



Referenz-Nr.: ARE 15-2154

Kontakt: Claude Benz, Gebietsbetreuer Richt-/Nutzungsplanung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich  
Telefon +41 43 259 30 56, www.are.zh.ch

## Öffentlicher Gestaltungsplan «Brand» – Genehmigung

Gemeinde **Thalwil**

Lage Sportanlagen «im Brand»

- Massgebende - Plan Mst. 1:500 und Gestaltungsplanvorschriften (GPV) vom 26. Juni 2015  
Unterlagen - Bericht nach Art. 47 RPV vom 26. Juni 2015  
- Mitwirkungsbericht gemäss § 7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG)  
vom 26. Juni 2015

### Sachverhalt

Zustimmung Die Gemeindeversammlung Thalwil stimmte mit Beschluss vom 5. November 2015 dem öffentlichen Gestaltungsplan «Brand» zu. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigung des Bezirksrats Horgen vom 8. Dezember 2015 keine Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 25. November 2015 ersucht die Gemeinde Thalwil um Genehmigung der Vorlage.

Anlass und Zielsetzung der Planung Die vorliegende Planung wird dadurch ausgelöst, dass ein neues Garderobengebäude erstellt werden soll, welches die definierten Masse eines besonderen Gebäudes nach § 49 bzw. § 273 PBG überschreitet. Aufgrund dieser Tatsache muss gemäss Art. 19 der kommunalen Bau- und Zonenordnung (BZO) ein Gestaltungsplan erstellt werden, bevor das Garderobengebäude bewilligt werden kann. Die Gemeinde erfüllt demnach mit dem Gestaltungsplan «Brand» die Vorgaben der geltenden BZO. Seitens der Gemeinde Thalwil wurde beschlossen, dass der Gestaltungsplan über den gesamten Perimeter der Sportanlagen Brand zu erstellen sei. Mit dem Gestaltungsplan soll für die künftigen Anlagen die Baureife hergestellt sowie die verkehrliche Entwicklung darauf abgestimmt werden.

### Erwägungen

#### A. Formelle Prüfung

Die massgebenden Unterlagen sind vollständig.

#### B. Materielle Prüfung

Zusammenfassung der Vorlage Mit dem Gestaltungsplan «Brand» werden die Rahmenbedingungen sowie die baurechtlichen Grundlagen für mögliche Ausbauschritte der Sport- und Freizeitanlagen im Brand geschaffen. In diesem Sinn wird durch den Gestaltungsplan Art. 19 BZO nachgekommen.



Wesentliche Festlegungen und Vorschriften

Im öffentlichen Gestaltungsplan «Brand» werden sechs Baubereiche für Hochbauten (A bis F) sowie vier Baubereiche für Sportanlagen (PA1 bis PA4) ausgeschieden. Die Baubereiche für Hochbauten werden für bestehende Gebäude festgelegt und ermöglichen zweckmässige Erneuerungen und geringfügige Erweiterungen dieser Gebäude. Betreffend Einordnung und Gestaltung wird für die Bauten eine gute Gesamtwirkung gefordert (Art. 9). Die Baubereiche für Sportanlagen dienen der Erstellung von Infrastrukturanlagen für die jeweilige Sport- und Freizeitnutzung (u.a. Ausrüstungen wie Tribünen, Materialschöpfe, freistehende Beleuchtungen). Neben den bestehenden Anlagen wird ein neuer Baubereich (PA4) für ein mögliches zweites Eisfeld definiert. In den Baubereichen für Eisfelder werden zudem geschlossene Überdachungen erlaubt (Art. 11 Abs. 4). Wegen der landschaftlichen Einordnung wurde die Höhenentwicklung solcher Überdachungen bei einer maximalen Höhenkote von 559.00 m.ü.M. beschränkt.

Die Hauptverkehrserschliessung des Gestaltungsplanperimeters erfolgt ab der Gattikonstrasse über die Bodenstrasse und im Gestaltungsplan werden Gebiete definiert, an welchen die notwendigen Abstellplätze angeordnet werden müssen.

Ergebnis der Vorprüfung

Den mit Vorprüfung des Amts für Raumentwicklung vom 12. Juni 2015 gestellten Anträgen wurde grossmehrheitlich entsprochen. Bezüglich der kantonalen Vorprüfung beziehungsweise zu den Abweichungen und Änderungen zwischen den Vorprüfungsunterlagen und dem Genehmigungsdossier sind folgende Anmerkungen notwendig:

**Perimeterabgrenzung**

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung wurde gefordert, dass der Perimeter des Gestaltungsplans auf die bestehende Erholungszone abzustimmen sei. Hinsichtlich Waldareal und bei der Brandstrasse wurde der Perimeter mit der Zonierung abgeglichen. Bei der Bodenstrasse im Bereich der Kunsteisbahn und der Autobahnunterführung deckt der Gestaltungsplan sogenannte Verkehrsflächen ab und reicht demnach über die Erholungszone hinaus. Da in diesen Bereichen aber keine Baufelder oder konkrete Festlegungen bestehen und der Perimeter ohne die Autobahnunterführung zweigeteilt wäre, kann die vorgesehene Perimeterabgrenzung zugelassen werden.

**Zahl der Bauten in den Baubereichen**

In den ursprünglichen Gestaltungsplanvorschriften wurde die Zahl der Bauten nicht gemäss § 83 PBG geregelt. Neu wird in Art. 6 Abs. 2 der Vorschriften festgelegt, dass die Zahl der Bauten frei sei. Eine solche Regelung kann in Anbetracht der vorliegenden Nutzweise akzeptiert werden.

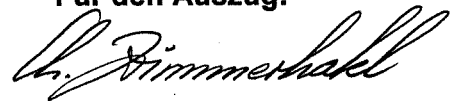
**C. Ergebnis**

Die Vorlage erweist sich im Ergebnis als rechtmässig, zweckmässig sowie angemessen und kann genehmigt werden (§ 5 Abs. 1 PBG). Gemäss § 5 Abs. 3 PBG ist der Genehmigungsentscheid von der Gemeinde zusammen mit dem geprüften Akt zu veröffentlichen und aufzulegen.

**Die Baudirektion verfügt:**

- I. Der öffentliche Gestaltungsplan «Brand», welchem die Gemeindeversammlung Thalwil mit Beschluss vom 5. November 2015 zugestimmt hat, wird genehmigt.
- II. Die Gemeinde Thalwil wird eingeladen
  - Dispositiv I sowie den kommunalen Beschluss samt Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen
  - diese Verfügung zusammen mit der geprüften Planung aufzulegen
  - nach Rechtskraft die Inkraftsetzung zu veröffentlichen und diese dem Verwaltungsgericht, dem Baurekursgericht sowie dem Amt für Raumentwicklung mit Beleg der Publikation mitzuteilen
  - nach Inkrafttreten die Änderungen im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen
- III. Mitteilung an
  - Gemeinde Thalwil (unter Beilage von drei Dossiers)
  - Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
  - Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
  - Gemeinde Thalwil, DLZ Planung, Bau und Vermessung Dorfstrasse 10, 8800 Thalwil (Nachführungsstelle)

**Amt für  
Raumentwicklung**  
**Für den Auszug:**



Situation 1:500



Gemeinde  
Thalwil

# Öffentlicher Gestaltungsplan "Brand"

Öffentliche Auflage vom 6. März 2015 bis 8. Mai 2015

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 5. November 2015  
Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident:  
M. Fankhauser

Der Gemeindeschreiber:  
P. Lustenberger

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. / am

Für die Baudirektion

2154/15 - 2. Feb. 2016

Datum:

26.06.2015

Format:

90x147

Gezeichnet:

lz

Revidiert:

18.11.2015

Objekt Nr.

141.202.01

Plan Nr.

01

**landis**   
bauingenieure + planer



Gemeinde Thalwil

# Öffentlicher Gestaltungsplan "Brand"

Öffentliche Auflage vom 6. März 2015 bis 8. Mai 2015

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 5. November 2015

Namens der Gemeindeversammlung  
Der Gemeindevorstand: M. Fankhauser  
Der Gemeindevorstand: P. Lusterberger

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. / am

Für die Baudirektion

Datum: 26.06.2015  
Format: 90x147  
Gewehr: /  
Iz: /  
Revidiert: 18.11.2015  
Objekt Nr.: 141.202.01  
Plan Nr.: 01



Landis AG Bauplaner + Planer Hübliwiesenstrasse 34 8954 Geroldsdorf  
Tel 043 500 45 82 Fax 043 500 45 92 info@landis-ing.ch www.landis-ing.ch

### Legende:

#### Genehmigungsinhalt:

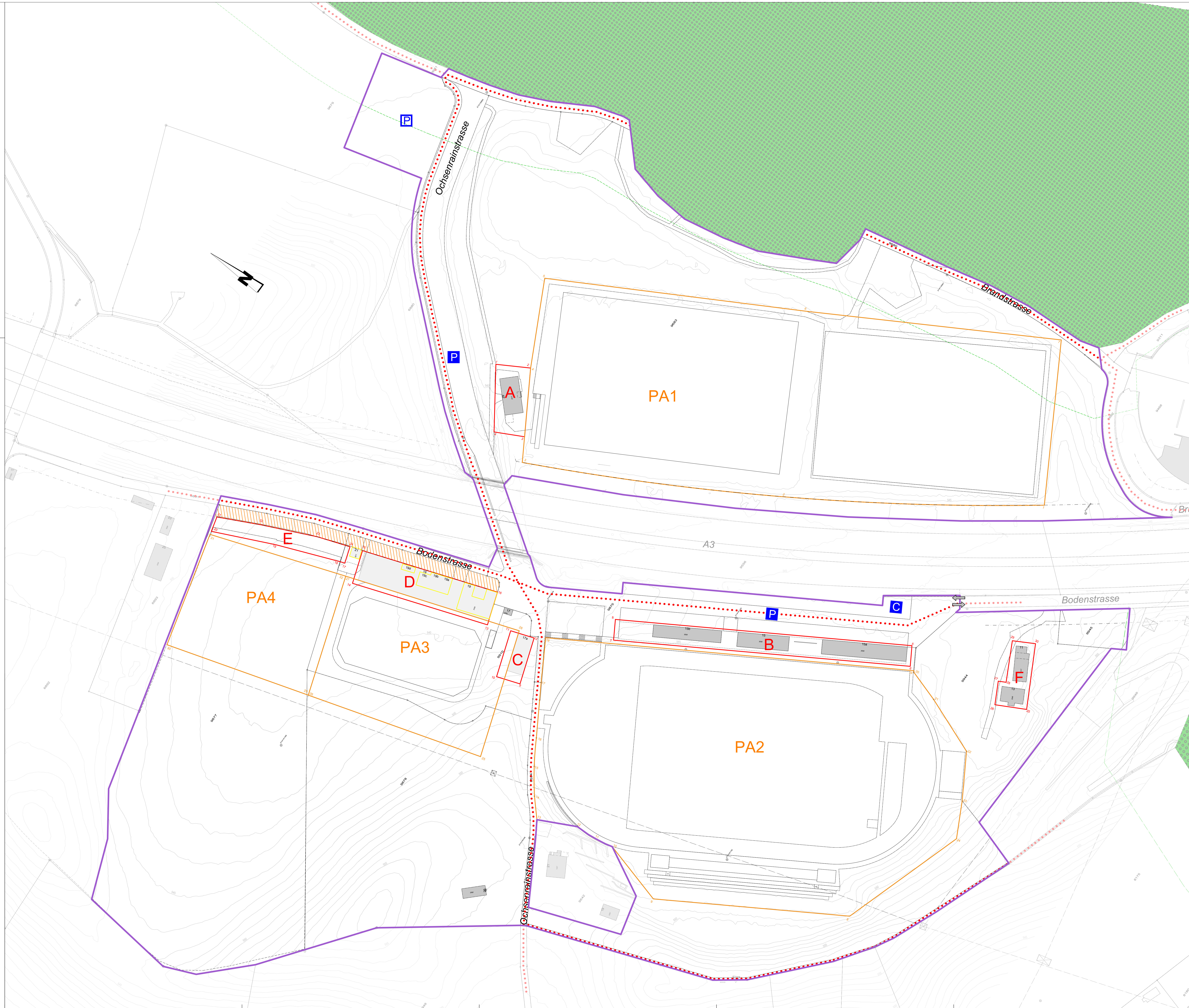
- Perimeter Öffentlicher Gestaltungsplan (Geltungsbereich)
- Perimeter Hochbau
- Perimeter Sportanlagen
- Freihaltebereich
- Standort Parkplätze
- Standort Parkplätze bei Vollausbau
- Standort Parkplatz Car

#### Orientierungsinhalt:

- Höhenkurven
- Verkehrsbaulinie
- Waldfeststellung
- Waldabstandslinie
- Langsamverkehr
- Hauptzufahrt motorisierter Verkehr
- Wald
- best. Gebäude
- geplante Hochbauten
- Abbruch

### Koordinaten Liste:

- A:**
- |                   |                    |                         |
|-------------------|--------------------|-------------------------|
| 1: y = 684220.446 | 21: y = 684093.176 | 14: y = 684075.988 (BA) |
| 2: x = 238309.007 | x = 238368.118     | x = 238181.808          |
| 3: y = 684228.151 | 22: y = 684102.000 | 15: y = 684086.587 (BM) |
| 4: x = 238294.606 | x = 238350.000     | x = 238189.653          |
| 5: y = 684201.995 | 23: y = 684112.213 | 16: y = 684097.301 (BE) |
| 6: x = 238278.871 | x = 238326.867     | x = 238196.281          |
| 7: y = 684195.763 | 24: y = 684117.180 | 17: y = 684115.365      |
| 8: x = 238281.047 | x = 238312.737     | x = 238209.003          |
|                   |                    | 18: y = 684135.596      |
|                   |                    | 19: y = 684219.674      |
|                   |                    | 20: x = 238078.604      |
|                   |                    | x = 684219.071          |
|                   |                    | x = 238075.230          |
|                   |                    | 21: y = 684214.504      |
|                   |                    | x = 238064.115          |
|                   |                    | 22: y = 684204.511      |
|                   |                    | x = 238038.835          |
|                   |                    | 23: y = 684185.619      |
|                   |                    | x = 238027.479          |
|                   |                    | 24: y = 684170.607      |
|                   |                    | x = 238019.665          |
- B:**
- |                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| 5: y = 684228.083  | 25: y = 684235.132 |
| 6: x = 238085.861  | x = 238028.224     |
| 7: y = 684220.259  | 26: y = 684225.559 |
| 8: x = 238081.095  | x = 238040.802     |
| 9: y = 684152.375  | 27: y = 684237.875 |
| 10: x = 238194.087 | 28: y = 684239.505 |
| 11: y = 684160.268 | 29: y = 238042.631 |
| 12: x = 238198.830 | 30: y = 684255.994 |
|                    | x = 238051.211     |
|                    | x = 684260.980     |
|                    | x = 238042.166     |
- C:**
- |                    |                        |                    |
|--------------------|------------------------|--------------------|
| 9: y = 684112.370  | 1: y = 684312.833 (BA) | 25: y = 684076.075 |
| 10: x = 238216.191 | x = 238075.054         | x = 238211.400     |
| 11: y = 684108.849 | 2: y = 684247.631 (BM) | 26: y = 684053.220 |
| 12: x = 238225.454 | x = 238171.059         | x = 238209.041     |
| 13: y = 684128.952 | 3: y = 684192.198 (BE) | 27: y = 684105.547 |
| 14: x = 238232.351 | x = 238271.016         | x = 238306.607     |
| 15: y = 684132.468 | 4: y = 684228.151      | 28: y = 684131.173 |
| 16: x = 238223.087 | 5: y = 238294.606      | x = 238330.308     |
|                    | 6: y = 684263.956      |                    |
|                    | x = 238312.931         |                    |
|                    | 7: y = 684320.188      |                    |
|                    | x = 238210.805         |                    |
|                    | 8: y = 684376.370      |                    |
|                    | x = 238111.992         |                    |
- D:**
- |                    |                        |                    |
|--------------------|------------------------|--------------------|
| 13: y = 684125.032 | 1: y = 684115.101      | 29: y = 684053.220 |
| 14: x = 238243.214 | x = 238037.730         | x = 238289.041     |
| 15: y = 684104.749 | 2: y = 684070.153      | 30: y = 684034.469 |
| 16: x = 238302.330 | x = 238110.511         | x = 238352.738     |
| 17: y = 684119.055 | 3: y = 684078.146 (BA) | 31: y = 684085.146 |
| 18: x = 238307.238 | x = 238140.827         | x = 238366.069     |
| 19: y = 684139.317 | 4: y = 684075.320 (BM) | y = 684105.547     |
| 20: x = 238248.115 | x = 238149.585         | x = 238306.607     |
|                    | 5: y = 684076.224 (BE) |                    |
|                    | x = 238165.630         |                    |
|                    | 6: y = 684068.586      |                    |
|                    | x = 684068.186         |                    |
|                    | x = 238174.803         |                    |
- E:**
- |                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| 17: y = 684109.962 | 8: y = 684115.101       |
| 18: x = 238310.347 | x = 238037.730          |
| 19: y = 684100.273 | 9: y = 684070.153       |
| 20: x = 238312.372 | x = 238110.511          |
|                    | 10: y = 684078.146 (BA) |
|                    | x = 238140.827          |
|                    | 11: y = 684075.320 (BM) |
|                    | x = 238149.585          |
|                    | 12: y = 684076.224 (BE) |
|                    | x = 238165.630          |
|                    | 13: y = 684068.586      |
|                    | x = 684068.186          |
|                    | x = 238174.803          |





## ÖFFENTLICHER GESTALTUNGSPLAN „BRAND“

# VORSCHRIFTEN

Öffentliche Auflage vom 6. März 2015 bis 8. Mai 2015

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 5. November 2015

Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident, M. Fankhauser:

Der Gemeindeschreiber, P. Lustenberger

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. / am:

2154/15 - 2. Feb. 2016

Für die Baudirektion:

# VORSCHRIFTEN ÖFFENTLICHER GESTALTUNGSPLAN "BRAND"

## INHALT

A	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....	3
B	BAU- UND NUTZUNGSBESTIMMUNGEN .....	4
C	ERSCHLIESSUNG, VER- UND ENTSORGUNG.....	6
D	LÄRMSCHUTZ.....	6
E	BODENSCHUTZ .....	7
F	ALTLASTEN .....	7
G	ETAPPIERUNG.....	8
H	SCHLUSSBESTIMMUNGEN .....	8

## **A Allgemeine Bestimmungen**

### Art. 1

### **Zweck**

<sup>1</sup> Gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Thalwil vom 10. Juli 1985, revidiert am 16. Oktober 2013, dürfen bestehende Bauten und Anlagen in der Erholungszone im Gebiet Brand im bestehenden Umfang und generellen Erscheinungsbild erneuert und ersetzt werden. Neue Bauten sind für die zulässige Nutzweise als besondere Gebäude (§§ 49 und 273 PBG) erlaubt, andere Bauten sind nur im Rahmen eines Gestaltungsplanes zu realisieren. Damit die Weiterentwicklung des Gebiets Brand als Sportanlage gewährleistet werden kann, ist der vorliegende Gestaltungsplan erarbeitet worden.

<sup>2</sup> Der öffentliche Gestaltungsplan Brand soll sicherstellen, dass sich zukünftige neu erstellte Bauten und Anlagen harmonisch in die Umgebung einfügen und die umweltrelevanten Anliegen berücksichtigt werden.

### Art. 2

### **Geltendes Recht**

<sup>1</sup> Soweit die vorliegenden Bestimmungen nichts Abweichendes regeln, sind die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Thalwil sowie das übergeordnete kantonale und eidgenössische Recht massgebend.

### Art. 3

### **Geltungsbereich / Bestandteile**

<sup>1</sup> Der öffentliche Gestaltungsplan besteht aus den nachfolgenden Vorschriften und dem Situationsplan im Massstab 1:500.

<sup>2</sup> Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplanes Brand ist im Situationsplan 1:500 festgehalten.

### Art. 4

### **Festlegungen mit orientierendem Charakter**

<sup>1</sup> Im Gestaltungsplan unter „Orientierungsinhalt“ dargestellte Projekte haben nur orientierenden Charakter und sind nicht Bestandteile der Festsetzung.

<sup>2</sup> Der Planungsbericht nach §47 RPV hat nur orientierenden Charakter und ist nicht Bestandteil der Festsetzung.

## **B Bau- und Nutzungsbestimmungen**

### Art. 5

### Nutzweise

<sup>1</sup> Innerhalb des Geltungsbereichs sind im Sinne von § 62 PBG Sport- und Erholungsanlagen / -bauten mit der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur zulässig.

### Art. 6

### Perimeter Hochbau

<sup>1</sup> Oberirdische Gebäude dürfen nur innerhalb der im Situationsplan festgesetzten „Perimeter Hochbau“ erstellt werden.

<sup>2</sup> Die Zahl der Bauten innerhalb der Baubereiche ist freigestellt.

<sup>3</sup> Besondere Gebäude gemäss § 49 Abs. 3 PBG dürfen auch ausserhalb der Perimeter Hochbau erstellt werden.

Davon ausgenommen ist der im Situationsplan bezeichnete Freihaltebereich, in welchem nur Ausrüstung erstellt werden darf, welche bei Bedarf ohne weiteres entfernt werden kann.

<sup>4</sup> Gebäude gemäss Art. 6 Abs. 3 dürfen eine Gebäudegrundfläche von je 25 m<sup>2</sup> nicht überschreiten.

### Art. 7

### Grundmasse

<sup>1</sup> In den Perimetern Hochbau des Gestaltungsplanes gelten folgende Grundmasse:

<b>Baubereiche</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>
anrechenbares UG	1	1	1	1	1	1
Vollgeschoss	max. 2	max. 2	max. 2	max. 2	max. 2	max. 2
Dachgeschoss	1	1	1	1	1	1
Gebäudehöhe	8.70 m	8.70 m	8.70 m	8.70 m	8.70 m	8.70 m
Firsthöhe	6.00 m	6.00 m	6.00 m	6.00 m	6.00 m	6.00 m

<sup>2</sup> Innerhalb der Baubereiche sind die Gebäudelänge und die Gebäudebreite frei.

