlichkeit der Betriebsanlage sowie zum geplanten Betrieb einzureichen. In allen Unterlagen sind die bau- und Niveaulinien der Umfahrungsstrasse Eglisau einzutragen und entsprechend zu beschriften.
- 5.4.2 Die Bauherrschaft hat durch rechnerische Untersuchungen den Nachweis einer ausreichenden Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit des Bauvorhabens für den Fall einer späteren Untertunnelung innerhalb der rechtskräftigen Baulinien zu erbringen. Sie hat aufzuzeigen, mit welchen konstruktiven und organisatorischen Massnahmen (z.B. steife, armierte Bodenplatte, nachstellbare Bediengeräte, temporäre Beschränkung der Nutzung) die Setzungen durch den Tunnelbau beherrscht oder allfällige Folgen gemindert werden können.
- 5.5 Vor Erteilung einer Baubewilligung sind folgende Punkte zwischen der privaten Bauherrschaft und der Volkswirtschaftsdirektion, Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS), gemeinsam vertraglich zu regeln:
- 5.5.1 Es sind das aus heutiger Sicht zulässige absolute sowie differentielle Setzungsmass sowie die maximal zulässigen Geschwindigkeitsvektoren in Abhängigkeit der Frequenz zur Festlegung der Erschütterung vertraglich zu vereinbaren.
- 5.5.2 Sollten die festgelegten Werte während der Untertunnelung überschritten werden, so ist die Übernahme allfälliger Schäden zwischen der privaten Bauherrschaft und VIS abschliessend zu regeln. (Gegenstand der Vereinbarung können nur die unmittelbaren Schäden wie Instandstellungskosten oder unmittelbare Produktionsausfälle sein. Weitere Schäden sind vollständig von der privaten Bauherrschaft zu tragen.)
- 5.5.3 Die Detailregelungen für ein Überwachungsdispositiv (Präzisionsnivellement) im Zeitraum zwischen Baubeginn der privaten Bauten und der Bauvollendung des Tunnels (inkl. eines entsprechenden Kostenteilers) sind ebenfalls in dieser Vereinbarung zu treffen.

5.5.4 Finden die Parteien keine einvernehmliche Lösung, behält sich die Volkswirtschaftsdirektion vor, die erforderlichen Punkte mittels Auflagen in der Baubewilligung zu regeln.

- 5.6 Die Bauherrschaft nimmt Kenntnis, dass sie während der Bauphase des Tunnels allfällige Nutzungseinschränkungen ihrer bauten und Anlagen entschädigungslos hinnehmen muss.
- 5.7 Die Aushub- und Fundationsarbeiten des privaten Bauvorhabens sind durch den Geologen und den Projektingenieur des Kantons zu begleiten und zu dokumentieren. Setzungsempfindliche Schichten unter der Bodenplatte müssen durch gut verdichtbares, tragfähiges Material ersetzt werden.

6. Nutzungsweise und Nutzungsmass

- 6.1 In den Zonen B, C und D sind alle gemäss § 56 Abs. 1 – 4 PBG direkt oder kraft Anordnung der jeweiligen Bauordnung zulässigen Nutzungsarten zugelassen. Läden für Güter des täglichen Bedarfs werden auf eine Verkaufsfläche von 500 m² beschränkt, zugleich darf die bestehende Verkehrsinfrastruktur nicht über das ordentliche, gemeinverträgliche Mass hinaus belastet werden. Weitere verkehrsintensive Nutzungen wie Einkaufs- und Grosszentren sind unzulässig.
- 6.2 Von der gemäss Art. 4 theoretisch erreichbaren Baumasse dürfen insgesamt höchstens 65% realisiert werden. Verschiebungen der Baumasse zwischen den Zonen B, C und D sind zulässig, wenn die Voraussetzungen von Ziffer 8 erfüllt sind.
- 6.3 Bezüglich der Einhaltung der insgesamt zulässigen Baumasse wird seitens der Baubehörde eine laufende Kontrolle geführt.

7. Sondervorschriften für die Zone A

Die Zone A ist vorgesehen für ein Gästehaus und für Angestelltenwohnungen. Bezüglich der Ausnützung gelten die Vorschriften der BZO Eglisau 1994 betreffend die Bauzone WG 2. Giebelbauweise kann zugelassen werden.

8. Gestaltung und Einordnung

- 8.1 Bauten, Anlagen und Umgebung sind für sich und insbesondere im Zusammenhange mit den nahegelegenen überkommunalen Schutzobjekten (BLN-Gebiet Nr. 1411 sowie Bahnbrücke) hinsichtlich architektonischer Gestaltung und Volumetrie so zu realisieren, dass eine gute Gesamtwirkung entsteht. Dabei sind ausreichende Durchblicke aus dem Siedlungsraum in die Landschaft und umgekehrt in den Siedlungsraum offenzuhalten.
- 8.2 Lage und Volumetrie des in der ersten Etappe projektierten Hochregallagers (Zone D) sind mit der NHK abgesprochen und als Orientierungsinhalt in den Gestaltungsplan eingetragen. Das Hochregallager gestaltet sich als dreiseitig komplett geschlossenes Gebäude mit fensterloser und gemäss dem Stand der Technik lärmindernd konzipierter Fassade (offene Fassade lediglich westseitig). Für die Detailausführung ist (unter Einbezug der kantonalen NHK) ein Gestaltungswettbewerb durchzuführen, welcher die technisch erforderlichen Vorgaben respektiert.

- 8.3 Für weitere Neu- oder Erweiterungsbauten, welche entweder Bauvolumina von über 6'000m³ aufweisen oder bestehende Durchblicke über die Dächer der bestehenden Betriebsgebäude beeinträchtigen, sind vor der Durchführung eines Baubewilligungsverfahrens
- entweder vorgängig zur projektierten Lage und Volumetrie die Zustimmungen der kantonalen NHK und des kantonalen ARV einzuholen,
 - oder es kann ein Teilgestaltungsplan ausgearbeitet und festgesetzt werden, welcher (sofern er den Rahmen dieses Gestaltungsplanes respektiert) kommunal nur der Zustimmung des Gemeinderates bedarf.
- 8.4 Als Grundlage der Überprüfung von Gestaltung, Einordnung und Durchblicken ist ein bezüglich seines Perimeters ausreichendes Volumenmodell Mst. 1:500 zu erstellen, welches spätestens als Voraussetzung für die Erteilung von Baubewilligungen zur Verfügung stehen muss.

9. Erschliessung

- 9.1 Die Zu- und Wegfahrtsbereiche und -richtungen für LKW und PW sind im Situationsplan 1 : 1'000 schematisch dargestellt. Der LKW-Verkehr (Getränkeauslieferung und Leer-
gutanlieferung) ist auf der Rheinsfelderstrasse zu- und in der Regel auf der Industriestrasse wegfahren zu lassen.
- 9.2 Die Dachsbergstrasse wird nach der Realisierung der Industriestrasse gemäss rechtskräftigem Quartierplan „Frauenhag“ aufgehoben. Werden in ihrem Bestand geschützte Leitungen in der Dachsbergstrasse überbaut, so sind sie dauernd zugänglich zu halten, im Bereich neuer Hochregallager mittels Leitungskanal. Die Grundeigentümerin ist verpflichtet, der Gemeinde den erforderlichen Platz unentgeltlich einzuräumen. Die Gemeinde hat sich angemessen, nach Massgabe des Nutzens, am langjährigen Unterhalt zu beteiligen.
- 9.3 Ebenfalls gemäss Quartierplan ist in dem, im Situationsplan umschriebenen Bereich eine Feuerwehrezufahrt / Durchgang auf Strassenniveau offen zu halten (5.0 m Breite und 4.5 m Höhe).

10. Parkierung

Soweit die Parkierung (für Angestellte und Besucher etc.) nicht auf dem Firmenareal nördlich der Rheinsfelderstrasse angeordnet ist, ist sie (namentlich auch für LKW-Warteräume) im Situationsplan Massstab 1 : 1'000 schematisch dargestellt.

11. Ver- und Entsorgung

- 11.1 Für die Energieversorgung besteht derzeit eine Energiezentrale für das gesamte Areal. Für Heizwärme, Warmwasser und Dampf ist inskünftig (nach Massgabe des wirtschaftlichen Erneuerungsbedarfes) Energiecontracting (nach Möglichkeit auf der Basis einer Holzsnitzelheizung) vorgesehen. Die Nutzung der Abwärme von Neubauten ist vorzusehen.
- 11.2 Dach- und Platzwasser von Neubauten ist, sofern die geotechnischen Voraussetzungen dies zulassen, versickern zu lassen.

12. Empfindlichkeitsstufe

In den Zonen A, B und C sind die massgebenden Grenzwerte gemäss Empfindlichkeitsstufe III der Lärmschutzverordnung einzuhalten.

In der Zone D sowie im Verladerampenbereich (in Zone B im Situationsplan Massstab 1 : 1'000 schematisch eingetragen) gilt im Zusammenhang mit Nachtarbeit die Empfindlichkeitsstufe IV.

Im Baubewilligungsverfahren kann für standortgebundene Wohnungen kein überwiegendes Interesse (nach Art. 31 Abs. 2 LSV) für die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte geltend gemacht werden.

Ein verbindliches Betriebsreglement enthält die wesentlichen Bestandteile der Betriebsorganisation und ist vor Erteilung einer auf diesen Gestaltungsplan abgestützten Baubewilligung seitens Gemeinderat Eglisau zu genehmigen.

13. Altlasten

Das Betriebsgelände ist derzeit als Industriestandort im Altlastenverdachtsflächenkataster eingetragen. Mit den bereits erfolgten oder für das Hochregallager neu erforderlichen Abbrüchen wird die Sanierung des Areals und damit die Nichteintragung in den Kataster der belasteten Standorte angestrebt. Die konkreten Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit der zuständigen kantonalen Behörde im Baubewilligungsverfahren festgesetzt.

14. Luftreinhaltung

Es werden nur Maschinen und Geräte eingesetzt, die bezüglich Schadstoffemissionen dem Stand der Technik und den Vorschriften entsprechen.

15. Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.

