



Referenz-Nr.: ARE 19-0006

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

1/4

Privater Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» – Genehmigung

Gemeinde **Kilchberg**

- Lage Areal südlich des Bahnhofs Kilchberg zwischen Bahnlinie und Bahnhofstrasse; Grundstücke Kat.-Nr. 4955, 2873 sowie Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 2643
- Massgebende Unterlagen
- Situationsplan Mst. 1:500 und Gestaltungsplanvorschriften (GPV) vom 7. Dezember 2018
 - Bericht nach Art. 47 RPV vom 7. Dezember 2018
 - Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen vom 20. Juli 2018
 - Richtprojekt zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» vom 20. Juli 2018
 - Lärmgutachten Verkehr vom 20. Juli 2018
 - Lärmgutachten Anlagenlärm vom 20. Juli 2018

Sachverhalt

Anlass und Zielsetzung der Planung Das Grundstück Kat.-Nr. 4955 weist eine schmale Form auf, was eine zonenkonforme Bebauung erschwert. Dieses Grundstück ist im Eigentum der Gemeinde Kilchberg. Zur Stärkung und Belebung des Zentrums von Kilchberg beabsichtigt die Gemeinde Kilchberg das Land im Baurecht an Coop abzutreten, sodass dort eine Ladenfläche entstehen kann. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie wurde ein Richtprojekt erarbeitet, welches als Grundlage für den Gestaltungsplan dient. Da das Richtprojekt eine höhere Ausnützung als die Grundordnung vorsieht, bedarf es eines Gestaltungsplans.

Zustimmung Die Gemeindeversammlung Kilchberg stimmte mit Beschluss vom 18. September 2018 dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» zu. Aufgrund eines angenommenen Ordnungsantrags wurde der private Gestaltungsplan der Urnenabstimmung zur Beschlussfassung unterbreitet. Anlässlich der Urnenabstimmung vom 25. November 2018 wurde dem privaten Gestaltungsplan von den Stimmberechtigten wiederum zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigung des Bezirksrats Horgen vom 15. Januar 2019 keine Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 17. Januar 2019 ersucht die Gemeinde Kilchberg um Genehmigung der Vorlage.

Erwägungen

A. Formelle Prüfung

Die massgebenden Unterlagen sind vollständig.

B. Materielle Prüfung

Zusammenfassung der Vorlage: Der vorliegende private Gestaltungsplan betrifft die Grundstücke Kat.-Nrn. 4955 und 2873 sowie einen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 2643. Die Fläche des Gestaltungsplanperimeters umfasst rund 3200 m². Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich direkt am Bahnhof Kilchberg und grösstenteils in der Zentrumszone, ein kleiner Spickel der betroffenen Bahnhofstrasse liegt in der Kernzone.

Wesentliche Festlegungen und Vorschriften: Im Gestaltungsplan wird ein Baubereich (A) definiert, in welchem ein Gebäude mit bis zu drei Geschossen erstellt werden darf. Zudem wird ein Baubereich (B) bezeichnet, in welchem eine unterirdische Parkierung angeordnet werden kann. Weiter erfolgt eine Verortung der oberirdischen Parkplätze, der Zu- und Wegfahrt auf die Grundstücke, des Rampensystems für die unterirdische Garage, der Anlieferung, einer Baumreihe sowie der Perronerschiessung des angrenzenden Bahnhofs.

Bei der Bestimmung der zulässigen Nutzungen werden 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeitsnutzungen vorgesehen. Zudem wird die Wohnnutzung in gewissen Stockwerken ausgeschlossen. Die maximale Baumasse wird bei 6'600 m³ begrenzt. Eine Etappierung der Bebauung wird nicht zugelassen. Für Bauten, Anlagen und Umschwung wird eine besonders gute Gestaltung vorgeschrieben. Hinsichtlich der Parkierung wird auf die geltenden Vorgaben der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kilchberg verwiesen, wobei in den Gestaltungsplanvorschriften ein Abtausch der Parkplatzzahl zwischen den verschiedenen Nutzertypen zugelassen wird. Schliesslich sollen auch gewisse Parkplätze für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Ergebnis der Genehmigungsprüfung: Den mit Vorprüfung des Amts für Raumentwicklung vom 29. März 2019 gestellten Anträgen und Empfehlungen wurde teilweise nicht entsprochen. Zu den Abweichungen und Anpassungen gegenüber den Vorprüfungsunterlagen sind folgende Anmerkungen notwendig:

- **Behindertengerechtes Bauen**

Im Rahmen der Vorprüfung wurde darauf verwiesen, dass in § 239 a und 239 b PBG das behindertengerechte Bauen abschliessend geregelt ist und dass auf Art. 6 Abs. 4 lit. g der Gestaltungsplanvorschriften verzichtet werden soll. Der Gemeinde als Grundeigentümerschaft ist es aber wichtig, dass im Rahmen des Gestaltungsplans höhere Anforderungen gestellt werden, als es im PBG geregelt ist. Art. 6 Abs. 4 lit. g der Gestaltungsplanvorschriften wird im Sinne einer Selbstverpflichtung der Grundeigentümerschaft genehmigt.

- **Sicherung des Arbeitsplatzanteils**

Für die Umsetzung der richtplanerischen Vorgaben wurde in der Vorprüfung gefordert, dass der minimale Arbeitsanteil zu jedem Zeitpunkt gesichert sein muss. In Kombination von Art. 7 Abs. 1 lit. a und lit. d sowie Art. 11 der Gestaltungsplanvorschriften kann die notwendige Sicherung anerkannt werden. Einerseits wird dort festgelegt, dass mindestens 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeitsnutzungen vorzusehen ist und andererseits erfolgt die Einschränkung, dass keine Etappierung zugelassen wird. Zudem ist die Nutzung im Geschoss 0 auf Verkaufsräume für Produkte des täglichen Bedarfs, Gastronomie und Handels- und Dienstleis-

tungsbetriebe mit Publikumsverkehr sowie Erschliessungen und Anlieferungen eingeschränkt.

- **Aufteilung der Parkplätze auf verschiedene Nutzungen**

In der kantonalen Vorprüfung wurde beantragt, dass in den Gestaltungsplanvorschriften die Möglichkeit gestrichen werden soll, dass allfällige Parkplätze für Bewohner, Büroräume und weitere Nutzungsarten (gemäss Art. 13.1 Abs. 5 der BZO), welche aufgrund eines Reduktionsfaktors nicht erstellt werden müssen (vgl. Art. 16 Abs. 2 der Gestaltungsplanvorschriften), der Verkaufsnutzung zugeschlagen werden dürfen. Da die BZO der Gemeinde Kilchberg keine Maximalwerte für Parkplätze definiert und der Gestaltungsplan hinsichtlich der Parkplatzzahl auf die BZO verweist, könnten grundsätzlich ohnehin mehr Parkplätze für die Verkaufsnutzung erstellt werden. Die Streichung von Art. 16 Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften würde also nicht zwingend dazu führen, dass die Gesamtzahl der Parkplätze reduziert würde. Art. 16 Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften wird deshalb genehmigt.

Ergänzend zur Vorprüfung wurde im Rahmen der Genehmigungsprüfung festgestellt, dass zwei unterirdische Baubereiche (A schraffiert und B) in den Raum der Bahnhofstrasse hineinragen. Nach § 231 Abs. 1 PBG bedarf es für die Inanspruchnahme öffentlichen Grunds mit Einschluss des Erdreichs und der Luftsäule zu privaten Zwecken je nach den Umständen einer Bewilligung oder einer Konzession. Aufgrund dieser Vorgabe ist der Baurechtsnehmer bzw. der Ersteller der unterirdischen Bauten im Bereich der Bahnhofstrasse schliesslich auf die Konzessionserteilung der Gemeinde angewiesen. Die Konzessionserteilung kann im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erfolgen.

C. Ergebnis

Die Vorlage erweist sich im Ergebnis als rechtmässig, zweckmässig sowie angemessen und kann genehmigt werden (§ 5 Abs. 1 PBG). Die Grundeigentümer (unter Vorbehalt der Kostenaufgabe gemäss Dispositiv II) und die Gemeinde Kilchberg sind durch die Genehmigung nicht beschwert. Gegen den genehmigten Gestaltungsplan steht weiteren betroffenen Privaten und Verbänden der Rekurs offen (§§ 338a f. PBG). Gemäss § 5 Abs. 3 PBG ist der Genehmigungsentscheid von der Gemeinde zusammen mit dem geprüften Akt zu veröffentlichen und aufzulegen.

Gestützt auf § 4 und § 9 der Gebührenordnung für Verwaltungsbehörden ist für diese Verfügung eine Gebühr zu erheben.

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der private Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse», welchem die Gemeindeversammlung Kilchberg mit Beschluss vom 18. September 2018 bzw. welchem die Stimmberechtigten von Kilchberg an der Urnenabstimmung vom 25. November 2018 zugestimmt haben, wird genehmigt.
- II. Die Staats- und Ausfertigungsgebühr beträgt Fr. 612.80 (106 528/83100.40.100) und wird der Rechnungsadressatin gemäss Dispositiv V auferlegt.

III. Gegen Dispositiv II dieser Verfügung kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Baurekursgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit wie möglich beizulegen. Rekursentscheide des Baurekursgerichts sind kostenpflichtig; die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

IV. Die Gemeinde Kilchberg wird eingeladen

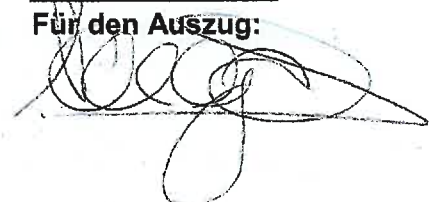
- Dispositiv I sowie den kommunalen Beschluss samt Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen
- diese Verfügung zusammen mit der geprüften Planung aufzulegen
- nach Rechtskraft die Inkraftsetzung zu veröffentlichen und diese dem Baurekursgericht sowie dem Amt für Raumentwicklung mit Beleg der Publikation mitzuteilen
- nach Inkrafttreten die Änderungen im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen

V. Mitteilung an

- Gemeinde Kilchberg (unter Beilage von sechs Dossiers)
- Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Müller Ingenieure AG, Geerenstrasse 6, 8157 Dielsdorf (Katasterbearbeiterorganisation KBO)
- Coop Genossenschaft, OG Kreditorenworkflow, Postfach 2550, 4002 Basel (Rechnungsadressatin)

VERSENDET AM 29. APR. 2019

**Amt für
Raumentwicklung**
Für den Auszug:



Privater Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“

Kanton Zürich, Kilchberg

Situationsplan 1:500

Die Grundeigentümerin

Für die Grundstücke:

Kat. Nrn. 4955, 2873, 2643

Gemeinde Kilchberg

Alte Landstrasse 110

8802 Kilchberg

17. Dez. 2018

Kilchberg,

i.v. T. M. M. B. - /cs

Die zukünftige Baurechtnehmerin

Coop Genossenschaft

vertreten durch:

Coop Immobilien AG

Kasparstrasse 7

3027 Bern

Bern,

COOP
Coop Immobilien AG
Silberstrasse 7
8953 Dietikon

Von der Gemeindeversammlung zugestimmt und der Urnenabstimmung zur Beschlussfassung unterbreitet am 18. September 2018

Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident:

i.v. T. M. M. B.

