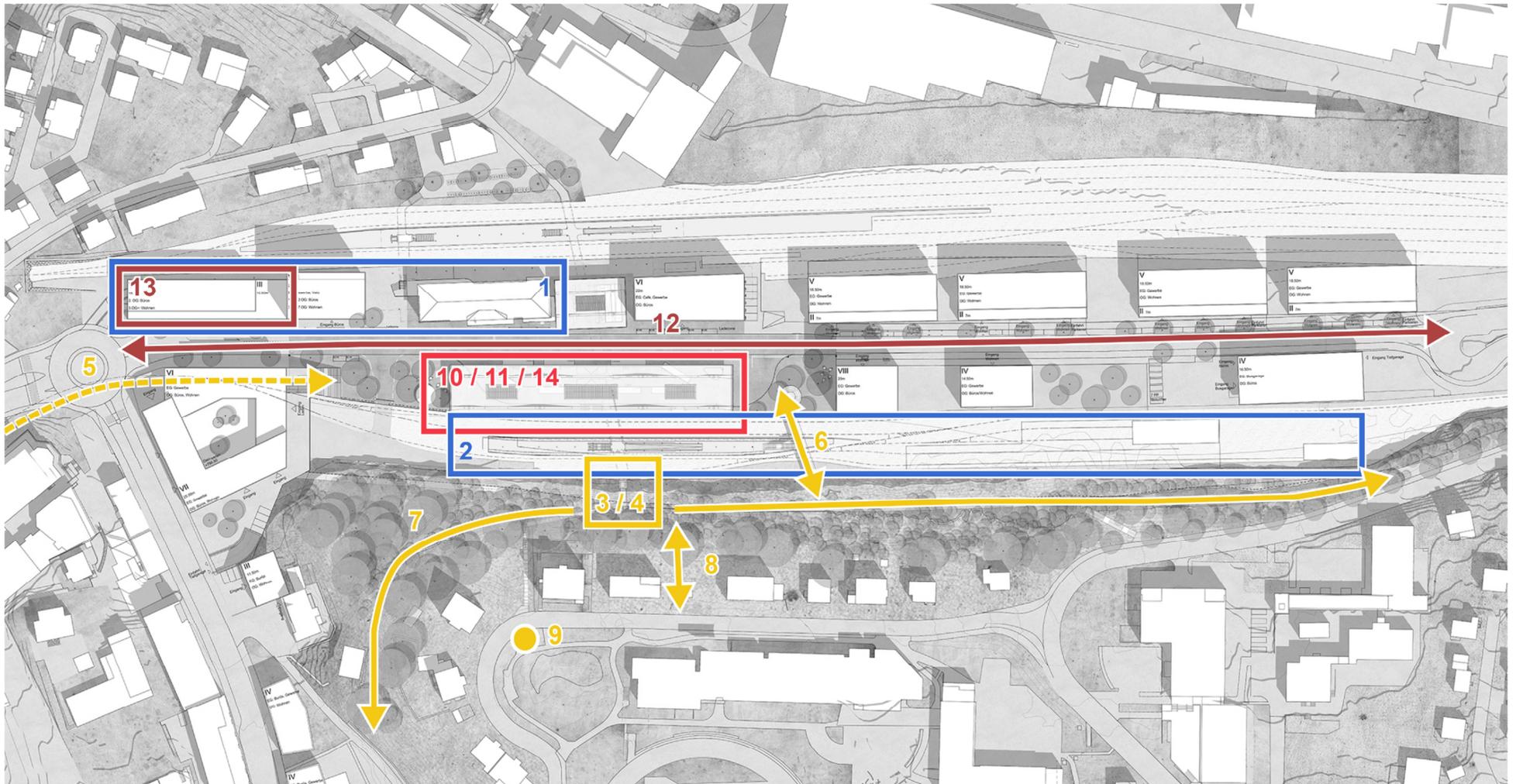


Auswertung Mitwirkung Teilrichtplan und Teilzonenplan Bahnhof



Absender	Eingabe	Stellungnahme	Verweis
	1 Siedlung		
	1.1 Städtebau		
<p>Benjamin Künzle Oberhofstettenstrasse 61 9012 St.Gallen benjaminkuenzle@sunrise.ch</p> <p>Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch</p>	<p>Die Regelbauvorschriften zu den Baubereichen A7 und A8 (sechs- bis achtgeschossig) sind noch einmal zu prüfen. Die bestehenden Liegen-schaften im Mühlebühl werden im nicht tolerierbaren Masse beeinträch-tigt (Beschattung). Insbesondere würden sie auch die Schutzobjekte negativ beeinträchtigen. Die Hochbauten könnten auch zu den im Osten gelegenen Baubereichen A5 und A6 verschoben werden. Dort wären keine Nachbarsbauten betroffen und die wohnhygienischen Vorausset-zungen wären idealer.</p> <p>Es stellt sich noch die Frage, ob die gesetzlichen Vorgaben bei den Re-gelbauvorschriften, insbesondere punkto Geschosszahl, Gebäudehöhe und Grenzabstände hinsichtlich Schattenwurf, Lärm, Aerodynamik und Hydraulik überprüft sind.</p> <p>Zum Schluss wird noch gefragt wie sich die Gemeinde Herisau die Ent-wicklung der angrenzenden Gebiete und Nutzungszonen vorstellt und ob Vorstellungen, Visionen und raumplanerische Ideen vorhanden sind.</p>	<p>Die Geschossigkeit in den Baubereichen A7 und A8 wurde noch einmal geprüft. Auf die Umzonung in die Kernzone K6 bzw. K8 wird zum jetzi-gen Zeitpunkt verzichtet. Vonseiten der SOB als Grundeigentümerin besteht keine Absicht in diesem Bereich in absehbarer Zeit eine Entwick-lung anzustreben. Vielmehr soll zumindest mittelfristig an der bestehen- den P+R-Anlage festgehalten werden. Ein moderater Ausbau (Aufstoc-kung) ist auch in der rechtskräftigen Zone möglich.</p>	1
