

Die Bearbeitung der Eingaben im Zusammenhang mit dem zweiten Mitwirkungsverfahren zum Gestaltungsplan Lothalde konnte nach den Sommerferien abgeschlossen werden. Die Erstellung des Mitwirkungsberichts erfolgte Mitte September. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 28. September den Mitwirkungsbericht beraten und in der vorliegenden Form zur Veröffentlichung freigegeben. Allfällige weitere Anpassungen im Gestaltungsplan werden nun geprüft. Eine allfällige öffentliche Auflage des Gestaltungsplans ist im ersten Halbjahr 2027 vorgesehen.

MITWIRKUNGSBERICHT 2

28. SEPTEMBER 2026

Die Bevölkerung konnte sich am 30. Mai 2026 im Gemeindehaus über den überarbeiteten Gestaltungsplan informieren. Anschliessend bestand die Möglichkeit, schriftlich Stellung zu nehmen. Dabei gingen bei der Gemeinde Altnau insgesamt 7 Eingaben ein. Der Gemeinderat hat diese Eingaben gesichtet. Im vorliegenden Mitwirkungsbericht werden die Eingaben thematisch zusammengefasst und beantwortet.

ERSCHLIESSUNG UND ANZAHL DER TIEFGARAGEN

Eingabe: Die vorgesehene Erschliessung mit zwei Tiefgaragen wird als nicht nachvollziehbar beurteilt. Es wird angeregt, die Überbauung ausschliesslich über eine vergrösserte Tiefgarage mit Zufahrt ab der Hermannshofstrasse oder alternativ über die Lothalde zu erschliessen. Dadurch könnten zusätzliche Quartierfahrten, Umwege sowie eine zweite Ein- und Ausfahrt vermieden werden. Zudem wird vorgeschlagen, verschiedene alternative Erschliessungsvarianten vertieft zu prüfen.

Antwort:

Die vorgeschlagene Variante mit einer einzigen Tiefgarage (Einfahrt über die Hermannshofstrasse, Verlängerung in Richtung Gebäude B2; unterirdische Rampe zu Häusern B3, B4 und C) wurde geprüft. Dabei zeigt sich, dass die eingereichte Skizze wesentliche Anforderungen an die Erschliessung nicht berücksichtigt. Insbesondere fehlen die erforderlichen Veloabstellplätze, die notwendigen Abstellräume für die Wohnungen sowie teilweise die Vertikalerschliessungen der Wohnbauten. Unter Berücksichtigung dieser Flächen könnten in der vorgeschlagenen Anordnung lediglich rund 45 Abstellplätze realisiert werden, was einer Reduktion um 23 Parkplätze gegenüber der vorgesehenen Planung mit 68 Abstellplätzen entspricht.

Aufgrund der topografischen Verhältnisse würde die vorgeschlagene Tiefgarage voraussichtlich an mehreren Stellen über das bestehende Terrain hinausragen oder umfangreiche Terrainanpassungen erfordern. Dies würde den Vorgaben des Baureglements zur Anordnung von Bauten und Anlagen widersprechen, wonach Terrainveränderungen auf ein Minimum zu beschränken sind. Ebenfalls würde dadurch der natürliche Hangverlauf wesentlich verändert und der bestehende Baumbestand könnte nicht erhalten werden.

Da sich die Wohngebäude auf unterschiedlichen Geländehöhen befinden, können direkte Zugänge zur Tiefgarage nicht überall gewährleistet werden. Teilweise wären zusätzliche Treppenanlagen erforderlich, was die Erschliessungsqualität beeinträchtigen würde. Darüber hinaus würde die Tiefgarage aufgrund der langen unterirdischen Erschliessungsrampe sowie der notwendigen Anschlussbauwerke an Kompaktheit verlieren. Dies ist aus nachhaltiger Sicht nachteilig.