Martin Berger

Der Gemeindeschreiber:

- /cs

Daniel Nehmer

An der Urnenabstimmung zugestimmt am 25. November 2018

Für die Urnenabstimmung

Der Gemeindepräsident:

i.v. T. M. M. B.

Martin Berger

Der Gemeindeschreiber:

- /cs

Daniel Nehmer

Von der Baudirektion genehmigt am 29. April 2019

Für die Baudirektion

[Signature]

BDV Nr. *0006/19*










Erstellungsdatum: 20. Juli 2018

Nachführung: 10. Oktober 2018 (aufgrund der Beschlussfassung der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018)

Druckdatum: 7. Dezember 2018

Burckhardt+Partner AG / ProjektBeweger GmbH

Festlegungen:

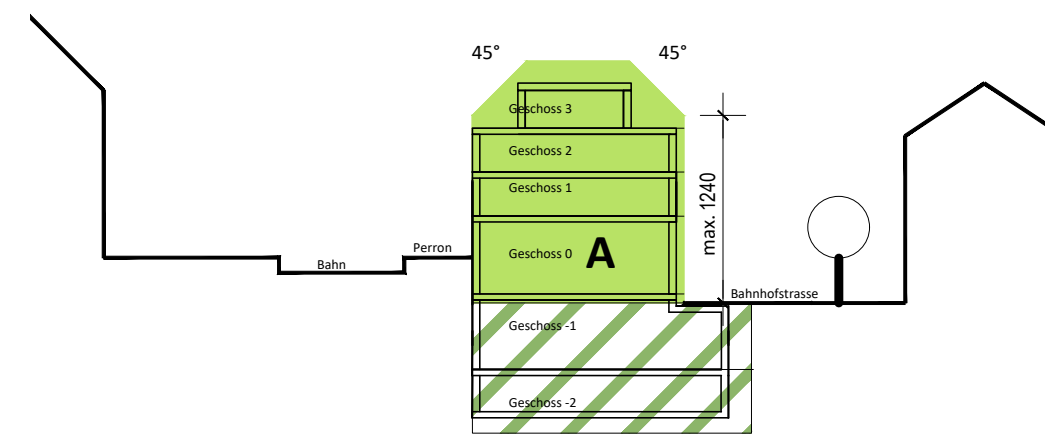
-  Geltungsbereich Art. 2
-  **A** Geschosse 0 bis 3 des Baubereichs A für "ein Gebäude und Gebäudeteile" Art. 6
-  **A** Geschosse -1 und -2 des Baubereichs A für "ein Gebäude und Gebäudeteile" Art. 6
-  **B** Baubereich B für "unterirdische Parkierung" Art. 6
-  Bereich Bahnhofstrasse (ungefähre Lage) Art. 12
-  Bereich oberirdische Parkierung (ungefähre Lage) Art. 12
-  Bereich oberirdische Längsparkierung Art. 12
-  Zu- und Wegfahrt Fahrzeuge Art. 15
-  Rampensystem unterirdische Parkierung Art. 12 / 15

Koordinatenpunkte (LV95)

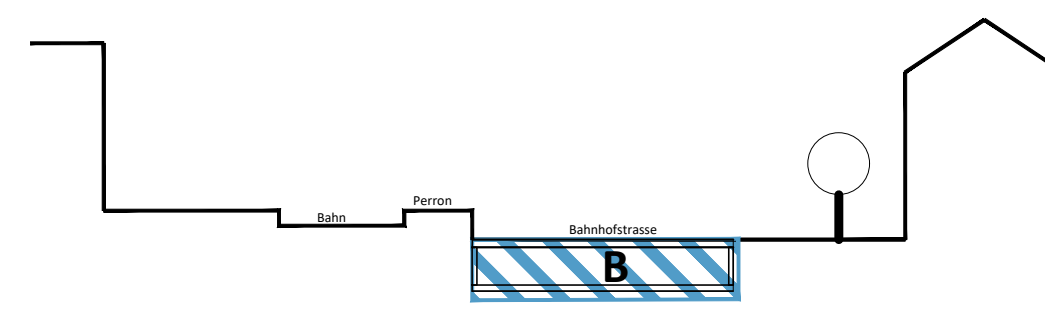
Nr	E (m)	N (m)
K1	2683869.813	1242064.117
K2	2683871.311	1242064.421
K3	2683876.155	1242066.865
K4	2683879.470	1242071.083
K5	2683876.912	1242081.924
K6	2683877.355	1242082.029
K7	2683885.801	1242084.007
K8	2683894.808	1242044.989
K9	2683899.961	1242024.010
K10	2683902.472	1242015.932
K11	2683907.489	1241998.508
K12	2683909.129	1241993.937
K13	2683916.201	1241974.215
K14	2683920.341	1241962.676
K15	2683929.086	1241938.324
K16	2683931.946	1241933.223
K17	2683934.491	1241929.752
K18	2683917.127	1241939.365
K19	2683917.604	1241941.298



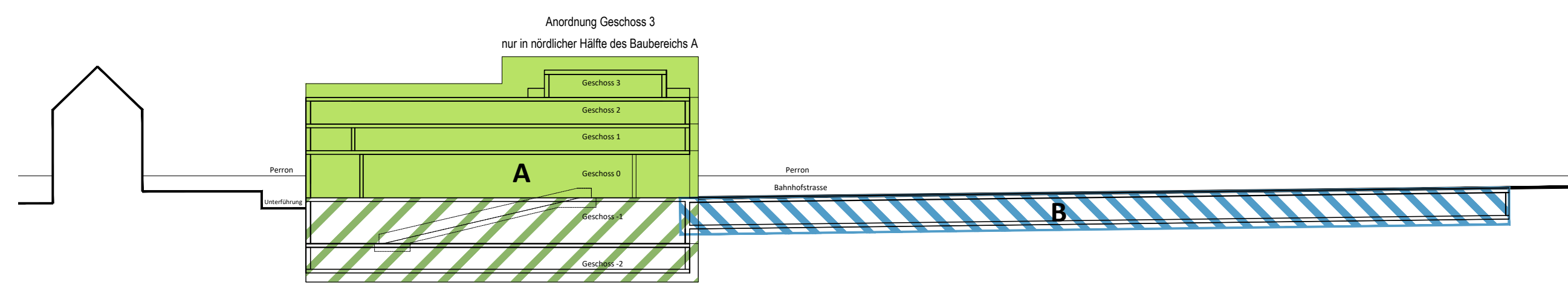
Situationsplan 1:500



Schemaschnitt I-I 1:500



Schemaschnitt II-II 1:500



Schemaschnitt III-III 1:500

Privater Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“
Kanton Zürich, Kilchberg

Situationsplan 1:500

Die Grundeigentümerin
Für die Grundstücke:
Kat. Nrn. 4955, 2873, 2643
Gemeinde Kilchberg
Alte Landstrasse 110
8802 Kilchberg
Kilchberg,

Die zukünftige Baurechtnehmerin
Coop Genossenschaft
vertreten durch:
Coop Immobilien AG
Kasparstrasse 7
3027 Bern
Bern,

Von der Gemeindeversammlung zugestimmt und der Urnenabstimmung zur Beschlussfassung unterbreitet am 18. September 2018

Namens der Gemeindeversammlung
Der Gemeindepräsident:
Der Gemeindegeschreiber:
Martin Berger Daniel Nehmer

An der Urnenabstimmung zugestimmt am 25. November 2018

Für die Urnenabstimmung
Der Gemeindepräsident:
Der Gemeindegeschreiber:
Martin Berger Daniel Nehmer

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion
BDV Nr. /

Erstellungsdatum: 20. Juli 2018
Nachführung: 10. Oktober 2018 (aufgrund der Beschlussfassung der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018)
Druckdatum: 7. Dezember 2018
Burckhardt+Partner AG / ProjektBeweger GmbH

Festlegungen:

Nr	E (m)	N (m)	Art.
K1	2683869.813	1242064.117	Art. 2
K2	2683871.311	1242064.421	Art. 6
K3	2683876.155	1242066.865	
K4	2683879.470	1242071.083	
K5	2683876.912	1242081.924	
K6	2683877.355	1242082.029	
K7	2683885.801	1242084.007	
K8	2683894.808	1242044.989	Art. 6
K9	2683899.961	1242024.010	
K10	2683902.472	1242015.932	Art. 12
K11	2683907.489	1241998.508	
K12	2683909.129	1241993.937	Art. 12
K13	2683916.201	1241974.215	
K14	2683920.341	1241962.676	Art. 12
K15	2683929.086	1241938.324	
K16	2683931.946	1241933.223	Art. 12
K17	2683934.491	1241929.752	Art. 15
K18	2683917.127	1241939.365	Art. 12 / 15
K19	2683917.604	1241941.298	
K20	2683900.136	1241937.272	
K21	2683898.912	1241936.936	
K22	2683890.798	1241971.247	Art. 15
K23	2683891.557	1241972.471	Art. 14
K24	2683890.484	1241976.989	
K25	2683890.010	1241978.983	Art. 14
K26	2683902.883	1241982.041	
K27	2683907.255	1241983.080	Art. 12
K28	2683907.792	1241981.088	
K29	2683918.469	1241941.503	
K30	2683886.733	1242069.449	

