



Internes Arbeitspapier: Bearbeitung Stellungnahmen – Start: 7. Juli 2012

Gemeinde: 191 Dübendorf

Bauwerk: Radweg

Strasse: 754 Gockhauserstrasse

Projekt-Nr.: 84S-10255

Strecken-km: 0.000 – 2.720

Konto: 50130 00000

Strecke: Stadtgrenze bis Sonnentalkreuzung

Projektleiter: Adrian Baumann

Begehrensäusserungen gemäss § 12 (4. April bis 13. Mai 2012)

..... Abschnitt km 1.200 – 2.720

..... Abschnitt km 0.000 – 1.200

Stellungnahme Stadt Dübendorf vom 24.05.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
– Die neu geplante Route kreuzt beim Herrenweg die regionale Glatt-Route und beim Sonnental die kommunale Route Stettbach – Zentrum – Gfenn.	– Bei diesen Stellen ist eine Radwegsignalisation mit Angabe der erreichbaren Zielorte gemäss Vorgabe der Abteilung Sicherheit einzuplanen.
– Die regionale Glatt-Route bei der Querung Herrenweg – Gockhauserstrasse ist im Zuge des Radwegprojektes anzupassen.	– Die Strassenquerung ist mit einer Mittelinsel sicherer zu gestalten – EAG bearbeitet zurzeit eine Studie im Auftrag der VD.
– Rodung bei der Bachquerung im Bereich Waldegg.	– Absprache mit der Naturschutzberaterin der Stadt Dübendorf und dem Förster.
– Der Radweg quert im Kurvenbereich Waldegg das inventarisierte Naturschutzobjekt Chämmerbach und tangiert dieses geringfügig beim Parkplatz Herrenweg.	– Gestaltung und Bepflanzung des Wegrandes in diesem Bereich sind entsprechend auszuführen.
– Im Bereich der Stadtgrenze zu Zürich ist auf einer Länge von rund 100 m der Ersatz einer Hauptwasserleitung geplant, vom Reservoir Kämmaten in Richtung Gockhausen ist auf einer Länge von 100 m der Neubau einer Hauptleitung geplant.	– Das Radwegprojekt ist mit der Wasserversorgung Tobelhof – Gockhausen – Geeren zu koordinieren.
– Die Bushaldebucht Ursprung ist teilweise auf dem Regenbecken Gockhausen geplant.	– Für die Zusatzbelastung des Regenbeckens ist ein statischer Nachweis zu erbringen.
– Im Falle eines vollflächigen Belagersatzes zwischen Schützenrütliweg und Meisenrain ist der Bedarf eines Werkleitungersatzes zu klären.	– Absprache mit UR I.

<ul style="list-style-type: none"> – Laut Gefahrenkartierung Hochwasser bestehen Kapazitätsdefizite vom Tennmoosbächli in der Tobelhofstrasse. 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem AWEL ist abzuklären, ob gleichzeitig die Haltungen mit Nennweiten 500 mm vergrössert werden müssten. <p>Hochwasserschutzmassnahmen sind durch die Stadt Dübendorf zu bearbeiten.</p>
---	--

Stellungnahme KAPO vom 23.04.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> – Ausführung der Bushaltestelle Kämmaten in Fahrtrichtung Dübendorf muss aufgrund der Verkehrssicherheit geändert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Bushaltestelle wie im ursprünglichen Projekt als Busbucht ausführen. – Wieso? (Fahrbahnhaltestelle wird unüberholbar ausgebaut, somit kein Sicherheitsrisiko. Zudem würde eine Busbucht ein unverhältnismässiger Eingriff auf Privatgrund bewirken, was auf Grund der geringen Fahrgastfrequenz nicht zu rechtfertigen ist.
<ul style="list-style-type: none"> – Lage der neuen Fussgängerquerungsstelle mit Schutzinsel auf der Höhe der Einmündung Obere Geerenstrasse optimieren. 	<ul style="list-style-type: none"> – Lage so optimieren, dass die geforderten Sichtweiten auf die Warteräume der Fussgängerquerungsstelle eingehalten werden. – Sichtweiten wurden bereits überprüft – i.O.
<ul style="list-style-type: none"> – Ausführung des bestehenden Fussgängerüberganges auf der Tobelhofstrasse, Höhe Alte Gockhauserstrasse überprüfen, dieser muss allenfalls normgerecht angepasst werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die bestehende Beleuchtung ist zu überprüfen. – Prüfung