## Art. 8

## Abweichung vom Perimeter Hochbau

<sup>1</sup> Folgende Gebäudeteile und Ausrüstungen dürfen über die gemäss Art. 6 definierten „Perimeter Hochbau“ hinausragen bzw. ausserhalb erstellt werden:

- Unterirdische Gebäude und Gebäudeteile im Sinne von § 269 PBG, diese haben die Verkehrsbaulinien zu beachten
- Vordächer auf der gesamten Fassadenlänge sowie einzelne Gebäudevorsprünge auf höchstens  $\frac{1}{3}$  der massgebenden Fassadenlänge
- Gebäude gemäss Art. 6 Abs. 3
- Gebäudezugehörige Ausrüstung z.B. Sammelstelle, Velo-  
ständer, usw.

## Art. 9

## Gestaltung, Bauweise

<sup>1</sup> Bauten, Anlagen, Ausrüstung und Umschwung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird und sie zweckmässig ausgerüstet sind.

<sup>2</sup> Die Umgebung ist ökologisch wertvoll und strukturreich zu gestalten.

<sup>3</sup> Die Bauten sind nach Minergie oder analogem Standard zu realisieren. Prozess- und Abwärme ist zu nutzen.

## Art. 10

## Perimeter Sportanlagen

<sup>1</sup> Sportanlagen sind nur in den Perimetern Sportanlagen zulässig.

<sup>2</sup> In den „Perimetern Sportanlagen“ sind Ausrüstungen wie Tribünen, Materialschöpfe, freistehende Beleuchtungen und dergleichen gestattet.

<sup>3</sup> Hochbauten wie Materialschöpfe, Tribünen und dergleichen haben die Waldabstandslinie einzuhalten.

<sup>4</sup> In den „Perimetern Sportanlagen PA3 und PA4“ können Überdachungen erstellt werden. Diese dürfen allseitig geschlossen werden. Die maximale Höhenkote der Überdachungen beträgt 559.00 m.ü.M.

## **C Erschliessung, Ver- und Entsorgung**

### Art. 11

### **Erschliessung**

<sup>1</sup> Das Gestaltungsplangebiet ist für den motorisierten Verkehr ab der Gattikonerstrasse über die Bodenstrasse erschlossen.

<sup>2</sup> Dem Langsamverkehr ist besondere Aufmerksamkeit beim Gestalten der Verkehrsräume zu widmen.

### Art. 12

### **Abstellplätze**

<sup>1</sup> Abstellplätze dürfen nur bei den im Gestaltungsplan bezeichneten Gebieten angeordnet werden.

<sup>2</sup> Die erforderliche Anzahl von Abstellplätzen wird im Baubewilligungsverfahren gestützt auf die BZO sowie den im Kapitel 3 des Planungsberichts gemachten Darlegungen vom Gemeinderat festgelegt.

<sup>3</sup> Es sind genügend Veloabstellplätze mehrheitlich gedeckt und an gut zugänglicher Lage in Abstimmung auf die Haupteingänge anzuordnen.

<sup>4</sup> Die erforderliche Anzahl von Veloabstellplätzen wird im Baubewilligungsverfahren vom Gemeinderat festgelegt.

### Art. 13

### **Versorgung / Entsorgung**

<sup>1</sup> Das Gebiet ist erschlossen. Sämtliche Neubauten sind über private Anschlüsse an die übergeordneten Netze anzuschliessen.

<sup>2</sup> Für die Bewirtschaftung der im Geltungsbereich anfallenden Abfälle sind die nötigen Flächen im Rahmen der Bauprojekte auszuscheiden und die nötigen Einrichtungen bereitzustellen.

## **D Lärmschutz**

### Art. 14

### **Lärmschutz**

<sup>1</sup> Der Gestaltungsplanperimeter wird der Empfindlichkeitsstufe ES III zugewiesen.

<sup>2</sup> Im Baubewilligungsverfahren ist mit einem Lärmgutachten nachzuweisen, dass bei den Lüftungsfenstern zu Räumen mit lärmempfindlichen Nutzungen die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind.

<sup>3</sup> Bei Neubauten ist die geschlossene Bebauung in jedem Fall zu prüfen, um einen Lärmschutz für die dahinterliegenden Sportanlagen zu erhalten.

## **E Bodenschutz**

### Art. 15

### **Bodenschutz**

<sup>1</sup> Bei einem allfälligen Rückbau sind wieder Böden mit standorttypischer Bodenfruchtbarkeit herzustellen.

<sup>2</sup> Ausgehobener Boden ist entweder vor Ort für die Wiederherstellung von Böden oder andernorts für eine Erweiterung der zonenkonformen Nutzungseignung von geschädigten Böden zu verwenden.

<sup>3</sup> Ab einer Fläche von 5'000 m<sup>2</sup> muss der Verlust an Fruchtfolgeflächen, in der Regel durch Aufwertung von geschädigten Böden, kompensiert werden.

<sup>4</sup> Massgebend für die Projektierung und Ausführung bodenrelevanter Arbeiten sind die Richtlinien für Bodenrekultivierungen des Kantons Zürich, Mai 2003.

<sup>5</sup> Im Baubewilligungsverfahren ist der Umgang mit Boden aufzuzeigen. Diesbezüglich bedarf es gemäss Ziffer 1.8 BVV ab dem 1. August 2015 auch der Zustimmung des Kantons.

## **F Altlasten**

### Art 16

<sup>1</sup> Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters befinden sich Einträge aus dem Kataster der belasteten Standorte KbS. Die Auflagen hinsichtlich Entsorgung und Behandlung des Bodenmaterials sind im Baubewilligungsverfahren zu regeln.

## **G    Etappierung**

Art. 17

**Etappierung**

- <sup>1</sup> Die Erstellung der Bauten und Anlagen kann etappiert werden.
- <sup>2</sup> Der Gemeinderat legt dannzumal aufgrund einer detaillierten Parkplatz- und Veloabstellplatzberechnung der Bauherrschaft die notwendigen Parkplatzzahlen für die einzelnen Etappen fest.
- <sup>3</sup> Nach Abschluss jeder Bauetappe müssen die notwendigen Pflichtparkplätze bereitgestellt werden.
- <sup>4</sup> Ebenso muss innerhalb jeder Etappe der für die erstellten Bauten notwendige Lärmschutz gewährleistet werden.

## **H    Schlussbestimmungen**

Art. 18

**Inkrafttreten**

Der öffentliche Gestaltungsplan Brand wird mit Rechtskraft der kantonalen Genehmigung verbindlich. Die Exekutive publiziert das Datum der Inkraftsetzung gemäss § 6 PBG.



KANTON ZÜRICH  
GEMEINDE THALWIL

---

## ÖFFENTLICHER GESTALTUNGSPLAN „BRAND“

# PLANUNGSBERICHT

nach Art. 47 RPV



*Orthophoto 2013 Gebiet Brand*

Dieser Bericht ist nicht Bestandteil der Festsetzung

## IMPRESSUM

Auftraggeber	Gemeinde Thalwil
Auftragnehmer	Landis AG, Geroldswil Abteilung Baurecht und Raumentwicklung
Bearbeitung	Philippe Kehrli, Raumplaner FH Felix Stephan, Raumplaner FH / FSU Josua Schwegler, Raumplaner FH Matthias Räber, Dipl. Ing. ETH / SIA Hans-Peter Moser, Raumplaner FH

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b>	<b>5</b>
1.1	Situation Gebiet Brand.....	5
1.2	Das Instrument des Gestaltungsplans .....	5
1.3	Inhalt des Gestaltungsplans Brand .....	6
<b>2.</b>	<b>PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>7</b>
2.1	Kantonale und Regionale Richtplanung .....	7
2.2	Kommunale Festlegungen .....	8
2.3	Natur- und Umweltschutz.....	8
<b>3.</b>	<b>VERKEHRSKONZEPT</b>	<b>12</b>
3.1	Parkierungsberechnung MIV .....	12
3.1.1	Abschätzung nach Erfahrungswerten .....	12
3.1.2	Parkierungsberechnung MIV nach VSS 640 281 .....	15
3.1.3	Reduktion des Parkplatzbedarfs aufgrund Modal Split.....	15
3.1.4	Bedarf an Veloabstellplätzen .....	16
3.1.5	Fazit und Empfehlung Anzahl Parkplätze .....	16
3.2	Erschliessungsvarianten .....	17
3.2.1	Variantenstudium.....	17
3.2.2	Variante 1 „Wendeschlaufe Süd“ .....	19
3.2.3	Variante 2 „Wendeschlaufe Nord“ .....	24
3.2.4	Variante 3 „Brand-Zentrum-See“ .....	28
3.2.5	Genauere Betrachtung und Bewertung der Varianten.....	32
3.2.6	Empfehlung .....	32
<b>4.</b>	<b>GESTALTUNGSPLANVORSCHRIFTEN</b>	<b>34</b>
4.1	Das Grundkonzept des Gestaltungsplans.....	34
4.2	Inhalt des Gestaltungsplans.....	34
4.2.1	Situationsplan .....	34
4.2.2	Vorschriften .....	34
<b>5.</b>	<b>GESTALTUNGSPLANVERFAHREN</b>	<b>39</b>
<b>6.</b>	<b>MITWIRKUNGSVERFAHREN</b>	<b>39</b>

## **ANHANG**

A1.	Plan Ver- / Entsorgung öff. GP Brand	40
A2.	Berechnung Parkplatzbedarf MIV	41
A3.	Querschnitte	42
A4.	Projektstudie Eishalle + Garderobengebäude	43

## **1. Ausgangslage**

### **1.1 Situation Gebiet Brand**

Am 10. Dezember 2006 wurde die Kunsteisbahn Brand in Thalwil eröffnet. Als Folge der damaligen Finanzsituation wurde die eigentliche Sportfläche nur mit provisorischen Garderoben-, Technik- und Nebenräumen ausgestattet. Der Gemeinderat hat sich nun aber entschlossen, die provisorische Lösung durch definitive Gebäude zu ersetzen. Dies, da einerseits die Kapazität der Provisorien nicht mehr genügt, aber auch um die Hochbauten energetisch den im Kanton Zürich geltenden Anforderungen anpassen zu können.

Als Folge davon liess die Gemeinde ein Projekt für den Ersatz der bestehenden Containerlösung ausarbeiten. Mit Eingabe vom 5. März 2014 hat die Gemeinde das Baugesuch für den Rückbau der bestehenden Containeranlagen und die Erstellung eines Garderobenneubaus mit Technik- und Nebengebäude an der Bodenstrasse beim DLZ Planung, Bau und Vermessung eingereicht. Anlässlich der Besprechung vom 9. Juli 2014 wurde von der Abteilung Hochbau der Bauherrschaft mitgeteilt, dass das Gesuch nicht bewilligungsfähig sei, da ein Öffentlicher Gestaltungsplan notwendig sei, weil die Dimensionen der neuen Gebäude nicht mehr denjenigen der alten entspricht. In der Folge hat das DLZ Liegenschaften entschieden, einen entsprechenden Gestaltungsplan auszuarbeiten. Dieser soll jedoch nicht nur den Perimeter des Garderobengebäudes, sondern gleich die gesamten Sportanlagen „im Brand“, berücksichtigen.

Schon seit längerem sind seitens der Gemeinde Bestrebungen im Gange, die verschiedenen Nutzungen im Brand besser aufeinander abzustimmen sowie die gesamte Verkehrssituation und Parkierung zu verbessern. Die Arbeitsgruppe „Weiterentwicklung Brand“ hat deshalb im Rahmen einer Studie verschiedene Handlungsfelder mit zeitlicher Planung für die weitere Entwicklung definiert. Der Gemeinderat hat die Entwicklungsstudie mit Beschluss Nr. 111 vom 23. April 2013 zur Kenntnis genommen. Die Erkenntnisse der Studie fanden Niederschlag im Entwurf des kommunalen Richtplans, in welchem mit „Massnahme V5“ die Ziele für die künftige Erschliessung und Parkierung behördenverbindlich festgelegt werden. Als Handlungsanweisung wird in „Massnahme V5“ festgehalten, dass - gestützt auf ein Erschliessungs- und Parkierungskonzept - ein Projekt für bauliche Anpassungen erarbeitet werden soll. Die baulichen Anpassungen betreffen die Aufwertung der Autobahnunterführung für alle Verkehrsträger, den Ausbau der Ochsenrainstrasse mit einem Wendehammer, die Ergänzung der öffentlichen Parkierung an der Ochsenrain- und Knonauerstrasse, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die Verschiebung der Skateranlage sowie die Verbesserung der Situation für Fussgänger.

Mit dem Gestaltungsplan bietet sich nun die Möglichkeit einer nutzungsplanerischen Umsetzung / Sicherung dieser Richtplanvorgaben. Der Gestaltungsplan enthält deshalb Rahmenbedingungen für die künftige bauliche Entwicklung der Sportanlagen und der Verkehrsanlagen.

### **1.2 Das Instrument des Gestaltungsplans**

Der Gestaltungsplan nach § 83 ff PBG legt für bestimmte klar begrenzte Gebiete Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung von Bauten verbindlich fest. Dabei darf von der Regelbauweise und den kantonalen Mindestmassen abgewichen werden.

Neben der eigentlichen Stellung der Bauten hat der Gestaltungsplan auch die Erschliessung - sowie allenfalls gemeinschaftliche Ausstattungen und Ausrüstungen - zu regeln.

Festlegungen über die weitere Umgebungsgestaltung können ebenfalls getroffen werden.

Öffentliche Gestaltungspläne werden von der Gemeinde aufgestellt. Sie werden gem. § 84 ff. PBG durch das für den Erlass der Bau- und Zonenordnung zuständigen Organs festgesetzt. Im vorliegenden Falle ist dies die Gemeindeversammlung. Nach § 89 PBG bedarf der Plan der Genehmigung durch die Baudirektion.

Die Inhalte des Gestaltungsplanes sind so festzulegen, dass für die Projektierung ein angemessener Spielraum offen bleibt.

### 1.3 Inhalt des Gestaltungsplans Brand

#### Dokumente

Der Gestaltungsplan Brand besteht aus folgenden rechtsverbindlichen Bestandteilen:

- Vorschriften
- Situation 1:500

Der vorliegende Planungsbericht nach § 47 RPV - inklusive der Anhänge - dient dem Gemeinderat Thalwil, dem Soverän und der kantonalen Genehmigungsbehörde als Beurteilungshilfe und erlangt keine Rechtsverbindlichkeit.

#### Perimeterbegrenzung

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst die Sportanlagen „im Brand“. Der östliche Teil wird durch die Brandstrasse, die Ochsenrainstrasse und die Autobahn begrenzt. Der westliche Teil umfasst den Abenteuerspielplatz, die Leichtathletikbahn, die Kunsteisbahn sowie die Golfabschlagsanlage.

Zur Betrachtung der Verkehrssituation wurde ein weitergehender Perimeter gefasst. Dies um Aussagen zur Verkehrsanbindung, Verkehrsführung sowie der Parkierungssituation treffen zu können. Der „Betrachtungperimeter Verkehrskonzept“ erstreckt sich von den Tennisplätzen über die Sportanlagen „im Brand“ bis zu den Parkplätzen an der Gattikonstrasse.

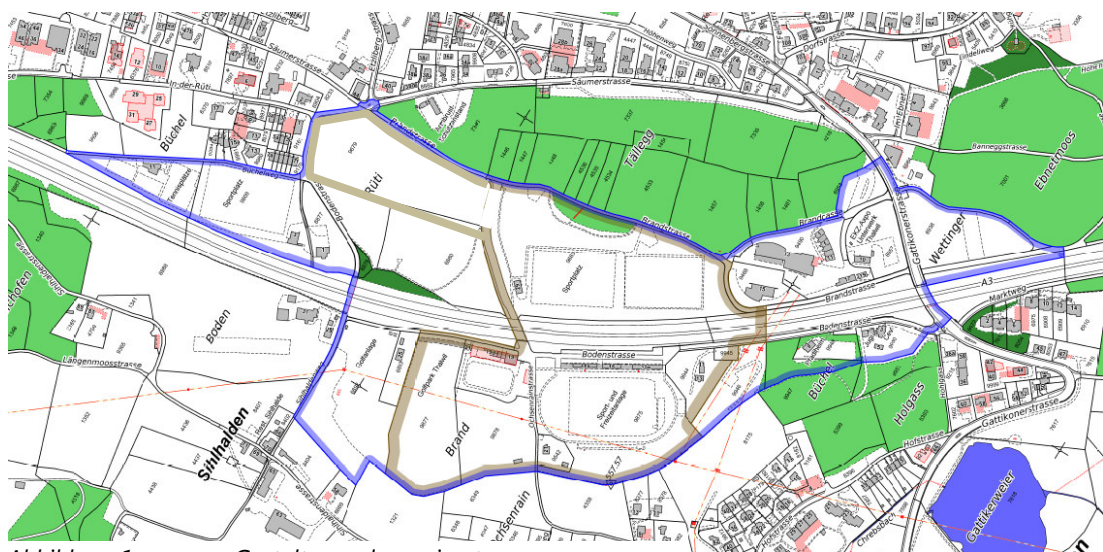


Abbildung 1 — Gestaltungplanperimeter  
— Betrachtungsperimeter Verkehrskonzept

## Eigentumsverhältnisse

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst folgende Grundstücke:

Eigentümer Gebiet Brand		
Kat.-Nr.	Fläche (m <sup>2</sup> )	Eigentümer
Gestaltungsplanperimeter		
6880	236	Politische Gemeinde Thalwil
6891	489	Flurweggemeinschaft
9554	303	Flurweggemeinschaft
9679	1'706	Politische Gemeinde Thalwil
9680	917	Politische Gemeinde Thalwil
9682	306	Politische Gemeinde Thalwil
9683	38'023	Politische Gemeinde Thalwil
9875	28'650	Politische Gemeinde Thalwil
9877	15'098	Politische Gemeinde Thalwil
9878	9'948	Politische Gemeinde Thalwil
9910	5'686	Politische Gemeinde Thalwil
9944	4'230	Politische Gemeinde Thalwil
9945	507	Politische Gemeinde Thalwil

Abbildung 2 Eigentümerangaben GP Brand

Die Parzellen Kat.-Nrn. 6891 und 9554 sind nicht im Eigentum der Politischen Gemeinde Thalwil. Sie gehören der Flurweggemeinschaft. Sie liegen in jenem Abschnitt der Ochsenrainstrasse welcher zwischen der Kunsteisbahn und der Leichtathletikanlage liegt sowie in der Bodenstrasse zwischen Kunsteisbahn und Autobahn. Diese Abschnitte werden durch den öffentlichen Gestaltungsplan Brand nicht verändert.

### Bestehende Dienstbarkeiten

Im Grundbuch sind verschiedene Anmerkungen, Dienstbarkeiten und Lasten auf den Parzellen eingetragen. Durch den vorliegenden Gestaltungsplan werden diese aber nicht tangiert.

## 2. Planerische Rahmenbedingungen

Der Gestaltungsplanperimeter ist von verschiedenen planerischen Vorgaben überlagert. Diese sind bei der Ausarbeitung des Gestaltungsplans soweit erforderlich zu berücksichtigen.

### 2.1 Kantonale und Regionale Richtplanung

#### Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist das Gebiet Brand dem übrigen Landwirtschaftsgebiet zugewiesen.

Das Kapitel Ver- und Entsorgung weist zudem aus, dass eine Hochspannungsleitung (Freileitung) der Elektrizitätsversorgung das Gebiet quert. Diese wird berücksichtigt.

### Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan ist das Gebiet Brand als besonderes Erholungsgebiet C (Sportanlage) ausgewiesen. Als Eintrag findet man zudem den Aussichtspunkt „Hügel am Sihlhaldenweg“. Während der öffentlichen Auflage und Mitwirkung wurde die Stellungnahme der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ abgeholt. Die ZPZ hat unter anderem den Umgang mit dem Aussichtspunkt diskutiert und kam zum Schluss, dass der Gestaltungsplan diesen nicht beeinträchtigt, da die Sicht gegen den See nicht beeinträchtigt wird. Sie stellte fest, dass die Revisionsvorlage dem regionalen Richtplan und den Zielen des Regio-ROK entspräche. Somit wurden keine Anträge zum öffentlichen Gestaltungsplan Brand gestellt.

## 2.2 Kommunale Festlegungen

### Kommunale Richtpläne

Im kommunalen Richtplan ist das Gebiet Brand ebenfalls dem Erholungsgebiet zugewiesen. Zudem ist ein Perimeter „Entwicklungsplan Brand eingetragen“, in welchem der Standort für ein zweites Eisfeld ausgeschieden ist. Ziel des „Entwicklungsplanes Brand“ ist eine koordinierte Entwicklung der Sportanlage Brand.

Zudem sind im kommunalen Richtplan Verkehr Standorte für mögliche Parkieranlagen festgehalten.

### Bau- und Zonenordnung

Gemäss gültiger kommunaler Bau- und Zonenordnung (BZO) liegt das Gestaltungsplangebiet in der Erholungszone E. Es gilt nach BZO die Empfindlichkeitsstufe III.

## 2.3 Natur- und Umweltschutz

### Altlasten, Bodenbelastung

Im Gestaltungsplanperimeter existieren Einträge aus dem Kataster der belasteten Standorte (KbS) sowie Flächen im Prüfperimeter für Bodenverschiebung. Beim Eintrag aus dem KbS handelt es sich um die Standorte D.1, D.29 und D.30. Bei D.1, der früheren Kehrichtdeponie der Gemeinde Thalwil, handelt es sich um einen überwachungsbedürftigen Standort. Die Flächen im Prüfperimeter Bodenverschiebung gehören zu den Kategorien „Belastete Standorte“. Die Auflagen hinsichtlich Entsorgung und Behandlung des Bodenmaterials sind in der Baubewilligung zu Neubauten oder bei Sanierungen zu regeln.

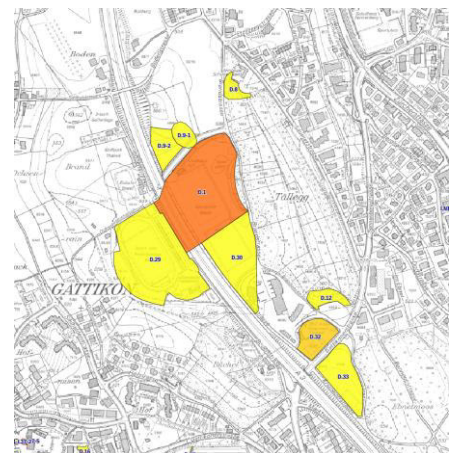


Abbildung 3 Kataster der belasteten Standorte (KbS), Quelle:gis.zh.ch

## Gewässerschutz und Grundwasser

Das Gebiet des privaten Gestaltungsplans befindet sich im Gewässerschutzbereich üB. Grundsätzlich sind bei der Versickerung oder bei Versickerungs-Retentionsanlagen in diesem Bereich keine besonderen Vorkehrungen zu treffen. Die Details sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens und der Gewässerschutzrechtlichen Bewilligung zu regeln.