Eine Tiefgarage mit Zufahrt ab der Lothalde ist ebenfalls aufgrund des vorhandenen Terrains nicht möglich. Die Tiefgarage würde ebenfalls über das bestehende Terrain hinausragen oder umfangreiche Terrainanpassungen erfordern. Zudem widerspricht eine Zufahrt ab der Lothalde auch dem Bebauungskonzept mit der Freihaltung des Bereichs entlang der Lothalde aufgrund des Ortsbild- und Umgebungsschutzes.

Insgesamt erweisen sich die vorgeschlagenen Varianten aufgrund der funktionalen, ökologischen, topografischen und baulichen Rahmenbedingungen gegenüber der vorgesehenen Lösung als nicht zweckmässig.

VERKEHRSELASTUNG UND VERKEHRSSICHERHEIT IM QUARTIER

Eingabe: Es wird befürchtet, dass die vorgesehene Erschliessung zu einer erheblichen Mehrbelastung der Quartierstrassen führt und die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Kinder, beeinträchtigt. Kritisiert werden die bestehenden Strassenverhältnisse, fehlende Trottoirs, enge Kreuzungsstellen, eingeschränkte Sichtverhältnisse sowie die bereits heute als problematisch wahrgenommenen Verkehrssituationen. Es wird verlangt, dass Verkehr und Gestaltungsplanung gemeinsam betrachtet und die Auswirkungen auf das gesamte Quartier umfassend berücksichtigt werden. Ebenso wird ein gesamtheitliches Verkehrs- und Erschliessungskonzept gefordert.

Antwort: Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Überbauung wurden im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans geprüft. Die Erschliessung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der Anforderungen an eine sichere und zweckmässige Verkehrsführung konzipiert. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen liegt im Verhältnis zur bestehenden Leistungsfähigkeit des Quartierstrassennetzes im normalen Rahmen. Die Grössenordnung ist vergleichbar mit ähnlich bebauten Quartieren und Strassentypen in Altnau, wie beispielsweise beim Bütenring, im Winkelacker, beim Unterhof, an der Längi, im Thoracker/Wisplätz oder im Chappeli.

Die angesprochenen Themen wie fehlende Trottoirs, enge Strassenräume, Sichtverhältnisse oder bestehende Verkehrssicherheitsdefizite betreffen überwiegend die vorhandene Infrastruktur des Quartiers und stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan. Sie sind unabhängig vom vorliegenden Projekt zu beurteilen und können im Rahmen dieses Verfahrens nur soweit berücksichtigt werden, als sie durch die Planung direkt beeinflusst werden.

Mit der vorgesehenen und kommunizierten Ausweitung der Tempo-30-Zone wird bereits eine Massnahme umgesetzt, welche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Wohnqualität im Quartier beiträgt. Die Umsetzung ist bereits für 2027 im Budget der Gemeinde aufgenommen. Die Gemeinde wird die Entwicklung der Verkehrssituation nach der Realisierung des Projekts beobachten und bei Bedarf im Rahmen ihrer Zuständigkeit weitere verkehrliche Massnahmen prüfen.

Die Forderung nach einer gesamtheitlichen Betrachtung der Verkehrs- und Erschliessungssituation wird zur Kenntnis genommen. Ein umfassendes Verkehrs- und Erschliessungskonzept für das gesamte Quartier geht jedoch über den Regelungsinhalt und den Perimeter des vorliegenden Gestaltungsplans hinaus und ist gegebenenfalls im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung zu behandeln. Insgesamt bestehen aus Sicht der Gemeinde keine Hinweise darauf, dass die geplante Überbauung zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der Funktionsfähigkeit des Quartierstrassennetzes führt.

UMWELTELASTUNG DURCH DIE ERSCHLIESSUNG

Eingabe: Es wird geltend gemacht, dass die vorgesehene Verkehrsführung unnötige Umwege verursacht und dadurch zusätzliche Lärm- sowie CO₂-Emissionen entstehen. Dies werde als Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen Raumplanung und zu den Bestrebungen der Gemeinde zur Emissionsreduktion betrachtet. Eine direktere Erschliessung wird als umweltverträglicher angesehen.