<p>H. W. Bodenmann h.w.bodenmann@bluewin.ch</p>	<p>Um die weitere Zersiedlung einzudämmen, könnte man im heutigen Bereich des Trassees der Appenzeller Bahnen entlang des Nagelfluh-hangs eine komplette Überdachung in massivem Beton prüfen. Dadurch könnte man zusätzlich eine Fläche für Wohn- und Gewerberaum schaf-fen, welche gut erschlossen ist.</p>	<p>Eine Überdeckung des Trassees der Appenzeller Bahnen wäre mit ei-nem unverhältnismässig hohen technischen und finanziellen Aufwand verbunden. In der Gemeinde Herisau stünde der Aufwand auch in visio-närer Zukunft in keinem guten Kosten- Nutzen-Verhältnis. Zudem stün-den einem allfälligen Nutzen räumliche Qualitätsverluste in den darunter liegenden ÖV-Anlagen entgegen (Tageslicht). Dies zeigen auch Beispie-le in grossen städtischen Zentren (Bern, Winterthur), wo der Nutzungs-druck viel grösser ist.</p>	2
	1.2 Ortsplanung		
<p>Emil Efinger Melonenstrasse 12 9100 Herisau</p>	<p>Es besteht die Gefahr einer Verlagerung des Ortszentrums zum Bahn-hof. Dies hat grosse Auswirkungen auf den Ort Herisau.</p>	<p>Der Gemeinderat hat im Jahr 2016 erarbeiteten Zentrumsentwicklungs-konzept die Entwicklung des Zentrums festgelegt. Die Bahnhofplanung fügt sich in das bestehende Konzept ein. Mit den neuen Fussverbindun-gen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs von den angrenzenden Quar-tieren und insbesondere vom Zentrum verbessert. Das Bahnhofgebiet selber gehört zum erweiterten Zentrum mit städtischem Charakter. Durch die Aufwertung der Bahnhofstrasse mit einer attraktiven Bebau-ung kann das historisch gewachsene Ortszentrum gestärkt und gleich-</p>	

Absender	Eingabe	Stellungnahme	Verweis
		zeitig die Anbindung des Bahnhofareals verbessert werden.	