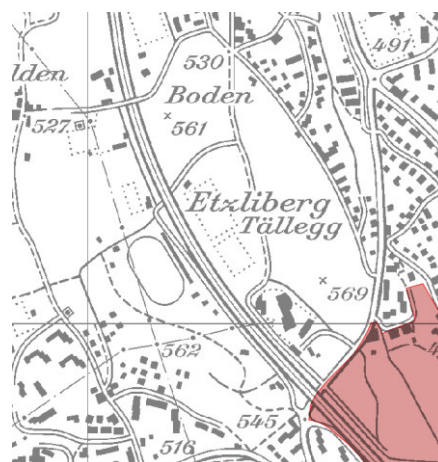


Abbildung 4 Ausschnitt Gewässerschutzkarte, Quelle:gis.zh.ch

## Hochwasserschutz

Gemäss Gefahrenkarte liegt im südwestlichen Teil des Gestaltungsplanperimeters nur eine geringe Gefährdung infolge Hochwasser vor (gelbe Zone). In Gebieten mit einer geringen Gefährdung obliegt die Herstellung der Hochwassersicherheit primär den Grundeigentümern. Die erforderlichen Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.

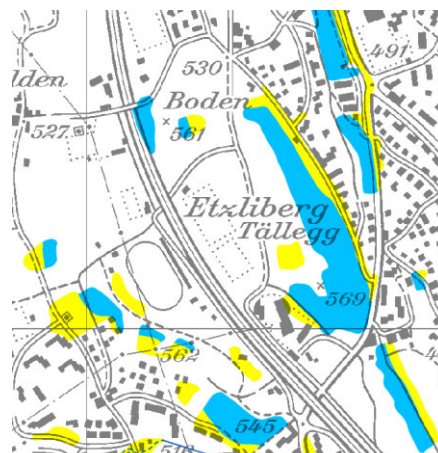


Abbildung 5 Ausschnitt Naturgefahrenkartierung, Quelle:gis.zh.ch

## Fruchtfolgefläche

Der Gestaltungsplanperimeter tangiert im Nordosten Teile der Fruchtfolgefläche. Dabei handelt es sich um Fruchtfolgefläche der Nutzungseignungsklasse 6, also für Wiese- und Weideland geeignet.

Diese Fläche ist als Parkplatzstandort bei Vollausbau Gestaltungsplan angedacht. Somit müsste diese Beanspruchung an die bereits beanspruchte Fruchtfolgefläche angerechnet werden und bei Bedarf kompensiert werden.

Im Baugesuch sind diese Arbeiten auszuweisen und vom Kanton bewilligen zu lassen.



Abbildung 6 Ausschnitt Fruchtfolgeflächen, Quelle:gis.zh.ch

Im Landschaftsentwicklungskonzept (LEK 2012) sind für das Gebiet des öffentlichen Gestaltungsplans verschiedene Massnahmen vorgesehen (allgemeine sowie gebietsspezifische Massnahmen). Zudem werden Teile des Gestaltungsplangebietes auch vom Vernetzungsprojekt 2011 erfasst. Diese Vorgaben sind in der Gestaltung und Bauweise zu berücksichtigen.

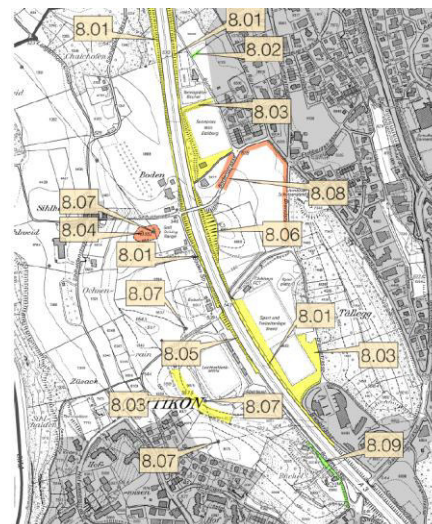


Abbildung 7 Kartenausschnitt LEK 2012  
Massnahmenkatalog Gebiet Brand

### Masterplan Licht

Betreffend der Lichtemission sowie Lichtverschmutzung und Beeinträchtigung von natürlichen Lebensräumen hat die Gemeinde Thalwil ein „Masterplan Licht“ erarbeitet. Dieser dient als strategischer Leitfaden, legt Ziele fest, definiert Planungsregeln und ist praktische Wegleitung für die nachhaltige Weiterentwicklung der gewachsenen öffentlichen Beleuchtung.

Bei Baubewilligungsverfahren ist der Einhaltung der Massnahmen bezüglich Lichtemission des „Masterplan Licht“ zwingend Beachtung zu schenken.



Abbildung 8 Nutzungszonen  
Masterplan Licht Thalwil

### Störfallvorsorge

Der Gestaltungsplanperimeter liegt im Konsultationsbereich der störfallrelevanten Nationalstrasse A3 mit einem DTV von 57'000 Fz/d. Die Risiken für die Sportanlagen und Bauten sowie deren Besucher sind als gering einzustufen. Durch die Planung werden keine grossen Personenzahlen hinzukommen. Die geschlossene Bauweise entlang der Leichtathletikanlage trägt im Falle eines Unfalles auf der Strasse zur Zurückhaltung des Gefahrgutes bei (Pufferzone).

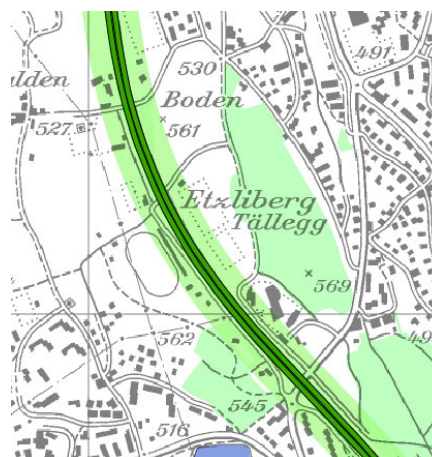


Abbildung 9 Ausschnitt Chemie-  
Risikokataster, Quelle:gis.zh.ch

## **Reptilieninventar**

Die bestehende Böschung zwischen der Bodenstrasse und der Nationalstrasse A3 ist zu grossen Teilen als Schutzobjekt Nr. 3 „Autobahn“ gemäss Reptilieninventar des Kantons Zürich für die Gemeinde Thalwil inventarisiert. Der Böschungsbereich westlich der Unterführung Ochsenrainstrasse liegt im Teilobjekt Nr. 3.1 „Böschung bei Brand“. Diese Böschung grenzt direkt an den Gestaltungsplanperimeter. Bei der Detailprojektierung muss berücksichtigt werden, dass das Inventar weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase tangiert wird.

### 3. Verkehrskonzept

Die verkehrstechnische Erschliessung der Sportanlagen umfasst einerseits den motorisierten Individualverkehr (MIV) und dessen Parkierungsmöglichkeiten. Andererseits soll auch eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, namentlich mit einer neuen Buslinie, geprüft werden. Nicht zuletzt sind die Sportanlagen auch an die Fuss- und Radverkehrsnetze anzubinden. Deren sichere und attraktive Linienführung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters ist zu gewährleisten.

#### 3.1 Parkierungsberechnung MIV

##### 3.1.1 Abschätzung nach Erfahrungswerten

###### Rahmenbedingungen für die Berechnung

Für die Konzeption einer zweckmässigen und ausreichend dimensionierten Erschliessung des Gestaltungsplan-Gebietes sind vorab Bedarfsabschätzungen und Parkierungsberechnungen notwendig. Dabei werden ein „Grundbedarf“, ein „gesteigerter Bedarf“ und ein „hoher Bedarf“ an Parkflächen berechnet. Diese drei Bedarfsfälle bemessen sich wie folgt:

- **Grundbedarf:** Dieser zeigt den Parkplatzbedarf auf, welcher notwendig wäre, um die heutigen oder zukünftigen Nutzungsdichten ordentlich abdecken zu können. Dies aber ohne allfällige Bedarfsspitzen zu berücksichtigen.
- **Gesteigerter Bedarf:** Parkierungsbedarf bei kleineren und mittleren Anlässen. Dieser soll ohne Speziallösungen abgedeckt werden können.
- **Hoher Bedarf:** Grossanlässe und denkbare Kombinationen von Anlässen, welche zu Belegungsspitzen führen. Hier müssten spezielle Lösungen temporärer Art vorgesehen werden.

Die obigen drei Bedarfsfälle werden einerseits für die Abdeckung der zum heutigen Zeitpunkt aktiven und ausgebauten Sportanlagen berechnet ("*Ist-Zustand*"). Andererseits sollte die Anzahl Parkplätze genügend gross bemessen werden, sodass auch bei einem vollständigen Ausbau der möglichen baulichen und betrieblichen Erweiterungen im Zuge des Gestaltungsplans ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen ("*Vollausbau Gestaltungsplan*"). Gegenüber der bestehenden Situation sind mit dem Gestaltungsplan Brand zukünftig eine Überdachung der bestehenden Eisbahn (Sommerbetrieb möglich) sowie eine Erweiterung um eine zusätzliche Eisbahn möglich. Ausserdem sieht der Gestaltungsplan den Ausbau des bestehenden Clubhauses des FC Thalwil nordöstlich der Autobahn vor. Mit dem allfälligen Ausbau des Clubhauses wird kein zusätzlicher Bedarf an Parkplätzen erwartet, welcher massgeblich für die Berechnung wäre. Der Perimeter für ein allfälliges neues Fussballfeld nördlich der Ochsenrainstrasse wurde beim Vollausbau nicht eingerechnet. Bei einer zukünftigen Erstellung müssten für das neu erstellte Fussballfeld zusätzliche Parkplätze verfügt werden.

Die Parkierung der nördlich gelegenen Tennisanlagen funktioniert unabhängig von den Sportanlagen im Brand, aus diesem Grund wird der Parkplatzbedarf der Tennisanlagen nicht in die Berechnungen miteinbezogen.

Als Grundlagen der Berechnungen dienen einerseits die VSS-Norm 640 281, andererseits spezifische Belegungspläne und Angaben der Sportclubs, Erfahrungswerte der Sportanlagenbetreiber sowie eigene Beobachtungen und Abschätzungen.

## Grundbedarf Ist-Zustand

Zur Deckung des Grundbedarfs während Sommer- und Wintersaison sollen ausreichend Parkierungsflächen für Trainierende und Freizeitsportler vorhanden sein. Der Grundbedarf soll mit attraktiven Parkplätzen möglichst in Eingangsnähe der Leichtathletikanlage und der Eisbahn abgedeckt werden.

Dafür werden alle relevanten Trainings mit geschätzter Anzahl Akteuren auf den Sportanlagen tabellarisch dargestellt und jeweils mit einem Faktor multipliziert, der die Reduktion aufgrund von Fahrgemeinschaften wiedergeben soll (Berechnungstabelle im Anhang). Dabei wird nach Sommer- bzw. Wintersaison unterschieden. Die Schätzungen der Anzahl Teilnehmer und privaten Besucher in der Berechnungstabelle basieren auf realistischen Annahmen und Erfahrungswerten. Ziel ist nicht, den Spitzenbedarf an Parkplätzen dauerhaft zur Verfügung zu stellen, sondern in verhältnismässigem Rahmen die überwiegende Mehrheit aller auftretenden Fälle abdecken zu können.

Der Grundbedarf an dauerhaft anzubietenden Parkplätzen auf der Sportanlage Brand umfasst gemäss Berechnungstabelle während der Sommersaison donnerstags zwischen ca. 17 und 22 Uhr sowie samstags zwischen ca. 12 und 17 Uhr rund 85 Parkplätze. Davon können der bestehenden Parkierungsanlage P<sub>2</sub> bei der Gattikonstrasse / Brandgasse die für Spaziergänger benötigten 20 Parkplätze zugewiesen werden. Im Bereich der Sportanlagen sind demnach mindestens **75 Parkplätze** für den Grundbedarf anzuordnen.

## Grundbedarf Vollausbau GP

Im Anhang sind zwei Tabellen zur Berechnung des Grundbedarfs bei Vollausbau gemäss Gestaltungsplan ersichtlich. Die Tabelle "moderat" zeigt eine realistische Abschätzung der zusätzlichen Parkplätze, die bei Vollausbau notwendig würden. In der Tabelle "maximal" wird der maximale Bedarf an Parkplätzen berechnet. Hier wurden Annahmen getroffen, da die zukünftige Zunahme der Trainingsaktivitäten sowie der Zuwachs an Besuchern und privaten Nutzern der Eisbahnen nicht abschliessend vorhergesagt werden können.

Bei der Gegenüberstellung der beiden Berechnungen nach Vollausbau Gestaltungsplan ist augenfällig, dass die Überschneidung von mehreren gleichzeitigen Trainings auf den Eisbahnen keine Auswirkung auf den Bedarf an Parkplätzen hat. Massgebend für die höchste Anzahl Parkplätze im Grundbedarf sind nach wie vor einerseits die Golfer, andererseits die Besucher am Wochenende auf der nun auch im Frühjahr und Herbst betriebenen Eisbahn.

Es kann also festgehalten werden, dass mit Erstellung der nach Gestaltungsplan möglichen Erweiterungen und Neubauten ein Parkplatzbedarf von rund 125 Parkplätzen notwendig wird. Werden hiervon wiederum 20 Parkplätze für Fussgänger der bestehenden Parkierung P<sub>2</sub> zugewiesen, sind demnach mindestens **105 Parkplätze** im Bereich der Sportanlage notwendig.

## gesteigerter Bedarf Ist-Zustand

Der gesteigerte Bedarf an Parkplätzen tritt bei kleineren und mittleren Sportanlässen ein. Die Parkplätze für den gesteigerten Bedarf sollen ebenfalls dauerhaft angeordnet werden und ohne Einsatz eines Verkehrsdienstes nutzbar sein.

Es werden hauptsächlich folgende Sportanlässe zum gesteigerten Bedarf gerechnet, deren erfahrungsgemässe Besucherzahlen bei den jeweiligen Clubs in Erfahrung gebracht wurden:

- Fussballmatch Junioren: ca. 30-50 Zuschauer
- Fussballmatch oder Turniere der „kleinen“ Junioren: 50 oder mehr Zuschauer

- Eishockeyturnier Junioren: ca. 100 Zuschauer
- Eishockeymatches Kinder und Jugendliche: ca. 30-50 Zuschauer
- Eishockeymatches Damen: ca. 10 Zuschauer
- Kleinere Anlässe von Eislaufclub und Eisbahn, allenfalls Leichtathletik (keine Angaben, vermutlich weniger als 80 Zuschauer und Teilnehmer)

Für den gesteigerten Bedarf wird somit eine Abschätzung aufgrund der obigen Erfahrungswerte getroffen. Um eine Abgrenzung zum hohen Bedarf ziehen zu können, werden 100 Zuschauer (exkl. Teams) als Grenzwert für den gesteigerten Bedarf angenommen, Anlässe mit mehr Zuschauer gelten als Grossanlässe.

Zu den 100 Zuschauer werden noch die Anzahl Akteure von maximal 70 Personen (2x Akteure + Team-Staff) dazugezählt. Unter Berücksichtigung des Reduktionsfaktors bezüglich Fahrgemeinschaften<sup>1</sup> (0.5) kann somit ein Bedarf von rund 85 Parkplätzen bei einem Anlass mit 100 Zuschauern definiert werden.

Mögliche Kombinationen von Anlass und regulärem Training, beispielsweise samstags oder sonntags, erhöhen den Bedarf zusätzlich. Die Kombination, welche aber mit grosser Wahrscheinlichkeit den höchsten Bedarf an Parkflächen generieren wird, ist ein Fussballmatch mit schätzungsweise max. 120 Personen (Zuschauer inkl. Akteure und Team-Staff) und der Golfbetrieb mit schätzungsweise max. 50 Personen gleichzeitig. Dies ergibt, unter Berücksichtigung der Reduktion bezüglich Fahrgemeinschaften (Fussballmatch: 0.5, Golf: keine Reduktion), ein Bedarf von rund **110 Parkplätzen**.

#### **gesteigerter Bedarf Vollausbau GP**

Die bestehende Eisbahn könnte im Zuge des Gestaltungsplans überdeckt werden und wäre somit auch im Sommer betreibbar. Es wird davon ausgegangen, dass im Sommer keine Anlässe mit grossem Besucherandrang (Turniere und Matches) auf dieser Eisbahn stattfinden werden, da sich diese auf die Wintersaison beschränken.

Die Kombination mit dem grösstmöglichen Zuschaueraufkommen wird demnach im Winter stattfinden, da dann beide Eisbahnen voll im Betrieb sind. Wenn nun auf beiden Eisbahnen gleichzeitig ein Anlass mit 100 Zuschauern stattfinden würde und bei einem Turnier von einer Anzahl Team- und Staffmitglieder von 120 (4 Teams à ca. 30 Mitglieder) ausgegangen wird, ergäbe dies insgesamt rund 320 Personen. Bei einem Reduktionsfaktor von 0.5 wären demnach rund **160 Parkplätze** notwendig.

#### **hoher Bedarf Ist-Zustand**

Als hoher Bedarf werden alle Anlässe und Kombinationen verschiedener Anlässe bezeichnet, welche die definierte Grenze von rund 100 Zuschauern klar übersteigen. Dies sind insbesondere:

- Fussballmatch 1. Liga: ca. 150-180 Zuschauer
- Überschneidungen von Fussball und Eishockey (bspw. Fussballmatch 1. Liga und Gratis-Tag Eisbahn): ca. 200 – 300 Zuschauer und Teilnehmer<sup>2</sup>

Bei Anlässen dieses Ausmasses sind **bis zu 250 Parkplätze** notwendig. Es ist jedoch sowohl aus ökonomischer wie auch aus raumplanerischer Sicht nicht verhältnismässig, diesen Parkplatzbedarf dauerhaft zur Verfügung zu stellen. Vielmehr soll bei der Planung solcher Grossanlässe nach Möglichkeit auf eine sinnvolle Terminierung geachtet werden, damit Veranstaltungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen nicht zum gleichen Zeitpunkt stattfinden. Weiter sollen mit dem lancierten Parkierungskonzept der Gemeinde Thalwil „Parkräume für Veranstaltungen“ zusätzliche Überlaufparkplätze festgelegt werden, die unter Einbezug der Verkehrsdienste ein ausreichendes Parkierungsangebot

<sup>1</sup> Bsp.: Faktor 0.5 = Pro Fahrzeug 2 Personen; 0.3 = Pro Fahrzeug 3 Personen usw.

<sup>2</sup> Eigene Schätzungen, Begehung vom 9. November 2014, 1.Liga-Fussballspiel und Gratis-Tag Eisbahn

sicherstellen sollen. Dieses Konzept sieht unter anderem jeweils rund 20 Parkplätze im Bereich zwischen Brandstrasse und der Autobahn A3 und zwischen Knauerstrasse und der A3 vor. Weitere rund 60 Parkplätze befinden sich im Ortsteil Gattikon an der Sihlhalden- und Obstgartenstrasse.

### hoher Bedarf Vollausbau GP

An der Situation einer Kombination von Eisbahnbetrieb und Fussballmatch der 1. Liga ändert sich auch mit einer zusätzlichen Eisbahn nicht, dass dieser Bedarf an Besucherparkplätzen mithilfe des Parkierungskonzepts der Gemeinde Thalwil „Parkräume für Veranstaltungen“ mittels Überlaufparkräumen zur Verfügung gestellt werden muss. Der heute übliche Bedarf bei Grossanlässen von **bis zu 250 Parkplätzen** wird jedoch nach oben korrigiert werden müssen, da im Extremfall eine Überschneidung von einem Gratis-Tag auf der einen Eisbahn, einem Eishockeymatch auf der zweiten Eisbahn sowie einem Fussballmatch der 1. Liga theoretisch möglich wäre. Dies ergäbe einen Parkplatzbedarf von **deutlich mehr als 300 Parkplätzen**. Hier stellt sich jedoch die Frage, ob nicht mit einer sinnvollen Planung und Organisation der Anlässe ein solcher Extremfall vermieden werden sollte. Andernfalls ist das Parkierungskonzept der Gemeinde auf seine Kapazität zu überprüfen und gegebenenfalls zu erweitern. Dies stellt jedoch ein separates Verfahren dar und wird in diesem Konzept nicht vertieft behandelt.

### Zusammenfassung Berechnungen

Bedarfsfall	Ist-Zustand	Vollausbau Gestaltungsplan
Grundbedarf (Training)	75 Parkplätze	105 Parkplätze
gesteigerter Bedarf (kleiner / mittelgrosser Anlass)	110 Parkplätze	160 Parkplätze
hoher Bedarf (Grossanlass)	250 Parkplätze	300 und mehr Parkplätze

### 3.1.2 Parkierungsberechnung MIV nach VSS 640 281

Eine Berechnung gemäss VSS-Norm 640 281 ist ebenfalls im Anhang aufgeführt. Dabei wurden für die unterschiedlichen Anlagen die jeweiligen Richtwerte gemäss Norm eingesetzt. Nicht berücksichtigt wurde in dieser Berechnungsmethode der Parkierungsbedarf für Fussgänger und Hundehalter, ausserdem fehlt ein Richtwert für Fussballfelder in der Norm. Dazu kommt, dass die Richtwerte auch Faktoren pro Zuschauerplatz beinhalten, die im Brand vorhandenen Stehplätzen jedoch relativ schwierig zu beziffern sind und nicht abschliessend dem Begriff Zuschauerplatz, wie er in der Norm ausgewiesen ist, nachkommt. Somit ist **diese Berechnungsmethode zur genaueren Beurteilung nicht zweckmässig** und schwer auf ihre Plausibilität zu überprüfen. Der damit errechnete minimale Bedarf von 175 Parkplätzen (Ist-Zustand) bzw. 211 Parkplätze (Vollausbau GP) kann jedoch als Grobabschätzung dienen. Wird die Doppelbelegung der Parkplätze (Reduktion ca. 30 %) mitberücksichtigt, bestätigt diese Berechnung nach VSS die Abschätzungen nach Erfahrungswerten in Kapitel 3.1.1.