- Informationen:**
- bestehender regionaler Fuss- und Wanderweg
 - bestehende Quellwasserleitung der Brunnen genossenschaft Bendlikon
 - bestehende Bauten
 - bestehende Bäume
 - - - - - Baulinien
 - PE Perronerschiessung bestehend
 - - - - - Lagebezeichnung der Schnitte

Privater Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“

Kanton Zürich, Kilchberg

Vorschriften

<p>Die Grundeigentümerin Für die Grundstücke: Kat. Nrn. 4955, 2873, 2643 Gemeinde Kilchberg Alte Landstrasse 110 8802 Kilchberg</p>	<p>Kilchberg, <u>17. Dez. 2018</u></p> <p><i>[Handwritten Signature]</i></p>
<p>Die zukünftige Baurechtnehmerin Coop Genossenschaft vertreten durch: Coop Immobilien AG Kasparstrasse 7 3027 Bern</p>	<p>Bern, COOP Coop Immobilien AG Silberstrasse 1 8953 Dietikon</p> <p><i>[Handwritten Signature]</i></p>
<p>Von der Gemeindeversammlung zugestimmt und der Urnenabstimmung zur Beschlussfassung unterbreitet am 18. September 2018</p> <p>Namens der Gemeindeversammlung</p> <p>Der Gemeindepräsident: <i>[Handwritten Signature]</i> Martin Berger</p> <p>Der Gemeindeschreiber: <i>[Handwritten Signature]</i> Daniel Nehmer</p>	
<p>An der Urnenabstimmung zugestimmt am 25. November 2018</p> <p>Für die Urnenabstimmung</p> <p>Der Gemeindepräsident: <i>[Handwritten Signature]</i> Martin Berger</p> <p>Der Gemeindeschreiber: <i>[Handwritten Signature]</i> Daniel Nehmer</p>	
<p>Von der Baudirektion genehmigt am <u>29. April 2019</u></p> <p>Für die Baudirektion <i>[Handwritten Signature]</i> BDV Nr. <u>0006/19</u></p>	

A ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 1 Zweck

- (1) Der private Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» bezweckt:
 - a) die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Überbauung mit einer den örtlichen Gegebenheiten angepassten baulichen Dichte und gemischter Nutzweise (Gewerbenutzung inklusive eines Ladengeschäftes mit Produkten für den täglichen Bedarf sowie Wohnnutzung);
 - b) die Aufwertung des Raums Bahnhofstrasse.
- (2) Mit dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:
 - a) eine ortsbaulich und architektonisch attraktive Ergänzung des Zentrums;
 - b) die Stärkung und Belebung des Zentrums durch die Ansiedlung und den Betrieb eines Detailhändlers mit Produkten für den täglichen Bedarf, sowie von weiteren Gewerbenutzungen;
 - c) der Bau von Wohnungen;
 - d) der Erhalt von öffentlichen Parkplätzen;
 - e) die Schaffung der Voraussetzungen für eine Begegnungszone.

Art. 2 Art, Bestandteile und Geltungsbereich des privaten Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse»

- (1) Für das im Situationsplan bezeichnete Gebiet (Geltungsbereich) wird der private Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» im Sinne von § 83 ff des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) aufgestellt.
- (2) Der private Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» setzt sich aus den nachstehenden Vorschriften und dem zugehörigen Situationsplan im Massstab 1:500 zusammen. Weitere Unterlagen wie der erläuternde Bericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) dienen der Information und sind nicht rechtsverbindlich.

Art. 3 Anwendbares Recht

- (1) Vorgehendes kantonales und eidgenössisches Recht bleibt vorbehalten.
- (2) Für den privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» gelten die Baubegriffe und Definitionen sowie Mess- und Berechnungsweisen gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG) bzw. der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.

- (3) Soweit der private Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» keine besonderen Anordnungen enthält, gelten die Vorschriften für die Zentrumszone Z der Bau- und Zonenordnung, in der Fassung festgesetzt durch die Gemeindeversammlung am 23. Mai 2012, genehmigt durch die Baudirektion am 18. Februar 2015.

Art. 4 Baulinien

Während der Dauer des privaten Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse» sind innerhalb des Geltungsbereichs die Wirkungen der Baulinien (RRB Nr. 1593, bergseitig der Bahnhofstrasse) ausgesetzt.

B BAU- UND NUTZUNGSVORSCHRIFTEN

Art. 5 Rückbau von bestehenden Bauten und Anlagen

Der Rückbau des Gebäudes GVZ-Nr. 201 ist bewilligungspflichtig und erst gestattet, wenn die Erstellung des Neubaus gemäss diesem Gestaltungsplan gesichert ist.

Art. 6 Baubereiche und Bauten

- (1) Im Situationsplan sind folgende Baubereiche definiert:
- Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile»;
 - Baubereich B für «unterirdische Parkierung».
- (2) Es darf bis an die Baubegrenzungslinien gebaut werden. Weder die Gebäudelänge noch der Mehrlängenzuschlag sind zu beachten. Innerhalb der Baubereiche müssen gegenüber Strassen, Wegen, Plätzen und Nachbargrundstücken keine Abstände eingehalten werden.
- (3) Die geschlossene Bauweise ist innerhalb des Baubereichs A vorgeschrieben.
- (4) Für den Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» gilt:
- a) Es sind folgende Geschosse zulässig:
 - Geschoss 0 (teilweise ober-, teilweise unterirdisch);
 - 2 vollständig oberirdische Geschosse (Geschosse 1 und 2);
 - 1 anrechenbares Dachgeschoss (Geschoss 3);
 - 2 anrechenbare, unterirdische Geschosse (Geschosse -1 und -2).
 - b) Die Geschosse 0 bis 3 sind innerhalb des im Situationsplan bezeichneten Teils des Baubereichs A zulässig; wobei das Geschoss 3 nur in dessen nördlichen Hälfte angeordnet werden darf.

- c) Die unterirdischen Geschosse -1 und -2 sind innerhalb des gesamten Baubereichs A zulässig.
 - d) Vordächer sind auf maximal 1/3 der jeweiligen Fassadenlänge zulässig. Sie dürfen innerhalb des Geltungsbereichs maximal 1.5 m über die Baubegrenzungslinie auskragen und haben einen Vertikalabstand von mindestens 4.5 m über dem Boden einzuhalten.
 - e) Die maximal zulässige Gebäudehöhe ist auf 12.4 m beschränkt.
 - f) Die Geschosse 0 und -1 haben im Bereich der Verkaufsräume eine lichte Höhe von mindestens 4.0 m aufzuweisen.
 - g) Alle Wohneinheiten müssen alters- und behindertengerecht zugänglich sein. Das Innere aller Wohneinheiten muss entweder alters- und behindertengerecht ausgebaut sein oder an die Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderung anpassbar sein.
- (5) Im Baubereich B für «unterirdische Parkierung» ist 1 vollständig unterhalb des gestalteten Terrains liegendes Geschoss erlaubt. Dieses hat direkt an das Gebäude im Baubereich A anzuschliessen.

Art. 7 Nutzweisen

- (1) Im Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» sind folgende Nutzweisen zulässig:
- a) Im Geschoss 0 sind Verkaufsräume für Produkte des täglichen Bedarfs, Gastronomie und Handels- und Dienstleistungsbetriebe mit Publikumsverkehr sowie Erschliessungen und Anlieferung erlaubt.
 - b) In den Geschossen 1 bis 3 sind Wohnungen sowie höchstens mässig störende Nutzungen wie Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Hotellerie und Gastronomie zulässig.
 - c) In den Geschossen -1 und -2 sind Verkaufsräume für Produkte des täglichen Bedarfs inklusive sämtliche dazugehörige Nebenräume sowie Lager-, Keller- und Technikräume für die Nutzungen aller Baubereiche und Erschliessungen erlaubt.
 - d) Mindestens 20 % der Gesamtnutzfläche sind für Arbeitsnutzungen (Verkauf, Gewerbe, Büro etc.) vorzusehen. Zur Gesamtnutzfläche zählen alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume in Dach-, Voll- und Untergeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt innerer Trennwände.
- (2) Im Baubereich B für «unterirdische Parkierung» ist eine Tiefgarage mit Abstellplätzen für Personenwagen und Zweiräder inkl. Ein- und Ausfahrtsrampen zulässig.

Art. 8 Dachgestaltung und Dachaufbauten für Baubereich A

- (1) Es sind nur Flachdächer zulässig.
- (2) Flachdächer, soweit sie nicht als begehbare Terrasse benutzt oder für den Bau von Anlagen für die Nutzung von Sonnenenergie beansprucht werden, sind extensiv zu begrünen.
- (3) Kleinere technisch bedingte Aufbauten auf dem Dach, wie z.B. Zu- und Abluftrohre, Kamine, Liftaufbauten, Dachausstiege, Oblichter, Absturzsicherungen, Anlagen zur Fassadenreinigung sowie Anlagen zur Gewinnung von erneuerbaren Energien und dergleichen dürfen die Dachebene überragen.

Art. 9 Reklameanlagen

- (1) Es sind nur betriebsbezogene Reklamen in unaufdringlich wirkender Form gestattet.
- (2) Reklameanlagen, welche vertikal über das Geschoss 2 des Baubereichs A hinausragen, sind nicht gestattet.

Art. 10 Baumasse / Ausnützung

Die maximale Baumasse für den Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» beträgt 6'600 m³.

Art. 11 Etappierung

Es ist keine Etappierung zulässig.

C FREIRAUM

Art. 12 Umgebungsgestaltung und Aussenraumnutzung

- (1) Der vom privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» erfasste Teil der Bahnhofstrasse ist mit den anstossenden Teilen zu einem einheitlichen Ganzen zu gestalten und mit einem optisch ansprechenden, «entschleunigenden» Belag zu versehen.
- (2) In der Umgebung sind zulässig:
 - a) Fahrbahn und Fusswege der Bahnhofstrasse (Bereich Bahnhofstrasse);
 - b) Erschliessungen der unterirdischen Parkierung für Personen und Fahrzeuge (Rampensystem unterirdische Parkierung);
 - c) oberirdische Abstellplätze für Personenwagen, Motorräder und Velos (Bereich oberirdische Parkierung);

- d) Fusswege und Perron-Erschliessungen;
 - e) Zu- und Ablufteinrichtungen der unterirdischen Parkierung;
 - f) Elemente der Umgebungsgestaltung wie z.B. Bäume, Pflanztröge, Beleuchtungskandelaber, Absturzsicherungen etc.
- (3) Am östlichen Rand des Geltungsbereichs ist eine Baumreihe zu pflanzen.
- (4) Für Bepflanzungen sind einheimische Arten zu verwenden.
- (5) Die Bereiche Bahnhofstrasse und oberirdische Parkierung sind höhenmässig auf die östliche Umgebung (Nachbarliegenschaften und Bahnhofstrasse) auszurichten. Dazu darf das heutige Terrain um höchstens 2.3 m abgesenkt werden.