Emil Efinger Melonenstrasse 12 9100 Herisau	Im Sinn des einschlägig bekannten Bundesgerichtsurteils im Fall der Gemeinde Bragaglia sind Bauzonen im Nutzungsplan so festzulegen, dass sie dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre entsprechen (Art. 15 Abs. 1 RPG). Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren (Art. 15 Abs. 2 RPG). Demzufolge muss der mit der Zonenplanänderung entstehende Kapazitätszuwachs gesamthaft überprüft werden. Dies hat zur Folge, dass die Gemeinde Herisau eine entsprechende Überprüfung vorzunehmen hat.	Die Überprüfung der gesamten Bauzonenkapazität hat im Rahmen der Erarbeitung des Teilzonenplans stattgefunden. Die neu geschaffene Kapazität am Bahnhof übersteigt den 15-Jahres-Bedarf. Da es sich bei der Bahnhofentwicklung jedoch um einen Entwicklungsschwerpunkt von übergeordneter Bedeutung und mit einem grösseren Planungshorizont handelt, wird die Einwohnerkapazität, wie bei Innenentwicklungsprojekten üblich, auf drei Planungshorizonte (insgesamt 45 Jahre) verteilt. Dieser längere Planungshorizont ist zwar für die Nutzungsplanung unüblich, durch die grosse Tragweite dieses Projektes jedoch gerechtfertigt. Die Umzonung im Bereich der P+R-Anlage und des Bahnhofgebäudes der SOB (Baubereiche A7 und A8) wird zudem zurückgestellt.	
Emil Efinger Melonenstrasse 12 9100 Herisau	Es stellt sich die Frage, ob vorgängig einer entsprechenden Zonenplanänderung und der damit verbundenen Mehrwerte für die Grundeigentümer erst die gesetzlichen Grundlagen des Kantons anzupassen sind, damit das Bundesrecht punkto Mehrwertausgleich umgesetzt werden kann.	Das Bundesrecht resp. der Mehrwertausgleich kann unabhängig vom Kanton von der Gemeinde umgesetzt werden, bis der Kanton den Mehrwertausgleich einführt. Beim Teilzonenplan Bahnhof werden die Planungsmehrwerte über Beiträge der Grundeigentümer an die geplanten Aussenraumgestaltungen und Infrastrukturanlagen ausgeglichen.	
	2 Verkehr		
	2.1 Langsamverkehr		
Oliver Grawehr oliver.grawehr@schuleherisau.ch	Da der westliche Ausgang vom Bahnhof zum Ebnet direkter ist als der östliche Ausgang, ist dieser ebenfalls mit einer Treppe auszustatten. Der Personenlift alleine ist unter Umständen zu wenig leistungsfähig.	Der geplante behindertengerechte Personenlift fasst maximal 21 Personen und erlaubt auch das Mitführen von Kinderwagen, Velos etc. Bei einem Ausfall des Liftes steht die Passarelle mit Treppe zur Verfügung. Das Erstellen einer 2. Treppenanlage wird als nicht notwendig erachtet.	3
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Der Lift zum Ebnet sollte, mit Zwischenhalt auf der Höhe des alten AB-Trassees, bis zum Niveau der Ebnetstrasse erhöht werden, damit ein behindertengerechter Auf- und Abgang möglich ist.	Eine direkte Verbindung mit dem Lift bis auf die Höhe der Ebnetstrasse wurde ebenfalls als wünschenswert erachtet und wurde auch geprüft. Der Standort des Liftes ist aufgrund der Lage der Unterführung in einem engen Rahmen festgelegt. Es sind damit private Liegenschaften betroffen. Das Ziel wird weiter verfolgt	4