### 3.1.3 Reduktion des Parkplatzbedarfs aufgrund Modal Split

Durch die momentan relativ schlechte Erschliessung der Sportanlage mit dem öffentlichen Verkehr (Bushaltestelle rund 350 m entfernt) und die eher periphere Lage der Sportplätze beträgt der heutige Modal Split schätzungsweise 90 % zulasten des MIVs und 10 % zulasten des Radverkehrs gerechnet werden. Dies variiert je nach Form des Anlasses stark.

Bei einer zukünftigen Erschliessung mit einer Buslinie (30min- bis Stunden-Takt) sowie durch das Anbieten von diebstahl- und witterungsgeschützten Veloabstellplätzen könnte

der notwendige Bedarf an Parkplätzen für den MIV um 10 - 30 % gesenkt werden<sup>3</sup>. Im Variantenstudium wird diese Reduktion bei der Anzahl Parkplätzen jedoch nicht berücksichtigt, damit die Varianten auch ohne Bus realisierbar sind. Die genaue Anzahl Parkplätze unter allfälliger Reduktion der Parkplatzzahl aufgrund einer ÖV-Erschliessung ist im Bauprojektverfahren nachzuweisen.

### 3.1.4 Bedarf an Veloabstellplätzen

Bereits bestehende Veloabstellanlagen befinden sich einerseits bei den Leichtathletikanlagen, andererseits auch bei der Eisbahn. Diese sind jedoch ungeschützt gegen Diebstahl und Witterung und relativ weit von den Eingängen entfernt, was in Vergangenheit auch zu Wildparkierungen in Eingangsnähe führte.

Gemäss VSS 640 065 sind 33 bis 50 % der Anzahl gleichzeitig anwesenden Besucher als Velo-Parkplätze anzubieten. Dies kann für die Sportanlagen Brand sinngemäss auf Besucher aus der Region Thalwil angewandt werden, beispielsweise für freies Eislaufen. Sind beide Eisbahnen in Betrieb, kann eine Annahme von total rund 100 gleichzeitig anwesenden Personen als realistisch betrachtet werden. Dies ergibt einen Bedarf von rund 30-50 Velo-Parkplätzen. Zu empfehlen ist eine Anordnung von **zwei Abstellanlagen mit je 20 Parkplätzen** in unmittelbarer Nähe der Eingänge der Leichtathletikanlage und der Eisbahn. Diese neuen Abstellanlagen sollten diebstahlsicher und, zumindest diejenige der Eisbahn, witterungsgeschützt (überdacht) konzipiert sein.

### 3.1.5 Fazit und Empfehlung Anzahl Parkplätze

Den Höchstbedarf an Parkplätzen dauerhaft zur Verfügung zu stellen, wäre ökonomisch wie auch raumplanerisch nicht verhältnismässig und schlicht nicht notwendig. Eine gewisse Spitze an Bedarf, die das vorhandene Angebot an Parkplätzen übersteigt, kann aufgrund der Lage und der umliegenden Nutzungen relativ problemlos bewältigt und damit auch in Kauf genommen werden. Hierzu bietet sich vor allem die Ochsenrainstrasse als Ausweichmöglichkeit an, wie dies bereits heute erfolgreich praktiziert wird.

Aufgrund der Erkenntnisse aus den obigen Abschätzungen und Berechnungen empfiehlt es sich, die Parkplätze für den "gesteigerten Bedarf bei Vollausbau des Gestaltungsplans" zu erstellen. Mit der Anzahl von rund **160 Parkplätzen** kann der grösste Teil aller heute auftretenden Bedarfsfälle sowie der nach Umsetzung des Gestaltungsplans benötigte Parkplatzbedarf abgedeckt werden. Da in der Nähe der Eingänge heute knapp 100 Parkplätze bereits bestehen, ist der Grundbedarf (normaler Trainingsbetrieb) durch attraktive Parkplätze mit kurzen Wegen abgedeckt. Die restliche Hälfte kann in etwas weiterer Entfernung, beispielsweise auf der Ochsenrainstrasse, angeordnet werden, da sie meist nur bei kleineren und mittleren Anlässen benötigt werden.

---

<sup>3</sup> VSS 640 281, Tabelle 2 und 3: Standort-Typ D

## 3.2 Erschliessungsvarianten

### 3.2.1 Variantenstudium

#### Potenzielle Parkierungsflächen

Im nachfolgenden Schema sind bestehende und mögliche Standorte für Parkplätze bezeichnet, die mit verhältnismässig geringem Aufwand im Bereich der Sportanlagen erstellt werden könnten. Es sollen nach Möglichkeit Synergien mit bereits vorhandenen Zufahrten und Anlagen genutzt und erweitert werden können. Weiter sind im untenstehenden Schema dargestellte mögliche Standorte für Reise-car-Abstellplätze markiert, welche mit Wendemöglichkeiten kombiniert werden könnten.



Beim Armbrustschützenhaus Thalwil (P<sub>1</sub>) sind bereits 65 Parkplätze vorhanden. Ausserdem befinden sich ca. 30 bestehende Parkplätze nahe der Gattikonstrasse (P<sub>2</sub>). Diese Parkflächen können im Bedarfsfall bei einem Anlass beansprucht werden, sollten jedoch aufgrund ihrer Distanz zu den Sportanlagen sowie der weiteren Beanspruchung durch Schützen und Fussgänger / Hundehalter nicht als dauerhaft anrechenbare Parkierungsflächen für die Sportanlage mit eingerechnet werden.

Vor den Garderobengebäuden der Leichtathletikanlage befinden sich beidseitig der Bodenstrasse insgesamt rund 90 Senkrechtparkplätze (P<sub>3</sub>). Zusätzlich dazu sind 9 Parkplätze zwischen Eisbahn und Leichtathletikanlage (P<sub>4</sub>) vorhanden.

Im Bereich des heutigen Abenteuerspielplatzes könnten mit einer Begradigung der Bodenstrasse in diesem Bereich seitlich bis zu knapp 40 Parkplätzen erstellt werden. Diese lägen in attraktiver Nähe zu den Eingängen der Anlage.

Im Bereich der Ochsenrainstrasse nördlich der Autobahnunterführung könnten mit relativ geringem Aufwand bis zu 25 Parkplätze auf der bestehenden Fahrbahn erstellt werden. Ausserdem ist es möglich, je nach Bedarf auf der nördlich angrenzenden Wiese praktisch eine unbeschränkte Anzahl neuer Parkplätze durch eine entsprechend dimensionierte Parkierungsanlage, bspw. Senkrechtparkierungen mit Fahrgassen, zu erstellen.

Ebenfalls im Schema ersichtlich sind mögliche Standorte für Reisedar-Abstellplätze sowie für Veloabstellanlagen.

### Buslinienführung

Die fünf im untenstehenden Schema eingetragenen Varianten stellen mögliche Linienführungen für eine zukünftige Erschließung der Sportanlage durch eine Buslinie dar.



Die Varianten 1, 2 und 3 sind technisch und betrieblich machbar und könnten für das Gebiet eine mögliche ÖV-Erschließung darstellen. Sie werden im nachfolgenden Kapitel genauer betrachtet und bewertet.

Die Varianten 4 und 5 sind in ihrer Linienführung nicht ideal, da sie einerseits durch Waldgebiet führen, was rechtliche Hindernisse mit sich bringen kann und Verfahrensrisiken birgt. Ausserdem ist die Topographie im östlichen Bereich der Brandgasse zur Befahrung durch einen Bus nicht ideal. Hinzu kommt, dass der Bereich zwischen Wald und Sportanlage eine wertvolle Erholungszone darstellt und mit Kinderspielplätzen ausgerüstet ist. Diese Zone mit einem Bus zu befahren, würde einerseits einen Ausbau der Brandgasse bedingen, andererseits können Konfliktsituationen zwischen Bus und Fussgänger nicht ausgeschlossen werden. Nicht zuletzt schadet die Befahrung der Brandgasse auch der Qualität und Atmosphäre des Naherholungsgebiets in diesem Bereich.

### 3.2.2 Variante 1 „Wendeschlaufe Süd“

**Variante 1A:** Variante mit Senkrechtparkierung im Bereich Garderobengebäude Leichtathletik (bestehende Situation)

**Variante 1B:** Variante mit Längsparkierung und neuem Gehweg im Bereich Garderobengebäude Leichtathletik

Eine Entflechtung der Verkehrsströme von MIV und ÖV einerseits und der relativ geringe zeitliche und finanzielle Aufwand andererseits sind die Stärken dieser Variante.

#### **Parkierung**

**1A:** Die bestehende Parkierung vor den Leichtathletikgebäuden kann mit dieser Variante der Buslinienführung grösstenteils im heutigen Zustand belassen werden. Damit sind rund 90 Parkplätze in diesem Bereich bereits heute vorhanden.

**1B:** Zur sicheren und attraktiven Führung der Fussgänger wird empfohlen, vor den Garderobengebäuden der Leichtathletikanlage ein Gehweg und Längsparkplätze anstelle der bestehenden Senkrechtparkplätze zu erstellen (Detailplan im Anhang). Es stehen damit rund 65 Parkplätze in Eingangsnähe zur Verfügung.

Weiter können rund 25 Parkplätze entlang der Ochsenrainstrasse angeordnet werden (Detailplan im Anhang). Eine Schrägparkierung mit einer Fahrgasse von 3.85 m erlaubt es, die Parkplätze ohne grössere bauliche Massnahmen auf der bestehenden Strasse zu realisieren. Diese Fahrgassenbreite bietet jedoch keine Möglichkeit zum Kreuzen zweier PKWs oder zum Begegnungsfall PW / PW. Soll dieser Begegnungsfall möglich gemacht werden, wird eine Fahrgassenbreite von rund 4.80 m notwendig. Dies bedingt jedoch eine Verbreiterung der Ochsenrainstrasse.

Die restlichen 45 Parkplätze (Variante 1A) bzw. 70 Parkplätze (Variante 1B) können am nördlichen Ende der Ochsenrainstrasse in Form einer Parkierungsanlage angeordnet werden.

Für Spaziergänger und Hundehalter, stehen nordöstlich des Perimeters mit dem bestehenden Parkplatz bei der Brandgasse ausreichend Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Berücksichtigung dieser Zielgruppe bei der Bemessung der Anzahl Parkplätze, die auf dem Areal der Sportanlage Brand angeordnet werden sollen, ist demnach nicht notwendig.

#### **Buslinienführung**

Der Bus wird von der Gattikonerstrasse her über die Bodenstrasse bis zum Abenteuerspielplatz geführt. Hier sorgt eine Wendeschlaufe für sicheres Wenden. Nach dem Anfahren der Haltestelle kann der Bus sogleich wieder über die Bodenstrasse zurückgeführt werden, was für den Betrieb von grossem Vorteil ist und die Verlustzeit massgeblich verringert. Vorstellbar ist ausserdem, dass die zur Diskussion stehende Wiedereinführung der Linie 141 ebenfalls über diese Wendeschlaufe geführt wird, was nur eine geringe Änderung im Fahrplan der ursprünglichen Linie bedeuten würde.

Diese Wendeschlaufe soll auch zum Ein- und Aussteigenlassen (ähnlich Kiss + Ride bei Bahnhöfen) genutzt werden. Somit kann ein massgeblicher Teil des MIV-Aufkommens bereits vor den Anlagen abgewickelt und somit die Verkehrsströme entflechtet werden.

Die Wendeschlaufe bietet gleichzeitig eine sichere Wendemöglichkeit für Reisedeckungs bei grösseren Anlässen. Es besteht die Möglichkeit, autobahnseitig die Wendeschlaufe Reisedeckungs-Parkplätze anzuordnen, um sichere und konfliktfreie Transportabläufe sicherzustellen.

### **Fuss- und Radverkehr**

Im Bereich der Wendeschlaufe ist eine Anpassung der Gehwegführung notwendig. Der Fussverkehr wird um die Wendeschlaufe geführt, was zu keiner Konfliktzone von Bus/Reisecar mit dem Fussgänger und somit zu einer klaren Entflechtung der Verkehrsströme führt.

Vor den Garderobengebäuden der Leichtathletikanlage wird empfohlen, die Fusswegführung mit einem neuen Gehweg punkto Sicherheit und Attraktivität zu optimieren.

Für den Radverkehr ist die Anordnung von zwei witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen mit jeweils einer Kapazität von 20 Velos zu empfehlen. Zu beachten ist hier, dass zur Verhinderung von Wildparkierern die Veloabstellanlagen möglichst nahe bei den Eingängen der Leichtathletikanlage und der Eisbahnen angeordnet werden sollen.

Eine Erstellung von Radverkehrsanlagen oder diesbezügliche Massnahmen (Radstreifen, Markierungen) sind aufgrund der untergeordneten Klassierung der Bodenstrasse im Hinblick auf die Sicherheit nicht notwendig.

### **Flankierende Massnahmen**

Die vorgesehene Wendeschlaufe im Bereich des Abenteuer-spielplatzes beansprucht einen Teil der Fläche des Abenteuer-spielplatzes. Dieser kann aber weiterhin betrieben werden.

Für die bestehende Skateranlage auf der Ochsenrainstrasse ist ein Ersatzstandort zu finden. Es ist beispielsweise denkbar, die Anlage im Sommer auf dem Bereich der Eisbahn zu errichten.

### **Konzeptansatz ohne Bus**






Sollte die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in einem späteren Schritt nicht als zweckmässig erachtet werden, so ist die erwähnte Wendeschlaufe beim Abenteuer-spielplatz trotzdem zu empfehlen, damit ein sicheres Wenden der Reisecars bei grösseren Anlässen gewährleistet ist. Das bewusste trennen der Verkehrsströme, den Reisecar also vor den Parkierungen im Bereich der Garderobengebäude wenden zu lassen, scheint die sicherste und zweckmässigste Lösung zu sein.

# Variante "Wendeschleufe Süd"


## Bus

 Linienführung mit Haltestelle

## Parkierung

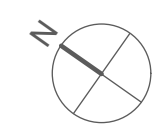
-  bestehende Parkplätze PW
-  entfallende best. Parkplätze PW
-  geplante Parkplätze PW
-  geplante Parkplätze Velo
-  geplante Parkplätze Team-Car

## Fuss-, Rad- und Reitverkehr

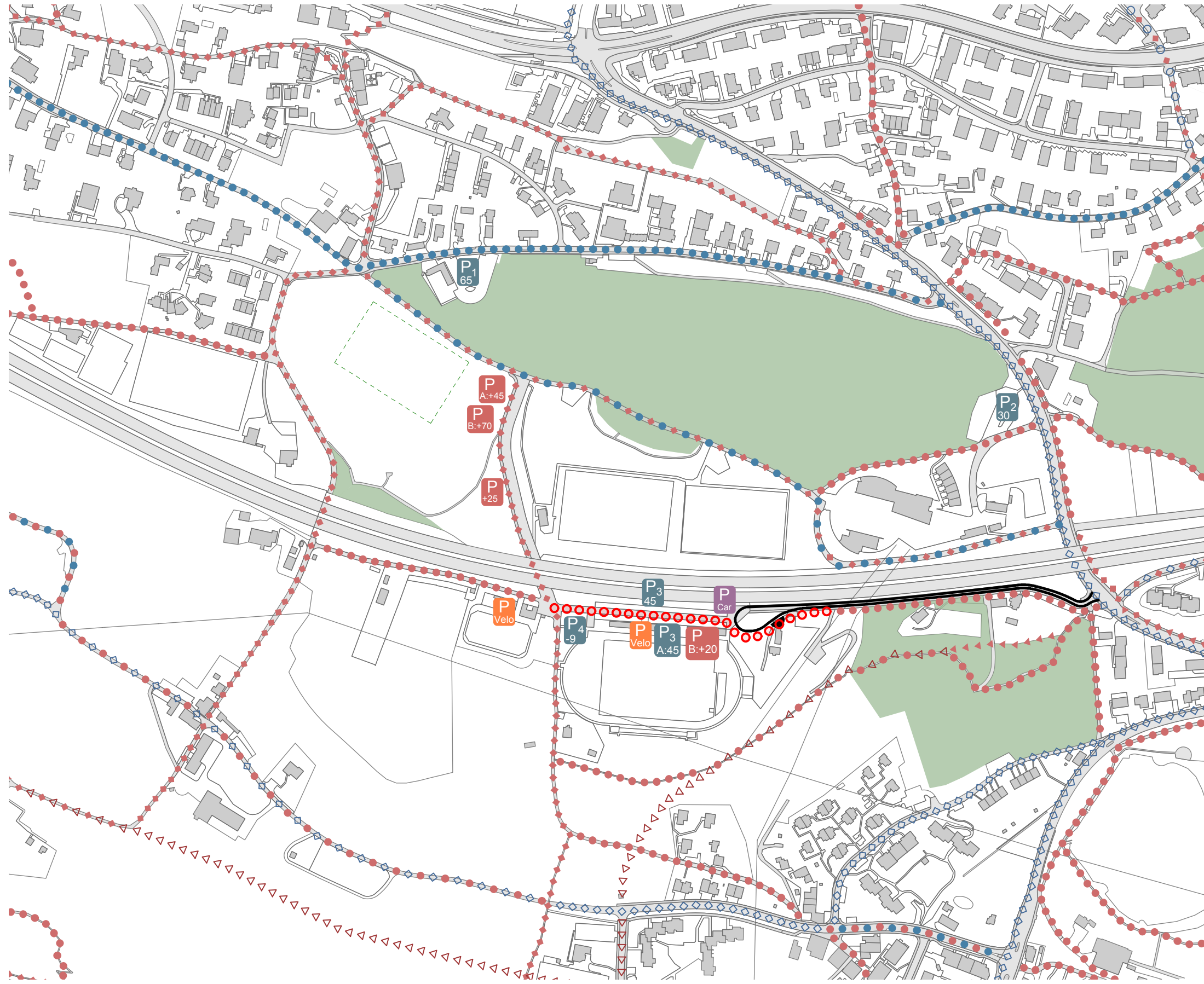
 Fussverbindung sichern

## Inhalt komm. Richtplan

- | best.   | geplant   |                     |
|---|---|---------------------|
|  |  | Fussweg             |
|  |  | Fuss- und Wanderweg |
|  |  | Reitweg             |
|  |  | Radweg              |
|  |  | Radroute            |



0 25 50 100m



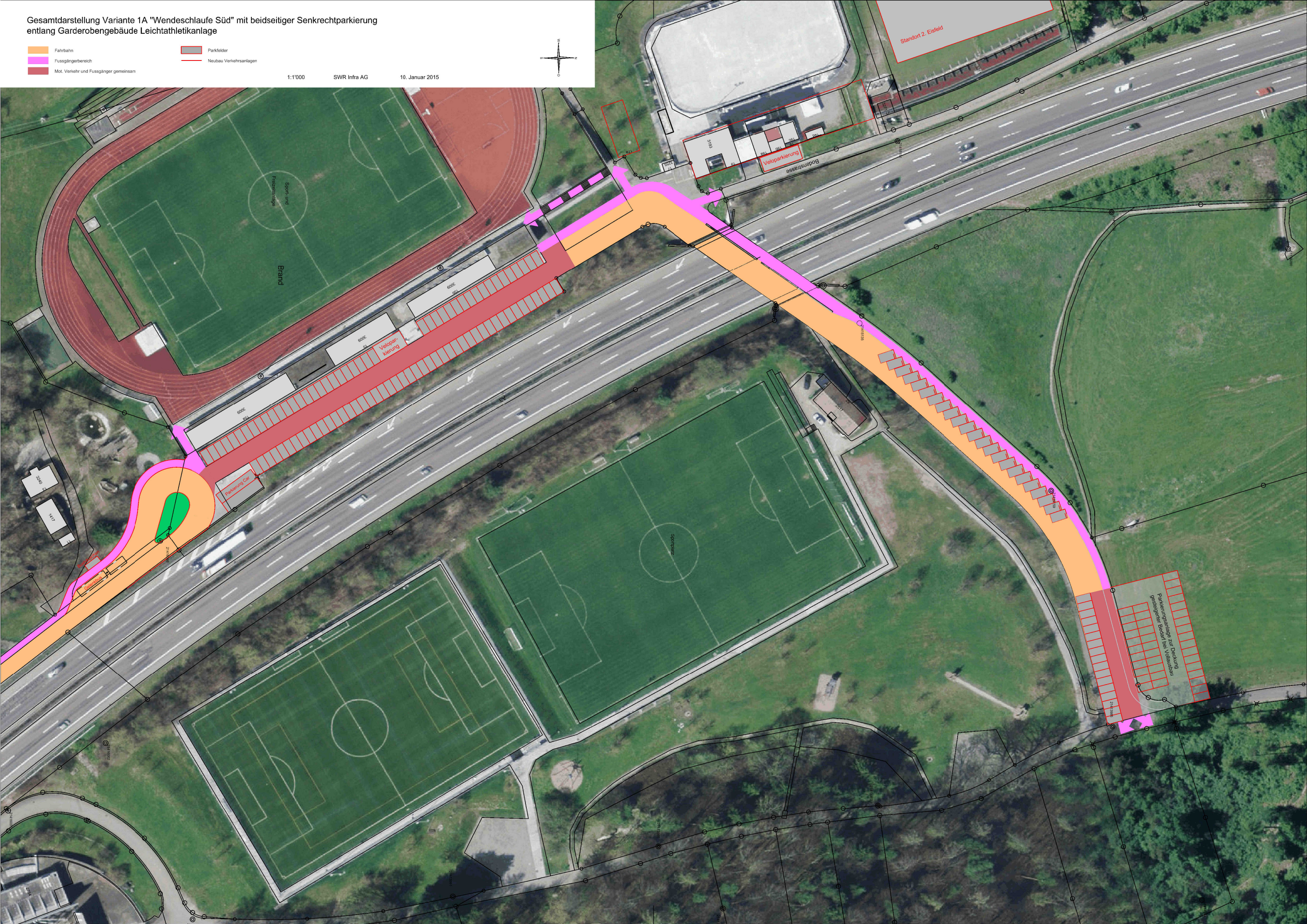
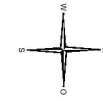
Gesamtdarstellung Variante 1A "Wendeschleife Süd" mit beidseitiger Senkrechtparkierung entlang Garderobengebäude Leichtathletikanlage

- Fahrbahn
- Fussgängerbereich
- Mot. Verkehr und Fussgänger gemeinsam
- Parkfelder
- Neubau Verkehrsanlagen