D GESTALTUNG

Art. 13 Gestaltung und Einordnung von Bauten, Anlagen und Umschwung

- (1) Bauten, Anlagen und Umschwung, eingeschlossen Aussenmöblierungen, sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird. Diese Anforderungen gelten auch für Materialien und Farben.
- (2) Die Gestaltungsanforderungen sind auch bei allen Umbauten und Aussenrenovationen zu beachten.
- (3) Für die Beurteilung sind die Merkmale gemäss § 71 PBG sinngemäss anwendbar.
- (4) Die Fassade des Geschosses 0, welche zur Bahnhofstrasse hin gerichtet ist, ist mit besonderer Rücksicht auf deren unmittelbare Lage am öffentlichen Raum Bahnhofstrasse zu entwickeln.

E ERSCHLIESSUNG UND PARKIERUNG

Art. 14 Fusswegverbindungen

Von der Bahnhofstrasse zum Perron 1 sind im Geltungsbereich mindestens zwei Fussgängerverbindungen zu erstellen. Eine davon muss behindertengerecht sein.

Art. 15 Erschliessung Fahrverkehr

- (1) Die Zu- und Wegfahrt für Fahrzeuge erfolgt über die Bahnhofstrasse an den im Situationsplan bezeichneten Bereichen.
- (2) Das Rampensystem der unterirdischen Parkierung ist im nordwestlichen Bereich des Geltungsbereichs zu platzieren und darf nicht überdeckt werden.
- (3) Die Anlieferung ist an der im Situationsplan bezeichneten Stelle zulässig, wobei der Warenumsschlagplatz vollständig in das Gebäude im Baubereich A zu integrieren ist.

Art. 16 Parkierung

- (1) Der Grundbedarf für die Anzahl Abstellplätze für Personenwagen und Zweiräder für die Nutzungen im Geltungsbereich berechnet sich nach den Vorgaben der Bau- und Zonenordnung.
- (2) Es ist zumindest die gesamte Anzahl Abstellplätze gemäss Grundbedarf bereitzustellen. Aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr kann eine Umverteilung der gemäss Grundbedarf erforderlichen Anzahl Abstellplätze für Personenwagen bewilligt oder angeordnet werden. Dabei darf die minimale Anzahl Abstellplätze die folgenden Werte des Grundbedarfs nicht unterschreiten:

a) Bewohner:	min. 55%
b) Büroräume gemäss Ziffer 13.1 Abs. 1 BZO:	min. 30%
c) Nutzungsarten gemäss Ziffer 13.1 Abs. 5 BZO:	min. 40%
- (3) Die Differenz zwischen der minimalen Anzahl Abstellplätze gemäss dem gesamten Grundbedarf und derjenigen aus dem reduzierten Bedarf kann dem Abstellplatzbedarf (Grundbedarf) für Läden zugeschlagen werden.
- (4) Zusätzlich sind im Geltungsbereich öffentliche Abstellplätze für Personenwagen anzubieten. Davon sind 22 Abstellplätze oberirdisch zu platzieren.
- (5) Die Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder für die Nutzungen der Hochbaute im Baubereich A sind in der unterirdischen Parkierung im Baubereich B anzuordnen.
- (6) Die oberirdische Parkierung ist öffentlich.
- (7) Die Abstellplätze für Personenwagen sind nach der Norm VSS 640 291a zu bemessen.
- (8) Die Abstellplätze für Personenwagen für Kunden und Besucher sowie für die Öffentlichkeit sind gebührenpflichtig zu bewirtschaften.

F UMWELT

Art. 17 Energie

Die Bauten in den Baubereichen A und B sind im jeweils gültigen Minergie-Standard oder einem vergleichbaren Standard zu erstellen.

Art. 18 Entwässerung, Wasser- und Stromversorgung

Die Anschlüsse an die Kanalisation und die Wasser- und Stromversorgung sind in Absprache mit den Behörden und den Werkverantwortlichen festzulegen. Massgebend für die Entwässerung und die Wasserversorgung des vom Geltungsbereich erfassten Gebiets sind die jeweils gültige Generelle Entwässerungsplanung (GEP) sowie die Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP).

Art. 19 Lärmschutz

Innerhalb des Geltungsbereichs sind die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV) einzuhalten.

G SCHLUSSBESTIMMUNG

Art. 20 Inkrafttreten

Der private Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» wird am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der rechtskräftigen Genehmigung durch die Baudirektion verbindlich. Der Gemeinderat Kilchberg publiziert das Datum der Inkraftsetzung.

Privater Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse»

Kilchberg

Planungsbericht gemäss RPV Art. 47

Fassung für das Genehmigungsverfahren

Erstellungsdatum: 20. Juli 2018

Nachführung: 5. Dezember 2018

(aufgrund der Beschlussfassung der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018)

Nachführung: 5. Dezember 2018

(aufgrund Beschlussfassung der Urnenabstimmung vom 25. November 2018)

Druckdatum: 7. Dezember 2018



Impressum

Grundeigentümerin	Gemeinde Kilchberg
Bauherrschaft	Coop Immobilien AG: Fritz Ulmann, Bruce McCall
Bearbeitung	ProjektBeweger GmbH: Delia Landtwing, Felix Manz, Hannah Aue
Beiträge von	Burckhardt+Partner AG: Hans Haueter, Alexander Huppmann, Gabrijel Marojevic, Joanna Szczepanska (Architektur) Enz & Partner GmbH: Paul Schöb (Verkehr) Bakus Bauphysik und Akustik GmbH: Jean Marc Paris, Ruth Armbruster (Lärm) Dr. Vollenweider AG: Christoph Röthlisberger (Baugrund und Grundwasser)
Zitiervorschlag	Planungsbericht zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» in Kilchberg
Version	3.4
Datum	5. Dezember 2018
Dateiname	181205_GP-Planungsbericht_Genehmigung_BD

Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar/Mutation	Status
2.0	24.11.2017	Bericht z.H. öffentliche Auflage, Anhörung, kt. Vorprüfung, Stellungnahme SBB	Bericht
3.0	11.05.2018	Entwurf z.H. Baukommission	Entwurf
3.1	07.06.2018	Bericht z.H. Genehmigungsverfahren	Bericht im Korrekturmodus
3.2	20.07.2018	Bericht z.H. Genehmigungsverfahren (Gemeindeversammlung)	Bericht
3.3	10.10.2018	Bericht z.H. Genehmigungsverfahren (Urnenabstimmung)	Bericht
3.4	05.12.2018	Bericht z.H. Genehmigungsverfahren (Baudirektion)	Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	8
1.1	Dieser Bericht.....	8
1.2	Verfahrensstand.....	8
2	Planungsgegenstand, Zweck und Ziele	9
2.1	Planungsgegenstand	9
2.1.1	Vorhaben.....	9
2.1.2	Planungsprozess.....	10
2.1.3	Planungsrechtliche Voraussetzungen	10
2.1.4	Bestandteile des Gestaltungsplans	10
2.2	Zweck und Ziele	10
3	Ausgangslage.....	11
3.1	Lage	11
3.2	Heutige Nutzung	11
3.3	Planungsgebiet und Eigentumsverhältnisse	12
3.4	Eigentumsverhältnisse.....	12
4	Rahmenbedingungen	13
4.1	Übergeordnete Rahmenbedingungen	13
4.1.1	Raumplanungsverordnung.....	13
4.1.2	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	13
4.1.3	Kantonale Richtplanung	13
4.1.4	Regionaler Richtplan	14
4.1.5	Archäologischer Zonenplan und kantonale Denkmalschutzobjekte	16
4.1.6	SBB	17
4.2	Kommunale Rahmenbedingungen	19
4.2.1	Kommunaler Richtplan.....	19
4.2.2	Bau- und Zonenordnung	20
4.2.3	Aussichtsschutz	21
4.2.4	Kommunale Verkehrsbaulinie.....	21
4.2.5	Kommunale Denkmalschutzobjekte	22
4.2.6	Kommunales Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte	22
4.2.7	Grundbucheinträge.....	22
5	Zentrale Sachthemen	24
5.1	Siedlungsqualität.....	24
5.1.1	Städtebauliches und architektonisches Konzept	24
5.1.2	Aussenraum	25
5.2	Natur und Landschaft	26
5.3	Verkehr.....	26

5.3.1	Erschliessung motorisierter Individualverkehr	26
5.3.2	Verkehrsaufkommen.....	29
5.3.3	Erschliessung öffentlicher Verkehr	34
5.3.4	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	35
5.4	Umwelt und Naturgefahren.....	37
5.4.1	Abklärung UVP-Pflicht.....	37
5.4.2	Lärm	38
5.4.3	Luft	39
5.4.4	Nicht-ionisierende Strahlung (NIS).....	40
5.4.5	Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall	42
5.4.6	Abfälle, Altlasten	42
5.4.7	Boden	42
5.4.8	Störfallvorsorge.....	43
5.4.9	Baugrund und Grundwasser	44
5.4.10	Naturgefahren.....	47
5.4.11	Regenwasser / Entwässerung	47
5.4.12	Energie	48
5.4.13	Flora und Fauna	48
5.4.14	Ökologischer Ausgleich	48
5.4.15	Lichtemissionen	48
5.4.16	Nicht betroffene Umweltbereiche.....	49
5.5	Bauablauf	49
6	Erläuterungen zu den Planungsinhalten	50
6.1	Allgemeine Bestimmungen	50
6.2	Bau- und Nutzungsvorschriften	50
6.3	Freiraum.....	53
6.4	Gestaltung.....	54
6.5	Erschliessung und Parkierung	54
6.6	Umwelt.....	55
7	Interessensabwägungen	56
8	Planungsablauf und Mitwirkung	57