Stellungnahme UR I vom 23.04.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> – Der geplante Radweg übernimmt im Abschnitt zwischen km 1.790 und km 2.720 teilweise die Funktion eines Flurweges. 	<ul style="list-style-type: none"> – Das Eigentum, der bauliche und betriebliche Unterhalt muss zwischen den verschiedenen Nutzern schriftlich geregelt werden.
<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem Radwegprojekt muss der gesamte Bereich der Gockhauserstrasse saniert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Sanierung der Beläge, Abschlüsse, Schachtoberbauten, etc. an der Gockhauserstrasse. Evtl. Projekte aufteilen.
<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsführung während der Ausführung und Terminkoordination. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Arbeiten sind frühzeitig mit dem Unterhaltsbezirk I zu planen und koordinieren.

Stellungnahme ALN vom 26.04.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> – Die forstrechtliche Bewilligung (Rodungsbewilligung) erfolgt nach der koordinierten Auflage des Rodungsgesuchs. 	<ul style="list-style-type: none"> – Rodungsgesuch für alle betroffenen Waldteile einreichen. – Die konkreten Auflagen erfolgen in der

	forstrechtlichen Bewilligung.
– Im Bereich vom Abschnitt 4 ist der Radweg auf den bestehenden Flurwegen zu führen.	<ul style="list-style-type: none"> – Anpassung der Linienführung im genannten Bereich oder Interessenabwägung aufzeigen, wie das öffentliche Interesse am Boden und an Fruchtfolgeflächen mit der heutigen Linienführung berücksichtigt wurde. – Nach Absprache mit AWEL sind die neuen Gewässerabstände einzuhalten – deshalb sind Anpassungen an den bestehenden Flurwegen notwendig.
– Der Umgang mit Boden (inkl. Kompensation von Fruchtfolgeflächen) ist noch zu planen.	– Bodenbericht der Fachstelle Bodenschutz zur Genehmigung einreichen.
– Für Planung und Ausführung der bodenrelevanten Arbeiten sind die Richtlinien für Bodenrekultivierungen des Kantons Zürich massgebend.	– Eine bodenkundliche Baubegleitung ist beizuziehen.
– Der Verlust an Fruchtfolgeflächen ist zu kompensieren.	– Kompensation durch Aufwertung von anthropogenen Böden.
– Dokumentation und Abnahme der aufgeführten Arbeiten.	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Dokumentation des aufgeführten Bauwerkes und Angaben zur Beanspruchung und Art der Kompensation sind der Fachstelle Bodenschutz zu überreichen. – Die rekultivierten Flächen sind zur Abnahme nach dem Bodenauftrag anzumelden.

Stellungnahme AWEL vom 30.04.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
– Der Radweg überquert im Projekt den Chämmeterbach.	– Für die Querungen über den Chämmeterbach sind gewässerschutzrechtliche und wasserbaupolizeiliche Bewilligungen erforderlich.
– Beim bestehenden Durchlass bei km 1.584 soll anstelle der Böschung oberwasserseitig eine Stützmauer aus Beton oder Steinkörben erstellt werden. Als Projektvariante wurde auch eine Verlängerung des Durchlasses vorgeschlagen.	– In wasserbaulicher Hinsicht soll die Lösung mit einer Stützmauer umgesetzt werden.
– Das Abflussprofil unter der neu geplanten Brücke bei km 2.100 muss den schadlosen Abfluss eines Hochwassers hundertjähriger Wahrscheinlichkeit mit einer minimalen Freibordhöhe von 0.50 m oder mindestens der Energiehöhe gewährleisten.	– Das definitive Projekt ist der Abteilung Wasserbau zur Bewilligung einzureichen.