Hans Hagmann Wasserversorgung Herisau Kasernenstrasse 36 9100 Herisau h.hagmann@wasserherisau.ch	Der Kreiselumbau führt dazu, dass die Mühlestrasse angehoben werden muss, um auf das Niveau des neuen Kreisels zu gelangen. Es wird vorgeschlagen entlang des Tunnels der AB noch eine Unterführung von der Mühlestrasse bis zum Bahnhof für Fussgänger und Velofahrer zu erstellen, damit die Steigung zum neuen Kreisel wegfällt.	Eine flache Langsamverkehrsverbindung von der Mühlestrasse direkt zum Bahnhof wurde geprüft, ist jedoch aus Platzgründen im AB-Tunnel, der bestehen bleibt, nicht machbar. Der Neubau eines Tunnels für Fussgänger und Velofahrer wird zudem insgesamt als wenig attraktiv und unverhältnismässig erachtet.	5
Sozialdemokratische Partei Herisau			

Absender	Eingabe	Stellungnahme	Verweis
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Die Passerelle zum Gewerbeschulhaus sollte mit einem Dach und Windschutz versehen werden. Dadurch könnte der Winterdienst eingespart werden.	Die Überdeckung der Passerelle wäre sehr aufwendig und wurde als unverhältnismässig beurteilt.	6
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Das alte AB-Trassee sollte durchgängig vom Zeughausweg bis zum Alten Zoll zum Veloweg ausgebaut werden. Danach könnte der Veloweg über die Waisenhausstrasse bis hin zur St.Gallerstrasse weitergeführt werden.	Im Vordergrund steht eine Fusswegverbindung von der Waisenhausstrasse mit dem Ziel bis zum Zeughausweg zu verbinden. Ein Anschluss an den Zeughausweg ist noch nicht gesichert (private Grundstücke) und dieser kann kaum mit angemessenen Kosten behinderten- und velotauglich gestaltet werden. Dafür werden Lösungen geprüft. Die Fusswegverbindung über das alte AB-Trassee ist von grosser Bedeutung und wurde in den Teilrichtplan als Vororientierung aufgenommen. Für die dafür notwendige Waldrodung muss zudem eine umfassende Interessenabwägung stattfinden und die allfällige Bedeutung dieses Abschnitts im übergeordneten Velowegnetz abgeklärt werden (Verbindung bis Gübsensee). Es muss ohnehin als langfristiges Ziel im Auge behalten werden.	7
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Die Fusswegverbindung vom Personenlift zur Ebnetstrasse könnte allenfalls zwischen den Parzellen Nr. 831 und 1510 entlangführen.	Die Wegführung zwischen den privaten Parzellen Nr. 831 und 1510 wird als Option in den Teilrichtplan aufgenommen. (Siehe auch vor)	8
unbekannt	Die Lage der Veloabstallanlage beim Zugang Ebnet soll nochmals geprüft werden.	Der Standort der Fahrradabstallanlage Ebnet wurde im Teilrichtplan zum Schulhaus versetzt. Die genauen Lokalisierungen der Fahrradabstallanlagen werden im Rahmen der konkreten Planung auf die vertikalen Langsamverkehrsverbindungen abgestimmt und zweckmässig platziert. Falls ein Zugang zwischen den Parzellen Nr. 831 und 1510 möglich wird, wird dort an der Ebnetstrasse eine Fahrradabstallanlage vorgesehen.	9
	2.2 Öffentlicher Verkehr		
Annegret Schmidt Gibelhalde 6 9100 Herisau Tel. 071 351 42 72	Die Verkehrsfläche für den Busbetrieb ist räumlich sehr gedrängt. Busse, welche an der nördlichen Haltestellenkante abfahren wollen müssen zuerst die stehenden Busse überholen und dafür auf die Güterstrasse ausweichen. Anschliessend müssen die Busse links in die Güterstrasse abbiegen. Dies verursacht schwierige Fahrmanöver.	Der Bushof wurde zusammen mit den Verkehrsbetrieben auf dem zur Verfügung stehenden Raum optimal gestaltet. Die Busse sind auf beiden Seiten in Fahrtrichtung Osten aufgestellt und wenden über den grossen Wendeplatz auf die Gegenfahrbahn. Nur eine Buslinie währt Richtung Osten aus. Das Projekt wurde von der ProCap und wird durch das Bundesamt für Verkehr auf die behindertengerechte Ausgestaltung geprüft.	10