Antwort: Die Erschliessung des Gebiets wurde unter Berücksichtigung verschiedener Anforderungen, insbesondere der topografischen Verhältnisse, der baulichen Rahmenbedingungen, der Funktionalität der Gesamtanlage sowie der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit, sorgfältig geprüft.

Die Erschliessung der kleineren Tiefgarage über die bestehende Sackgasse führt zwar für einen Teil der Fahrten zu einem längeren Fahrweg. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Fahrdistanzen sind jedoch im Verhältnis zum gesamten Verkehrsaufkommen gering. Entsprechend sind auch die zusätzlichen Lärm- und CO₂-Emissionen insgesamt als gering einzustufen. Um den entstehenden Mehrverkehr zu vermeiden, müsste je nach Konzept eine zusätzliche Verbindung zu den Tiefgaragen oder eine zusätzliche Erschliessungsstrasse erstellt werden. Der damit verbundene zusätzliche Bau- und Flächenaufwand würde voraussichtlich zu einer insgesamt höheren CO₂-Belastung führen, als dies bei der vorgesehenen Lösung der Fall ist.

Die gewählte Erschliessung berücksichtigt die projektbedingten räumlichen und baulichen Randbedingungen. Insgesamt wird die gewählte Verkehrsführung deshalb als zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Eine Anpassung der Erschliessung aufgrund der geltend gemachten Mehrdistanz wird nicht als erforderlich erachtet.

PARKIERUNG UND RUHENDER VERKEHR

Eingabe: Die vorgesehene Parkierung wird hinsichtlich Anzahl, Verteilung und Organisation als unzureichend beurteilt. Es bestehen Bedenken bezüglich Besucherparkplätzen, Parksuchverkehr sowie der Bewältigung des Parkierungsbedarfs bei Veranstaltungen und Dienstleistungen. Angeregt werden zusätzliche öffentliche Parkierungsmöglichkeiten, eine Überprüfung der Parkierungsstrategie sowie ein Gesamtkonzept für den ruhenden Verkehr im Quartier.

Antwort: Die Anzahl der erforderlichen Parkfelder richtet sich nach den Vorgaben des Baureglements. Für die im Gestaltungsplan vorgesehene Nutzung sind mindestens 50 Parkfelder für die Bewohner sowie 8 Besucherparkfelder nachzuweisen. Das vorliegende Projekt sieht insgesamt 63 Parkfelder für die Bewohner und 9 Besucherparkfelder vor und erfüllt die geltenden Anforderungen somit mit einer gewissen Reserve.

Die Parkierungsanlage ist auf den durch die Wohnnutzung verursachten Bedarf ausgelegt. Zusätzliche öffentliche Parkierungsanlagen zur Abdeckung eines allgemeinen Parkierungsbedarfs oder von Parkplatzengpässen im Zusammenhang mit benachbarten Nutzungen oder einzelnen Veranstaltungen sind nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Der durch Veranstaltungen auf der benachbarten Schulanlage entstehende Parkierungsbedarf ist unabhängig von der Wohnüberbauung zu beurteilen und kann nicht dem vorliegenden Projekt angerechnet werden.

Die Organisation der Parkierung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters wurde so konzipiert, dass die erforderlichen Parkfelder funktional und zweckmässig angeordnet sind und der projektbedingte Bedarf gedeckt werden kann. Aufgrund der Einhaltung der baurechtlichen Vorgaben sowie der vorgesehenen Reserve besteht aus Sicht der Gemeinde kein Anlass, die Parkierungsstrategie des Projekts anzupassen. Die Anregung nach einem übergeordneten Konzept für den ruhenden Verkehr im Quartier wird zur Kenntnis genommen. Sie betrifft jedoch eine über den Regelungsinhalt des Gestaltungsplans hinausgehende Fragestellung und ist gegebenenfalls im Rahmen einer gesamtheitlichen Verkehrsplanung der Gemeinde zu prüfen.