Eglisau,

Die Grundeigentümer:

Thurella Eglisau AG, Eglisau:


Paul Kundert


Karlheinz Neubacher

Die Politische Gemeinde Eglisau

Der Präsident:

Der Gemeindeschreiber

Peter Keller

Kurt Forster

Hausheer AG, Eglisau


Peter Hausheer

Kanton Zürich
Gemeinde Eglisau



Gestaltungsplan „Thurella“

Bericht zum Planungsvorhaben im Sinne von Art. 47 RPV und der Umweltverträglichkeit

Grundeigentümer: Thurella Eglisau AG, Eglisau

Hausheer Holzbau AG, Eglisau

Politische Gemeinde Eglisau

<p>Ingenieure Geometer Planer</p> <p>kch</p> <p><i>B. Kuratli</i></p> <p>Kuratli Calörtscher Hirner</p> <p>Wasterkingenweg, 8193 Eglisau</p> <p>Tel. 043 42230 50 Fax 043 42230 55 kch-ing@bluewin.ch</p>	Eglisau 22.11.2006		Änderungen
	Dokument	593.2	
	Verfasser / Gezeichnet	B. Kuratli	15. Mai 2007
	Geprüft	Hi	
	Grösse	A4	
	Archivnummer		

Inhalt

1.	Problemstellung	2
2.	Zielsetzung	3
3.	Gestaltungsplanperimeter und Gestaltungsmaßnahmen	4
3.1	Gebiet für die industrielle Nutzung	4
3.2	Baulinien, Sichtschutz, Abstände	5
3.3	Werkleitungen	6
3.4	Zufahrt zum Hof Wittweiler, Holzabfuhrstrasse, Unterführung SBB	6
3.5	Fussweg	7
4.	Baumassen	7
5.	Gestaltung und Einordnung	8
5.1	Hochregallager	8
5.2	Weitere, zukünftige Bauvorhaben	8
6.	Richtplan	9
7.	Umfahrungsstrasse Eglisau	9
8.	Umweltverträglichkeit Hochregallager	11
8.1	Systemabgrenzung	11
8.2	Relevanzmatrix	12
8.3	Verkehr	12
8.4	Lärm	18
8.5	Luft	18
8.6	Staub	18
8.7	Ionisierende Strahlen	18
8.8	Landschaft	19
8.9	Altlasten	19
8.10	Gewässerschutz	20

1. Problemstellung

Die Thurella Eglisau AG, Eglisau füllt Getränke in Glas- und Petflaschen verschiedener Grössen bzw. Volumen ab. Die kleinsten Gebinde haben im Moment 2 dl, die grössten 2.0 Liter. Pro Jahr werden über 100 Mio. Liter Getränke in Flaschen abgefüllt. Die Thurella Eglisau AG beschäftigt in Eglisau 85 bis 90 Mitarbeiter

Um am Markt zu bestehen, muss die Unternehmung in hohem Mass flexibel und stets lieferbereit sein. Sie beliefert Grossisten wie auch grosse Detaillisten bzw. Verbraucher. Dazu müssen die Verpackungseinheiten (Palette) zum Teil mit verschiedenen Produkten belegt werden. Um diese und ähnliche Vorgänge kostengünstig, zuverlässig und anschliessend für die Beladung der Transportfahrzeuge in der richtigen Reihenfolge abwickeln zu können, stehen grössere Investitionen für Anlagen zur Ein- und Auslagerung der Fertigprodukte, dem werksinternen Transport sowie dem Verlad bevor.

In einem ersten Ausbauschritt soll ein ca. 20 m hohes, automatisiertes Hochregallager mit den zugehörigen internen Transporteinrichtung für die Ein- und Auslagerung sowie den notwendigen Verladerampen erstellt werden.

Weitere Ausbauschritte sind insbesondere aufgrund der gesicherten Wasserbezugsmöglichkeiten von der Gemeinde Eglisau möglich. Heute werden erst rund 2/3 der Wasserbezugsmöglichkeiten ausgeschöpft.

Das geplante Hochregallager liegt zonenübergreifend in den Industriezonen B (IB) und C (IC). Die geltende Bau- und Zonenordnung aus dem Jahr 1994 erlaubt lediglich Gebäudehöhen von 16.00m resp. 13.50m. Zudem ist die Gebäudelänge in der Zone IC auf 60m begrenzt. Dazu kommen das bisherige Verbot des Schichtbetriebes sowie Vorschriften der durchgehenden Einhaltung der Lärm-Empfindlichkeitsstufe III.

Das Industriegebiet wird im Westen und Süden durch die Bahnlinie Eglisau - Rafz begrenzt. Damm und Brücke über den Rhein sind zusammen ein Einzelschutzobjekt von überregionaler Bedeutung. Der Rhein mit den Ufern sowie die westlich und südlich anschliessende Landschaft sind Teil eines BLN.

Das Trasse der geplanten Umfahrung Eglisau wurde durch den Kanton mit Bau- und Niveaulinien (BD Nr. 2580 / 1989) gesichert. Die geplante Strasse verläuft unterirdisch in einem Tunnel. Der rechtskräftige Quartierplan Frauenhag geht davon aus, dass Bauten möglich sind, sofern eine Überdeckung des Tunnelscheitels von 9.0 m eingehalten wird.



Abb. 1: Ausschnitt aus aktuellem Zonenplan mit dem Gestaltungsplangebiet (grün markiert) und dem Standort des geplanten Hochregallagers

Dunkelviolett	Industriezone B
Hellviolett	Industriezone C
Violett / rot	Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 3 Geschosse
Violett / gelb	Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 2 Geschosse
Rot	Projekt Hochregallager

2. Zielsetzung

Die Thurella Eglisau AG soll sich am heutigen Standort konsolidieren und entwickeln können. Dies bedeutet insbesondere, dass sie ihre notwendigen Werkeinrichtungen auf eine Grösse ausbauen kann, die sie befähigt auf dem Markt bestehen zu können. Dazu sind längerfristig ein Ausbau und die Erweiterung der Werkseinrichtungen aus technischen und ökonomischen Gründen notwendig. Der Gestaltungsplan soll nicht nur die aktuellen Bedürfnisse, sondern ein angemessenes zukünftiges Wachstum ermöglichen. Der Trend, dass in dieser Branche Flexibilität, hohe Lieferbereitschaft und eine breite Produktpalette erforderlich sind, um mit der Konkurrenz mithalten zu können, hält an.

Mit einem privaten Gestaltungsplan soll die notwendige Baurechtskonformität erreicht werden. Dieser bedarf wegen der unter Ziffer 1 erwähnten, erforderlichen Abweichungen von der gültigen BZO der Gemeinde Eglisau der Zustimmung durch die Gemeindeversammlung.

Die heute erforderlichen Lager ausserhalb der Betriebsstätte (z.B. bei Forbo Eglisau oder in Kloten) verursachen Umweltbelastungen und beträchtliche betriebliche Kosten. Das Hochregallager soll deshalb so rasch als möglich erstellt werden können.

3. Gestaltungsplanperimeter und Gestaltungsmassnahmen

Der westliche Teil der Bauzone soll wie bisher der industriellen Nutzung vorbehalten bleiben. Er wird durch den Bahndamm von der Landwirtschaftszone abgegrenzt, die gleichzeitig Teil einer Landschaft von nationaler Bedeutung ist.

Der östliche Teil der IC wird bereits heute gewerblich genutzt und grenzt an die Zone WG3, eine 3-geschossige Mischzone für die Wohn- und Gewerbenutzung mit höchstens mässig störenden Betrieben. Eine industrielle Nutzung dieses Teilgebiets ist auch langfristig kein Ziel des Eigentümers. Es wird eine Mischnutzung analog der Zone WG3 im Rahmen einer zeitlich parallel laufenden Zonenplanrevision angestrebt. Die zwischen den Grundeigentümern im Rahmen eines Vorvertrages vorgesehene Korrektur der Grenze zwischen Kat. Nr. 2074 und 2075 ermöglicht eine zonenkonforme Bebauung entlang der Rheinsfelderstrasse und legt die Grenze parallel zur östlichen Parzellengrenze von Kat. Nr. 2075.

Das Gestaltungsplangebiet umfasst folgende Parzellen:

Kat. Nr.	2074	(Thurella Eglisau AG),
Teil von Kat. Nr.	2075	(Hausheer Holzbau AG),
Teil von Kat. Nr.	2076	(Industriestrasse, Gemeinde Eglisau),

3.1 Gebiet für die industrielle Nutzung

Das Gebiet wird in verschiedene Areale ("Zonen" A, B, C und D gemäss Situationsplan) unterteilt. Damit soll der Werkplatz der Thurella Eglisau AG einerseits besser und flexibler ausgenutzt werden können und andererseits soll die zulässige bauliche Struktur auf die landschaftliche und bauliche Umgebung sowie auf die Emissionssituation des Industriebetriebs abgestimmt werden. Hohe Gebäude sollen die südlich gelegenen Eisenbahnanlagen sowie lärmintensivere Teile des Industriebetriebs gegen den Rhein und die dortigen Wohnüberbauungen hin abschirmen und nach Norden sollen abnehmende Gesamthöhen, in Analogie zum Hang des Laubbergs, den Übergang zur angrenzenden, 2-geschossigen Mischzone (WG2) gewährleisten.

Im Industriegebiet sollen Wohnungen für standortgebundenes Werkpersonal realisiert werden. Dies ist aufgrund der gemachten Erfahrungen mit Sprayern, Ablagerungen von Müll und anderen schädigenden Aktivitäten in Zukunft notwendig. Die Anlage muss rund um die Uhr beobachtet werden können. Weil das Werk teilweise auch 24 Stunden am Tag in Betrieb steht, ist die Nähe des Werkmeisters und seines Stellvertreters zur Sicherstellung des dauernden Betriebs von Infrastrukturanlagen (Pumpen, Leitungen, Wärme- und Kälteanlagen etc.) erforderlich.