Absender	Eingabe	Stellungnahme	Verweis
	Um zwischen dem Perron der SOB und dem der AB zu wechseln muss die «Bussstrasse» überquert werden. Ausserdem befinden sich zu Stosszeiten aufgrund der Bedienung mit 7 Buslinien bereits viele Personen an der Bushaltestelle. Insbesondere, wenn Erziehende mit Kindern, Behinderte, ältere Menschen oder Kindergarten- und Schulklassen unterwegs sind, kann dies zu gefährlichen Situationen führen. Es wird deshalb empfohlen, den Knotenpunkt als stark vergrössertes Modell «modelleisenbahnähnlich» nachzubauen, um die Bedürfnisse der Fahrgäste und des vorbeifahrenden Verkehrs besser erkennen zu können.	Die Buslinien haben feste Anlegekanten, d.h. die Buslinien fahren immer am gleichen Ort ab, was Sehbehinderte und ältere Personen sehr wichtig ist. Auch wurde den Interessen der Personenführung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Der Busperron ist oberirdisch mit breiten Fusswegbereichen mit den Bahnhöfen der SOB und AB verbunden. Eine Lifтанlage führt direkt vom Busperron in die Unterführung.	
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Aufgrund der Personenströme sollte der Busbahnhof zum SOB-Bahnhof nicht durch die Güterstrasse getrennt sein. Die Personenströme zwischen Bus und SOB sind grösser als zwischen Bus und AB.	Im Rahmen des Studienauftrages ist die Anordnung des Busbahnhofes eingehend geprüft worden. Entscheidend für das Bushof-Konzept ist, dass heute mit einer Ausnahme alle Buslinien am Bahnhof wenden müssen. Die Wenderadien benötigen die gesamte Breite vom SOB-Trottoir bis zum AB Hausperron. Auch eine Verlegung der Güterstrasse auf die Seite der Appenzellerbahn, d.h. die schlangenförmige Führung der Kantonsstrasse südlich um den Bushof herum, ist aufgrund der absolut beschränkten Platzverhältnisse und vieler anderer Nachteile nicht sinnvoll. Durch das Projekt entstehen westlich und östlich des Bushofes öffentliche Begegnungsplätze, die nicht mehr möglich wären.	11
	2.3 Motorisierter Individualverkehr		
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Die Begegnungszone sollte ab dem neuen Kreisel bis zur Abzweigung Waisenhausstrasse eingerichtet werden. Eventuell vom jetzigen Güterschuppen bis zur Waisenhausstrasse die Tempo 30 Zone.	Es ist beabsichtigt, den Langsamverkehrsbereich bis zur Waisenhausstrasse auszuweiten. Dies wird dann erfolgen, wenn im Bereich östlich des Bahnhofplatzes die mögliche Nutzung und Bebauung beidseitig realisiert wird. Die Anpassung kann auch etappenweise nach Osten erfolgen.	12
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Besteht eine Studie, welche aussagt, wieviel Privatverkehr generiert wird durch Einkaufstätigkeiten in den Läden am Bahnhof etc.?	Es liegt ein Verkehrsgutachten vor, welches das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch Anwohner, Beschäftigte und Besucher / Kunden langfristig bis zum Vollausbau aller Bebauungspotentiale prognostiziert und der Planung von Kreisel und Güterstrasse zugrunde legt.	