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	59
Anhang 2	Beteiligte am Gestaltungsplan	60
Anhang 3	Stellungnahme SBB vom 06.06.2017	61
Anhang 4	Baumassenberechnung.....	67
Anhang 5	Ermittlung gegenwärtige Verkehrsbelastung gemäss heutigem Verkehrsregime	68
Anhang 6	Konzept Etappierung Bauablauf	69

Beilagen

Richtprojekt, Burckhardt + Partner AG, 20.07.2018

Lärmgutachten Verkehr, Bakus Bauphysik und Akustik GmbH, 20.07.2018

Lärmgutachten Anlagenlärm, Bakus Bauphysik und Akustik GmbH, 20.07.2018

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Bestandesaufnahme, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 03.05.2017)	9
Abbildung 2	Südlicher Arealteil gemäss heutiger Nutzung – bestehendes Gebäude Seite Bahnhofstrasse (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 13.07.17).....	11
Abbildung 3	Nördlicher Arealteil gemäss heutiger Nutzung – Blick vom bestehenden Gebäude Richtung Bahnhofgebäude (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 16.05.2017)	11
Abbildung 4	Auszug amtliche Vermessung, rot fett = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 03.05.2017).....	12
Abbildung 5	Auszug aus dem kantonalen Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand vom 31.08.2016.....	13
Abbildung 6	Auszug aus dem kantonalen Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand vom 31.08.2016	14
Abbildung 7	Auszug der Richtplankarte Siedlung, Landschaft des regionalen Richtplans Zimmerberg 1998.....	14
Abbildung 8	Auszug der Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans Zimmerberg 1998	15
Abbildung 9	Auszug der Richtplankarte Siedlung, Landschaft des regionalen Richtplans Zimmerberg, vom Regierungsrat am 09.01.2018 fest- gesetzt	15
Abbildung 10	Auszug der Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans Zimmerberg, vom Regierungsrat am 09.01.2018 festgesetzt	16

Abbildung 11	Ausschnitt archäologischer Zonenplan und Denkmalschutzobjekte, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 03.05.2017)	17
Abbildung 12	Planungsperimeter SBB 1 und 2 (Quelle: Stellungnahme SBB, 06.06.2017)	18
Abbildung 13	Auszug des Verkehrsplans des kommunalen Richtplans, 2014	19
Abbildung 14	Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Kilchberg, gelb = Geltungsbereich Gestaltungsplan Bahnhofstrasse.....	20
Abbildung 15	Ausschnitt Aussichtsschutzplan Gemeinde Kilchberg, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan Bahnhofstrasse.....	21
Abbildung 16	Kommunale Baulinien, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)	21
Abbildung 17	Situationsplan zur Dienstbarkeit Nutzungsbeschränkung SP Art. 2705; Dat. 16.12.2008	23
Abbildung 18	Situation, Richtprojekt zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Burckhardt+Partner AG, 20.07.2018)	24
Abbildung 19	Modellfoto des Richtprojekts zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Burckhardt+Partner AG, 20.07.2018)	25
Abbildung 20	Begegnungszone Bahnhofstrasse - Richtprojekts zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Enz&Partner GmbH, 04.07.2018).....	26
Abbildung 21	Erschliessung MIV (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.2017).....	27
Abbildung 22	Tiefgarage des Richtprojekts zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Burckhardt+Partner AG, 20.07.2018).....	28
Abbildung 23	Bestehende Parkierung, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.2017)	28
Abbildung 24	Wochenganglinie der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.2017)	29
Abbildung 25	Durchschnittl. Tagesganglinie an einem Werktag der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.17)	30
Abbildung 26	Typische Tagesganglinie an einem Samstag der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.17)	30
Abbildung 27	Gegenwärtige Verkehrsbelastung des Strassennetzes (Quelle: Enz & Partner GmbH)	31
Abbildung 28	Mehrbelastung des Strassennetzes durch den Verkehr des Gestaltungsplangebiets (Quelle: Enz & Partner GmbH, 15.09.2017)	32
Abbildung 29	Künftige Verkehrsbelastung des Strassennetzes (Quelle: Enz & Partner GmbH, 15.07.2017)	33
Abbildung 30	Anlieferung (Quelle: Enz & Partner GmbH, 04.07.2018)	33
Abbildung 31	ÖV-Güteklassen Fahrplanjahr 2016/2017, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 14.07.2017).....	34
Abbildung 32	Velonetz und Veloparkieranlagen, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. ZH, Zugriff: 04.06.17)	36
Abbildung 33	PM10-Immissionen im Jahresmittel (2015) (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017).....	39

Abbildung 34	NO ₂ -Immissionen im Jahresmittel (2015) (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017).....	40
Abbildung 35	Lage der Mobilfunkanlagen, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 11.07.2016)	41
Abbildung 36	Ausschnitt Prüfperimeter für Bodenverschiebungen, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017).....	43
Abbildung 37	Auszug aus dem Chemie-Risikokataster Kt. Zürich, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017).....	44
Abbildung 38	Ausschnitt Gewässerschutzkarte und Grundwasserkarte Mittelwasserstand, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)	45
Abbildung 39	Ausschnitt Naturgefahrenkarte, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan und Ausschnitt Risikokarte Hochwasser, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 05.05.2017).....	47
Abbildung 40	Überlagerung Richtprojekt und Situationsplan zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse», Stand 20.07.2018 (Quelle: Burckhardt+Partner AG).....	51
Abbildung 41	Längsschnitt des Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse», Stand 20.07.2018 (Quelle: Burckhardt+Partner AG).....	52
Abbildung 42	Längsschnitt des Richtprojekts des Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse», Stand 20.07.2018 (Quelle: Burckhardt+Partner AG).....	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Berechnung Grundbedarf Personenwagen-Abstellplätze nach BZO (Quelle: Enz&Partner GmbH, 15.09.2017).....	27
Tabelle 2	Bestimmung des Verkehrsaufkommens der Parkplätze in der Tiefgarage (Quelle: Enz & Partner GmbH, 15.07.2017)	32
Tabelle 3	Nutzungsangaben und Richtwerte für die Ermittlung des Bedarfs an Velo-Abstellplätzen nach kt. Merkblatt [2013] (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 19.04.2018)	36
Tabelle 4	Berechnung Bedarf an Velo-Abstellplätzen nach kt. Merkblatt [2013] (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 19.04.2018)	37
Tabelle 5	Schwellenwerte gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV).....	37
Tabelle 6	Planungs- und Immissionsgrenzwerte für ES III gemäss Lärmschutzverordnung.....	38

1 Einleitung

1.1 Dieser Bericht

Der Gestaltungsplan ist ein Instrument der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung des Bundes vom 28. Juni 2000 (RPV) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten.

In diesem Bericht wird ausgeführt, wie der Gestaltungsplan die raumplanerischen Ziele und Grundsätze, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplänen berücksichtigt sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts (insbesondere Umweltschutzgesetzgebung) Rechnung trägt.

1.2 Verfahrensstand

Die vorliegende Fassung des privaten Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse» ist Gegenstand des Genehmigungsverfahrens.

Gestützt auf die Rückmeldungen aus der kantonalen Vorprüfung, der Anhörung der Nachbargemeinden und der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ, der Stellungnahme durch die SBB sowie der öffentlichen Auflage (parallele Verfahren) wurde der Gestaltungsplan überarbeitet.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens (öffentliche Auflage) wurden 23 Einwendungsschreiben fristgerecht eingereicht. Im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird zu den Einwendungen Stellung genommen.

Der Gestaltungsplan erfordert die Zustimmung durch die Gemeindeversammlung. An der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018 wurde der Gestaltungsplan durch einen Ordnungsantrag einer nachträglichen Urnenabstimmung überwiesen. Dem Gestaltungsplan wurde an der Urnenabstimmung vom 25. November 2018 zugestimmt. Anschliessend muss er noch durch die kantonale Baudirektion genehmigt werden.

2 Planungsgegenstand, Zweck und Ziele

2.1 Planungsgegenstand

2.1.1 Vorhaben

Zur Stärkung und Belebung des Zentrums beabsichtigt die Gemeinde Kilchberg ihr Grundstück Bahnhofstrasse 12 im Baurecht an Coop abzutreten.

Die Bahnhofstrasse bleibt nach wie vor im Besitz der Gemeinde. Die Projektierung und Realisierung der Bahnhofstrasse erfolgt somit in der Verantwortung der Gemeinde.

Die Bahnhofstrasse mit ihren anliegenden Geschäften (u.a. Post, Bäckerei, Lebensmittelladen, Apotheke) bildet das Zentrum der Gemeinde Kilchberg. Das Gebiet übernimmt eine wichtige Funktion zur Grundversorgung der Gemeinde.

Der heutige Gebäudebestand Bahnhofstrasse 12 wird vollständig rückgebaut. Der Neubau wird mit 3 Voll-, 1 Attika- und 2 Untergeschossen sowie einer unterirdischen Einstellhalle erstellt werden. Das Gebäude wird im südlichen und die Tiefgarage im nördlichen Arealteil platziert. Der nördliche Teil soll oberirdisch weiterhin als Verkehrsfläche und für die Parkierung dienen. Der Raum Bahnhofstrasse soll aufgewertet und die Verkehrsführung neu organisiert werden.

Im Neubau sind im Eingangsgeschoss 0 sowie im ersten Untergeschoss Verkaufsräume für Produkte des täglichen Bedarfs und in den Obergeschossen sind Wohnungen vorgesehen.