PRAKTIKABILITÄT DER VERKEHRSPLANUNG UND DES VERKEHRSGUTACHTENS

Eingabe: Es wird bezweifelt, dass die Annahmen des Verkehrsgutachtens die tatsächlichen Verhältnisse im Quartier ausreichend abbilden. Kritisiert werden theoretische Betrachtungen, die aus Sicht der Eingaben den örtlichen Gegebenheiten und der praktischen Nutzung der Strassen nicht genügend Rechnung tragen. Zudem werden einzelne Aussagen und Messergebnisse des Gutachtens hinterfragt.

Antwort: Das Verkehrsgutachten wurde als unabhängige fachtechnische Grundlage erstellt, um die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Überbauung auf einer objektiven und nachvollziehbaren Basis beurteilen zu können. Grundlage der Beurteilung bilden Verkehrserhebungen vor Ort, die Erfassung der bestehenden Strassenverhältnisse sowie anerkannte verkehrsplanerische Methoden und Beurteilungskriterien.

Im Gutachten wurden die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere die Strassengeometrie, die Sichtverhältnisse, die vorhandenen Verkehrsbelastungen sowie die Erschliessungsfunktion der betroffenen Strassen berücksichtigt. Die Beurteilung stützt sich somit nicht ausschliesslich auf theoretische Annahmen, sondern auf erhobene Daten und fachlich anerkannte Bewertungsverfahren.

Die im Rahmen der Mitwirkung vorgebrachten Einschätzungen und Alltagserfahrungen stellen wertvolle Hinweise dar und wurden in die Beurteilung einbezogen. Sie vermögen die fachlichen Schlussfolgerungen des Gutachtens jedoch nicht zu entkräften. Das Gutachten kommt nachvollziehbar zum Ergebnis, dass eine Erschliessung über die Lothaldenstrasse aus fachtechnischer und planerischer Sicht nicht empfehlenswert ist.

Soweit einzelne Aussagen oder Messergebnisse des Gutachtens hinterfragt werden, ist festzuhalten, dass sämtliche Annahmen, Erhebungen und Schlussfolgerungen im Gutachten dokumentiert und nachvollziehbar hergeleitet sind. Das Gutachten bildet eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Beurteilung der Erschliessung und es bestehen aus Sicht der Gemeinde keine Anhaltspunkte, welche dessen fachliche Aussagekraft grundsätzlich in Frage stellen würden.

EINBEZUG DER MITWIRKUNG UND PLANUNGSPROZESS

Eingabe: Es wird bemängelt, dass verschiedene Anliegen in früheren Mitwirkungsverfahren lediglich knapp beantwortet oder als nicht Bestandteil des Gestaltungsplans beurteilt worden seien. Dadurch werden Zweifel am Umgang mit den Eingaben, am Planungsprozess sowie an der Berücksichtigung öffentlicher Interessen geäussert. Angeregt werden eine transparentere Behandlung der Rückmeldungen sowie gegebenenfalls der Beizug zusätzlicher Fachkompetenz.

Antwort: Die Gemeinde Altnau hat alle Eingaben im Rahmen der ersten Mitwirkung beantwortet. Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurde diverse Anpassungen am Gestaltungsplan vorgenommen und weitere Abklärungen durchgeführt. Das Richtprojekt wurde nochmals überarbeitet, der Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften angepasst und ein Verkehrsgutachten erstellt. Der überarbeitete Gestaltungsplan wurde zudem nochmals einer Mitwirkung unterstellt.

STÄDTEBAULICHE ANORDNUNG UND GESTALTUNG DER ÜBERBAUUNG

Eingabe: Es wird angeregt, die Stellung der Gebäude sowie einzelne Gebäudeparameter zu überarbeiten. Kritisiert werden insbesondere die Nähe einzelner Gebäude zur bestehenden Bebauung, die vorgesehenen Grenzabstände sowie die Höhe eines Gebäudes. Gewünscht werden grössere Abstände zur bestehenden Wohnbebauung und eine Anordnung, welche sich besser in das bestehende Ortsbild einfügt.