Mit dem Bau des Hochregallagers werden störende Aktivitäten (Lärm) wie insbesondere das Beladen von Transportfahrzeugen mit Staplern weitgehend auf das Gebiet

zwischen Bahndamm und Werksgebäude verlegt. Dementsprechend und angesichts des erforderlichen Mehrschichtbetriebes muss in jenem Bereich eine Lärm-Empfindlichkeitsstufe IV festgesetzt werden. Diese wird auf alle Seiten durch Zonen ES III gegenüber lärmempfindlichen Nutzungen abgeschirmt.

3.1.1. Areal A für Gebäude bis 7.50 m Gebäudehöhe mit einem Freiflächenanteil von 50%

Diese Fläche ist reserviert für Bauten im Sinne der Wohnzone 2 Geschosse mit Gewerbeerleichterung gemäss Bau- und Zonenordnung Eglisau von 1994. Denkbar sind Wohnungen z.B. für Betriebangehörige, Büros, Labor, etc.

Die Begrenzung auf eine Gebäudehöhe von 7.50 m dient insbesondere dem Schutz der benachbarten Wohnliegenschaften. Die Besonnung der nördlichen Nachbarliegenschaften wird nicht eingeschränkt.

3.1.2. Areal B für Gebäude bis 13.50 m Gesamthöhe

Die dafür ausgewiesene Fläche soll Industrie- und Verwaltungsgebäude aufweisen, deren Gesamthöhe auf 13.50 m beschränkt ist. Wohnungen können bei ausgewiesenem Bedarf für Werkmitarbeiter (unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte) durch die kommunale Baubehörde bewilligt werden. Eine Beschränkung der Gebäudelängen ist nicht zweckmässig.

3.1.3 Areal C für Gebäude bis 16.00 m Gesamthöhe

Diese Fläche steht für Industrie- und Verwaltungsgebäude zur Verfügung, deren Gesamthöhe auf 16.00 m beschränkt ist. Wohnungen in Verwaltungsgebäuden können bei ausgewiesenem Bedarf für Werkmitarbeiter (unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte) durch die kommunale Baubehörde bewilligt werden. Eine Beschränkung der Gebäudelängen ist nicht zweckmässig.

3.1.4 Areal D für Gebäude bis 21.50 m Gesamthöhe

Die dafür ausgewiesene Fläche soll Industriegebäude, insbesondere ohne Verzug die erforderlichen Hochregallager aufnehmen können, deren Gesamthöhe auf 21.50 m beschränkt ist. Die Beschränkung der Gebäudelängen ist nicht zweckmässig. Die vorgesehene Gesamthöhe entspricht derjenigen der Industriezone A nördlich des Rheins. Aufgrund der Lärm-ES IV sind keine Wohnungen zulässig.

3.2 Baulinien, Sichtschutz, Abstände

Mantellinien bezeichnen die maximale Ausdehnung von Gebäudekörper. Baulinien, auf die zwingend gebaut werden müssen, sind nicht vorgesehen. Abstände von 6.0 m werden entlang der Industriestrasse und der Rheinsfelderstrasse eingehalten, soweit sie nicht in die Zone D reichen. Im Grenzbereich von Zone D und Industriestrasse wird die maximale Ausdehnung von oberirdischen Bauten durch die Mantellinie definiert. Dadurch kann eine Unterschreitung des ursprünglichen Strassenab-

standes von 6 m auf einer Länge von ca. 15 m erfolgen. Die Strassenparzelle ist hier ursprünglich für Langholztransporte mit ungesteuerten nachlaufenden Achsen bemessen worden. Langholztransporte werden heute nicht mehr gebraucht, weil die Holzindustrie auf Stämme von 5 -6 m ausgerichtet ist. Da solche Aktionen praktisch nicht mehr stattfinden und die Fahrzeugtechnik verbessert wurde, werden heute Waldstrasse mit einem Achsradius von 12.0 m gebaut (äusserer Fahrbahnrand mit Radius 15 m). Die ursprüngliche Strassenparzelle kann deshalb verkleinert werden. Zudem wird auf den üblichen Strassenabstand verzichtet bzw. dieser wird auf 1.0 m reduziert (vgl. dazu auch Ziffer 3.4).

Zum Schutz gegen Lärm (Bahn, Verladestelle) ist im Bereich der "Zone" D eine möglichst geschlossene Bauweise anzustreben.

3.3 Werkleitungen

In der Dachsbergstrasse auf der Parzelle Kat. Nr. 2074 sind verschiedene Leitungen, insbesondere auch solche der Gemeindewerke, verlegt. Es handelt sich um:

- Wasserleitung NW 250 (Reservoirleitung)
- Steuerkabel der Wasserversorgung
- Meteorwasserableitung
- Schmutzwasserleitung
- Telephonkabel
- Kabel für elektrische Energie

Damit die Leitungen infolge des Hochregallagers nicht kompliziert und kostenintensiv verlegt werden müssen, soll die Zugänglichkeit durch einen begehbaren Leitungskanal gewährleistet werden. Gemäss Quartierplan „Frauenhag“ Anhang 1 besteht zugunsten der Gemeinde ein Durchleitungsrecht für 4 Werkleitungen. Im Falle einer Überbauung hat die Grundeigentümerin die Verlegungskosten zu tragen. „Die Berechtigte ist befugt, das belastete Grundstück zur Erstellung und Wartung der Anlage und zur Ausführung von Reparaturen, sowie zur Ersetzung jederzeit zu beanspruchen, gegen Vergütung dadurch entstehenden Schadens.“ Da mit dem geplanten begehbaren Kanal Grabungs- und Wiederherstellungskosten beim Unterhalt und der Erneuerung wegfallen, übernimmt die Gemeinde die Kosten der Konsolen und beteiligt sich am langjährigen Unterhalt im Verhältnis zum Nutzen.

3.4 Zufahrt zum Hof Wittweiler, Holzabfuhrstrasse, Unterführung SBB

Im Quartierplan wurde seinerzeit die Einfahrt von der Industriestrasse in die SBB-Unterführung für Langholztransporte mit ungesteuerten nachlaufenden Aufliegern ausgelegt. Heute ist die Holzindustrie auf 5 m bis 6 m lange Stämme ausgerichtet. Muss gleichwohl ausnahmsweise Langholz aus dem Waldgebiet des nördlichen Dachsbergs abgeführt werden, steht die Hiltenbergstrasse und in der Fortsetzung die Lärchhofstrasse zur Weiacherstrasse (Gemeinde Glattfelden) zur Verfügung.

Der Achsradius kann auf 12 m verkleinert werden. Damit ergibt sich ein Radius für den äusseren Fahrbahnrand von 15.0 m. Für die Grundstücksgrenze wird ein Radius von 16 m festgelegt. Die Platzverhältnisse sind damit besser als die Minimalanforderungen für Holzabfuhrstrassen. Fahrversuche mit Traktor und Wagen mit speziell

grossen Achsabständen haben gezeigt, dass der Verkehr zur landwirtschaftlichen Siedlung in keiner Weise eingeschränkt ist.

Weil der Raum zwischen Bahndamm und dem geplanten Hochregallager ausschliesslich eine Verkehrsfläche mit Werkleitungen ist, ergibt sich die Möglichkeit das Hochregallager bis auf 1 m an die Grundstücksgrenze auszudehnen.

3.5 Fussweg

Die im Quartierplan Frauenhag eröffnete Option für eine Fusswegverbindung zwischen den Liegenschaften Hausheer AG (Kat.-Nr. 2075) und Thurella Eglisau AG (Kat.-Nr. 2074) führt über den östlichsten Teil der Parzelle 2074.

Die Gemeinde Eglisau als allfällige Bauherrin ist von der Notwendigkeit dieses Weges nicht überzeugt. Der Bau dieser Wegverbindung ist deshalb bisher nicht erfolgt. Die Einrichtung eines solchen Weges soll jedoch nicht verhindert werden. In Kombination mit einer rückwärtigen Zufahrtsmöglichkeit (z.B. für die Feuerwehr) wird in der Bebauung ein ebenerdiger Durchgang von 5 m Breite und 4.5 m Höhe ausgearbeitet.

4. Baumassen

Die im Gestaltungsplangebiet zulässige Baumasse ergibt sich aus den erforderlichen Abständen, Mantellinien und den zulässigen Gebäudehöhe in der Zone A und den Gesamthöhen in den Zonen B, C, und D. Da die Festlegung der Gesamthöhen in den Arealen B, C und D gleichzeitig als grösste Höhen der Gebäude definiert werden sollen, das heisst im Gegensatz zu den bestehenden Vorschriften keine zusätzlichen Firsthöhen vorgesehen sind, wird das Bauvolumen trotz grösserer Gesamthöhen in seiner Erscheinung eingeschränkt. Eine ergänzende Einschränkung erfolgt dadurch, dass nur 65% des maximal möglichen Bauvolumens erstellt werden darf. Diese Einschränkung gilt gesamthaft, also nicht für jede Zone für sich. Dementsprechend ist gemäss Ziffer 6.3. der Bauvorschriften eine laufende Kontrolle zu führen.

Der Vergleich der maximal möglichen Baumasse im ursprünglichen und im neuen Zustand ergibt folgendes Bild:

alt	Fläche m ²	Baumasse m ³ /m ²	Bauvolumen m ³
Industriezone B	29'194	8	233'552
Industriezone C	16'742	6	100'452
Total	45'936		334'004
neu	Fläche m ²	Bauhöhe m	Bauvolumen m ³
Zone A	264	8	1'980
Zone B	5'298	14	71'523
Zone C	23'924	17	394'746
Zone D	8'106	22	174'279
Total	37'592		642'528
Mögliche Ausnutzung	65%	von Bauvolumen	417'643

Tabelle: Baumassenvergleich alt - neu

Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage kann das Land intensiver genutzt werden. Abgesehen von der Zone D (Hochregallager) wird die neue Bebauungsmöglichkeit nicht grundsätzlich anders in Erscheinung treten. Was sich verändert ist die Fläche der nicht überbaubaren Flächen. Im neuen Zustand ist - unter Vorbehalt der Gestaltungs- und Einordnungsvorschriften (Ziffer 8 der Bauvorschriften des Gestaltungsplanes) eine, im Rahmen der übrigen Vorschriften (insbesondere Feuerpolizei) weitgehend geschlossene Bauweise möglich.