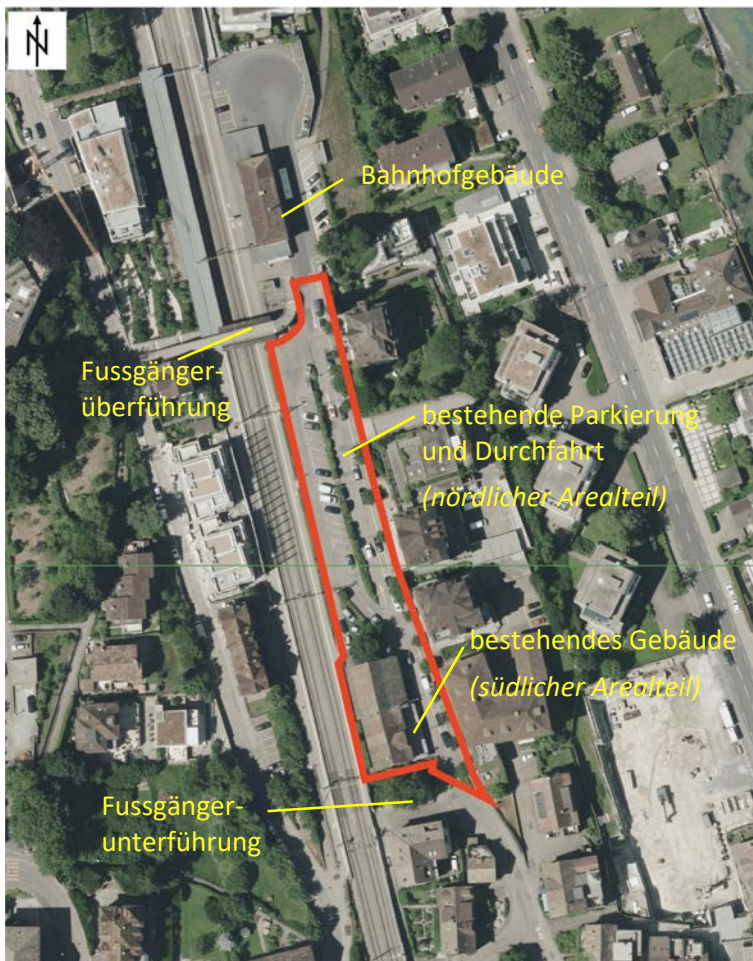


Abbildung 1 Bestandesaufnahme, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 03.05.2017)

2.1.2 Planungsprozess

Das Architekturbüro Burckhardt+Partner AG wurde von Coop für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie über das gesamte Areal beauftragt. Die überarbeitete Machbarkeitsstudie von Burckhardt+Partner stellt nun die Grundlage für das Richtprojekt zum Gestaltungsplan dar.

2.1.3 Planungsrechtliche Voraussetzungen

Das Areal befindet sich direkt am Bahnhof Kilchberg und liegt gemäss Zonenplan der Gemeinde Kilchberg grösstenteils in der Zentrumszone sowie ein kleiner Spickel der Bahnhofstrasse in der Kernzone.

Das Grundstück Bahnhofstrasse 12 hat eine schmale Grundstücksform. Dies erschwert eine zonenkonforme Bebauung. Aufgrund der erhöhten Ausnutzung der Neuüberbauung ist ein Gestaltungsplan erforderlich. Die Zustimmung zum Gestaltungsplan liegt in der Kompetenz der Gemeindeversammlung. An der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018 wurde der Gestaltungsplan durch einen Ordnungsantrag einer nachträglichen Urnenabstimmung überwiesen. Dem Gestaltungsplan wurde an der Urnenabstimmung vom 25. November 2018 zugestimmt. Zudem ist die Genehmigung durch die Baudirektion erforderlich.

2.1.4 Bestandteile des Gestaltungsplans

Der Gestaltungsplan umfasst folgende Bestandteile:

a) verbindliche Bestandteile

- Situationsplan im Massstab 1:500
- Vorschriften

b) erläuternde Bestandteile

- Planungsbericht nach Art. 47 RPV (vorliegend)
- Richtprojekt (Stand 20.07.2018)
- Lärmgutachten Verkehr (Stand 20.07.2018)
- Lärmgutachten Anlagenlärm (Stand 20.07.2018)

2.2 Zweck und Ziele

Der vorliegende Gestaltungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Überbauung mit einer den örtlichen Gegebenheiten angepassten baulichen Dichte und gemischter Nutzweise inklusive eines Ladengeschäftes mit Produkten für den täglichen Bedarf sowie Wohnnutzung. Zudem soll der Raum Bahnhofstrasse aufgewertet werden.

Mit dem Gestaltungsplan werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- eine ortsbaulich und architektonisch attraktive Ergänzung des Zentrums;
- die Stärkung und Belebung des Zentrums durch die Ansiedlung und den Betrieb eines Detailhändlers mit Produkten für den täglichen Bedarf, sowie von weiteren Gewerbenutzungen;
- der Bau von Wohnungen;
- der Erhalt von öffentlichen Parkplätzen;
- die Schaffung der Voraussetzungen für eine Begegnungszone.

3 Ausgangslage

3.1 Lage

Das Grundstück Bahnhofstrasse 12 liegt im Zentrum direkt beim Bahnhof Kilchberg, zwischen der Personenunterführung und der Passerelle sowie den Bahngleisen.

3.2 Heutige Nutzung

Auf dem südlichen Teil des Areals befindet sich heute ein Gebäude mit einem Brockenhaus und einem Coiffeursaloon. Auf dem nördlichen Teil bestehen öffentliche Parkplätze der Gemeinde, ein Teil der Bahnhofstrasse sowie eine Wertstoffsammelstelle. Die Gemeinde wird die Wertstoffsammelstelle an die Ecke Bahnhofstrasse/Bungertstrasse verlegen.



Abbildung 2 Südlicher Arealteil gemäss heutiger Nutzung – bestehendes Gebäude Seite Bahnhofstrasse (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 13.07.17)



Abbildung 3 Nördlicher Arealteil gemäss heutiger Nutzung – Blick vom bestehenden Gebäude Richtung Bahnhofgebäude (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 16.05.2017)

4 Rahmenbedingungen

4.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

4.1.1 Raumplanungsverordnung

Gestaltungspläne sind Instrumente der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung des Bundes (RPV) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten. Es ist auszuführen, wie der Gestaltungsplan die raumplanerischen Ziele und Grundsätze, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen, sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechtes (insbesondere Umweltschutzgesetzgebung) Rechnung trägt.

4.1.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Das Gestaltungsplangebiet ist nicht im ISOS festgehalten.

4.1.3 Kantonale Richtplanung

Kantonaler Richtplan

Gemäss geltendem kantonalen Richtplan liegt das Gestaltungsplangebiet innerhalb des Siedlungsgebiets und direkt am Bahnhof Kilchberg. Gemäss Richtplan ist kein Ausbau der Bahnlinie geplant. Aus dem kantonalen Richtplan ergeben sich keine Einschränkungen für den Geltungsbereich des Gestaltungsplans.

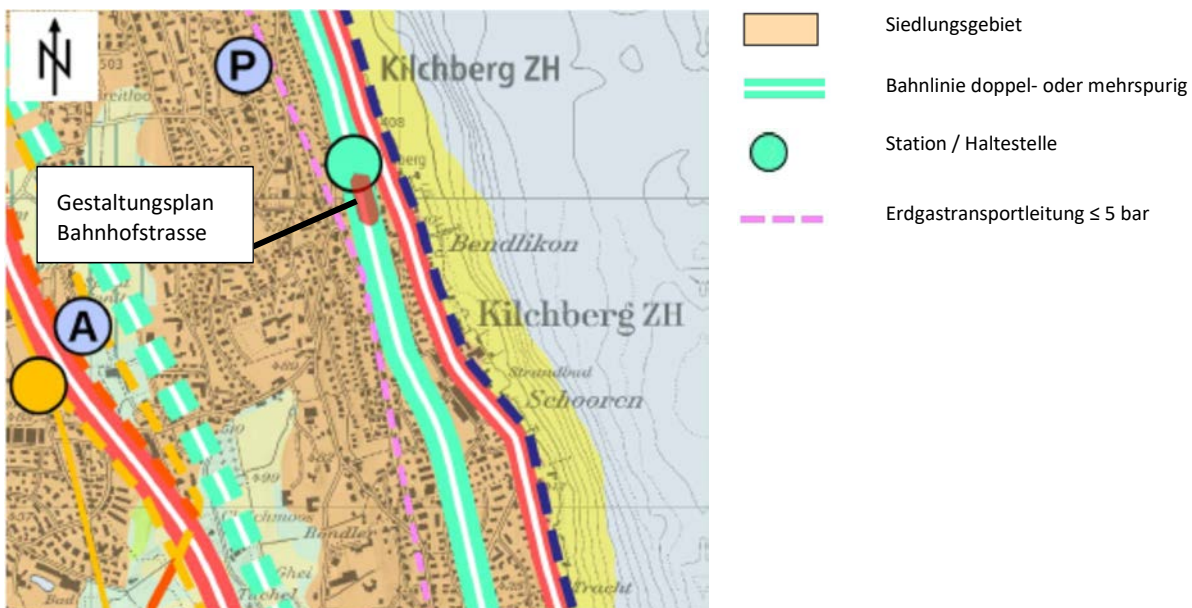


Abbildung 5 Auszug aus dem kantonalen Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand vom 31.08.2016

Kantonales Raumordnungskonzept (ROK-ZH)

Das Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans weist die Gemeinde Kilchberg dem Handlungsraum «urbane Wohnlandschaften» zu. Die Siedlungen innerhalb dieses Handlungsraums sollen sich unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln. Bestehende Potenziale in bereits überbauten Bauzonen sowie im Bahnhofsumfeld sollen aktiviert und erhöht werden.