<ul style="list-style-type: none"> Bei der bestehenden Holzbrücke bei km 2.660 liegt die bestehende Brückenplatte zu tief um den schadlosen Abfluss eines Hochwassers mit genügendem Freibord von 50 cm zu gewährleisten. 	<ul style="list-style-type: none"> Im Zusammenhang mit dem Radwegprojekt sollte die Brückenplatte angehoben werden. Mit dem Projekt sind auch die neuen Eigentumsverhältnisse der Brücke zu regeln. Das definitive Projekt ist der Abteilung Wasserbau zur Bewilligung einzureichen.
--	---

Stellungnahme VBZ vom 12.06.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> Der markierte Radstreifen zwischen km 0.300 bis km 1.000 in Richtung Zürich befindet sich auf schmaler Strecke und in einer Steigung, so dass Überholmanöver für den Bus kaum möglich sind. 	<ul style="list-style-type: none"> Projekt gemäss neuem Radwegordner.
<ul style="list-style-type: none"> Die Radfahrer können bei den separaten Übergängen ungebremst auf die Strasse fahren, dies kann zu gefährlichen Situationen führen. 	<ul style="list-style-type: none"> Ist gemäss VD Standards i.O.
<ul style="list-style-type: none"> Beim Fussgängerübergang bei der Haltestelle Gockhausen, Dorf Richtung Zürich besteht die Gefahr, dass Motorradfahrer den Bus überholen. Dadurch werden die Fussgänger gefährdet. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Lage vom Übergang soll überprüft werden und idealerweise hinter der Bushaltestelle liegen. Das Überholen des Busses wird durch die Fussgängerschutzinsel verhindert. Durchfahrtsbreite evtl. auf 4 Meter reduzieren
<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestelle Kämmaten in Richtung Zürich ist nicht für Gelenkbusse ausgelegt. Es besteht ebenfalls die Gefahr vom Überholen, wodurch die Fussgänger gefährdet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestelle muss für Gelenkbusse ausgelegt werden. Die Schutzinsel soll wenn möglich in Richtung Dübendorf verlängert werden. Stimmt nicht – Bushaltestelle ist norm- und behindertengerecht auch für Gelenkbusse projektiert. Zudem ist sie als Busbucht ausgebaut und somit kein Sicherheitsproblem für die Fussgänger.

Stellungnahme VBG vom 15.06.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> Die Haltekante der Haltestelle Gockhausen, Dorf Richtung Zürich ist mit einem Billettautomaten ausgerüstet. 	<ul style="list-style-type: none"> Für den neuen Standort und die nötigen Installationen ist vor Baubeginn mit der VBG Kontakt aufzunehmen.
<ul style="list-style-type: none"> Der markierte Radstreifen zwischen km 0.300 bis km 1.000 in Richtung Zürich befindet sich auf enger Strasse und in einer Steigung, so dass Überholmanöver nicht möglich sind. 	<ul style="list-style-type: none"> Dito VBZ
<ul style="list-style-type: none"> Bei der Haltestelle Ursprungstrasse in Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrbahnhaltestelle sollte beibehalten

Zürich liegt die Buskante nicht parallel zur Strasse. Für ein sicheres Ausfahren vom Bus ist die Sicht somit zu wenig weit.	werden. – Falsch! In Folge grosser Steigung und zur Verhinderung von zusätzlichen Immissionen muss zwingend eine Busbucht erstellt werden. Die Parallelität zum Strassenrand wird abgeklärt.
– Alle Haltestellen müssen für Gelenkbusse (20 m) ausgelegt werden.	– Überprüfung der Haltestellen. – Die Bushaltestellen sind alle norm- und behindertengerecht sowie gelenkbustauglich projektiert.
– Die Radwegübergänge sind zu wenig abgesichert und werden als gefährlich erachtet.	– Dito VBZ
– Für die Bauzeit und Bauablauf sind die fehlenden geeigneten Umleitungen um die Baustelle zu berücksichtigen. Die Verlustzeiten müssen minimal bleiben.	– Bauablauf soll mit der VBG abgesprochen werden.