Sozialdemokratische Partei Herisau	Das P+R-Angebot ist im Hinblick auf attraktivere Anschlusszeiten zwischen den IC-Zügen und den Appenzeller Bahnen zu überprüfen und falls sinnvoll auszubauen. Ein Zweitstandort im Osten des Bahnhofareals ist dabei zu untersuchen.	Gemäss Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist der P+R-Standort Herisau nicht ausgelastet. Trotzdem wird durch die SOB die Möglichkeit zum Ausbau der Anlage (Aufstockung) geprüft, was von der Gemeinde begrüsst würde.	13

Absender	Eingabe	Stellungnahme	Verweis
	3 Freiraum/Landschaft		
Emil Efinger Melonenstrasse 12 9100 Herisau	Mit der angedachten Zonenplanänderung sind zwingend Festlegungen bezüglich der Freiräume zu machen, damit die ortsbaulichen Qualitäten erhalten bzw. gestärkt werden.	Die Freiraumstrukturen werden im Teilrichtplan bzw. mit dem Richtkonzept festgelegt. Diese haben mindestens eine wegleitende Verbindlichkeit. Abgesehen von den beiden von der Gemeinde geplanten öffentlichen Plätzen östlich und westlich des Bushofes ist ein Grossteil der Baubereiche mit einer Quartierplanpflicht überlagert. Die Freiraumqualitäten können im Rahmen des Sondernutzungsplanverfahrens eingefordert werden.	
Sandra u. Pascal Maurer Oberer Toracker 11 9100 maurermails@bluewin.ch	Kaum ein Pendler möchte am Bahnhof verweilen. Deswegen ist es nicht nötig, dass Plätze zum Verweilen geschaffen werden. Diese könnten besser im Dorfzentrum geschaffen werden.	Der Bahnhof von Herisau soll künftig nicht mehr bloss als Ankunfts-, Abfahrts- und Umsteigeort wahrgenommen werden. Neben den verkehrsbetrieblichen Funktionen soll eine urbane und verdichtete Überbauung mit gemischter Nutzung entstehen. Dementsprechend ist für die Anwohner, Beschäftigten und Besucher ein Angebot an attraktiven Aussenräumen zu schaffen.	
	4 Weiteres		
Max Brunner Bertold Suhner-Strasse 17 9100 Herisau brunnerfam@bluewin.ch	Um den Dorfbezirk nicht zu benachteiligen, sollten die Ladenöffnungszeiten im Dorf denjenigen am Bahnhof gleichgesetzt werden dürfen. Dadurch würde auch der Anreiz zum Bahnhof zu fahren reduziert.	In der Gemeinde Herisau und im Kanton Appenzell Ausserrhoden gibt es keine gesetzlichen Grundlagen, welche die Ladenöffnungszeiten vorschreiben. Es gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Ladenöffnungszeiten. Davon ausgenommen sind einzig die von den Eisenbahnunternehmen als Nebenbetriebe definierten Betriebe.	
Peter Mühlemann peter.muehleemann@swisscom.com	Entlang der Eisenbahnlinien können starke Magnetfelder mit für den Menschen schädlichen Einwirkungen entstehen. Dies ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.	Gemäss eidgenössischer Verordnung über die nichtionisierende Strahlung (NISV) können die Strahlungsgrenzwerte eingehalten werden. Falls darüber hinaus noch weitere Massnahmen zur Reduktion der magnetischen oder nicht ionisierenden Strahlung getroffen werden sollen (z.B. Erdung der Rückströme), ist dies Sache der Grundeigentümer.	