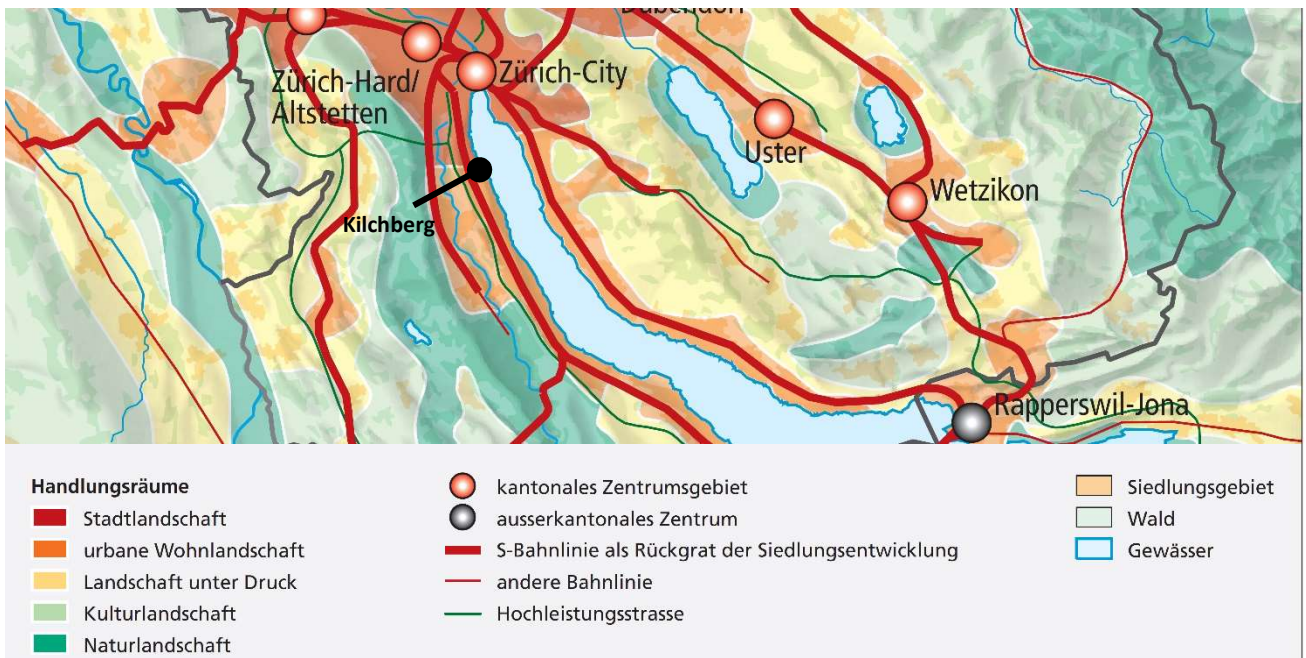


Abbildung 6 Auszug aus dem kantonalen Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand vom 31.08.2016

4.1.4 Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan Zimmerberg (Stand 1998) ist ergänzend zum kantonalen Richtplan festgehalten, dass der Geltungsbereich des Gestaltungsplans in einem Mischgebiet (Wohnen und Arbeiten) und in einem Gebiet mit hoher baulicher Dichte liegt, und beim Bahnhof eine Parkierungsanlage vorgesehen ist. Der bestehende Wanderweg Bendlikon – Krankenhaus Sanitas führt entlang der Bahnhofstrasse durch das Gestaltungsplangebiet.

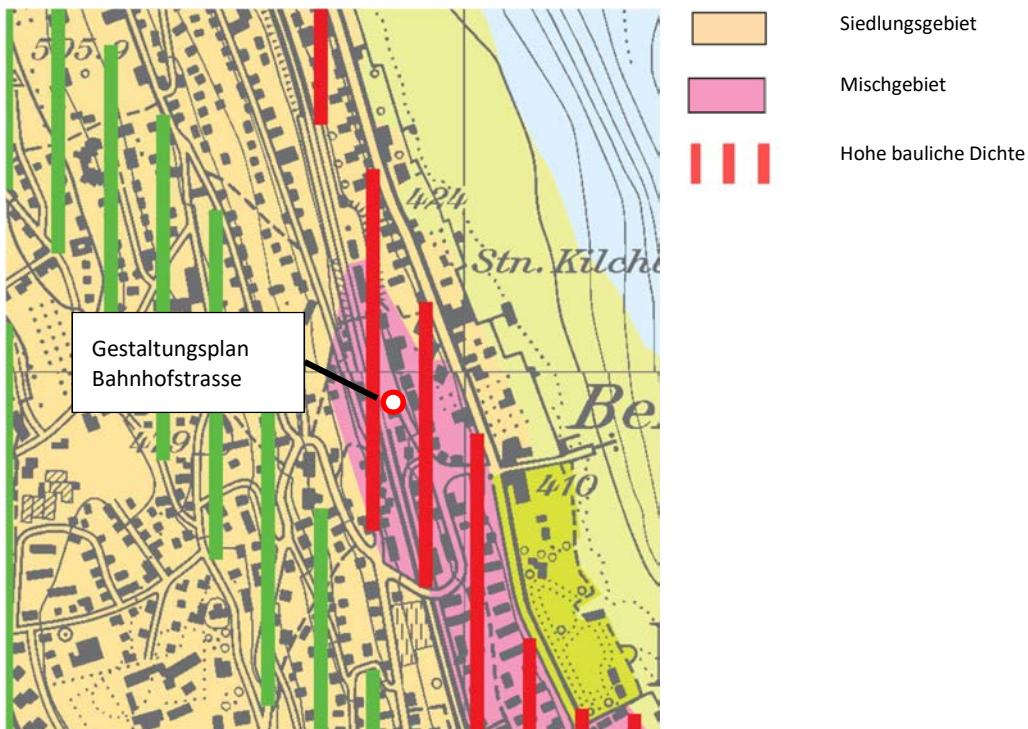


Abbildung 7 Auszug der Richtplankarte Siedlung, Landschaft des regionalen Richtplans Zimmerberg 1998

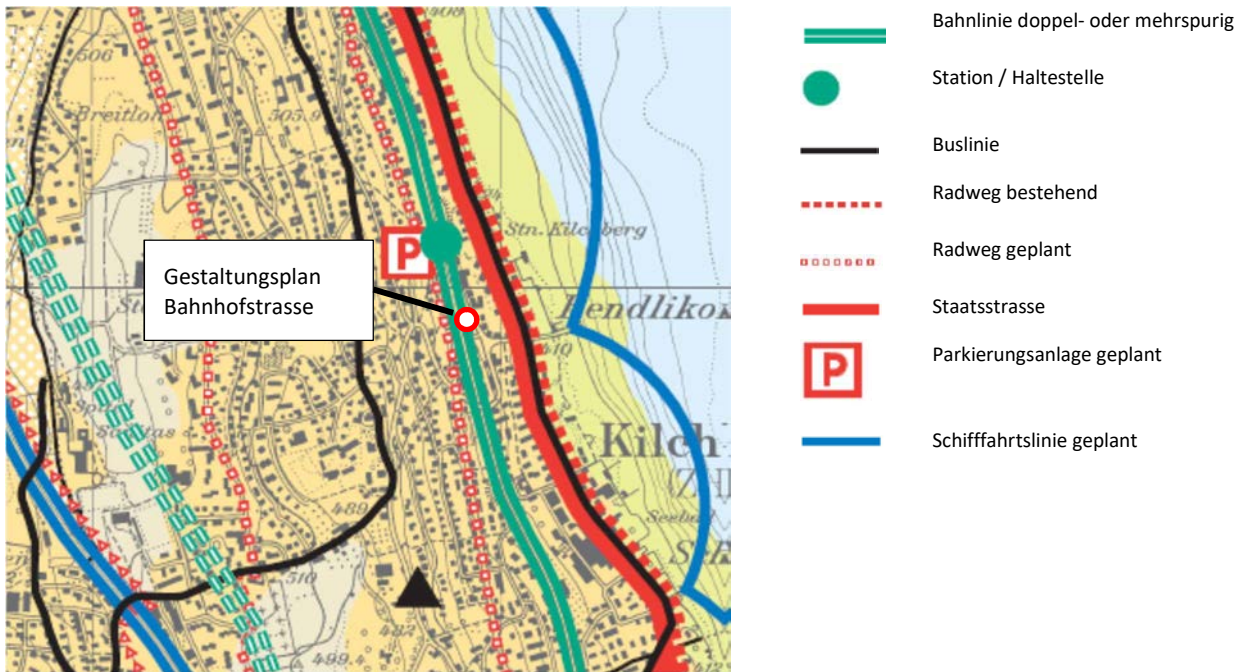


Abbildung 8 Auszug der Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans Zimmerberg 1998

Der regionale Richtplan Zimmerberg wird derzeit revidiert. In der vom Regierungsrat am 09.01.2018 festgesetzten Fassung (RRB Nr. 11/2018; vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10) ist im Gegensatz zur Fassung von 1998 beim Bahnhof Kilchberg keine Parkierungsanlage mehr vorgesehen, jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums im Bereich der Bahnhofstrasse. Für das Mischgebiet wird in den Massnahmen festgelegt, dass mindestens 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeiten zu sichern sind.

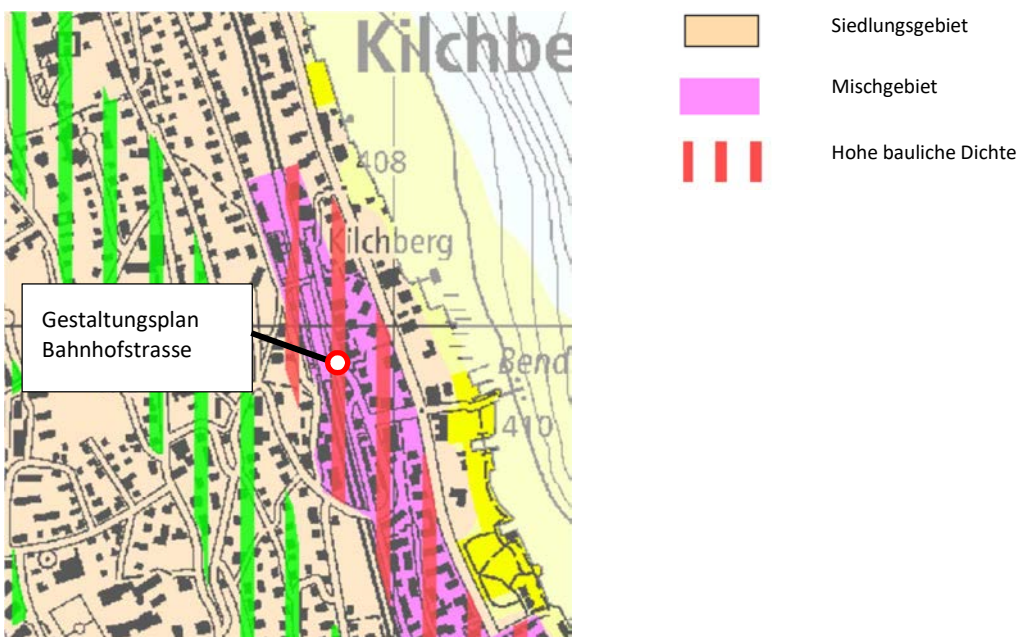


Abbildung 9 Auszug der Richtplankarte Siedlung, Landschaft des regionalen Richtplans Zimmerberg, vom Regierungsrat am 09.01.2018 festgesetzt



-  Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
-  Station / Haltestelle
-  Radweg bestehend
-  Radweg geplant
-  Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag bestehend
-  Fuss- und Wanderweg geplant
-  Umgestaltung Strassenraum geplant
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Schifffahrtlinie geplant

Abbildung 10 Auszug der Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans Zimmerberg, vom Regierungsrat am 09.01.2018 festgesetzt

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird die Voraussetzung für eine Überbauung mit einer den örtlichen Gegebenheiten angepassten baulichen Dichte ermöglicht und in den Vorschriften zum Gestaltungsplan festgelegt, dass 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeitsnutzungen (Verkehr, Gewerbe, Büro etc.) vorzusehen sind. Zudem ist eine Umgestaltung der Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone vorgesehen. Der Wanderweg entlang der Bahnhofstrasse wird bestehen bleiben.