Stellungnahme Pro Velo vom 18.04.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
– Projekt entspricht den Anregungen von Pro Velo.	–

Verfügung Amt für Verkehr für Markus Huber vom 03.04.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
– Landabtretung an den Kanton Zürich.	– Vor Baufreigabe müssen gemäss dem Strassenbauprojekt die Verhandlungen mit der Baudirektion abgeschlossen sein.
– Erstellung Bauinstallationsplan vor Baubeginn.	– Ein detaillierter Bauinstallationsplan ist der Unterhaltsregion I zur Genehmigung vorzulegen.
– Beschränkung der zentralen Ein- und Ausfahrt von der Kat.-Nr. 15198 auf die Gockhauserstrasse.	– Die zentrale Ein- und Ausfahrt ist auf eine maximale Breite von ca. 34 bis 35 m entlang der Strassengebietsgrenze zu beschränken.
– Vom privaten Grund darf kein Oberflächenwasser auf den öffentlichen Grund fließen.	– Entsprechende Entwässerungsanlagen sind zu erstellen.
– Das Grundstück Kat.-Nr. 15198 ist gegen das Strassengebiet abzugrenzen.	– Das Grundstück ist durch bauliche Massnahmen unüberfahrbar und dauerhaft auf der ganzen Anstosslänge abzugrenzen, ausgenommen die Ein- und Ausfahrt. Mobile Abschränkungen sind nicht gestattet.
– Die Sicht bei der Ausfahrt Gockhauserstrasse muss beidseitig 60 m frei sein.	– Die Sicht, gemessen von einem Punkt 2.50 m hinter dem Fahrbahnrand des Radweges und in der Mitte der Fahrbahn der Ausfahrt muss nach links und rechts mindestens 60 m frei sein.

	<ul style="list-style-type: none"> – Bepflanzungen, Zäune, Mauern und dergleichen, welche die Sichtfreiheit beeinträchtigen könnten, dürfen maximal 80 cm hoch sein.
<ul style="list-style-type: none"> – Gestaltung und Befahrbarkeit vom Vorplatz der Kat.-Nr. 15198. 	<ul style="list-style-type: none"> – Normale und landwirtschaftliche Fahrzeuge müssen auf dem privaten Grund wenden können. – Es darf nur vorwärts in die Staatsstrassen und auf das Grundstück ausgefahren werden. – Auf dem Wendeplatz darf nicht parkiert werden.
<ul style="list-style-type: none"> – Umgebungsgestaltung und Bepflanzungen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Baumpflanzungen haben gemäss der Strassenabstandsverordnung einen Mindestabstand von 4.0 m einzuhalten. – Vor Baufreigabe muss dem Projektleiter Strassenprojekt ein detaillierter, vermasster und kotierter Umgebungs- und Bepflanzungsplan zur Genehmigung vorzulegen.
<ul style="list-style-type: none"> – Zuständige Ansprechpersonen für das Projekt. 	<ul style="list-style-type: none"> – Projektleiter Strassenprojekt ist Adrian Baumann, Baudirektion Kanton Zürich. – Zuständig in der Unterhaltsregion I ist Herr Wilfried Müller, Strasseninspektorat, Rohrstrasse 45, 8152 Glattbrugg, Tel. 044 874 20 90.

Begehrensäusserungen gemäss § 13 (9. bis 11. Mai 2012)

Stellungsnahme Association du Lycée Francais de Zurich vom 11.05.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> – Die Wartepattform bei der Haltestelle Ursprung Richtung Dübendorf ist zu klein, um die Sicherheit der SchülerInnen zu gewährleisten. Die Wartefläche ist nach hinten zu vergrössern. – Die Ortstafel ist nach unten zu versetzen und somit die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu begrenzen. – Zur Verbesserung der Sicherheit bei der Haltestelle ist ein Fussgängerstreifen zu markieren und zu signalisieren. 	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung – Entscheid Kapo – Entscheid Kapo