5. Gestaltung und Einordnung

5.1 Hochregallager

Um eine gute Gesamtwirkung des projektierten, in seiner Lage und seinem Volumen auch von der NHK (gemäss Besprechung vom 8. November 2006) akzeptierten Hochregallagers (HRL, fensterloser Baukörper mit Oberfläche aus metallbeschichteten Paneelen) und weiterer zukünftiger Bauvolumen zu erreichen und sicherzustellen, sind Massnahmen notwendig.

Die Materialisierung, d.h. Farben und Muster sind insbesondere entscheidend auch für das projektierte HRL. Um ein gutes Resultat zu erhalten, wird auf Anregung der NHK ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt. Die NHK wird in diesen Gestaltungswettbewerb einbezogen (Ziffer 8.2. der Bauvorschriften).

5.2 Weitere, zukünftige Bauvorhaben

Bauten, Anlagen und Umgebung sind für sich und insbesondere im Zusammenhange mit den nahegelegenen überkommunalen Schutzobjekten (BLN-Gebiet Nr. 1411 sowie Bahnbrücke) hinsichtlich architektonischer Gestaltung und Volumetrie so zu realisieren, dass eine gute Gesamtwirkung entsteht. Dabei sind ausreichende Durchblicke aus dem Siedlungsraum in die Landschaft und umgekehrt in den Siedlungsraum offenzuhalten.

Mit einem von der Bauherrschaft erstellten Volumenmodell 1 : 500 können die weiteren Bauten nach der Realisierung des HRL geprüft werden.

Für weitere Neu- oder Erweiterungsbauten, welche entweder Bauvolumina von über 10'000m³ aufweisen oder bestehende Durchblicke erheblich beeinträchtigen, sollen vor der Durchführung eines Baubewilligungsverfahrens (gemäss Ziffer 8.3. der Bauvorschriften)

- entweder vorgängig zur projektierten Lage und Volumetrie die Zustimmungen der kantonalen NHK und des kantonalen ARV eingeholt werden,
- oder es kann ein Teilgestaltungsplan im vereinfachten Verfahren ausgearbeitet und festgesetzt werden.

Als Grundlage der Überprüfung von Gestaltung, Einordnung und Durchblicken wird von der Bauherrschaft ein bezüglich seines Perimeters ausreichendes Volumenmodell Mst. 1:500 erstellt, welches spätestens als Voraussetzung für die Erteilung von Baubewilligungen zur Verfügung stehen muss.

6. Richtplan

Der Gestaltungsplan entspricht dem Regionalen Richtplan.

Der Wanderweg (ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters) wird gemäss Richtplan entlang der Industriestrasse einerseits auf einem neuen Trottoir, andererseits auf einem bestehenden Fussweg geführt.

Im kantonalen Richtplan ist die Umfahrungsstrasse als Tunnelbaustrecke unter dem Gestaltungsplangebiet vermerkt. Die entsprechenden Bau- und Niveaulinien sind mit BDV Nr. 2850 vom 17. November 1989 verfügt worden. (Ausführungen dazu s. Kap.7)

7. Umfahrungsstrasse Eglisau

Zur Sicherung der heute gültigen Planung der Umfahrungsstrasse von Eglisau hat der Kanton 1989 Bau- und Niveaulinien erlassen. Aus den massgebenden Plänen geht hervor, dass die Umfahrungsstrasse auf dem Niveau der heutigen Strassenbrücke den Rhein quert und anschliessend gegen Süden im Bereich des Gestaltungsplanes unterirdisch verläuft. Die geplante Strasse weist eine Steigung von rund 2 % auf und ändert die Richtung vom Rhein bis zum südlichen Rand des Gestaltungsplangebietes von Süd auf Süd-Südost. Die geplante Umfahrungsstrasse unterquert den Gestaltungsplanperimeter. Das geplante Hochregallager kommt in den Bereich der Unterquerung zu liegen.

Das Areal des Gestaltungsplanes ist mit rechtskräftigen Baulinien (BDV Nr. 2850 vom 17. November 1989) für die Tunnelstrecke der Umfahrung Eglisau belastet. Im rechtskräftigen amtlichen Quartierplan „Frauenhag“ (welcher das Gestaltungsplangebiet mitumfasst und vom Regierungsrat mit RRB NR. 1984 vom 6. Juli 1994 genehmigt wurde) wurden deshalb für künftige Bauvorhaben folgende Auflagen festgehalten:

„Die Baulinien erfüllen folgende Aufgaben:

- Die projektierte Umfahrungsstrasse verläuft im QP-Gebiet unterirdisch. Durch die Festsetzung von Baulinien (und Niveaulinien = höhenmässige Lage der Strasse) ist der Einflussbereich auf bestehende oder zukünftige Bauten definiert.

Bezüglich späterer Bauvorhaben innerhalb der projektierten Baulinien gelten folgende Auflagen:

- a) UK Kellergeschoss mindestens 9.0 m über dem Scheitel der Tunnelkonstruktion
 - b) Setzungs- und erschütterungsarme Konstruktion der Gebäude
- Bei den anderen Strassen sichern die Baulinien den Abstand von Gebäuden gegenüber der Verkehrsanlage.“

Die hydrogeologische Situation¹ im Bereich des projektierten Hochregallagers ist aufgrund diverser Sondierungen in der unmittelbaren und weiteren Nachbarschaft recht gut bekannt. Zur Erläuterung des geologischen Grobrahmens eignet sich die nur ca. 50 m nördlich des Projektes gelegene, 562 m tiefe Mineralwasserbohrung Eglisau II. Sie hat in 10.1 m Tiefe (Kote 371.70 m ü.M.) den Fels der Unteren Süsswassermolasse (USM) und 237 m unter Terrain den verkarsteten und mit Boluston bedeckten Malmkalkfels erreicht.

Die USM wird im Bohrprofil Eglisau II als aus Kalksandsteinen und kalkigen Sandsteinen bestehend, wechsellagernd mit sandigen Mergeln beschrieben. Die für das Projekt Umfahrung Eglisau bis in die USM abgeteufte Bohrungen haben eine Wechsellagerung von oft etwas mergeligen, meist nur mässig gut zementierten Sandsteinen mit bunten Mergeln und Siltsteinen aufgeschlossen, die in Oberflächennähe angewittert und stärker geklüftet sein wird. Dieser Befund wird durch die 2 neu abgeteufte Bohrungen B1/06 und B2/06 bestätigt, in B1/06 war der Fels vergleichsweise mergelreich.

Die Felsoberfläche wurde mit den projektbezogenen beiden Bohrungen in Tiefen von ca. 7–8 m (Kote ca. 374.5 m ü.M.) angetroffen. Sie wird gegen den Rhein hin etwas abfallen und könnte leicht getrept sein.

Über dem Fels folgen ohne eine Moränenzwischenlage direkt eiszeitliche Schotter, die wir als zum Hochstand der würmeiszeitlichen Gletscher gehörig ansehen. Diese hart gelagerten Kiese und Kies-Sande können bereichsweise sehr grob werden mit vielen Steinen und Blöcken und lokal auch nagelfluhartig verkittet sein.

Gegen den Laubberghang hin – bergseits der SBB – sind diese Niederterrassen-Schotter in zunehmendem Mass mit Hangschutt und Gehängelehm verzahnt und bedeckt. Die weiche Deckschicht aus Hangschutt und Gehängelehm beträgt im Projektgebiet 2–3 m.

Das Natrium-Chlorid-reiche Eglisauer Mineralwasser stammt aus der Unteren Süsswassermolasse. Im Brunnen Eglisau II erfolgen die Hauptzuflüsse aus dem Tiefenbereich –120 m bzw. –160 m bis –180 m. Die zur Gewinnung von "Süswasser" abgeteufte Brunnenbohrung III a besitzt eine Tiefe von 51 m.

Die gut durchlässigen Niederterrassenschotter stellen, z.B. im Rafzerfeld, einen wichtigen Grundwasserträger dar. Im Bereich Hochregallager liegt aber die Felsoberfläche so hoch, dass das Gebiet nicht zu einem Grundwasserträger zu rechnen ist. Das versickernde Niederschlagswasser wird bis zur mehr oder weniger stauend wirkenden USM-Oberfläche absinken und über ihr Richtung Rhein fliessen. Ein ausgeprägter Quellhorizont über dem am Rheinufer anstehenden USM-Fels existiert nicht, wohl aber einzelne Wasseraustritte.

Als Fundationskote für das Hochregallager ist ca. 380.50 (bzw. 379.20 m ü.M. für einen Werkleitungskanal) vorgesehen, es kann in den hart gelagerten und groben Niederterrassenschottern - allenfalls unter Ersatz lokal verbleibender Deckschichten - flach fundiert werden. Zwischen Fundationsniveau und USM-Fels verbleiben dann ca. 6 m Niederterrassen-Schotter.

Gemäss den zur Verfügung stehenden Unterlagen (Situation 1:1'000 und Längsschnitt Axe Nr. 1 1:1'000/100; Tiefbauamt des Kantons Zürich, Verkehrsbaulinien,

¹ Auszug aus dem Bericht zur Baugrunduntersuchung der Dr. von Moos AG vom 8. November 2006; Bericht Nr. 8213

Gemeinde: Eglisau, Staatsstrasse S-105 Umfahrung Eglisau, Strecke: nördliches Rheinufer – SBB bei Station Eglisau; 2000 – 1.89 – 410) weist der projektierte Umfahrungstunnel unter dem Hochregallager eine Firstkote von ca. 367 m ü.M. auf, die Felsüberdeckung über dem Tunnel beträgt somit ca. 7-8 m, wobei die obersten 2 m z.T. stark verwittert sein können. Darüber folgen bis zur Gebäudeunterkante ca. 5 - 6 m hart gelagerte und grobe Niederterrassenschotter. Die Gesamtüberdeckung bis u.K. Fundationsplatte beträgt rund 13.5 m.