Antwort: Das Richtprojekt wurde im Rahmen eines Studienauftrags (Wettbewerb mit vier Planungsbüros) ausgearbeitet und von einer Fachjury (Fachexperten Architektur, Denkmalpflege) als Siegerprojekt auserkoren. Im Jurybericht wird dazu folgendes festgehalten: «Das Beurteilungsgremium empfiehlt einstimmig das Projekt von Müller Mantel Architekten AG zur Weiterbearbeitung. Das Konzept konnte mit seinem architektonischen Ausdruck und der giebelständigen Eingliederung der Gebäude Volumen überzeugen. Die einfach gesetzten Gebäudetypen wurden gut in die Siedlungsstruktur eingeflochten und fügen sich durch die einfach gewählte Fassadengestaltung gut in das Dorf- und Strassenbild ein. Zudem werden gute Aussichtslogen mit einem wertigen Projekt geschaffen, welches auch markttauglich bleibt.»

OFFENE FRAGEN ZUM PROJEKT UND ZUR NUTZUNG

Eingabe: Es werden verschiedene ergänzende Fragen zum Projekt gestellt, unter anderem zur Organisation des Lieferverkehrs, zur Anzahl der Besucherparkfelder, zur künftigen Wohnform (Miete oder Eigentum), zum Ausnutzungsgrad sowie zu einzelnen planerischen Darstellungen und Begrifflichkeiten. Ebenfalls wird nach möglichen Interessenkonflikten im Planungsverfahren gefragt.

Antwort:

Lieferverkehr: Der Lieferverkehr erfolgt wie bei jeder anderen Wohnüberbauung via dem öffentlichen Strassenetz.

Besucherparkfelder: Es sind insgesamt 9 Besucherparkfelder geplant. Dies entspricht den Mindestvorgaben des Baureglements.

Wohnformen (Miete oder Eigentum): Die zukünftige Wohnform ist noch nicht definiert.

Ausnutzungsgrad: Das Projekt hat eine Baumassenziffer von 1.45. Im Gestaltungsplan ist als maximale BMZ 1.6 definiert. Gemäss Baureglement ist eine BMZ von 1.8 zulässig. Mit den Zuschlägen (je 10 %) für die Tiefgarage (§

34 Abs. 1 PBV) und den Minergie-P Standard (§ 35 Abs. 2 PBV) liegt die maximale BMZ bei 2.16. Im Rahmen eines Gestaltungsplans kann zudem die maximale BMZ je nach Projekt moderat überschritten werden. Das vorliegende Projekt nutzt ungefähr 2 / 3 der zulässigen BMZ aus. Dies entspricht 14'496 m³ von der zulässigen 21'544 m³. Dies entspricht ungefähr zwei zusätzliche Häuser in der Grösse der Häuser A1 / A2 / C und einem zusätzlichen Haus in der Grösse der Häuser B1 bis B4.

Plandarstellung: Die Plandarstellung wird bzgl. der Parkierung entlang der Lothalde korrigiert.

Interessenkonflikt / Kostenübernahme: Der Gestaltungsplan ist ein Instrument der Gemeinde. Die Kosten für die Ausarbeitung eines Gestaltungsplans trägt in der Gemeinde Altnau grundsätzlich der Grundeigentümer. Dies entspricht der heutigen Praxis, da die Grundeigentümerschaft in der Regel von der im Gestaltungsplan ermöglichten höheren Ausnutzung profitiert. Die Gemeinde übernimmt demgegenüber die Kosten für allfällige Zusatzabklärungen sowie für das Verfahren selbst. Massgebend für das öffentliche Interesse ist der von der Gemeindeversammlung genehmigte Rahmennutzungsplan der Gemeinde (Richtplan, Zonenplan, Baureglement) sowie die weiteren übergeordneten kantonalen und bundesrechtlichen Bestimmungen.