Stellungsnahme Markus und Pia Huber-Knüsel vom 10.05.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> – Die Lage der Strassenquerung vom Rad- und Gehweg sollte um einige Meter talwärts Richtung Dübendorf geschoben werden. Die Unfallgefahr 	<ul style="list-style-type: none"> – Standort i.O., da Fahrbeziehungen massgebend

zwischen Velofahrer und dem landwirtschaftlichen Verkehr würde sich beträchtlich verbessern. Die Ein- und Ausfahrt zur Scheune ist dann einwandfrei möglich.	
--	--

Stellungnahme Jürg Staub vom 10.05.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> Die erhöhte und gefährliche Randsteinbordung von 16 cm bei der alten Bushaltestelle bei der Ein- und Ausfahrt zum Restaurant Frohsinn soll dem umliegenden Terrain ohne Absatz angepasst werden. Der Spickel bei der alten Bushaltestelle sollte um 4 m zurückversetzt werden und neu mit einer Randsteinrundung ausgebaut und angepasst werden, damit die Fahrzeuge in Richtung Zürich besser wegfahren können. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde berücksichtigt im VP Die Sichtweiten sind massgebend
<ul style="list-style-type: none"> Während den Belagsarbeiten soll das Ein- und Ausfahren zum Restaurant gewährleistet sein. 	<ul style="list-style-type: none"> Nach Möglichkeit
<ul style="list-style-type: none"> Der Eingang in die Gartenwirtschaft soll weiterhin rollstuhlgängig bleiben. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde berücksichtigt im VP

Stellungnahme Johann und Ingeborg Schenkel vom 10.05.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid
<ul style="list-style-type: none"> Die Belastung durch den in den letzten Jahren stark gestiegenen Verkehr ist genug. Durch die Führung des Radweges durch den Garten vom Grundstück Nr. 15191 würde die Belastung noch verstärkt. Es ist keine Bereitschaft vorhanden, einen Teil vom Grundstück für das Projekt zur Verfügung zu stellen. 	<ul style="list-style-type: none"> Projekt i.O.
<ul style="list-style-type: none"> Die Lage der Überquerung ist an dieser Stelle denkbar ungünstig und gefährlich. Die Sicht ist durch den erhöhten Garten und die Kurve für die Automobilisten und die Radfahrer versperrt. Aus diesem Grund wird auch der bestehende Weg in diesem Bereich von den Anstössern nicht zum Einfahren in die Strasse genutzt. 	<ul style="list-style-type: none"> In Kombination mit der Fahrbahnhaltestelle und zur Aufrechterhaltung der Zufahrt zu Kat.-Nr. 15198 ist der Standort richtig

Stellungnahme AGRI-protect, Peter Gossweiler vom 09.05.2012	
Äusserung	Weiteres Vorgehen / Bearbeitung / Entscheid

<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem Projekt wird massiv in das Eigentum eingegriffen. Ein Eingriff in die Eigentumsgarantie ist nur gerechtfertigt, wenn unter anderem ein öffentliches Interesse am Vorhaben besteht und die Verhältnismässigkeit gewahrt bleibt. – Das öffentliche Interesse am Radweg ist in dieser Linienführung nicht nachgewiesen. Das Projekt verletzt auch den Grundsatz der Verhältnismässigkeit. 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemäss kant. Richtplan
<ul style="list-style-type: none"> – Bei der für das Projekt abzutretenden Fläche handelt es sich teilweise um Fruchtfolgefläche. Die abzutretende Nutzfläche stellt einen Wertbestandteil des zugehörigen Betriebes dar, da die Fläche die Grundlage für das Einkommen darstellt. Eine Reduktion der bewirtschafteten Fläche vermindert direkt das Einkommen. Der Verlust von Landwirtschaftsland wiegt darum im Vergleich mit anderen Varianten, bei denen keine Fruchtfolgefläche benötigt wird, schwer. 	<ul style="list-style-type: none"> –
<ul style="list-style-type: none"> – Bereits in früheren Eingaben wurde auf weitere Möglichkeiten für eine Linienwahl des Radweges auf den bestehenden Wegen hingewiesen. Alternative Routen haben den Vorteil, dass sie auf bestehenden Wegen verlaufen und keinen Eingriff in fremdes Eigentum erfordern. Zudem fällt kein landwirtschaftliches Kulturland weg und diese Routen werden als sicherer erachtet. – Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob andere Wegführungen geprüft wurden und aus welchen Gründen diese nicht weiter verfolgt wurden. Eine Interessenabwägung bei mehreren Varianten wird in den Unterlagen vermisst. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wurde in einer Studie geprüft
<ul style="list-style-type: none"> – Im Hinblick auf den massiven Eingriff in fremdes Eigentum ist eine umfassende Prüfung von möglichen Alternativen notwendig. – Zur Beurteilung möglicher Varianten wird auf die Publikation des ASTRA „Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5“ verwiesen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wurde in einer Studie geprüft
<ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt nimmt nicht Rücksicht auf die Benützung des Überganges von den Hofgebäuden auf die östlich gelegenen 	<ul style="list-style-type: none"> – Stimmt nicht