Der spätere Bau des Umfahrungstunnels unter dem Hochregallager ist bei Wahl einer für die Unterquerung des SBB-Trasses und von weiteren Hochbauten eine geeignete Tunnelausbruchmethode zu wählen. Setzungsberechnungen haben bei ungünstigen Bodenkennwerten ein maximales Setzungsmass über der Tunnelröhre von 20 mm ergeben. Bei einer entsprechend steifen Bodenplatte des Hochregallagers können Schäden vermieden werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass für die Realisierung der künftigen Umfahrungsstrasse weder finanzielle noch technische Nachteile aus dem Bau des Hochregallagers entstehen:

1. Die Überdeckung ist grösser als 9 m (Auflage aus QP „Frauenhag“)
2. Für die Wahl der Baumethode ist nicht die Überbauung (Hochregallager oder weitere Hochbauten), sondern das SBB-Trasse massgebend. Der Bahndamm ist, wie Rammsondierungen (R4` und R5`) und eine Bohrung B2` 94 gezeigt haben weich und stellt eine weit höhere Auflast über dem gewachsenen Boden dar, als dies durch das Hochregallager der Fall ist.

Die Wahl der Ausbruchmethode hat bereits die bestehenden Gebäude an der Rheinsfelderstrasse zu berücksichtigen, deren Bauweise nicht auf eine Untertunnelung ausgerichtet ist.

3. Die Bodenplatte des Hochregallagers wird genügend steif entsprechend dem geologischen Gutachten und den Setzungsberechnungen ausgebildet. Der Hangschutt wird durch gut verdichtbares, tragfähiges Material ersetzt.
4. Der Kanton hat sich gegenüber Schadenersatzforderungen durch entsprechende Vorschriften (s. Vorschriften Kap. 5) hinreichend abgesichert.

Unter Beachtung von Ziffer 5 der Bauvorschriften können somit (in Übereinstimmung mit dem rechtskräftigen Quartierplan „Frauenhag“) baurechtliche Bewilligungen auch im Bereiche der Baulinien für die künftige unterirdische Umfahrung erteilt werden.

8. Umweltverträglichkeit Hochregallager

8.1 Systemabgrenzung

Zeitliche Abgrenzung	Beginn 2006 / Ende 2017	
Räumliche Abgrenzung	Näheres Gebiet:	Gestaltungsplanperimeter
	Weiteres Gebiet	Transportrouten

8.2 Relevanzmatrix

Umweltbereiche Projektbelange	Luft		Wasser			Boden			Natur		Lärm		
	Verkehr	Staub	Abwasser	Grundwasser	Oberflächengewässer	Landwirtschaft	Bodenbelastung	Altlasten	Flora und Fauna	Wald	Landschaft und Erholung	Anlage	Verkehr
1. Ausgangslage	+	o	o	o	o	o	o	+	o	o	+	o	+
2. Bauphase*													
3. Betriebsphase	+	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	+
4. Störfälle	o	o	o	+	o	o	+	o	o	o	o	o	o
5. Endzustand	+	o	o	o	o	o	o	o	o	o	+	o	+

Abb. 2: Relevanzmatrix

+ relevant; wird im Bericht erörtert

o nicht relevant

* Die „Bauphase“ ist der Betriebsphase gleichzusetzen.

8.3 Verkehr

8.3.1 Ist-Zustand

Die Gemeinde Eglisau hat im Rahmen der Quartierpläne „Mettlen“ und „Frauenhaag“ die Bahnstrasse realisiert. Sie ist insbesondere gebaut worden, um den LKW - Verkehr von und zur Thurella Eglisau AG von der Mettlenstrasse fernzuhalten.

Der durch die Thurella induzierte Verkehr setzt sich aus dem LKW-Verkehr im Zusammenhang mit der Anlieferung und dem Abtransport der produzierten Güter und Handelsware zusammen. Lastwagen verlassen das Betriebsareal in der Regel beladen. Die Ausnahme bilden die Fahrzeuge mit Anlieferungen in die Silos, die Heizöltankwagen und rund 2.5% der LKW's, die an die Rampe geliefert haben.

Angeliefert wird an die Rampe, die Silos und weitere Orte im Betriebsareal. Es handelt sich insbesondere um folgende Güter:

Rampe: Leergut, Paletten, Handelswaren, Halbfertigprodukte, Güter von Aussenlager, Etiketten, Karton, Flaschen,

Silos: Zucker, Säfte, N₂, CO₂, Konzentrate, andere Grundstoffe

Weitere Orte: Heizöl, Petrohlinge

Aus dem Betriebsareal abgeführt werden folgende Gütergruppen:

Rampe: Fertigprodukte, Umlagerungen in Aussenlager, Handelsware, Fremdleergut

Weitere Orte: Abfälle, Petrückführungen, Altglas, Halb- und Fertigprodukte in Tanklastwagen

Ein Teil der Fertigprodukte muss heute in Aussenlager ein- und ausgelagert werden, weil dafür heute kein Platz vorhanden ist. Im Jahr 2004 war das Aussenlager in Kloten, ab Mai 2005 konnte zusätzlich drei Lager in Hüntwangen (Forboareal) angemietet werden. Der grösste Teil der eingelagerten Ware wird wieder ins Betriebsareal gebracht und palettweise den Fuhren aufgegeben. Der kleinere Teil wird direkt vom

Aussenlager zu Kunden gebracht. Pro Tag ist dafür durchschnittlich Sommer wie Winter mit 6 Fuhren zu rechnen.

Der ganze LKW-Verkehr wird heute über die Rheinsfelderstrasse abgewickelt.

Der Ist-Zustand entspricht der Ausgangslage, also dem aktuellen Betrieb.

Die folgende Graphik zeigt die Verteilung des Verkehrs über das Jahr. Aufgetragen ist die Rampenbelegung mit LKW pro Monat. Eine Rampenbelegung entspricht einer Fuhre und diese bedeutet eine Zufahrt und eine Wegfahrt. Weiter sind die Bewegungen, die heute entstehen durch Anlieferungen sowie die Auslagerung in Aussenlager.

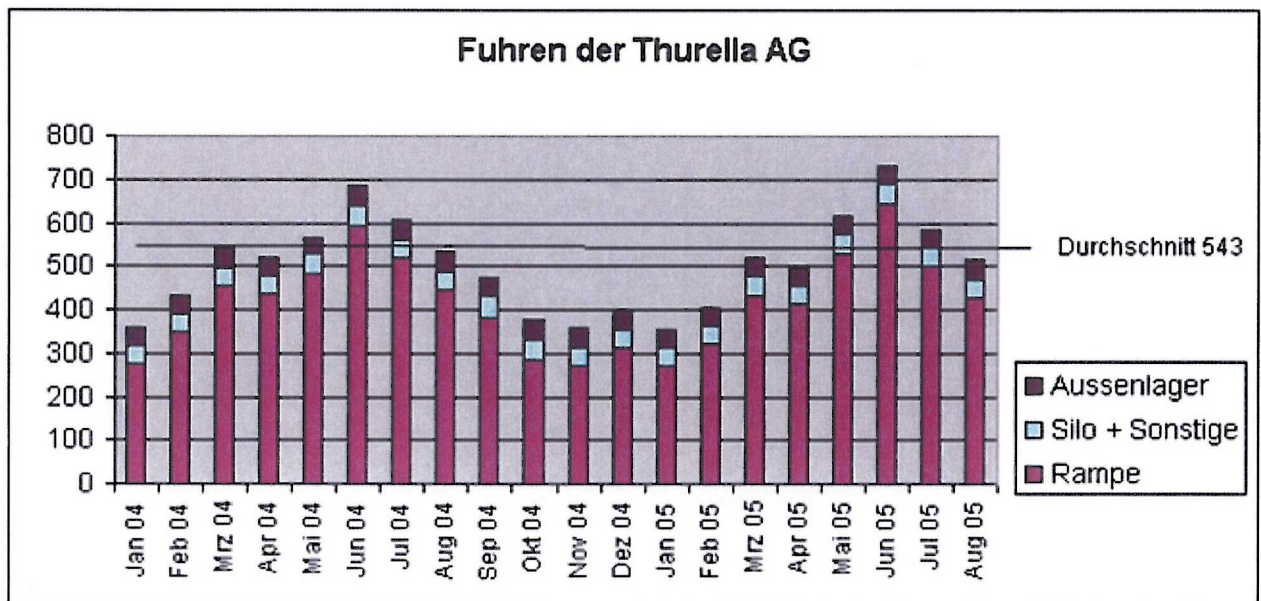


Abb. 3: Lastwagenlieferungen (Fuhren) im Jahresverlauf

Im Durchschnitt sind pro Monat 543 Anlieferungen bzw. Abtransporte an der Rampe zu verzeichnen. Das sind rund 26 Fuhren oder 52 Fahrten pro Tag.

Die Rampe befindet sich im Innern des Industriegebäudes.

Die Fahrten werden über die Bahnstrasse und die Rheinsfelderstrasse abgewickelt. Der ganze Verkehr tangiert das betriebsnahen Wohngebiet.

Die Thurella Eglisau AG verfügt über einen Bahnanschluss. Im Jahr 2005 wurden insgesamt 850 Bahnwagenladungen, im Jahr 2006 total 1006 Bahnwagenladungen spedit. Über die Bahnverladerampe wird im Durchschnitt pro Woche ein Äquivalent von ungefähr 30 LKW-Ladungen ausgeliefert. Die Verladekapazitätsgrenze wird bei etwa 18 Bahnwagen pro Tag erreicht. Die Bezüge per Bahn einer sehr begrenzten Zahl von Grosskunden sind grossen saisonalen Schwankungen unterworfen. Andere Bahndestinationen sind Verteilzentren mit Bahnanschluss. Der Bahnanteil der Transporte kann saisonal bedingt bis zu 20 % des Transportvolumens ausmachen.

Für die Erhöhung der Bahntransporte sind kundenseitige Güterumschlagsmöglichkeiten erforderlich. Die grösste Kundin mit Bahnlieferungen ist die Migros.