1:1'000

SWR Infra AG

10. Januar 2015



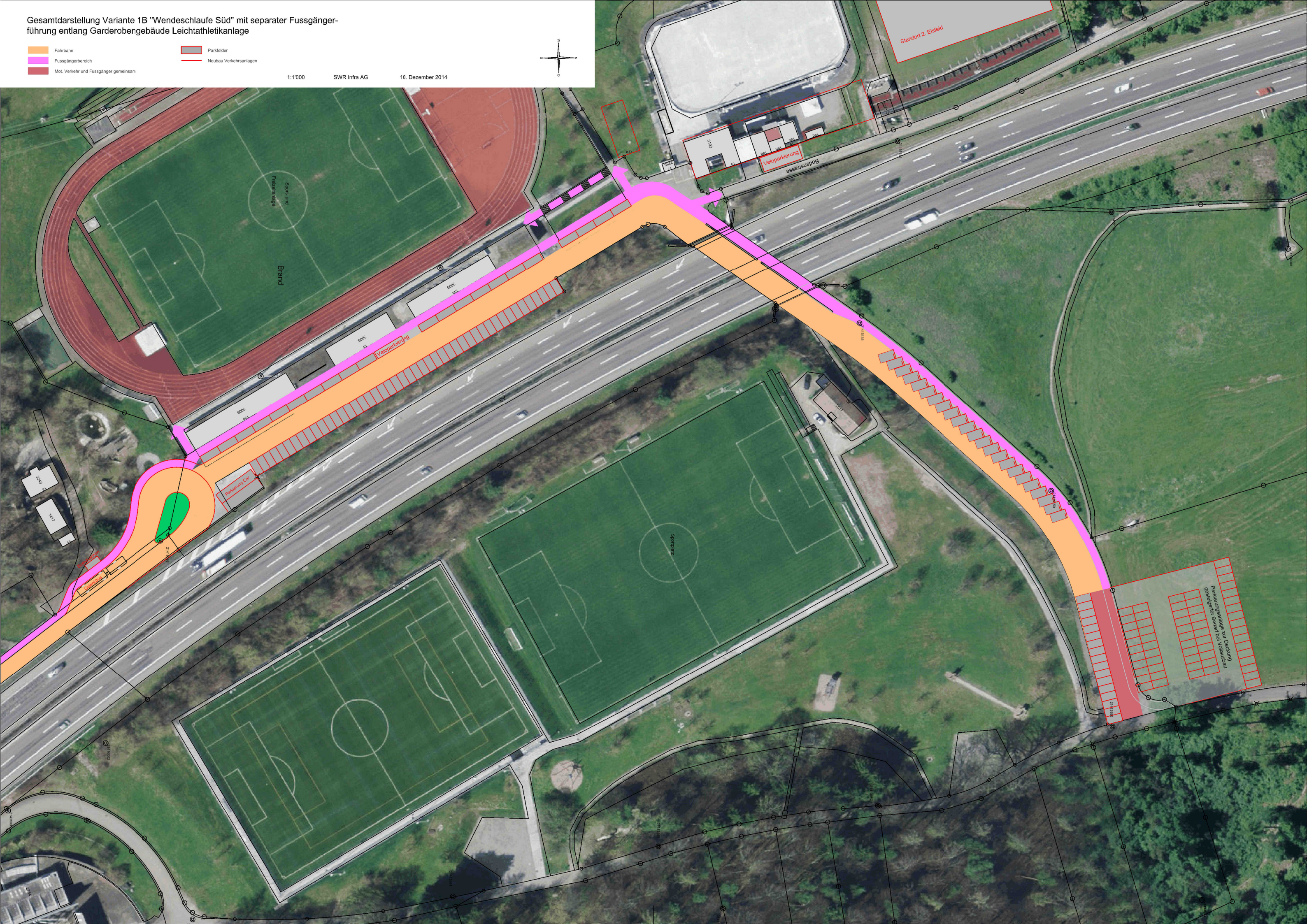
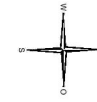
Gesamtdarstellung Variante 1B "Wendeschleife Süd" mit separater Fußgängerführung entlang Garderobengebäude Leichtathletikanlage

- Fahrbahn
- Fußgängerbereich
- Mot. Verkehr und Fußgänger gemeinsam
- Parkfelder
- Neubau Verkehrsanlagen

1:1'000

SWR Infra AG

10. Dezember 2014



### 3.2.3 Variante 2 „Wendeschlaufe Nord“

Mit einer Wendeschlaufe im Bereich der Ochsenrainstrasse erschliesst diese Variante das gesamte Areal der Sportanlagen mit einer Buslinie. Damit auch ReiseCars diese Wendeschlaufe nutzen können, ist eine Absenkung der Ochsenrainstrasse im Bereich der Autobahnunterführung notwendig.

#### **Parkierung**

Die bestehende Senkrechtparkierung vor den Leichtathletikgebäuden wird autobahnseitig in ihrem heutigen Zustand belassen. Auf Seite der Garderobengebäude wird eine Längsparkierung erstellt, damit ausreichend Platz für einen Gehweg entlang der Gebäude vorhanden ist. Insgesamt können somit rund 65 Parkplätze vor den Leichtathletikgebäuden angeordnet werden.

Im Bereich des Abenteuerspielplatzes können durch einen Ausbau des Horizontalversatzes der Bodenstrasse knapp 40 Parkplätze zusätzlich erstellt werden. Dafür wird ein Teil des Spielplatzgeländes für die Parkierung benötigt. Der Betrieb des Spielplatzes ist jedoch weiterhin möglich.

Durch die Anordnung der Bushaltestelle südseitig der Autobahnunterführung fallen 9 bestehende Parkplätze in diesem Bereich weg.

Für ReiseCars können an der Ochsenrainstrasse Warteflächen angeordnet werden. Die Wendeschlaufe wird idealerweise als sichere Wendemöglichkeit für ReiseCars genutzt.

Um die notwendigen 160 Parkplätze anbieten zu können, können die fehlenden rund 55 Parkplätze nördlich der Ochsenrainstrasse auf einer Parkierungsanlage angeordnet werden.

#### **Buslinienführung**

Die Buslinie wird von der Bodenstrasse auf die Ochsenrainstrasse geführt, wo eine Wendeschlaufe ein sicheres Wendemanöver ermöglicht. Falls aus betrieblichen Gründen ein Warteplatz des Busses notwendig wird, kann dieser ebenfalls im Bereich der Wendeschlaufe angeordnet werden.

Die Bushaltestellen werden südseitig der Unterführung angeordnet, damit eine attraktive Erschliessung in Eingangsnähe der Sportanlagen ermöglicht werden kann.

Die Unterführung der A3 ermöglicht im heutigen Zustand die Durchfahrt für einen Gelenkbus. Da bei grösseren Anlässen für ReiseCars eine sichere Wendemöglichkeit angeboten werden muss, ist es zweckmässig und naheliegend, die Wendeschlaufe auch für ReiseCars befahrbar zu machen. Dies muss einerseits in der Dimensionierung der Wendeschlaufe berücksichtigt werden, andererseits ist dafür die Ochsenrainstrasse im Bereich der Autobahnunterführung abzusenken.

#### **Fuss- und Radverkehr**

Zur Entflechtung der Verkehrsströme und zur Verhinderung von Gefahrenzonen für den Langsamverkehr wird der Fussgänger im ganzen Areal der Sportanlage Querung der Fahrbahn auf separaten Gehwegen und Trottoirs geführt. Im Bereich der Unterführung wäre ein vertikaler Versatz denkbar. Wird nur die Fahrbahn um das notwendige Mass abgesenkt, kann der bereits bestehende Gehweg erhöht geführt werden und sorgt somit für ein höheres Sicherheitsempfinden des Fussgängers.

Vor dem Leichtathletikgebäude soll ein neuer Gehweg die Entflechtung der Verkehrsströme sicherstellen.

Für den Radverkehr ist in dieser Variante ebenfalls die Anordnung von zwei witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen analog zur Variante „Schlaufe Süd“ zu empfehlen.

#### **Flankierende Massnahmen**

Bereits erwähnt wurde die notwendige Absenkung der Unterführung. Diese ist einerseits in ihrem finanziellen Aufwand nicht zu unterschätzen, andererseits ist diese aufgrund der dort vorhandenen Elektro-Werkleitungen mit grösserem baulichem Aufwand verbunden.

Zur Erstellung der ostseitigen Bushaltestelle wird eine Abgrabung der dort vorhandenen Böschung notwendig. Diese ist durch eine Hangsicherung, beispielsweise mittels Stützmauer, zu sichern.

#### **Konzeptansatz ohne Bus**

Wird auf eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr verzichtet, erscheint diese Variante unzweckmässig und ist schwierig zu begründen. Die extra angelegte Wendeschlaufe für die Reisecars bei der Ochsenrainstrasse, die eine Absenkung der Auto- bahnunterführung mit sich brächte, wäre kostentechnisch in keiner Weise verhältnismässig.


#### **Fazit**

Die Linienführung dieser Variante für den Bus erscheint unzweckmässig und verhältnismässig lang. Es muss auch mit gewissen Zeitverlusten gerechnet werden, da der Bus pro Kurs zweimal den Eingangs- und Parkierungsbereich beim Leichtathletikgebäude passieren muss, was zu Konflikten mit ein- und ausparkierenden Fahrzeugen sowie Fussgängern führen kann.






Kostenmässig muss bei dieser Variante im Vergleich zur empfohlenen Variante „Wendeschlaufe Süd“ mit zusätzlichem finanziellem Aufwand für die Absenkung der Fahrbahn bei der Unterführung, die Hangsicherung aufgrund der Bushaltestelle sowie der Neubau der Parkierungsanlage im Bereich der Wendeschlaufe gerechnet werden. Rein aus Kostengründen erscheint diese Variante im Vergleich zum generierten Mehrwert unverhältnismässig.

# Variante "Wendeschleife Nord"

## Bus

 Linienführung mit Haltestelle

## Parkierung

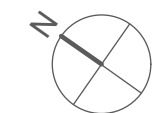
-  bestehende Parkplätze PW
-  entfallende best. Parkplätze PW
-  geplante Parkplätze PW
-  geplante Parkplätze Velo
-  geplante Parkplätze Team-Car

## Fuss-, Rad- und Reitverkehr

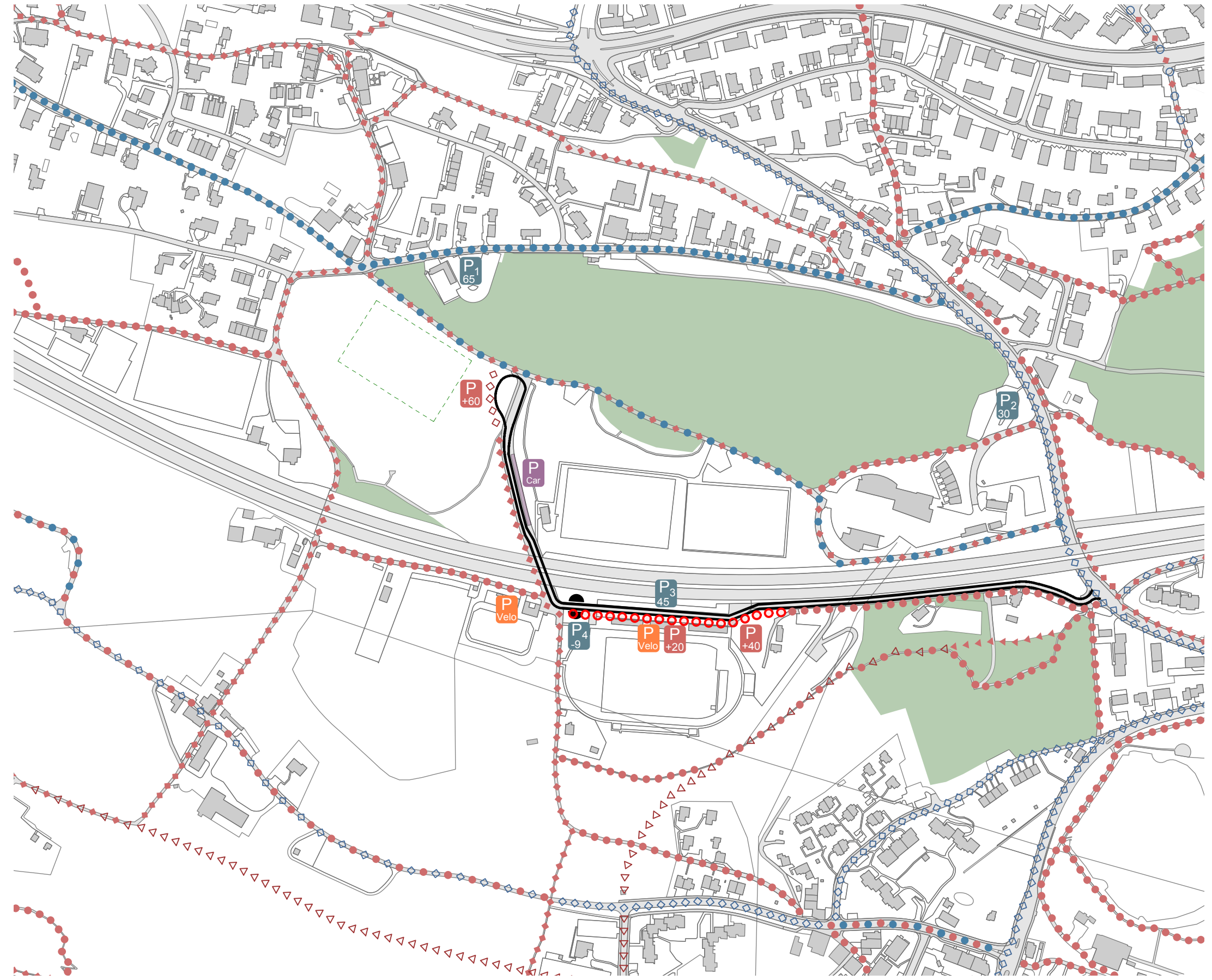
 Fussverbindung sichern

## Inhalt komm. Richtplan

- | best.   | geplant   |                     |
|---|---|---------------------|
|  |  | Fussweg             |
|  |  | Fuss- und Wanderweg |
|  |  | Reitweg             |
|  |  | Radweg              |
|  |  | Radroute            |



0 25 50 100m



Gesamtdarstellung Variante 2 "Wendeschleife Nord" mit zusätzlichen Parkplätzen im Bereich Robinsonspielplatz sowie separater Fußgängerführung entlang Garderobengebäude Leichtathletikanlage

- Fahrbahn
- Parkfelder
- Fußgängerbereich
- Neubau Verkehrsanlagen

1:1'000 SWR Infra AG 14. Januar 2015



### 3.2.4 Variante 3 „Brand-Zentrum-See“

Die Grundidee dieser Variante bildet die Buserschliessung, die von der Sportanlage Brand über das Stadtzentrum Thalwil bis zu den Seeanlagen führt. Eine Wiederaufnahme der ausser Betrieb genommenen Buslinie 141 wäre ein wichtiger Teil zur Umsetzung dieser Variante. Eine diesbezügliche Beurteilung oder Empfehlung zur Wiederaufnahme dieser Buslinie ist nicht Teil dieses Verkehrskonzeptes. Es sollen vielmehr eine mögliche Erschliessung der Sportanlage unter Einbezug der Linie 141 aufgezeigt und die notwendigen Konsequenzen und Massnahmen eruiert werden.

#### **Parkierung**

Im Bereich der Leichtathletikgebäude werden in dieser Variante auf beiden Seiten der Bodenstrasse die Senkrechtparkplätze belassen. Einerseits wird der Mischbereich vor den Garderobengebäude in dieser Variante vom Bus nur in einer Richtung befahren, andererseits soll hier beispielhaft aufgezeigt werden, dass das Belassen des Status Quo möglich ist und somit ca. 30 neu zu erstellende Parkplätze im Vergleich zur Längsparkierung mit Gehweg eingespart werden können. Hier ist eine Interessensabwägung zwischen Einsparung von 30 zu erstellenden Parkplätzen mit Belassen der bestehenden Senkrechtparkierung und verbesserter Situation für den Fussgänger mit neuem Gehweg notwendig. Zu empfehlen wäre, die Situation für den Fussgänger zu verbessern, da die zusätzlichen 30 Parkplätze im Bereich der Ochsenrainstrasse kein unverhältnismässig höherer Aufwand generieren würde. Beispielhaft wird diese Variante jedoch mit der bestehenden Senkrechtparkierung ohne separaten Gehweg konzipiert. Damit ist es möglich, rund 85 Parkplätze vor dem Leichtathletikgebäude anzuordnen.

Durch die Anpassung des Horizontalversatzes in der Bodenstrasse können auch in dieser Variante knapp 40 Parkplätze neu erstellt werden. Damit sind noch rund 35 Parkplätze auf einer Parkierungsanlage bei der Ochsenrainstrasse, nördlich der Autobahn, anzuordnen.

Im heutigen Zustand ist für Reiseautos auf dem Gelände der Sportanlage Brand keine akzeptable Möglichkeit zum sicheren Wenden vorhanden. Damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist, soll in jedem Fall eine sichere Wendemöglichkeit angeboten werden. In dieser Variante ist einerseits eine Wendemöglichkeit am nördlichen Ende der Ochsenrainstrasse über einen Wendehammer vorstellbar. Dafür wäre jedoch die Ochsenrainstrasse im Bereich der Autobahnunterführung abzusenken. Eine weitere Möglichkeit wäre eine Wendeschleife im Bereich des Abenteuerspielplatzes. Diese würde jedoch explizit nur für Reiseautos erstellt, was wiederum unverhältnismässig erscheint. Ausserdem müssten die dabei wegfallenden knapp 40 Parkplätze bei der Parkierungsanlage an der Ochsenrainstrasse kompensiert werden. Beide beschriebenen Wendemöglichkeiten erscheinen unverhältnismässig und überzeugen nicht vollends.

#### **Buslinienführung**

Die Führung der Buslinie verläuft von der Bodenstrasse über die Ochsenrainstrasse zur Brandstrasse und schlussendlich auf die Säumerstrasse. Sie wird nur in dieser Richtung befahren (Süd-Nord). Aus diesem Grund ist nur eine Bushaltestelle südlich der Unterführung anzuordnen.

#### **Fuss- und Radverkehr**

Der Fussgänger wird mit Ausnahme der Mischverkehrsfläche vor den Leichtathletikgebäuden vom MIV getrennt geführt.

Für den Radverkehr ist in dieser Variante ebenfalls die Anordnung von zwei witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen analog zur Variante „Schleife Süd“ zu empfehlen.

### **Flankierende Massnahmen**

Für die Wendemöglichkeit der ReiseCars wäre entweder die Ochsenrainstrasse bei der Autobahnunterführung abzusenken, oder es wäre eine Wendeschlaufe im Bereich des Abenteuerspielplatzes zu erstellen.

Für die Bushaltestelle wäre auch in dieser Variante die Böschung abzugraben und eine Hangsicherung zu erstellen.

Damit der Bus über die Brandstrasse auf die Säumerstrasse geführt werden kann, muss die Brandstrasse im diesem Bereich ausgebaut werden, damit der Begegnungsfall von Bus und Fussgänger bzw. Radfahrer gewährleistet werden kann. Dies würde einen Ausbau der Strassenbreite von heute ca. 4.35 m auf mind. 5.00 m bedeuten.

### **Konzeptansatz ohne Bus**


Ohne ÖV-Erschliessung stellt diese Variante keine neue Lösung der Verkehrsthematik bezüglich Parkierung dar. Aufgrund der zu erstellenden Wendemöglichkeit für ReiseCars entspricht sie je nach Anordnung derselben einer der beiden vorhergehenden Varianten.

### **Fazit**






Die Umsetzung dieser Variante hängt von dem Grundsatzentscheid betreffend Buslinie 141 ab. Diese Variante stellt eine mögliche und machbare Erschliessung durch den Bus dar und zeigt die notwendigen Massnahmen zur ausreichenden Parkierung für den MIV, sicheren Wendemöglichkeit für ReiseCars sowie zur sicheren Erschliessung für den Langsamverkehr auf. Gegenüber der empfohlenen Variante „Wendeschlaufe Süd“ ist jedoch mit höheren Kosten zu rechnen, auch erscheinen die notwendigen Massnahmen, die zur Machbarkeit dieser Variante notwendig sind, teilweise unverhältnismässig.