Betriebsflächen durch die Landwirtschaft und setzt die Benutzer des Radweges einem erhöhten Risiko aus. Das Projekt hat eine Verschlechterung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zur Folge.	
– Es sind auch Massnahmen vorgesehen, die nichts mit der Notwendigkeit eines Radweges zu tun haben, wie zum Beispiel die Aufhebung von bestehenden Flurwegen.	– Gemäss Auflagen AWEL
– Die Zufahrt zu den Flächen östlich der Gockhauserstrasse erfolgt über den Übergang östlich der Hofgebäude. Der geplante Radweg hat zur Folge, dass neben der Überquerung der Strasse zusätzlich der Radweg überquert werden muss. Dies stellt eine zusätzliche Behinderung und ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar.	– Gemäss Auflagen AWEL
– Der Radweg wird auf dem Landwirtschaftsland neu erstellt, obwohl bestehende Wege vorhanden sind. Anstatt die Wege zu nutzen, werden diese aufgehoben. Eine solche Verschiebung des Radweges in bisheriges Landwirtschaftsland ist für den Zweck nicht nötig. Die gesetzliche Grundlage, das öffentliche Interesse und die Verhältnismässigkeit dieses Eingriffes in das Eigentum werden bestritten.	– Gemäss Auflagen AWEL
– Als Variante ist eine Linienführung des Radweges zwischen Gockhauserstrasse und Chämmeterbach zu prüfen. Damit kann die Strasse und der Radweg in einem Vorgang überquert werden, womit das Gefahrenrisiko vermindert werden kann.	– Wurde in einer Studie geprüft
– Der Flurweg Nr. 15194 wird bei der Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen stark benutzt, weshalb die Radwegnutzer eine Behinderung darstellen. Der Radweg und der Flurweg sind deshalb getrennt zu führen.	– Ist nicht verhältnismässig
– Wenn der bestehende Flurweg aufgehoben werden soll, ist es nicht nachvollziehbar, warum der Parkplatz auf dem Grundstück Nr. 2365 bestehen bleiben soll.	– Bedürfnis vorhanden
– Beim Grundstück Nr. 15195 südwestlich der	– Warum?

<p>Hofgebäude handelt es sich um Land, das für die Weidnutzung zweckmässig ist. Es ist notwendig, dass der bisherige Zugang zum Grundstück erhalten bleibt und nicht abgeschnitten wird, was in den Unterlagen nicht klar ersichtlich ist.</p>	
<p>– Südwestlich der Hofgebäude soll der Radweg auf dem Grundstück Nr. 15195 geführt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für den neuen Radweg nicht das Eigentum der Öffentlichkeit (Grundstück Nr. 15196) beansprucht wird. Die mit Sträuchern bewachsene Fläche wird nicht mehr zu ihrem ursprünglichen Zweck (Flurweg) genutzt. Der Radweg würde wieder dem ursprünglichen Zweck der Fläche entsprechen. Der Radweg sollte daher direkt an die Gockhauserstrasse zu liegen kommen.</p>	<p>– Gemäss Auflagen AWEL</p>