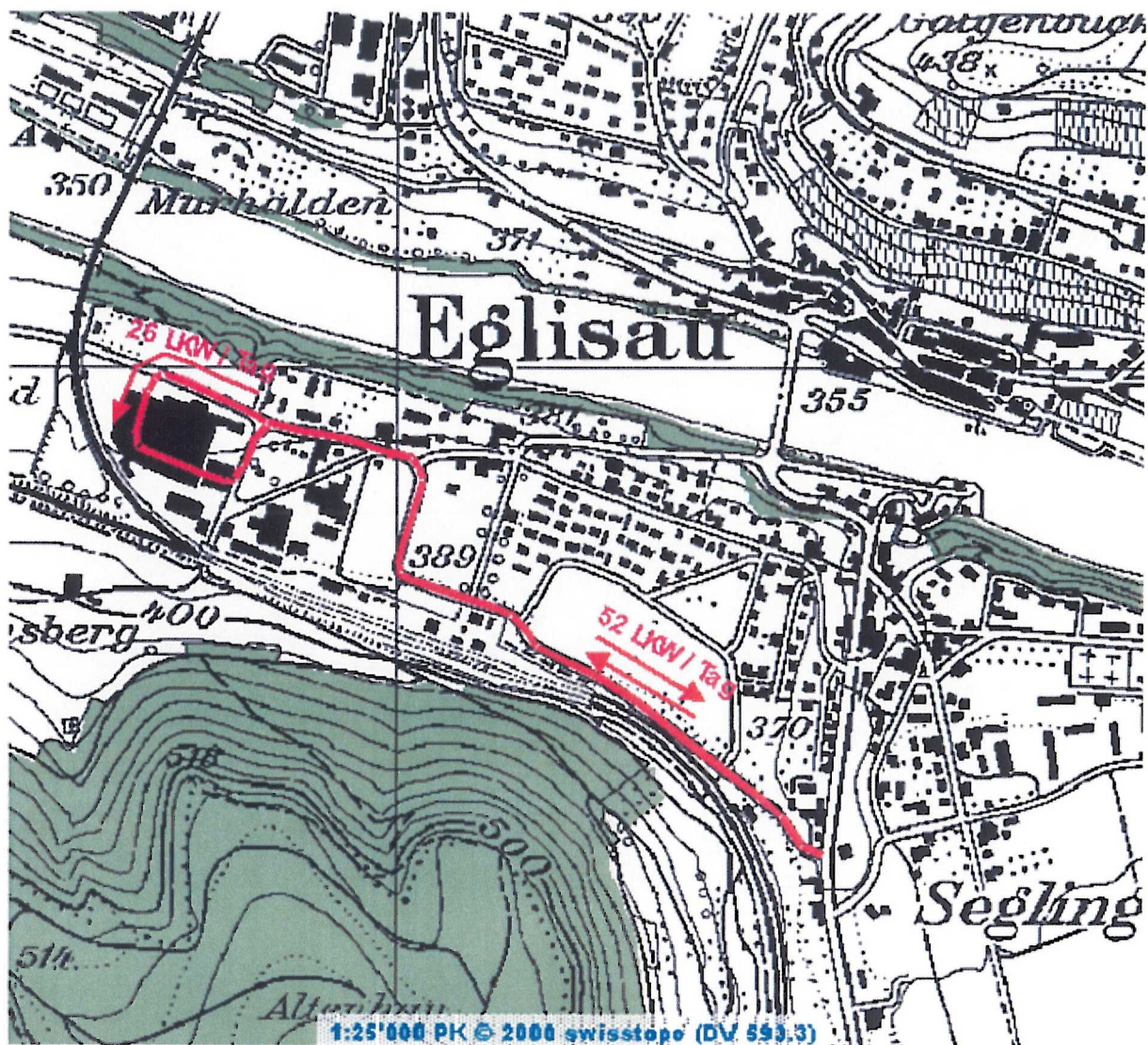


Abb. 4: Verkehrsführung bisher über die Bahnstrasse und die Rheinsfelderstrasse

8.3.2 Bau-Zustand

Obwohl während dem Bau des Hochregallagers die Industriestrasse in Betrieb sein wird, muss ein Teil des LKW-Verkehrs weiterhin auf der Rheinsfelderstrasse abgewickelt werden. Die Rampe im Endzustand wird dann noch nicht zu Verfügung stehen. Während der Bauphase muss mit ein paar wenigen LKW-Fahrten pro Tag zusätzlich gerechnet werden.

Der zusätzliche wegführende Baustellenverkehr wird soweit möglich über die Industriestrasse geführt.

8.3.3 End-Zustand und neuer Betriebszustand

Im Endzustand oder dem neuen Betriebszustand wird der Verkehr über die Bahnstrasse und die Rheinsfelderstrasse zugeleitet. Die Wegfahrten führen in der überwiegenden Mehrheit über die Industriestrasse und die Bahnstrasse. Insgesamt wird nicht a priori mit Mehrverkehr gerechnet, weil mit dem Hochregallager nicht automatisch eine Ausdehnung der geschäftlichen Aktivitäten verbunden ist. Mehrverkehr

ergibt sich insbesondere erst, wenn mehr Getränke abgefüllt werden. Die Darstellung basiert deshalb auf der gleichen Verkehrsmenge wie im Ausgangszustand.

Mit der Inbetriebnahme des Hochregallagers und der neuen Rampe kann der Verkehr, auf der Rheinsfelderstrasse bzw. auf der für die Anwohner der Rheinsfelderstrasse kritischen Strecke, annähernd halbiert werden. Anlieferungen auf der Nordseite der Betriebsgebäude wie Zucker, Konzentrate, Kohlendioxyd, Stickstoff, Brennmaterial fahren weiterhin in der Regel unbeladen über die Rheinsfelderstrasse weg. Eine Umleitung direkt auf die Industriestrasse ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich, weil die Mehrzahl der Fahrzeuge auf der Südseite be- und entladen werden. Die Stautrecke wird sich bis in die Einspurstrecke am Bahndamm ausdehnen, wo ein Vorbeifahren nicht möglich ist.

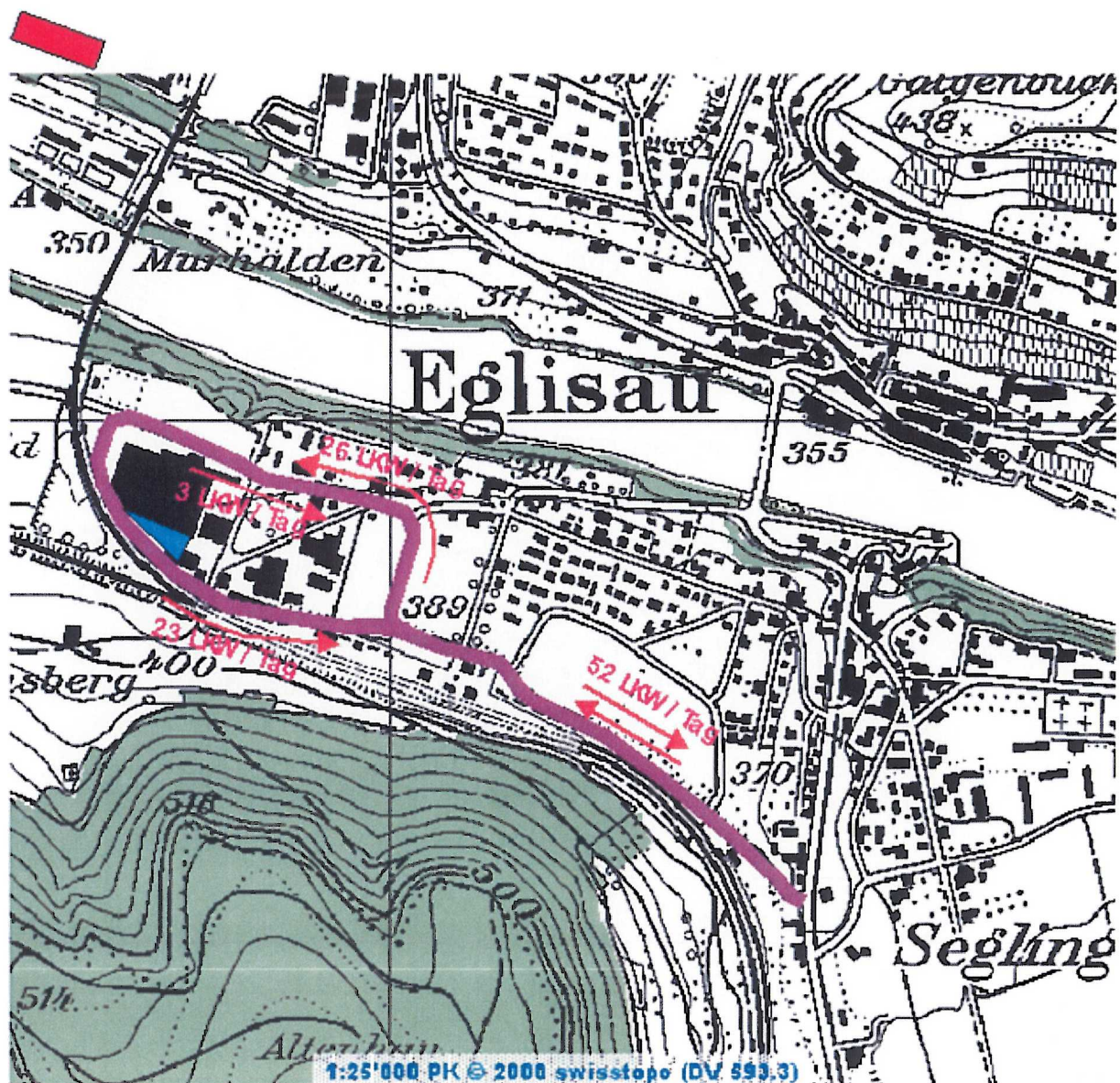


Abb. 5: Verkehrsführung neu über die Bahnstrasse und die Rheinsfelderstrasse mit Hochregallager und Rampenbereich

Die neue Rampe wird sich an der Südfront des Hauptgebäudekomplexes und westlich des Hochregallagers befinden.

Mit der Inbetriebnahme des Hochregallagers kann auf Aussenlager verzichtet werden. Dadurch fallen im Durchschnitt 4 Fuhren oder 8 Fahrten pro Tag weg.