# Variante "Brand-Zentrum-See"

## Bus

 Linienführung mit Haltestelle

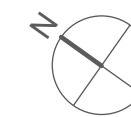
## Parkierung

-  bestehende Parkplätze PW
-  entfallende best. Parkplätze PW
-  geplante Parkplätze PW
-  geplante Parkplätze Velo
-  geplante Parkplätze Team-Car

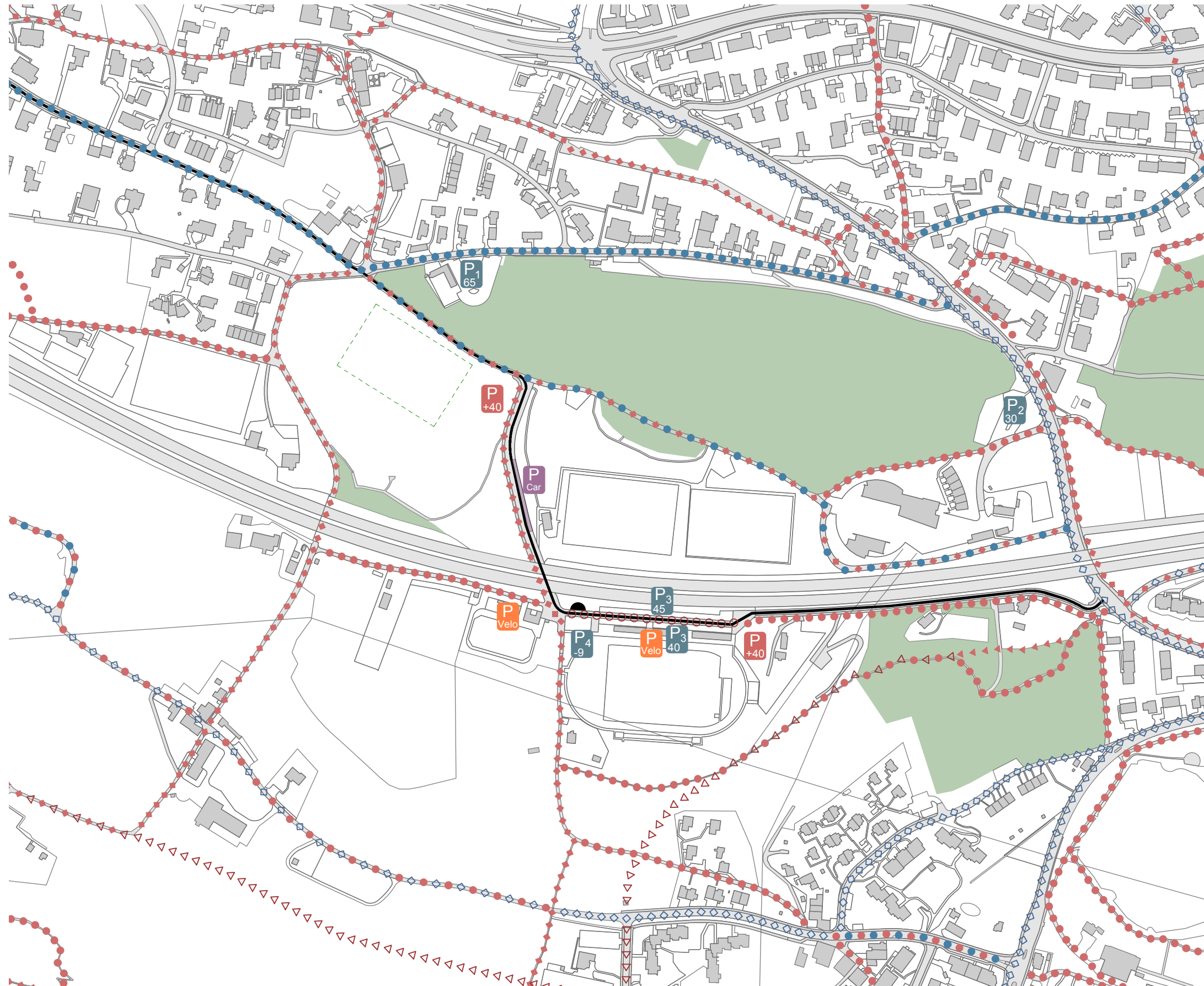
## Fuss-, Rad- und Reitverkehr

### Inhalt komm. Richtplan

- | best.   | geplant   |                     |
|---|---|---------------------|
|  |  | Fussweg             |
|  |  | Fuss- und Wanderweg |
|  |  | Reitweg             |
|  |  | Radweg              |
|  |  | Radroute            |



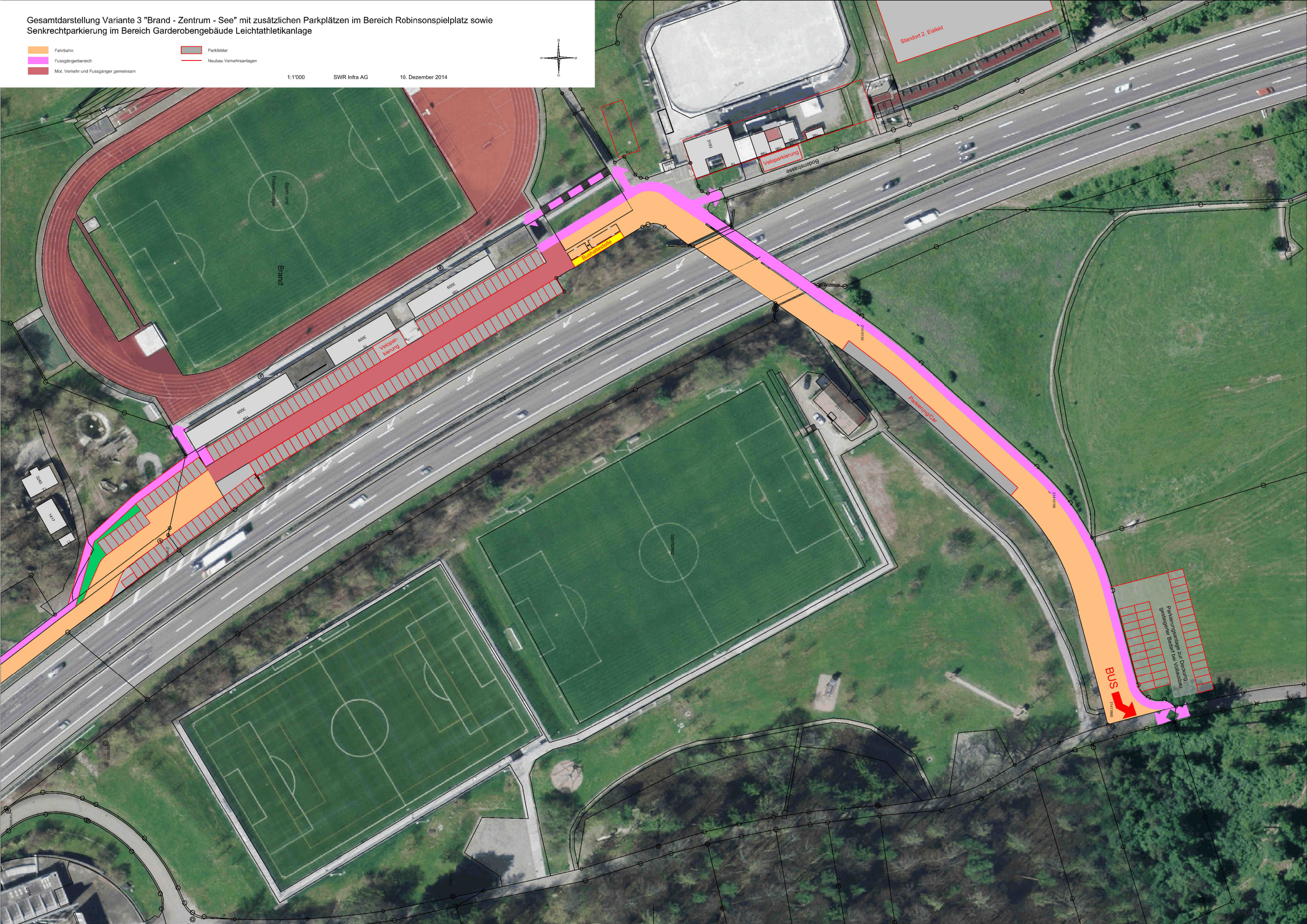
0 25 50 100m



Gesamtdarstellung Variante 3 "Brand - Zentrum - See" mit zusätzlichen Parkplätzen im Bereich Robinsonspielplatz sowie Senkrechtparkierung im Bereich Garderobengebäude Leichtathletikanlage

- Fahrbahn
- Fussgängerbereich
- Mot. Verkehr und Fussgänger gemeinsam
- Parkfelder
- Neubau Verkehrsanlagen

1:1'000 SWR Infra AG 10. Dezember 2014



**BUS**  
Haltestelle  
Parkungsanlage zur Deckung  
gesteigerter Bedarf bei Vollstau

### 3.2.5 Genauere Betrachtung und Bewertung der Varianten

Die Potenziale für Parkierungen werden jeweils den drei Bestvarianten der Buslinienführung zugeordnet. So kann mit geeigneter Kombination mit möglichst geringen finanziellen und zeitlichen Aufwendungen die gemäss Parkierungsberechnung notwendige Anzahl Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

An dieser Stelle soll als Zusammenfassung über die Vor- und Nachteile der drei Varianten eine Bewertungstabelle die Interessensabwägung darstellen. Dabei werden die drei Varianten 1 (Wendeschlaufe Süd), 2 (Wendeschlaufe Nord) und 3 (Brand-Zentrum-See) mit sechs Kriterien einander gegenübergestellt.

Kriterium	V1: „Wendeschlaufe Süd“	V2: „Wendeschlaufe Nord“	V3: „Brand-Zentrum-See“
Verhältnismässiger Kostenaufwand	++	--	-
Zeitlicher Aufwand, nötige flankierende Massn.	++	-	+
Verhältnismässigkeit von Aufwand und generiertem Mehrwert	+	0	0
Möglichkeit zur Optimierung der Verkehrsabläufe, Störungsanfälligkeit des Busbetriebs	++	0	0
Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr, Möglichkeit der direkten Wege und kurzen Distanzen	0	0	+
Potenzial neue Buslinie: Attraktivität für den Pendler, Möglichkeit zur Einbindung der Haltestelle in den bestehenden Fahrplan	++	-	0

Augenfällig ist der verhältnismässig geringe Aufwand zur optimalen Erschliessung mithilfe der Variante 1 **„Wendeschlaufe Süd“**. Da die Buslinie jedoch nicht bis vor die Garderobengebäude der Sportanlagen geführt wird, sind relativ lange Wege für den Fussgänger zu absolvieren. Die Sicherheit ist jedoch durch die Entflechtung der Verkehrsströme gegeben.

Die Variante 2 **„Wendeschlaufe Nord“** generiert mit einem beachtlichen Kostenaufwand (Absenkung Unterführung für Reisedar, Neubau Wendeschlaufe) eine relativ komfortable Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Führung im Mischverkehr im Eingangsbereich der Garderobengebäude und der Zeitverlust durch die relativ langen Wege zur Wendeschlaufe machen diese Variante für den Busbetrieb nicht attraktiv.

Eine Weiterführung zum Zentrum und insbesondere zur Seeanlage verfolgt die Variante 3 **„Brand-Zentrum-See“**. Für diese Linienführung wird ein Ausbau des nordwestlichen Teilstücks der Brandstrasse notwendig. Problematisch ist in dieser Variante die Wendemöglichkeit für Reisedars, diese müsste zusätzlich erstellt werden, da für den Busverkehr in dieser Variante keine Wendemöglichkeit vorzusehen ist.

### 3.2.6 Empfehlung

Die Variante 1 **„Wendeschlaufe Süd“** wird aufgrund der obigen genaueren Betrachtung und Bewertung **zur Umsetzung empfohlen**.

## Zusammenfassung Ergebnisse des Verkehrskonzepts

Die Bedarfsabschätzung und diverse Berechnungen ergaben, dass für die Sportanlagen Brand bei Vollausbau gemäss Gestaltungsplan rund **160 Parkplätze** dauerhaft zur Verfügung gestellt werden sollten.

Ein Variantenstudium mit einer qualitativen Bewertung der Erschliessungsgüte der Sportanlage Brand mit einer Buslinie ergab die Empfehlung, die Variante 1 "Wendeschleife Süd" zu favorisieren. Der Bus wird dabei über die Bodenstrasse in das Gebiet Brand geführt und bereits am Südkopf des Leichtathletikgebäudes gewendet. Der MIV wird über die gleiche Zufahrt geführt.



**Bus**  
 Linienführung mit Haltestelle

**Fuss-, Rad- und Reitverkehr**  
 Fussverbindung sichern

**Parkierung**

	bestehende Parkplätze PW
	entfallende best. Parkplätze PW
	geplante Parkplätze PW
	geplante Parkplätze Velo
	geplante Parkplätze Team-Car

**Inhalt komm. Richtplan**

best.	geplant
	 Fussweg
	 Fuss- und Wanderweg
	 Reitweg
	 Radweg
	 Radroute

Diese Variante ermöglicht eine ÖV-Erschliessung mit verhältnismässig geringem finan-  
 ziellem und zeitlichem Aufwand. Sie bedingt lediglich die Erstellung einer Wendeschlau-  
 fe mit integrierter Bushaltestelle im Bereich des Abenteuerspielplatzes. Eine Absenkung  
 der Autobahnunterführung ist mit dieser Erschliessungsvariante nicht notwendig, was  
 enorme Kosteneinsparungen zur Folge hat.

Die notwendigen Parkplätze werden einerseits mit der bereits bestehenden Parkie-  
 rungsanlage bei den Garderobengebäuden der Leichtathletik abgedeckt, andererseits  
 können auf und neben der Ochsenrainstrasse mit relativ wenig Aufwand die restlichen  
 Parkplätze angeordnet werden. Die Buswendeschleife kann zudem zum Wenden von  
 Reisecars und zum Aus- und Einsteigen in PWs (ähnlich Kiss+Ride) genutzt werden.

## 4. Gestaltungsplanvorschriften

### 4.1 Das Grundkonzept des Gestaltungsplans

Im ganzen Gestaltungsplangebiet gelten heute keine klaren Bauvorschriften für Neubauten. Dies, da es sich weder um eine Bauzone noch um eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen handelt. Um es in Zukunft zu ermöglichen, dass Ersatz- und Neubauten realisiert und nach klaren Vorgaben beurteilt werden können, operiert der Gestaltungsplan mit folgenden Instrumenten:

- Ausscheidung von Baubereichen
- Festlegen von minimalen primären Bauvorschriften (max. Gebäudelängen / -tiefen / -höhen und Geschossigkeiten)
- Ausscheiden von Bereichen für Anlagen und Ausrüstungen (ohne Hochbauten)
- Definition der wesentlichen Erschliessungselemente für Langsam- und motorisierten Individualverkehr. Die Grundlage hierfür sind die in Kapitel 3. Verkehrskonzept dargelegten Überlegungen.

### 4.2 Inhalt des Gestaltungsplans

#### 4.2.1 Situationsplan

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst die Grundstücke gemäss Kap. 1.3 mit 106'099 m<sup>2</sup> Gesamtfläche. Ein Teil der Brandstrasse im Bereich der Kunsteisbahn und die Unterführung der Autobahn sind nicht der Erholungszone zugeteilt. Diese werden in den Gestaltungsplanperimeter einbezogen, damit ein zusammenhängender Perimeter entsteht und weil die Erschliessung des nördlichen Gebietes über die Unterführung Autobahn erfolgt.

Es werden sechs Baubereiche für Hochbauten sowie vier Baubereiche für Anlagen und Ausrüstung ausgewiesen. Im Weiteren werden im Gestaltungsplangebiet die Standorte für oberirdische Besucherparkplätze, der übrigen Versorgungseinrichtungen wie auch der Umgang mit den Freiflächen geregelt.

#### 4.2.2 Vorschriften

##### **Nutzweise**

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters sind Sportanlagen mit der nötigen Infrastruktur sowie Bauten und Anlagen für Freizeitaktivitäten zulässig. Das Gebiet Brand dient den Naherholungssuchenden sowie Sport treibenden Personen und soll dementsprechende Nutzungen zulassen.

##### **Baubereiche**

Art. 6 der Bauvorschriften des Gestaltungsplans definiert die Baubereiche für Hochbauten, Art. 10 definiert die Baubereiche für Sportanlagen. Die Koordinaten der Baufelder sind im Gestaltungsplan ersichtlich. Durch die Festlegungen im Gestaltungsplan entfallen die Grenzabstände.

Die oberirdischen Bauten sind in den im Gestaltungsplan vorgesehenen Baubereichen anzuordnen. Die Baubereiche sowie die zugelassenen Gebäudehöhen lassen eine Bebauung zu, welche den Nutzungsanforderungen der Erholungszone entspricht. Die Zahl der Bauten innerhalb der Baubereiche ist freigestellt, da eine Abschätzung für die entsprechende Nutzung zu diesem Zeitpunkt nicht abschliessend erfolgen kann und aufgrund der sportlichen Nutzungen individuell ausfallen.

Die Baubereiche für Sportanlagen dienen den jeweiligen Sportnutzungen. In diesen Baubereichen können Spielfelder (Fussball oder Eishockey), Tribünen, Sprunganlagen usw. welche im Zusammenhang mit der jeweiligen Nutzung stehen, erstellt werden. Um die Möglichkeit zu haben, eine der Kunsteisbahnen zu überdachen, ist dies in den Baubereichen „PA3“ und „PA4“ erlaubt. Die maximale Höhenkote lässt eine Überdachung zu, wie sie schon in der Projektstudie im Jahr 2010 angedacht wurde (Anhang 3). Die einzuhaltenden Auflagen müssen dannzumal im Baubewilligungsverfahren abgeklärt werden.

### **Dachform und -aufbauten**

In allen Baubereichen sind Schräg- und Flachdächer zugelassen. Um übergrosse Schrägdächer zu unterbinden wurde die Firsthöhe auf 6.0 m festgesetzt. Somit wird eine einheitliche Regelung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters erreicht.

### **Gestaltung, Bauweise**

An die Gestaltung der Gebäude und Umgebung stellt der Gestaltungsplan erhöhte Anforderungen. Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird und sie zweckmässig ausgerüstet sind. Dabei ist bei der Beurteilung darauf zu achten, dass es sich um eine Erholungszone und nicht um ein Wohngebiet handelt.

Die Massnahmen des Landschaftsentwicklungskonzepts (LEK 2012) und der Vernetzung sowie des Masterplans Licht sind dabei zu berücksichtigen.

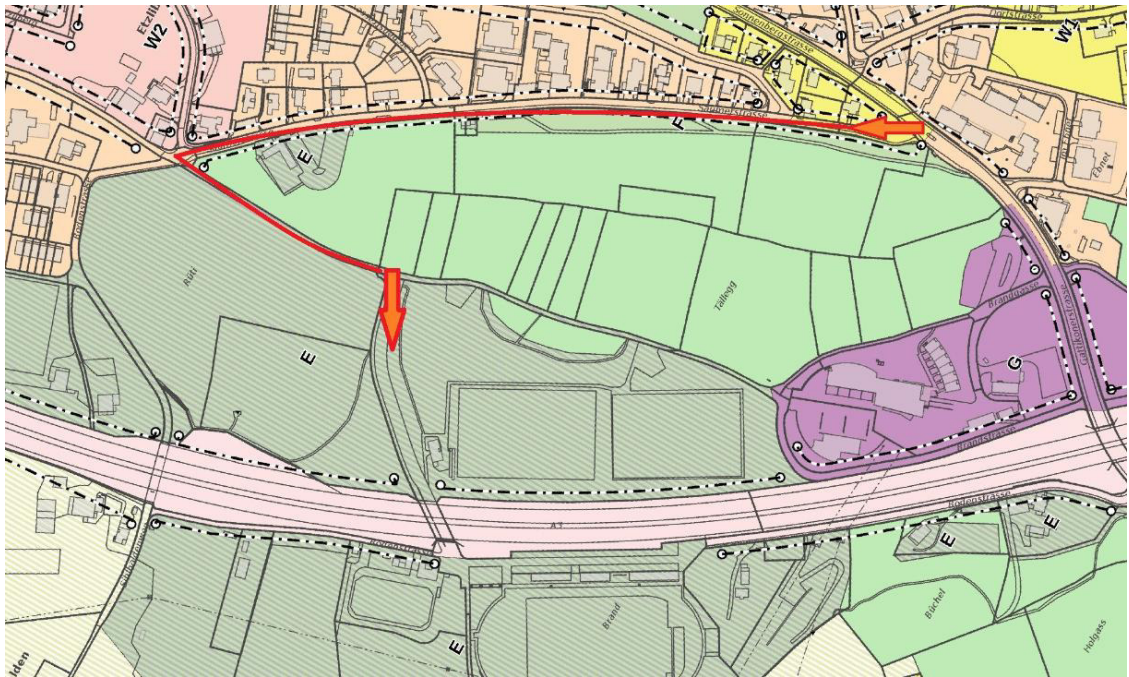
Im Weiteren wird im Gestaltungsplan vorgegeben, dass die Bauten nach Minergie oder analogen Standard zu realisieren sind sowie Prozess- und Abwärme zu nutzen ist.

### **Erschliessung**

Die Erschliessung des Gestaltungsplanperimeters hat grundsätzlich ab der Gattikonerstrasse über die Bodenstrasse zu erfolgen. Für eine spätere Buslinie in das Erholungsgebiet Brand muss die Ochsenrainstrasse angepasst und umgebaut werden. Dies muss mittels Tiefbauprojekt dannzumal umgesetzt werden. Allenfalls notwendige Umverlegungen von Werkleitungen und Weganpassungen gehen zu Lasten der Verursacher.

Der Abschnitt der Bodenstrasse, welcher an die Gattikonerstrasse anstösst, liegt im Bereich der Nationalstrassenbaulinie. Parallel zur öffentlichen Auflage und Mitwirkung wurde die Gestaltungsplanvorlage dem Bundesamt für Strassen ASTRA zur Stellungnahme vorgelegt. In der Stellungnahme wurden keine Einwände gegen die Erschliessung erhoben. Am 17. Juni 2015 wurde zur Klärung dieser Angelegenheit mit dem ASTRA Kontakt aufgenommen. Ein Ausbau der Autobahn A3 in diesem Bereich ist zurzeit nicht vorgesehen. Zudem würde bei einem Ausbau voraussichtlich zuerst der Pannenstreifen als neue Verkehrsfläche beigezogen. Falls der Baulinienbereich trotzdem einmal beansprucht würde, müsste dannzumal ein Tiefbauprojekt erarbeitet werden, welches die genauen Dimensionen der Erschliessung aufzeigt. Die alternative Erschliessung könnte von der Gattikonerstrasse über die Säumerstrasse zur Brandstrasse führen, an welche

die Ochsenrainstrasse anstösst. Zudem müsste dannzumal das Verkehrskonzept für die Erholungszone Brand überarbeitet werden.



*Alternative Erschliessung*

Als Notzufahrt zu den Baubereichen dient die Bodenstrasse. Die Distanz von der Autobahnunterführung zum Baubereich A (Clubhaus FC Thalwil) beträgt weniger als 80 m, womit auch hier ein Feuerwehreinsatz gewährleistet ist.

Die an den Gestaltungsplanperimeter stossende Brandgasse muss weiterhin offen bleiben und darf nicht für den motorisierten Individualverkehr geschlossen werden.

Fusswegverbindungen durchstossen das ganze Gestaltungsplangebiet und sind für die naherholungssuchende Bevölkerung notwendig. Die Langsamverkehrsverbindungen erfolgen über die Bodenstrasse, Ochsenrainstrasse, Brandgasse, Brandstrasse sowie den Sihlhaldenweg.

### **Abstellplätze**

Abstellplätze sind in der Anzahl gemäss Kap. 3 zu erstellen. Die Anordnung ist im Gestaltungsplan festgehalten, jedoch nicht parzellenscharf definiert. Die genaue Lage und das Ausmass haben im Bauprojektverfahren zu erfolgen.

### **Ver- und Entsorgung**

Die Erschliessung der Baugrundstücke mit den Ver- und Entsorgungsleitungen ist problemlos ab den vorhandenen Werkleitungen möglich (siehe Anhang 1).