Sandra u. Pascal Maurer Oberer Toracker 11 9100 maurermails@bluewin.ch	Der neue Busbahnhof ist für Herisau absolut notwendig. Die anderen Massnahmen sollten jedoch diesem Hauptziel untergeordnet werden. Sie bieten eine Angriffsfläche, die den Busbahnhof gefährden. Zu diesen zählen: - achtgeschossiger Ersatzbau beim heutigen P+R-Parkhaus (Baubereich A8) - Verbindung Ebnet mit Personenlift und Passerelle - Strassenquerung vom SOB-Bahnhof zum neuen Busbahnhof	Die Gemeinde hat sich zum Hauptziel gesetzt, eine intermodale Verkehrsdrehscheibe und ein attraktives Tor zum Appenzellerland zu schaffen. Dazu gehören neben dem neuen Busbahnhof insbesondere auch städtebauliche Aufwertungsmassnahmen und die Schliessung der bestehenden Lücken im Langsamverkehrsnetz. Im Sinne einer umfassenden Planung und der Offenlegung der Planungsabsichten werden deshalb sämtliche dafür benötigten Massnahmen aufgezeigt. Andernfalls würden falsche Signale ausgesendet. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der vom Bund am 17. Oktober 2018 genehmigte kantonale Richtplan den Bahnhof Herisau als Entwicklungs-	

Absender	Eingabe	Stellungnahme	Verweis
		<p>schwerpunkt festgelegt hat.</p> <p>Der neue Busbahnhof ist aus verkehrsbetrieblicher Sicht eine wichtige Massnahme, jedoch nur ein Teil vom Ganzen. Gemäss Massnahmenbericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist die Verbesserung der Fuss- und Velozugänge zum Ortsnetz ebenfalls ein Bestandteil der Massnahme Nr. 6.3 (Bahnhofplatz und Busbahnhof).</p> <p>Insbesondere die Geschossigkeit eines allfälligen Ersatzbaus des Parkhauses wurde nochmals überprüft und in Abstimmung mit dem Grundeigentümer wurde im Bereich der P+R-Anlage und des Bahnhofgebäudes SOB eine Aufzonung zurückgestellt.</p>	
<p>Sandra u. Pascal Maurer Oberer Toracker 11 9100 maurermails@bluewin.ch</p>	<p>Die enormen Kosten bringt man mit einem sinnvollen Aufteilen in verschiedene Projektetappen bestimmt in einen erträglichen Rahmen.</p>	<p>Eine etappierte Umsetzung der Massnahmen ist angedacht. Das Kantonsprojekt Kreisel, das Gemeinde-Projekt Bahnhofplatz und Bushof mit den Umbauten der Gleisanlagen und der Sanierung der Güterstrasse werden sich gemäss einem Ablaufplan in 6 Phasen aus bauorganisatorischen Gründen über ca. 6 Jahre erstrecken.</p>	
Energiekommission Herisau	<p>Die Gemeinde Herisau ist Energiestadt. Damit ist dem Anliegen einer energetisch optimierten Arealentwicklung Rechnung zu tragen. Der Entwurf des Teilrichtplans ist bezüglich des Aspektes Energie zu ergänzen. Dabei sind insbesondere Massnahmen zur Gewährleistung der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Areals einzufordern.</p>	<p>Der Teilrichtplan wurde mit einem zusätzlichen Beschluss ergänzt. Darin wird die Umsetzung von Massnahmen aus dem Energiekonzept der Gemeinde Herisau gefordert. Im Rahmen von Sondernutzungsplänen können weitere Massnahmen bzw. Konzepte eingefordert werden.</p>	
Energiekommission Herisau	<p>Für das Bahnhofareal Herisau ist eine Machbarkeitsstudie für die Zertifizierung als 2'000 Watt-Areal durchzuführen. Die ENK bietet für die ca. 30'000 Fr. teure Studie einen Beitrag von max. 10'000 Fr an. Auch würde der Bund die Studie mit zusätzlichen 8'000 Fr. unterstützen.</p>	<p>Der Teilrichtplan wurde mit einem zusätzlichen Beschluss ergänzt. Darin wird auch die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Zertifizierung als 2'000 Watt-Areal als Massnahme aufgeführt.</p>	
Sozialdemokratische Partei Herisau	<p>Im Teilrichtplan Bahnhof sollten Aussagen zur Energieeffizienz der Gebäude, zur Energieversorgung und zur Nutzung von erneuerbaren Energien aufgenommen werden.</p>	<p>Der Teilrichtplan wurde mit einem zusätzlichen Beschluss ergänzt. Darin wird vorgeschlagen, dass die Erstellung von energetisch hochwertigen und klimaschonenden Gebäuden (z.B. MuKE, Minergie-Standard) geprüft wird.</p>	
unbekannt	<p>Das Busdach könnte allenfalls mit Solarpanels ausgestattet werden.</p>	<p>Aufgrund der grossen Spannweiten werden vorgespannte Überzüge die Dachoberfläche strukturieren. Dazwischen sind zudem Oblichter vorgesehen. Es bleibt keine geeignete Fläche für Solarpanels.</p>	14