Die Auslieferung von Fertigprodukten per Bahn wird nach Möglichkeit beibehalten. Voraussetzungen dafür sind, dass

- Kunden über ein Anschlussgleis, das von der SBB-Cargo bedient wird, verfügen und
- Eglisau (ev. Hüntwangen) von der SBB-Cargo weiter als Umschlagpunkt bedient wird.

Die Thurella Eglisau AG verfügt über eine Bahninfrastruktur, die auch grösseres Transportvolumen bewältigen könnte.

8.3.4 Zustand mit maximalem LKW-Verkehr

Im Sinne eines „worst case“ Szenarios wird der maximal mögliche von der Thurella induzierte Verkehr dargestellt. Dies kann nur erreicht werden, wenn auch die Abfüllkapazität erhöht wird, was wiederum eine UVP auslösen würde.

Das Pflichtenheft für das Hochregallager fordert eine Verladekapazität an der neuen Rampe von 150 Paletten (Pal.) pro Stunde. Auf einen Lastwagen können 22 Palette geladen werden. Das Nachfahrverbot dauert von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Die erlaubte Verkehrszeit beträgt damit 17 Stunden. In dieser Zeit können 2250 Pal. ausgelagert werden. Am Spitzentag werden rund 12 Bahnwagen mit je 32 Pal./Wagon verladen. Die Rampenkapazität in den 17 Stunden reicht somit maximal für 1866 Pal. oder 85 LKW. Dazu kommen 6 LKW, die in der Nachfahrverbotszeit geladen werden können.

LKW	Durchschnitt	Spitzentag
Abfuhr		
Rampe	30 LKW / Tag	91 LKW / Tag
Konzentrat	6 LKW / Tag	10 LKW / Tag
Zufuhr		
Zucker	5 LKW / Tag	10 LKW / Tag
Konzentrat	2 LKW / Tag	3 LKW / Tag
CO ₂	0.2 LKW / Tag	0.4 LKW / Tag
Stickstoff	0.2 LKW / Tag	0.4 LKW / Tag
Rohlinge	1 LKW / Tag	2 LKW / Tag
Hilfsmaterial	2 LKW / Tag	2 LKW / Tag
Saft ab Press	an 4 Wo/Jahr	4 LKW / Tag
Summe	46.4 LKW / Tag	122.8 LKW / Tag
Bahn		
Abfuhr		
Rampe	4.5 Wagon/Tag	12 Wagon/Tag
	6.3 LKW äquiv./d	17.5 LKW äquiv./d

Tabelle: Maximaler induzierter LKW-Verkehr

Gemessen am durchschnittlichen Verkehrsaufkommen an der Zürcherstrasse mit 15'000 bis 17'000 Fz pro Tag, ist die Verkehrssteigerung marginal.

8.4 Lärm

8.4.1 Ausgangszustand

Im aktuellen Zustand wird die Lärmsituation primär durch den Verkehr bestimmt. Die kritische Stelle für die Lärmbeurteilung ist bei den Wohnhäusern nördlich der Rheinsfelderstrasse zu lokalisieren. Der zufahrende wie auch der wegfahrende Lastwagenverkehr benützt die Rheinsfelderstrasse. Sekundär verursachen auch Stapler, die bestehende Lagerhäuser bedienen oder Lastwagen im Freien beladen Lärm. Subjektiv wird dieser Lärm von den Anwohnern als störender als vorbeifahrende LKW's empfunden. Das Gestaltungsplangebiet ist der Empfindlichkeitsstufe (ES) III zugeteilt.

8.4.2 Bauzustand

Während der Bauarbeiten am Hochregallager entsteht zusätzlicher Verkehr durch den Zu- und Wegtransport von Material. Dieser Verkehr wickelt sich in der Regel wie im Endzustand ab (Zufahrt auf der Rheinsfelderstrasse, Wegfahrt auf der Industriestrasse). Ausnahmsweise und bei geringen Verkehr können Zu- und Wegfahrt auf der Industriestrasse erfolgen.

8.4.3 Betriebs- und Endzustand

Das Hochregallager schirmt den Lärm der SBB-Züge und Lärm verursacht durch das Be- und Entladen der LKW's gegen das Wohngebiet an der Rheinsfelderstrasse ab. Die Situation verbessert sich gegenüber der heutigen Situation markant, weil neben der Abschirmung, der Verkehr auf der Rheinsfelderstrasse praktisch halbiert wird und der Staplerverkehr von und zu den heute bestehenden Lagerhäusern entfällt.

Der Verkehr mit den Aussenlager entfällt gänzlich.

Das Gestaltungsplangebiet bleibt der Empfindlichkeitsstufe (ES) III in den Zonen A und B zugeteilt. Die Zone C ist ebenfalls der ES III unterstellt mit Ausnahme des Rampenbereichs. Dieser und die Zone D (Hochregallager) werden der Zone IV zugewiesen, weil der Lärm insbesondere bei Verladearbeiten und Transporten (Stapler, LKW) entsteht, der auch in der Nacht (3-Schichtbetrieb) z. B. bei Verladevorbereitungen auftreten kann.

Die Planungsgrenzwerte werden insbesondere auch bezüglich des südlich gelegenen Bauernhofes eingehalten. (nachgereichtes Lärmgutachten 1. Vorprüfung)

8.4.4 Zustand im Fall einer maximalen Produktionserweiterung

Die Lärmgutachten rechnen bereits mit einer Verkehrsteigerung von rund 30%. Mit dieser Verkehrsmenge aber auch mit der maximalen Verkehrsmenge können die Grenzwerte umweltverträglich eingehalten werden.

8.5 Luft

8.5.1 Ausgangszustand

Weder die Thurella Gruppe noch die Thurella Eglisau AG im Speziellen haben eigene LKW's. Alle Transporteure sind sogenannte Fremdfahrer. Die Thurella nimmt jedoch die Gelegenheit wahr, Lastwagenblachen mit ihrem Logo bedrucken zu lassen

und sie Auftragsfahrern zu überlassen. Die Thurella Eglisau AG hat keinen Einfluss auf die Fahrzeugflotte. Als Auftraggeberin kann sie lediglich verlangen, dass die Fahrzeuge entsprechend den Vorschriften ausgerüstet sind.

Heute sind 15 Stapler (12 Dieselstapler, 3 Elektro stapler) im Einsatz. Sie sind den Vorschriften entsprechend ausgerüstet, so dass sie im Gebäude eingesetzt werden können.

8.5.2 Bauzustand

Im Bauzustand sind auf dem Areal zusätzlich Baumaschinen und Lastwagen von Bauunternehmungen in Betrieb. Die Ausrüstung dieser Maschinen ist Sache der Bauunternehmung. Es sind diesbezüglich keine Vorschriften vorgesehen.

8.5.3 Betriebs- und Endzustand

Mit der Inbetriebnahme des Hochregallagers fallen Hin- und Zurückfahrten zu den Aussenlager weg. Die Dieselstapler werden auf ein notwendiges Minimum reduziert. Ist das Hochregallager in Betrieb, werden noch 2 Diesel- und 2 bis 3 Elektro stapler benötigt.

Insgesamt wird sich die im Gestaltungsplan emittierte Menge an Luftschadstoffen vermindern. Auf der Rheinsfelderstrasse ist mit einer Reduktion von 40% bis 45% bei gleichem Transportvolumen zu rechnen. Das Transportvolumen steigt, wenn der Umsatz wächst. Mit den heute bestehenden Abfüllanlagen ist jedoch eine Produktionssteigerung von 40% nicht erreichbar.

8.5.4 Zustand im Fall einer maximalen Produktionserweiterung

Der für die Luftbelastung kritische Ort ist die Zürcherstrasse. Die maximale Verkehrsmenge (gemäss 8.3.4) des von der Thurella induzierten Verkehrs liegt immer noch im Promillbereich.

8.6 Staub

Die Thurella Eglisau AG ist ein Lebensmittelbetrieb, der keine Staubbelaster dulden kann. Die ist nicht nur in der Betriebsphase, sondern auch im Bauzustand der Fall. Abbrüche müssen deshalb unter Einsatz von Wasser durchgeführt werden.

8.7 Ionisierende Strahlen

Aus der Meldung der SBB geht hervor, daß der Grenzwert von $1\mu\text{T}$ im Abstand von 16.0 m, gemessen ab Fahrdrachtmasten, eingehalten wird. Da die Thurella Eglisau AG über ein Industriegleis ohne Fahrdracht verfügt, sind die möglichen Gebäude im Gestaltungsplanperimeter mehr als 16 m entfernt.

8.8 Landschaft

Das Gestaltungsplangebiet liegt am Fuss des Laubberges auf einer Terrasse bevor das Gelände steil zum Rhein abfällt. Der Übergang vom Hang zur Terrasse wird markant betont durch die Bahnlinie Eglisau – Kaiserstuhl, die hier auf einem Damm verläuft. Mit der Abstufung der maximalen Gesamthöhen im Gestaltungsplan wird die Hangneigung des Laubbergs in abgeschwächter Form übernommen. Hohe Gebäude schirmen die Wohngebäude im Norden gegen die Bahnlinie und die Verladerampe ab.

Die Sicht auf das Hochregallager wird durch die Bestockung des südlichen Rheinuferes behindert. Die Dachkante bleibt jedoch zum Beispiel von der Promenadenstrasse oder der Schaffhauserstrasse aus sichtbar ohne das Bild zu dominieren oder wesentlich zu stören. Von Westen her ist die kurze Fassade des Hochregallagers sichtbar. Durch den Bahndamm ist der untere Gebäudeteil abgedeckt, so dass die Gesamthöhe optisch nicht gänzlich in Erscheinung tritt.

Westlich der Bahnlinie Eglisau – Schaffhausen beginnt das Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Das Gestaltungsplangebiet liegt damit nicht in diesem Gebiet.

Zusammen mit dem Amt für Raumordnung und Vermessung sind drei Betrachtungsstandorte ausgewählt worden, um das Projekt zu visualisieren. Im Anhang sind die Betrachtungsstandorte in einer Karte aufgetragen. Anschliessend sind die Aufnahmen mit und ohne Hochregallager beigelegt.