Neue Entwässerungsleitungen sind im Trennsystem anzulegen und bis an die Grundstücksgrenze zu ziehen. Das Regenwasser ist wenn möglich zu versickern. Ist dies nicht möglich, kann an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden. Die entsprechende Abklärung ob Regenwasser versickert werden kann, ist im Baubewilligungsverfahren unter Beizug des GEP Thalwil (vgl. Zustandsbericht Versickerung) und falls notwendig unter Beizug eines geologischen Gutachtens zu erbringen. Im Weiteren ist die „Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung“ (AWEL, 2005) zu beachten.

Die Abfallentsorgung der diversen Nutzer ist jeweils selbstständig zu lösen. Die nötigen Flächen sind im Rahmen der Bauprojekte auszuscheiden und die nötigen Einrichtungen bereitzustellen.

### **Nichtionisierende Strahlung (NIS)**

Durch das Gestaltungsplangebiet verläuft eine Hochspannungsleitung (Freileitung) der Elektrizitätsversorgung. Aufgrund des geplanten Ersatzes der Garderobengebäude bei der Kunsteisbahn und einer möglichen Überdachung, wurde am Freitag 23. Juli 2010 zwischen den Planern und Vertretern vom ESTI, ewz und axpo eine Besprechung abgehalten. Festgehalten wurde dabei, dass für geplante Projekte zu gegebenem Zeitpunkt ein neues Baugesuch bei der Gemeinde Thalwil einzureichen ist. Bei der bestehenden Hochspannungsleitung kommt nicht rückwirkend der Anlagegrenzwert sondern der Immissionsgrenzwert gemäss der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) zum Tragen, da das Gebiet am 1. Februar 2000 schon rechtskräftig ausgeschieden wurde. Es ist jedoch seit langem ein Plangenehmigungsverfahren für eine neue Leitung hängig, die durch das Gebiet des Gestaltungsplans läuft. Wenn diese neue Leitung gebaut wird, gilt die NISV und damit der Anlagegrenzwert. In diesem Fall müsste für Orte mit empfindlicher Nutzung OMEN, wie z.B. Kassenhäuschen und Schlittschuhvermietung ein Abstand von ca. 50 m eingehalten werden. Im Rahmen allfälliger Bewilligungsverfahren sind die notwendigen Rahmenbedingungen mit den zuständigen Stellen abzuklären.

Vor dem Garderobengebäude verläuft der geplante Rohrblock (erdverlegte Leitung). Dieser muss jederzeit zugänglich sein. Als Reaktion hierauf ist ein Freihaltebereich ausgeschieden worden. In diesem dürfen nur Ausrüstungen erstellt werden, welche bei Bedarf ohne weiteres entfernt werden können.

### **Lärmschutz**

Der Gestaltungsplanperimeter gilt als feinerschlossen. Nach Art. 30 und 31 Lärmschutzverordnung kommen deshalb die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Strassenverkehrslärm zur Anwendung. Das Areal ist der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

Durch den Gestaltungsplanperimeter verläuft die Autobahn A3, welche eine erhöhte Lärmbelastung zur Folge hat.

Im Baubewilligungsverfahren ist mit einem Lärmgutachten nachzuweisen, dass bei den Lüftungsfenstern zu Räumen mit lärmempfindlichen Nutzungen die Immissionsgrenzwerte ES III eingehalten sind. Nach Anhang 3 LSV gelten für die ES III die Immissionsgrenzwerte 65 dB (A) am Tag und 55 dB (A) nachts. Für empfindliche Betriebsräume gelten um 5 dB (A) höhere Grenzwerte und gemäss kantonaler Praxis ist auch eine kontrollierte Lüftung zulässig.

Die starke Lärmbelastung des Perimeters ist der Qualität der Aussenräume abträglich. Aufgrund der Nutzung für Sport und Erholung kann davon ausgegangen werden, dass diese Aussenräume klare Nutzungszuweisungen erhalten, welche täglich mehrmals genutzt werden. Für Aussenräume gelten zwar keine einzuhaltenden Grenzwerte. Im Sinne eines guten Lärmschutzes ist jedoch aus Sicht der Aussenraumqualität bei Neubauten die geschlossene Bebauung in jedem Fall zu prüfen. Die so erzeugte Lärmriegelfunktion des Gebäudes schützt die dahinterliegenden Aussenräume vor Immissionen und erhöht die Aufenthaltsqualität entscheidend.

## **Bodenschutz**

Der Gestaltungsplanperimeter tangiert im Nordosten Teile der Fruchtfolgefläche. Dabei handelt es sich um Fruchtfolgefläche der Nutzungseignungsklasse 6, also für Wiese- und Weideland geeignet. Diese Fläche ist als Parkplatzstandort bei Vollausbau Gestaltungsplan angedacht.

Im Baubewilligungsverfahren müssen sämtliche baulichen Eingriffe in Böden, resultierende Verluste an Fruchtfolgeflächen, der sachgerechte Umgang mit und die Verwertung von Bodenaushub sowie gegebenenfalls die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Detail ausgewiesen werden. Für die erforderliche Planung wird empfohlen, eine Fachperson zu involvieren; für die Bauausführung muss ab einer Eingriffsfläche von 5'000 m<sup>2</sup> eine bodenkundliche Baubegleitung beigezogen werden.

## **Etappierung**

Im vorliegenden Gestaltungsplan wird keine feste Etappierung vorgeschrieben, da die Entwicklung des Endzustands über längere Zeit erfolgen kann. Allfällige Hochbauten und Sportanlagen müssen jedoch nach jeder Bauetappe über die notwendigen Pflichtparkplätze verfügen.

Ebenso muss im Rahmen allfälliger Baubewilligungsverfahren der notwendige Lärm- schutz gewährleistet werden.

## 5. Gestaltungsplanverfahren

### **Vorprüfung ARE**

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde mit der öffentlichen Auflage dem Amt für Raumentwicklung (ARE) zur formellen Vorprüfung zugestellt.

Die Stellungnahme vom 12. Juni 2015 liegt vor. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes wurden die Anregungen und Hinweise im Gestaltungsplan, in den Vorschriften und im vorliegenden Bericht aufgenommen.

### **Öffentliche Auflage**

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde entsprechend § 7 PBG während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

**Öffentliche Auflage:** 6. März 2015 bis 8. Mai 2015

### **Beschlussfassung Gemeindeversammlung**

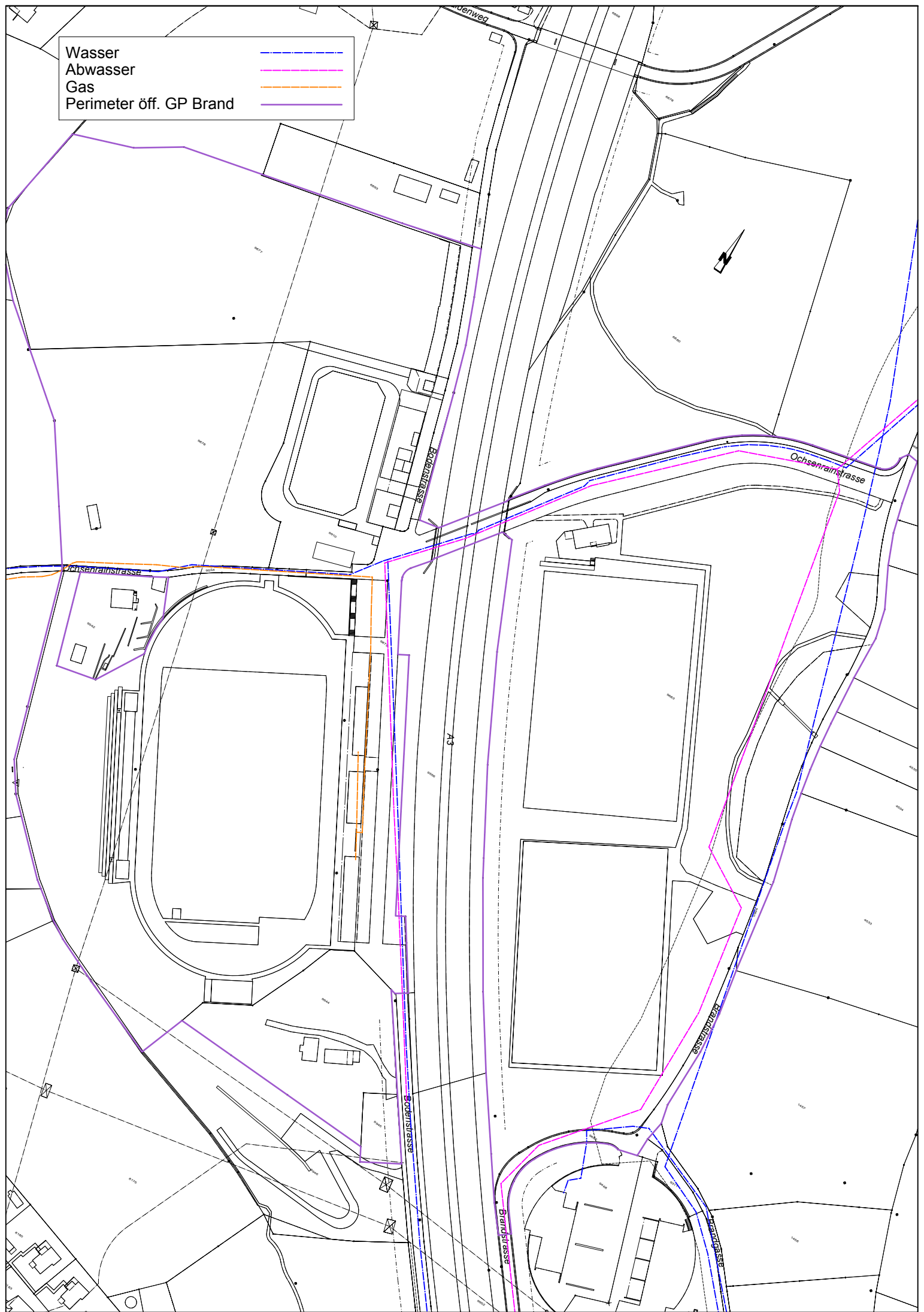
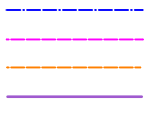
Dem öffentlichen Gestaltungsplan wurde entsprechend § 84 ff. des Planungs- und Baugesetzes (PBG) am 5. November 2015 durch die Gemeindeversammlung zugestimmt.

## 6. Mitwirkungsverfahren

Während der öffentlichen Auflage vom 6. März 2015 bis 8. Mai 2015 sind vier Einwendungen samt gesammelten Unterschriften eingegangen.

## **A1. Plan Ver- / Entsorgung öff. GP Brand**

Wasser  
Abwasser  
Gas  
Perimeter öff. GP Brand



## **A2. Berechnung Parkplatzbedarf MIV**

# Berechnung Grundbedarf MIV Trainingsbetrieb

Hinweis: Für die Berechnung der Anzahl Akteure wurden entweder Annahmen von gleichzeitig Trainierenden getroffen, oder die Anzahl wurde anhand der Mannschaftsgrößen bestimmt. Dies ist jeweils in Klammern hinter den Sportarten ersichtlich.

Sommersaison (max. Anzahl Personen gleichzeitig)  
 Wintersaison (max. Anzahl Personen gleichzeitig)  
 Ganzes Jahr (max. Anzahl Personen gleichzeitig)

Berechnungsweise:  
 Anzahl Fahrzeuge =  
 Summe von (Personen pro Sportart \* Reduktionsfaktor) der gleichen Saison (Sommer/Winter)

## Grundbedarf Ist-Zustand

Sportart	Montag			Dienstag			Mittwoch			Donnerstag			Freitag			Samstag			Sonntag			Reduktion Fahrgemein- schaften
	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	
Golf (100 P./Tag; Annahme: 50 P. gleichzeitig)		20	20		20	20		20	20		20	20		20	20		50	50		50	50	1.0
Leichtathletik (Annahme: max. 15 P.)			15			15			15			15			15		15					1.0
Orientierungslauf (Annahme: max. 20 P.)			20																			0.5
Eishockeyclub Thalwil (Mannschaftsgrößen)			65			50			5			40			20	20		20		20	20	0.5
Eislaufclub Thalwil (Annahme: max. 20 P.)									20						20		20					0.5
öffentliches Eislaufen (Annahme: max. 80 P.)		50			50			50			50			50		20	80			80		0.5
Eislaufen: Schulen + Private (Eis-Miete)	50			50			50			50			50							80		0.5
Fussballclub Thalwil (Mannschaftsgrößen)			45			65			30			80			25							0.5
Fussgänger, Hundehalter (Annahme: max. 20 P.)		10	10		10	10		10	10		10	10		10	10		20	20		20	20	1.0
<b>Total Sommersaison (Anzahl Fahrzeuge)</b>		30	78		30	78		30	60		30	85		30	58		85	70		70	70	
<b>Total Wintersaison (Anzahl Fahrzeuge)</b>	25	35	43	25	35	35	25	35	23	25	35	30	25	35	30	20	70	30	40	70	30	

## Grundbedarf Vollausbau Gestaltungsplan (moderat)

Sportart	Montag			Dienstag			Mittwoch			Donnerstag			Freitag			Samstag			Sonntag			Reduktion Fahrgemein- schaften
	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	
Golf (100 P./Tag; Annahme: 50 P. gleichzeitig)		20	20		20	20		20	20		20	20		20	20		50	50		50	50	1.0
Leichtathletik (Annahme: max. 15 P.)			15			15			15			15			15		15					1.0
Orientierungslauf (Annahme: max. 20 P.)			20																			0.5
Eishockeyclub Thalwil (Mannschaftsgrößen)			65			50			5			40			20	20		20		20	20	0.5
Eislaufclub Thalwil (Annahme: max. 20 P.)									20						20		20					0.5
öffentl. Eislaufen Winter (Annahme: max. 160 P.)		100			100			100			100			100		40	160			160		0.5
öffentl. Eislaufen Frühjahr/Herbst (Annahme: max. 80 P.)		80			80			80			80			80		40	80			80		0.5
Eislaufen: Schulen + Private (Eis-Miete)	100			100			100			100			100							160		0.5
Fussballclub Thalwil (Mannschaftsgrößen)			45			65			30			80			25							0.5
Fussgänger, Hundehalter (Annahme: max. 20 P.)		10	10		10	10		10	10		10	10		10	10		20	20		20	20	1.0
<b>Total Sommersaison (Anzahl Fahrzeuge)</b>		70	78		70	78		70	60		70	85		70	58	20	125	70		110	70	
<b>Total Wintersaison (Anzahl Fahrzeuge)</b>	50	60	43	50	60	35	50	60	23	50	60	30	50	60	30	30	110	30	80	110	30	

## Grundbedarf Vollausbau Gestaltungsplan (maximal)

Sportart	Montag			Dienstag			Mittwoch			Donnerstag			Freitag			Samstag			Sonntag			Reduktion Fahrgemein- schaften
	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	-12:00	12-17:00	17-22:00	
Golf (100 P./Tag; Annahme: 50 P. gleichzeitig)		20	20		20	20		20	20		20	20		20	20		50	50		50	50	1.0
Leichtathletik (Annahme: max. 15 P.)			15			15			15			15			15		15					1.0
Orientierungslauf (Annahme: max. 20 P.)			20																			0.5
Eishockeyclub Thalwil (gleichzeitig Training beide Eisbahnen)			130			100			10			80			40	40		40		40	40	0.5
Eislaufclub Thalwil (Annahme: max. 40 P.)									40						40		40					0.5
öffentl. Eislaufen Winter (Annahme: max. 160 P.)		100			100			100			100			100		40	160			160		0.5
öffentl. Eislaufen Frühjahr/Herbst (Annahme: max. 80 P.)		80			80			80			80			80		40	80			80		0.5
Eislaufen: Schulen + Private (Eis-Miete)	100			100			100			100			100							160		0.5
Fussballclub Thalwil (Mannschaftsgrößen)			45			65			30			80			25							0.5
Fussgänger, Hundehalter (Annahme: max. 20 P.)		10	10		10	10		10	10		10	10		10	10		20	20		20	20	1.0
<b>Total Sommersaison (Anzahl Fahrzeuge)</b>		70	78		70	78		70	60		70	85		70	58	20	125	70		110	70	
<b>Total Wintersaison (Anzahl Fahrzeuge)</b>	50	60	75	50	60	60	50	60	35	50	60	50	50	60	50	40	120	40	80	120	40	

## Berechnung Parkplatzbedarf MIV gemäss VSS SN 640 281

Gebiet Brand	
Art der Nutzung	Sportanlagen
Standorttyp	E
Min. / max. Angebot gemäss Standorttyp in %	90 / 100

### Ist-Zustand

Nutzung	Bezugseinheit	Parkfelder-Angebot	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Anzahl erforderl. Parkplätze
Eisfeld	Pro 100 m <sup>2</sup> Eisfläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz	2 +0.1	1'800	36
Leichtathletikanlage mit Spielfeldern (4 x Fussballplatz)	Pro 100 m <sup>2</sup> Fläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz	0.4 +0.1	34'650	139
<b>Gesamt</b>				<b>175</b>

### Vollausbau Gestaltungsplan

Nutzung	Bezugseinheit	Parkfelder-Angebot	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Anzahl erforderl. Parkplätze
Eisfeld	Pro 100 m <sup>2</sup> Eisfläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz	2 +0.1	3'600	72
Leichtathletikanlage mit Spielfeldern (4 x Fussballplatz)	Pro 100 m <sup>2</sup> Fläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz	0.4 +0.1	34'650	139
<b>Gesamt</b>				<b>211</b>

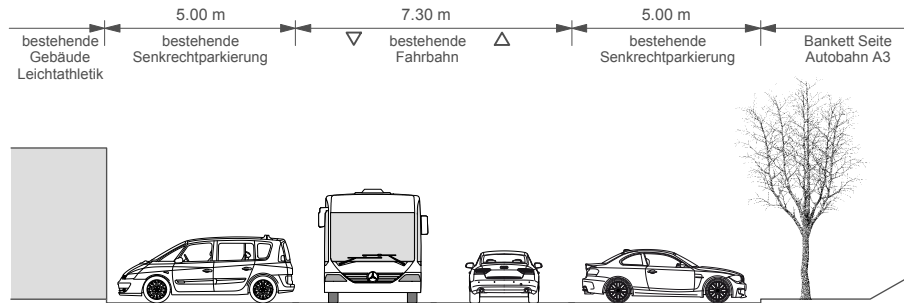
PP-Angebot	Ist-Zustand	Vollausbau Gestaltungsplan
max. PP 100%	175	211
min. PP 90%	157	190

**Hinweis: eine Reduktion der erforderlichen Anzahl Parkplätze aufgrund der Doppelbenutzung wurde in der Berechnung noch nicht berücksichtigt!**

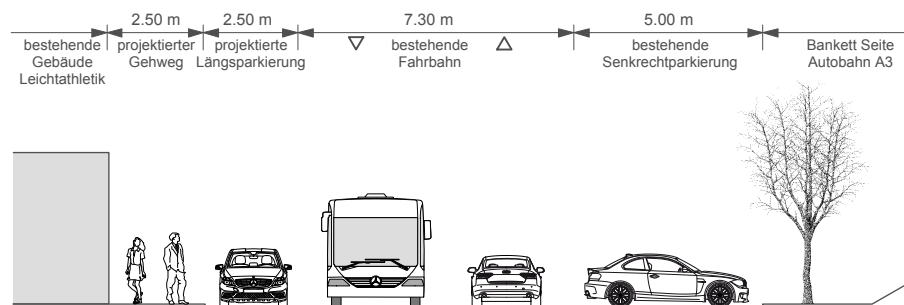
### **A3. Querschnitte**

# Querschnitt Bodenstrasse 1:200 im Eingangsbereich Leichtathletikgebäude

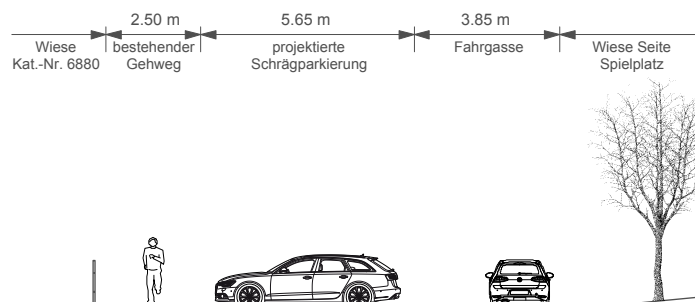
## Senkrechtparkierung (heutige Situation)



## Längsparkierung (neu)



# Querschnitt Ochsenrainstrasse 1:200 im Bereich der neuen Schrägparkierungen



## **A4. Projektstudie Eishalle + Garderobengebäude**





## ÖFFENTLICHER GESTALTUNGSPLAN „BRAND“

# MITWIRKUNGSBERICHT

gemäss § 7 PBG

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 5. November 2015

Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident, M. Fankhauser:

Der Gemeindeschreiber, P. Lustenberger

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. / am:

Für die Baudirektion:

INHALTSVERZEICHNIS

- 1. Veranlassung.....3
- 2. Ablauf, Verfahren.....3
- 3. Behandelte Einwendungen .....3

## 1. Veranlassung für die Erstellung des Gestaltungsplans

Im ganzen Gestaltungsplangebiet gelten heute keine klaren Bauvorschriften für Neubauten. Dies, da es sich weder um eine Bauzone noch um eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen handelt. Um es in Zukunft zu ermöglichen, dass Ersatz- und Neubauten realisiert und nach klaren Vorgaben beurteilt werden können, wurde der öffentliche Gestaltungsplan Brand ausgearbeitet.

## 2. Ablauf, Stand des Verfahrens

Der öffentliche Gestaltungsplan Brand wurde von der Gemeinde Thalwil am 24. Februar 2015 für die Mitwirkung und Vorprüfung (§ 7 PBG) verabschiedet. Diese fand vom 6. März 2015 bis 8. Mai 2015 statt. Jedermann konnte sich innert 60 Tagen zum Planinhalt äussern. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Festsetzung entschieden.

Parallel dazu ist der Gestaltungsplan der Vorprüfung durch den Kanton Zürich unterzogen worden. Die Akten wurden dem ARE zur Vorprüfung und Stellungnahme eingereicht.

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde aufgrund der Mitwirkung und Vorprüfung überarbeitet. Die Eingaben sowie allfällige Auswirkungen auf das Planwerk sind im vorliegenden Mitwirkungsbericht dargelegt.

Der öffentliche Gestaltungsplan ist für die **Gemeindeversammlung** vom **5. November 2015** traktandiert und wird bei Zustimmung im Anschluss der **Kantonalen Baudirektion** zur Genehmigung eingereicht.