Die Bilder sprechen für sich. Der Auftrag für die Fotomontage war, die Farbe des Hochregallager so zu wählen, dass sich das Projekt gut in die Landschaft einfügt. Es ist augenfällig, dass der gewählte Oliventon wenig Kontrast bewirkt. Aus Gründen des Umweltschutzes muss eine etwas helleren Farbe gewählt werden. Das Gebäude wird wohl besser wahrgenommen werden, was sich jedoch für das Gebäudeklima (Energieeinsparung bei der Klimatisierung, kühle Getränkelagerung) vorteilhaft auswirken wird.

Die im Anhang beigelegte Sonnenstudie zeigt, dass das geplante Hochregallager bezüglich Schattenwurf nur auf ein Wohngebäude (Gartensitzplatz) auswirken kann. Die Wirkung bei den tiefsten Sonnenständen ist minimal.

8.9 Altlasten

Der Betrieb ist im Altlastenverdachtsflächen-Kataster mit der Nummer I.10 verzeichnet. Die erfolgten Abbrüche der Tankanlagen und des Garagengebäudes mit Tankstelle sind unter Beizug der spezialisierten Firma Ecosens, Zürich, erfolgt. Für den Bau des Hochregallagers werden weitere Abbrüche erforderlich sein. Auch diese Rückbauten werden mit der Fachbegleitung der Ecosens erfolgen. Der Betrieb wird damit frei von möglichen weiteren Altlasten, weil nur in diesen Bereichen mit bodenkontaminierenden Stoffen gearbeitet wurde. Das Industriegebäude war seit dem Bau ein Lebensmittelbetrieb, in welchem mit wassergefährdenden Flüssigkeiten immer sehr sorgfältig umgegangen wurde.

Nach den Rückbauten wird die Thurella Eglisau AG die Entlassung des Betriebs aus dem Altlastenverdachtsflächen-Kataster beantragen.

Nordwestlich und ausserhalb des Gestaltungsplangebietes liegt die Verdachtsfläche mit der Nummer D.15. Dabei handelt es sich um eine Auffüllung nach erfolgter Kiesgewinnung für den Eisenbahnbrückenbau vor gut 100 Jahren. Es wird vermutet, dass dazumal Bauabfällen für die Auffüllung verwendet wurde. Ein Untersuchung dieses Standort drängt sich erst bei einer allfälligen Nutzungsänderung dieses Gebietes auf.

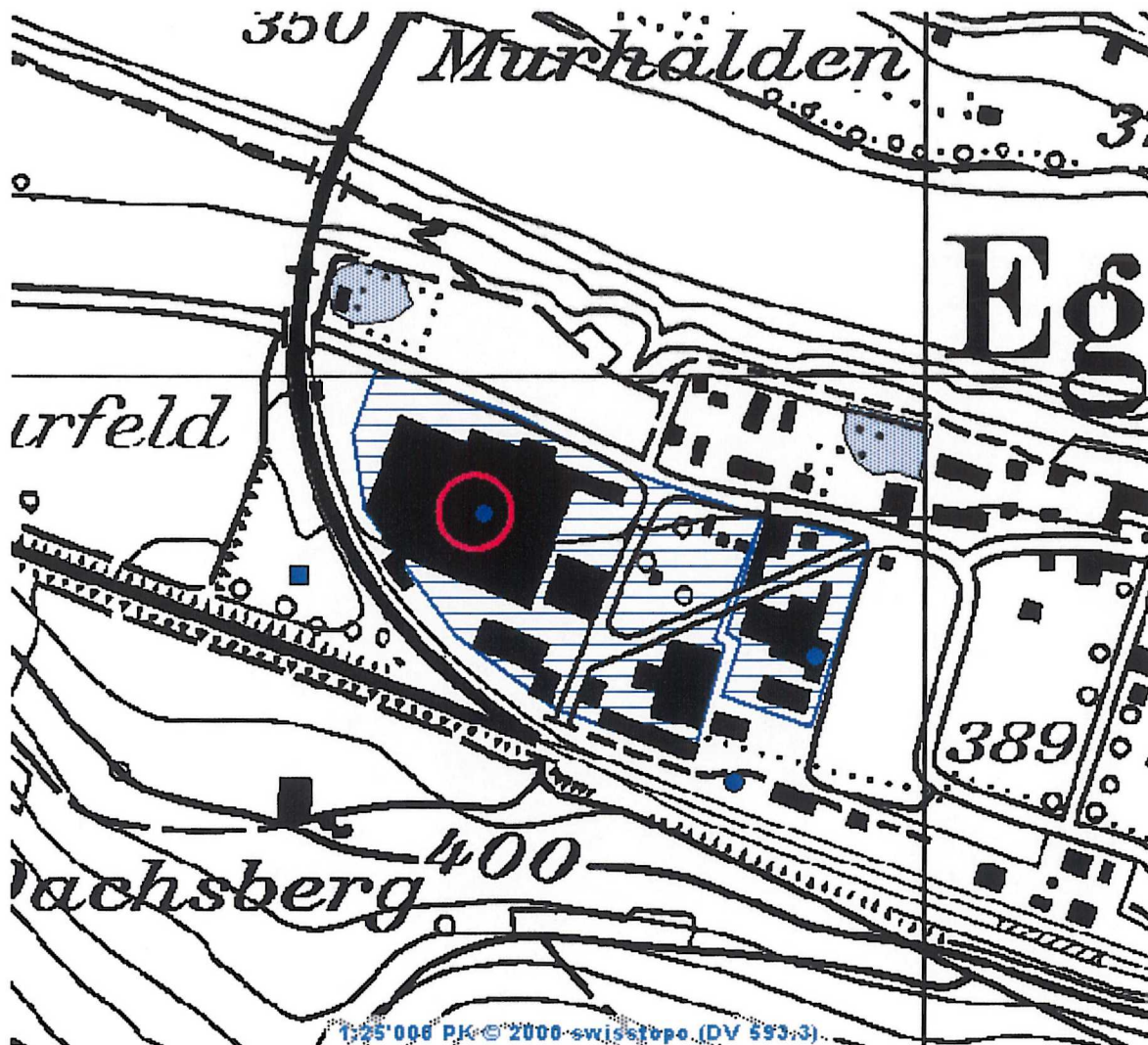


Abb. 6: Altlastenverdachtsflächen

8.10 Gewässerschutz

Im Gestaltungsplanperimeter liegt der Brunnen BFS 55. Es handelt sich um einen Filterbrunnen mit salzigem Wasser. Das Wasser wird von der Thurella Eglisau AG, der Konzessionärin, als Brauchwasser genutzt. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Wasservorkommen ist gering. Über eine Stilllegung der Anlagen wird periodisch diskutiert.

Ein Teil des Regenwassers versickert bereits heute auf dem Gelände (Rasenflächen und kleinere Dachflächen). In Zukunft soll sichergestellt werden, dass Dachwasser von Neubauten nach den gegebenen Möglichkeiten versickert wird.

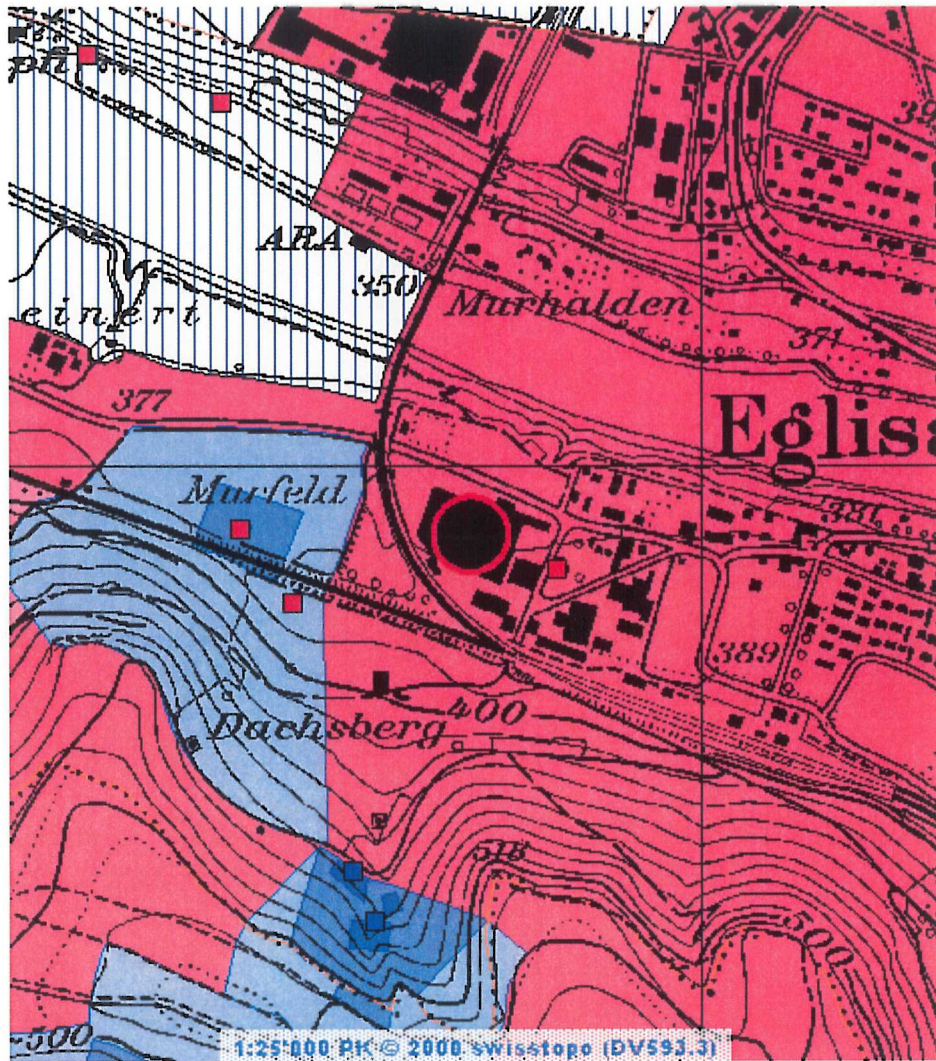


Abb. 7: Grundwasserschutzkarte

Kuratli Calörtscher Hirner / Ku / Hi 22. Nov. 2006
Rev. 16. Juli 2007