## 3. Behandelte Einwendungen

### Neben- und übergeordnete Planungsträger

Zur Mitwirkung wurden die angrenzenden Gemeinden, die Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ), das Bundesamt für Strassen ASTRA sowie das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) eingeladen. Die Gemeinde Langnau am Albis, die ZPZ und das ewz haben sich zur Vorlage vernehmen lassen.

Zudem haben sich vier Fachstellen der Gemeinde Thalwil vernehmen lassen. Von den anderen Gemeinden liegt kein Beschluss bzw. eine zustimmende Kenntnisnahme vor. Der Vorprüfungsbericht des ARE liegt mit Datum vom 12. Juni 2015 vor.

### Bevölkerung

Innerhalb der Auflagefrist sind vier Einwendungen samt gesammelten Unterschriften eingegangen. Die Gemeinde hat sämtliche Anliegen geprüft und mit betroffenen Personen am 23. Juni 2015 Gespräche geführt.

Einsprecher	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
Gmd. Langnau am Albis	<p><b>Blendwirkung Lichtflutanlagen</b></p> <p>Es wird ersucht, die Blendwirkung der Beleuchtung auf die Wohngebiete von Langnau am Albis zu verhindern.</p> <p>Zudem sollen keine zusätzlichen Lichtflutanlagen installiert werden.</p>	<p>Betreffend der Lichtemission sowie Lichtverschmutzung und Beeinträchtigung von natürlichen Lebensräumen hat die Gemeinde Thalwil einen „Masterplan Licht“ erarbeitet. Dieser dient als strategischer Leitfaden, legt Ziele fest, definiert Planungsregeln und ist praktische Wegleitung für die nachhaltige Weiterentwicklung der öffentlichen Beleuchtung. Da er eine Behördenverbindlichkeit besitzt, kommt er auch bei konkreten Projekten der öffentlichen Hand im Gebiet Brand zur Anwendung. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass keine weiteren Lichtemissionen auf Wohngebiete zu befürchten sind.</p>	<p>Keine Massnahmen am Gestaltungsplan.</p> <p>Bei Baubewilligungsverfahren ist der Einhaltung der Massnahmen bezüglich Lichtemission gem. „Masterplan Licht“ zwingend Beachtung zu schenken. Zudem sind weitere Massnahmen zu prüfen, um mögliche Lichtemissionen zu verhindern.</p>
Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)	<p>Die Revisionsvorlage entspricht dem regionalen Richtplan und den Zielen gemäss Regio-ROK.</p> <p><b>Parkfeldbedarf kleine-mittlere Anlässe</b></p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Parkfeldbedarf für kleine bis mittlere Anlässe hinsichtlich der angenommenen Reduktionsfaktoren bezüglich Besetzungsgrad und möglicher Fahrgemeinschaften als eher hoch beurteilt wird für die entsprechenden Nutzungen (Eishockeymannschaften). Weitere Reduktionsmöglichkeiten sind im Rahmen der weiteren Planungs- und Ausbauschritte zu prüfen, um auf die Beanspruchung von</p>	<p>Als Grundlagen der Berechnungen dienen einerseits die VSS-Norm 640 281, andererseits spezifische Belegungspläne und Angaben der Sportclubs, Erfahrungswerte der Sportanlagenbetreiber sowie eigene Beobachtungen und Abschätzungen.</p>	<p>Keine Massnahmen am Gestaltungsplan.</p> <p>Es können im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens weitere projektbezogene Reduktionsfaktoren geprüft werden.</p>

Einsprecher	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	Fruchtfolgeflächen verzichten zu können.		
Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz)	<p><b>Nichtionisierende Strahlung (NIS)</b></p> <p>Anpassung des Planungsberichtes betreffend Anwendung der Leitungsverordnung LeV und der Verordnung zum Schutz vor nichtionisierender Strahlung NISV.</p>	<p>Zur genauen Abklärung wurden am 20. Mai 2015 mit Herr Hunziker vom ewz Rücksprache gehalten, um die Anpassungen zu besprechen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der bestehenden Leitung kommt nicht rückwirkend der Anlagegrenzwert zum tragen sondern der Immissionsgrenzwert.</li> <li>- Wenn eine neue Leitung gebaut wird, gilt die NISV und damit der Anlagegrenzwert. In diesem Fall müsste für Orte mit empfindlicher Nutzung, wie z.B. Kassenhäuschen und Schlittschuhvermietung ein Abstand von ca. 50 m eingehalten werden.</li> </ul>	Anpassung Bericht gemäss Besprechung.
Bundesamt für Strassen ASTRA	Es wird festgestellt, dass bereits am 1. April 2014 zum Baugesuch „Verlegung Containerprovisorium, Neubau Garderobengebäude mit Technik-Nebengebäude in Thalwil“ Stellung genommen wurde. Es wird an der Stellungnahme vom 1. April 2014 festgehalten. So sind Bauten unter Berücksichtigung eines Rückbaurevers möglich.	Die Stellungnahme vom 1. April 2014 bezieht sich auf das Baubewilligungsverfahren und ist dort zu berücksichtigen.	Keine Massnahmen am Gestaltungsplan.
Fachstellen Gemeinde Thalwil	<p><b>Verkehrerschliessung / Parkierung</b></p> <p>Die Realisierung der Wendeschlaufe „Süd“ macht nur dann Sinn, wenn die Sportanlagen durch den ÖV und mit einem dauernden Fahrplanangebot erschlossen werden.</p>	Ob und wann eine Wendeschlaufe erstellt wird, kann erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Der Gestaltungsplan liefert dazu nur einen rechtlichen Rahmen, ohne aber eine Realisierung zu verlangen.	Keine Massnahmen am Gestaltungsplan.

Einsprecher	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	<p>Der verhältnismässig geringe Aufwand zur optimalen Erschliessung mit der Variante „Wendeschlaufe Süd“ ist sehr verständlich aufgezeigt und deshalb auch die zu favorisierende Variante.</p> <p>Die Wendeschlaufe bei Variante 1 schneidet dem Abenteuerspielplatz ein Stück Land weg. Dies müsste frühzeitig mit dem Betreiber geregelt werden.</p> <p>Die Erholungs- und auch Landwirtschaftszone unter dem Aussichtspunkt östlich des Sihlhaldenwegs wird bei einem Vollausbau der Sportanlage weitgehend geopfert.</p>	<p>Die Fachstelle macht darauf aufmerksam, dass der Abenteuerspielplatz von einer Buswendeschlaufe betroffen sein kann und Erholungs- und auch Landwirtschaftsfläche unterhalb des bestehenden Aussichtspunkts bei Vollausbau gefährdet sein werden. Es gilt folglich, eine Interessenabwägung zwischen dem Sicherstellen der Entwicklung einer der Allgemeinheit zu Gute kommenden Sportanlagen sowie den oben erwähnten Risiken vorzunehmen.</p> <p>Der Gemeinderat ist klar der Meinung, dass die Sportanlage eine sehr hohe Priorität hat. Dies, da sie es einer breiten Schicht der Bevölkerung ermöglicht, ihre Freizeit gesund und umweltverträglich zu gestalten. Eine teilweise Einschränkung anderer Nutzungen muss möglichst verträglich gestaltet, teilweise aber auch in Kauf genommen werden.</p> <p>Bei der Erarbeitung des Tiefbauprojektes für eine allfällige Wendeschlaufe werden deshalb die Anstösser frühzeitig einbezogen.</p>	
	<p><b>Werbeflächen</b></p> <p>Die Gemeinde Thalwil vermietet diverse Werbeflächen im Gebiet Brand.</p> <p>Beim Fussballplatz/Leichtathletikanlage Brand I werden die Bandenflächen des Zuschauergeländers (gebäudeseitig) vermietet. Beim Kunstrasenplatz Brand III sind es Flächen an Absperrungsgittern rund um den Platz bis auf eine Höhe von 2 m und beim Kunsteisfeld werden die Spielfeld-Banden innenseitig für Werbung</p>	<p>Das Platzieren von Werbung an den genannten Standorten soll auch in Zukunft möglich sein. Ebenfalls sollen die im Brand ansässigen Betriebe mit Werbetafeln in einem bestimmten Umfang Eigenwerbung machen dürfen.</p> <p>Man will sich jedoch nicht durch Festlegungen im Gestaltungsplan den Entscheidungsspielraum im Einzelfall beschneiden.</p> <p>Gemäss Gestaltungsplan werden Reklamen nicht ausgeschlossen bzw. nicht speziell gere-</p>	Keine Massnahmen am Gestaltungsplan.

Einsprecher	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	vermietet. Beim Fussballplatz Brand II sollen künftig die gleichen Regeln gelten wie beim Kunstrasenplatz Brand III.	gelt.	
Brandenberger Dettling Kobelt Kobelt samt Unterschriftensammlung  zu gleichen Anliegen	<p><b>Verkehrerschliessung</b></p> <p>Gegen eine Umsetzung der Variante 1 „Wendeschlaufe Süd“.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existenzielle Bedrohung des Abenteuerspielplatzes.</li> <li>- Mehrere Spielplatzelemente werden nicht mehr brauchbar sein, da diese nicht auf das restliche Gelände verschoben werden können.</li> <li>- Die Lärm dämmende Vegetation wird entfernt.</li> <li>- Die Sicherheit für Kinder wird nicht mehr gewährleistet.</li> </ul> <p>Fürsprache für Variante 2 „Wendeschlaufe Nord“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beeinträchtigung Abenteuerspielplatz minimal.</li> </ul> <p>Fürsprache für Variante 3 „Brand-Zentrum-See“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkierungsmöglichkeit für Busse im Wettinger.</li> <li>- Reisebusse können direkt vor dem Haupteingang Brand in einer Haltebucht für Busse entladen werden.</li> <li>- Absenkung Unterführung bietet Mög-</li> </ul>	<p>Der Gestaltungsplan ist ein wichtiger strategischer Schritt zugunsten der Sport- und Freizeitanlagen Brand. Er legt den rechtlichen Rahmen für die zukünftige Erschliessung fest und ist zudem als Instrument der Umsetzung und Sicherung der Richtplanvorgaben zu betrachten.</p> <p>Das Verkehrskonzept gibt Auskunft über die diversen Erschliessungsvarianten und deren Beurteilung. Die Beurteilung der Varianten wurde eingehend diskutiert und für gut befunden. Der Gemeinderat befindet sich nach wie vor für die Variante 1 als Bestvariante. Die definitive Favorisierung und Umsetzung einer Variante muss jedoch zu einem späteren Zeitpunkt mittels Tiefbauprojekt erfolgen. Bei der Erarbeitung des Tiefbauprojektes werden Anstösser frühzeitig miteinbezogen. Es gelten aber auch hier die unter der Eingabe der „Fachstellen Gemeinde Thalwil“ geltenden Ausführungen betreffend Interessensabwägung, welche nach Meinung des Gemeinderats grundsätzlich zu Gunsten der Allgemeinheit ausfällt.</p> <p>Bäume und Sträucher haben laut wissenschaftlichen Studien keinerlei lärmschützende sondern nur eine optisch trennende Wirkung. Die Sicherheit der Kinder beim Abenteuer-</p>	<p>Keine Massnahmen im Gestaltungsplan.</p> <p>Es wird im Rahmen des Tiefbauprojektverfahrens frühzeitig mit Anstösser Kontakt aufgenommen.</p>

Einsprecher	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	<p>lichkeit das Quartier Etzliberg an eine Buslinie anzubinden.</p> <p>Eingabe einer „Variante 6“ entlang Brandstrasse mit Kehrmöglichkeit vor dem Kunstrasenplatz und neuer Fussgängerunterführung zum Leichtathletikgebäude.</p>	<p>spielplatz kann im Tiefbauprojekt mit baulichen Massnahmen gewährleistet werden (z.B. Zäune).</p> <p>Wie im Bericht erläutert sind viele Parameter zu berücksichtigen, um Erschliessungsvarianten beurteilen zu können. Variante 3 stellt ohne ÖV Erschliessung keine taugliche Lösung der Verkehrsthematik bezüglich Parkierung dar.</p> <p>Eine Variante 6 bei der von der Gattikonstrasse in die Brandstrasse eingefahren und beim Kunstrasenplatz eine Wendemöglichkeit gebaut wird, erfordert zwingend eine Unterführung bei der Autobahn A3. Diese Variante wäre einerseits sehr kostenintensiv und andererseits könnte man kein Parkplatzangebot für die Reiseautos anbieten.</p> <p>Für den Nutzer des ÖV entstünden für das Erreichen der westlich gelegenen Anlagenteile relativ lange Wege inkl. Höhenversatz (Unterführung), welche die Attraktivität der ÖV-Erschliessung merklich senken würde. Die Ausfahrt aus der Brandstrasse in die Gattikonstrasse ist aus Sicherheitsgründen für den Busverkehr nicht zu empfehlen.</p>	

## Ergebnis Kantonale Vorprüfung

	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	<p><b>Perimteranpassungen</b></p> <p>Der Perimeter Gestaltungsplan ist auf die bestehende Erholungszone abzustimmen. (Brandstrasse und Bodenstrasse teilweise nicht der Erholungszone zugeteilt)</p> <p>Das Waldareal gemäss RRB 1208/2000 ist aus dem Perimeter des Gestaltungsplans herauszunehmen. (Bereich PA1)</p>	<p>Die vorgeschlagenen Anpassungen beim Waldareal und bei der Brandstrasse sind sinnvoll und können nachvollzogen werden.</p> <p>Am 17. Juni 2015 wurde mit C. Benz (ARE) betreffend der vorgeschlagenen Anpassung der Bodenstrasse im Bereich der Kunsteisbahn Rücksprache gehalten. Dieses Teilstück der Bodenstrasse sowie die Autobahnunterführung können belassen werden, da dies die Verbindung des Gestaltungsplanperimeters darstellt und der nördliche Gestaltungsplanbereich über die Autobahnunterführung erschlossen ist. Zudem sind die Gebäude der Kunsteisbahn über dieses Teilstück für den Langsamverkehr erschlossen.</p> <p>Der Gestaltungsplanperimeter wird in den genannten Punkten angepasst.</p>	<p>Anpassung Perimeter Gestaltungsplan</p>
	<p><b>Regionaler Richtplan Aussichtsschutz</b></p> <p>Im Bericht ist aufzuzeigen, dass mit der möglichen Eisfeldüberdachung der Aussichtsschutz gemäss regionalem Richtplan gewährleistet ist.</p>	<p>Während der öffentlichen Auflage und Mitwirkung wurde die Stellungnahme der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) abgeholt. Die ZPZ hat unter anderem den Umgang mit dem Aussichtspunkt diskutiert und kam zum Schluss, dass der Gestaltungsplan diesen nicht beeinträchtigt, da die Sicht gegen den See nicht beeinträchtigt wird. Somit wurden keine Anträge zum öffentlichen Gestaltungsplan Brand gestellt. Siehe auch Behandlung</p>	<p>Anpassung Bericht mit Information der Stellungnahme ZPZ</p>

	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
		unter Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)	
	<p><b>Erschliessung Bodenstrasse</b></p> <p>Die rechtliche Wirkung der Nationalstrassenbaulinie hinsichtlich der Bodenstrasse ist mit dem ASTRA zu klären.</p> <p>Sollte sich dabei zeigen, dass zwischen dem Erschliessungskonzept der Sportanlagen und der Nationalstrassenbaulinie ein Konflikt besteht, ist eine alternative Erschliessungsvariante aufzuzeigen. Im Erläuterungsbericht ist darzulegen, wie die Erschliessung bei einem Wegfall der Bodenstrasse funktioniert und die Baufelder sind dementsprechend zu platzieren.</p>	<p>Während der öffentlichen Auflage und Mitwirkung wurde die Stellungnahme des Bundesamts für Strassen ASTRA abgeholt. In der Stellungnahme wurden keine Einwände gegen die Erschliessung erhoben.</p> <p>Am 17. Juni 2015 wurde zur Klärung dieser Angelegenheit mit dem ASTRA Kontakt aufgenommen. Ein Ausbau der Autobahn A3 in diesem Bereich ist zurzeit nicht vorgesehen. Zudem würde bei einem Ausbau voraussichtlich zuerst der Pannestreifen als neue Verkehrsfläche beigezogen. Falls der Baulinienbereich trotzdem einmal beansprucht werden würde, müsste dannzumal ein Tiefbauprojekt erarbeitet werden, welches die genauen Dimensionen der Erschliessung aufzeigt. Die alternative Erschliessung könnte von der Gattikonerstrasse über die Säumerstrasse zur Brandstrasse führen, an welche die Ochsenrainstrasse anstösst. Zudem müsste dannzumal das Verkehrskonzept für die Erholungszone Brand überarbeitet werden.</p>	Anpassung Bericht mit Hinweis und Abbildung alternative Erschliessung
	<p><b>Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge</b></p> <p>Die Aspekte der Störfallvorsorge sind im Erläuterungsbericht (Kapitel 2.3) festzuhalten.</p>	Der Antrag wird berücksichtigt und das Thema Störfallvorsorge in den Bericht aufgenommen.	Anpassung Bericht

	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	<p><b>Nichtionisierende Strahlung (NIS) / Hochspannungsleitungen:</b></p> <p>Der Gestaltungsplan ist den betroffenen Leitungsbetreibern der Hochspannungsleitungen (EWZ, Axpo/Swissgrid) zur Stellungnahme zu unterbreiten. Es muss insbesondere geprüft werden, inwiefern die baulichen Möglichkeiten, welche sich aus dem Gestaltungsplan ergeben, mit den Hochspannungsleitungen vereinbar sind.</p>	<p>Während der öffentlichen Auflage und Mitwirkung wurde die Stellungnahme des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) abgeholt. Der Planungsbericht wurde aufgrund der Stellungnahme angepasst. Siehe auch Behandlung Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz).</p>	<p>Siehe Behandlung ewz</p>
	<p><b>Vorschriften</b></p>		
	<p>In den Gestaltungsplanvorschriften ist gemäss §83 PBG die Zahl der Bauten festzulegen.</p>	<p>Da die genaue Zahl der Bauten in diesem Planungsstadium noch nicht abschliessend festgelegt werden können, ist eine Aufnahme in die Vorschriften nicht zweckdienlich. Es wird jedoch in die Vorschriften aufgenommen, dass die Zahl der Bauten innerhalb der Baubereiche freigestellt ist. Die Baubereiche begrenzen ihrerseits die maximal mögliche Bausubstanz.</p>	<p>Anpassung Vorschriften</p>
	<p>Auf die generelle Ermächtigung für geringfügige Abweichungen vom Gestaltungsplan ist in Art. 6 Abs. 1 der Gestaltungsplanvorschriften zu verzichten.</p>	<p>Da die Baubereiche unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse auf dem Areal festgesetzt worden sind, wird auf die generelle Ermächtigung für geringfügige Abweichungen vom Gestaltungsplan verzichtet.</p>	<p>Anpassung Vorschriften</p>
	<p>Es wird empfohlen, in Art. 6 Abs. 2 der GP-Vorschriften auf den Verweis auf § 18 BBV II zu verzichten.</p>	<p>Da Gebäude im Sinne von § 18 Abs. 1 BBV II eine Teilmenge der besonderen Gebäude darstellt wird auf den Verweis verzichtet.</p>	<p>Anpassung Vorschriften</p>
	<p>Art. 10 der Gestaltungsplanvorschriften ist folgendermassen zu ergänzen: Hochbauten wie Materialschöpfe, Tribünen und dergleichen haben die Waldabstandslinie</p>	<p>Um die Errichtung von Tribünen, Materialschöpfen und dergleichen im Waldabstandsbereich zu unterbinden, wurde die entsprechende Vorschrift ergänzt.</p>	<p>Anpassung Vorschriften</p>

	Antrag	Beurteilung Gemeinderat	Massnahme
	einzuhalten.		
	<p>Fruchtfolgeflächen sind aus Sicht des Bodenschutzes für bauliche Nutzungen primär nicht geeignet.</p> <p>Folgende Bestimmungen sind in die Gestaltungsplanvorschriften aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei einem allfälligen Rückbau sind wieder Böden mit standorttypischer Bodenfruchtbarkeit herzustellen.</li> <li>- Ausgehobener Boden ist entweder vor Ort für die Wiederherstellung von Böden oder andernorts für eine Erweiterung der zonenkonformen Nutzungseignung von geschädigten Böden zu verwerten.</li> <li>- Ab einer Fläche von 5'000 m<sup>2</sup> muss der Verlust an Fruchtfolgeflächen, in der Regel durch Aufwertung von geschädigten Böden, kompensiert werden.</li> <li>- Massgebend für die Projektierung und Ausführung bodenrelevanter Arbeiten sind die Richtlinien für Bodenrekultivierungen des Kantons Zürich, Mai 2003.</li> <li>- Im Baubewilligungsverfahren ist der Umgang mit Boden aufzuzeigen. Diesbezüglich bedarf es gemäss Ziffer 1.8 BVV ab dem 1. August 2015 auch der Zustimmung des Kantons.</li> </ul>	<p>Um dem haushälterischen Umgang mit dem Boden und dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlage Boden Rechnung zu tragen wurden die vorgeschlagenen Bestimmungen in die Gestaltungsplanvorschriften übernommen.</p> <p>Zudem wurde eine Interessensabwägung im Bereich der Fruchtfolgeflächen vorgenommen (beim zusätzlichen Fussballfeld). Im Interesse des Bodenschutzes und dem haushälterischen Umgang mit dem Boden wird auf dieses verzichtet und der Perimeter des Gestaltungsplanes in diesem Bereich angepasst.</p>	<p>Anpassung Vorschriften</p> <p>Anpassung Perimeter Gestaltungsplan</p> <p>Anpassung Bericht</p>

## Bauten und baurechtliche Planungen

### Verschiedenes

#### ■ Öffentlicher Gestaltungsplan "Brand" Inkraftsetzung

**Thalwil.** Der öffentliche Gestaltungsplan "Brand" wurde von den Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vom 5. November 2015 festgesetzt und von der Baudirektion des Kantons Zürich am 2. Februar 2016 genehmigt. Die Beschlüsse wurden am 11. Februar 2016 im Thalwiler Anzeiger und am 12. Februar 2016 im Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht.

Gemäss Rechtskraftbescheinigung des Baurekursgerichts vom 21. März 2016 sind gegen die Beschlüsse keine Rechtsmittel ergriffen worden. Der öffentliche Gestaltungsplan "Brand" tritt somit am Tag nach Erscheinen dieser Publikation in Kraft.

Gemeinde Thalwil  
Planungs- und Baukommission

00148457