Gemäss Regio-ROK ist für das Gestaltungsplangebiet eine mittlere Dichte vorgesehen. Das entspricht 100 – 150 Köpfen / ha Bauzone. Für den Perimeter des Gestaltungsplans mit einer Fläche von 3'200 m² beträgt dieses ca. 30 – 50 Köpfe auf dem Areal. Gemäss Richtprojekt wird von 6 Arbeitsplätzen im Verkauf, 3 Arbeitsplätzen im Büro sowie 14 Wohnungen mit insgesamt 36 Zimmern ausgegangen. Die mittlere Nutzungsdichte gemäss Regio-ROK wird somit vom Gestaltungsplan eingehalten.

Den Festlegungen im regionalen Richtplan wird somit entsprochen.

4.1.5 Archäologischer Zonenplan und kantonale Denkmalschutzobjekte

Archäologischer Zonenplan

Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich gemäss archäologischem Zonenplan des Kantons Zürich nicht in einer archäologischen Zone (vgl. Abbildung 11).

Kantonale Denkmalschutzobjekte

In der benachbarten Umgebung des Gestaltungsplanperimeters sind keine kantonalen Denkmalschutzobjekte vorhanden (vgl. Abbildung 11).

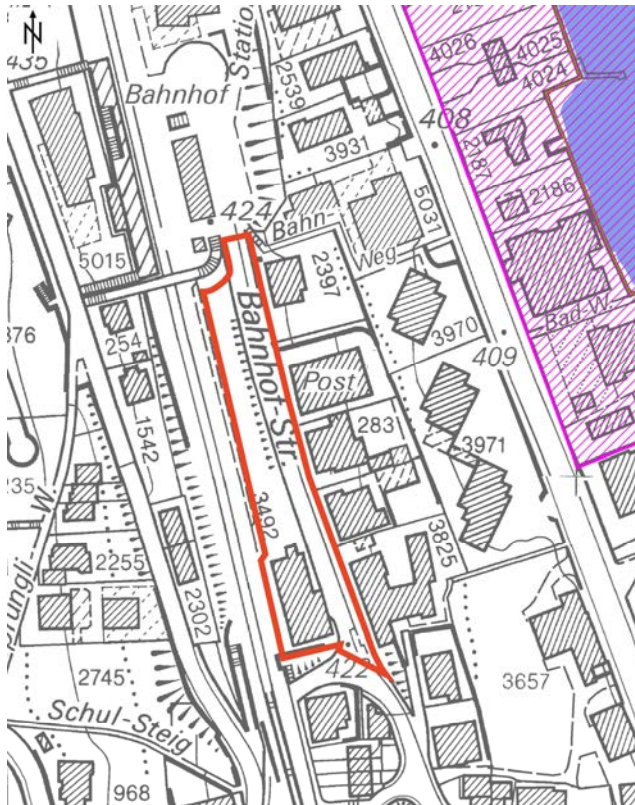


Abbildung 11 Ausschnitt archäologischer Zonenplan und Denkmalschutzobjekte, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 03.05.2017)

4.1.6 SBB

Es ist keine Interessenslinie der SBB vorhanden.

Während der Erarbeitung des Richtprojekts zum Gestaltungsplan haben diverse Besprechungen mit der SBB stattgefunden. Die SBB hat eine Stellungnahme mit den technischen Rahmenbedingungen zum Vorhaben Bahnhofstrasse (Stand 6. Juni 2017) verfasst (siehe Anhang 3). Die SBB steht dem Bauvorhaben positiv gegenüber.

Für die SBB ist zentral, dass der Bahnbetrieb durch das Vorhaben weder während der Bau- noch der Betriebsphase beeinträchtigt wird, was durch die erfolgten Abklärungen und die daraus abgeleiteten Massnahmen gewährleistet werden kann.

Planungsperimeter SBB

Im Planungsperimeter SBB 1 (4.5 m ab Perronkante) ist das Erdseil zwischen Fahrleitungsmast 107 und 109 in Richtung Bahn zu verlegen. Wird der Planungsperimeter SBB 1 überschritten, ist von der Bauherrschaft detailliert aufzuzeigen, wie mit der neuen Situation in den jeweiligen Bauphasen umgegangen wird. Im Planungsperimeter SBB 2 (3.5 m ab Perronkante) sind Einbauten mit einer Länge > 10 m möglich, z.B. Zugänge zum Perron. Die Planungsperimeter SBB gelten sowohl für ober- wie auch für unterirdische Bauten und Anlagen.

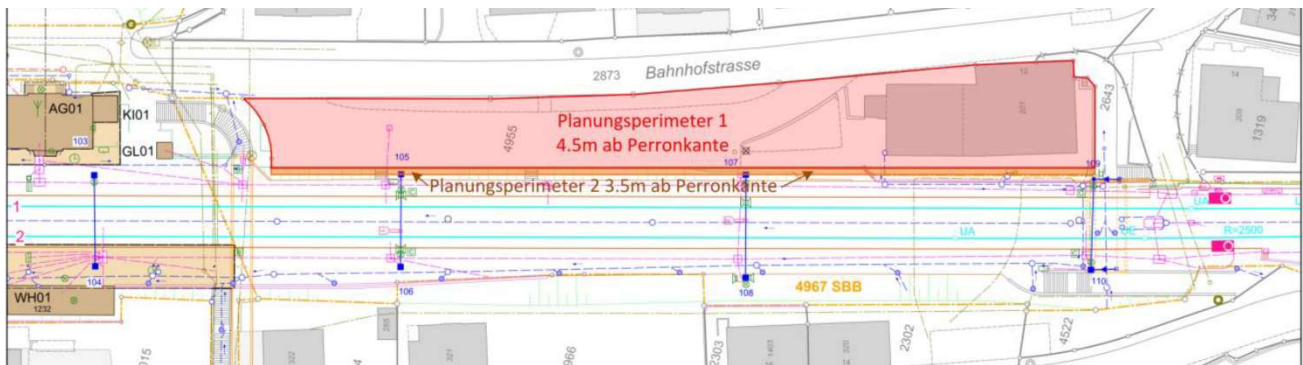


Abbildung 12 Planungsperimeter SBB 1 und 2 (Quelle: Stellungnahme SBB, 06.06.2017)

Bauphasenplanung

Während der Bauphase ist es möglich, die Perronbreite kurzzeitig bis auf eine Breite von 2.01 m zu reduzieren. D.h., dass die Perronkante während der Bauphase jederzeit mindestens in einer Breite von 2.01 m auf der gesamten Länge in Betrieb bleiben. Jegliche Bauinstallationen, Absperrungen etc. müssen ausserhalb dieser 2.01 m zu liegen kommen. Es dürfen weder während der Bauphase noch im Endzustand Einschränkungen des Bahnbetriebs (Zugsausfälle, Langsamfahrstellen etc.) entstehen. Grundsätzlich sind Nachtsperren während gewissen Bauphasen möglich. Wie und in welchem Umfang muss von Fachdiensten der SBB am konkreten Bauvorhaben beurteilt werden.

Fahrleitungsanlagen

Gemäss AB-EBV (Ausführungsbestimmung Eisenbahnverordnung) ist ein Abstand ab der Standfläche des Gebäudes (Geschossböden, Balkon usw.) von mind. 2.25m zum Isolator (letztes spannungsführendes Bauteil) nötig. Kann dieser Abstand nicht eingehalten werden, muss ein Schutz vor Berührung durch Hindernisse erstellt werden. Dies können Wände mit minimaler Höhe ab der Standfläche von 1.80 m sein oder Fenster, die man nicht öffnen kann. Eventuell sind auch Massnahmen am Fahrleitungsmasten nötig, um die Spannung in Richtung Gleis zu bringen.

Durch die Nähe zur Bahn ist zu gegebener Zeit ein Lösch- und Rettungskonzept von der Bauherrschaft mit den örtlichen Behörden auszuarbeiten und der SBB vorzulegen.

Es dürfen keine Ausgänge direkt auf das Perron erstellt werden.

Bahnzugang

Es ist aufzuzeigen, wie der Zugang ab dem Parkplatz neu geregelt wird. Es soll mindestens zwei Zugänge geben, einer davon muss barrierefrei sein. Während der Bauzeit muss jederzeit 320 m Perronnutzlänge vorhanden sein. Einschränkungen in der nutzbaren Perronbreite sind von der SBB zu bewilligen.

Näher- bzw. Grenzbaurecht

Ein Näher- bzw. Grenzbaurecht ist grundsätzlich möglich und wird bauliche Massnahmen und Auflagen von Seiten SBB mit sich bringen.

Weitere Auflagen

In der genannten Stellungnahme der SBB sind weitere Auflagen formuliert, die im Bauprojekt und der Ausführung zu berücksichtigen sind.

Fazit

Die oben beschriebenen zwingenden Anforderungen der SBB können vom Projekt allesamt erfüllt werden.

Bestehende Dienstbarkeiten

Folgende Grundbucheinträge tangieren das Gestaltungsplangebiet und die SBB:

- Last auf Kat. Nr. 4955: Fuss- und Fahrwegrecht mit Unterhaltsregelung; Dat. 16.12.2008, SP 2702
- Last auf Kat. Nr. 4955: Baurecht für Fahrleitungsmasten mit Zutrittsrecht; Dat. 16.12.2008, SP 2703
- Last auf Kat. Nr. 4955: Nutzungsbeschränkung; Dat. 16.12.2008, SP Art. 2705

Detaillierte Ausführungen finden sich im Kapitel 4.2.7, Grundbucheinträge.

4.2 Kommunale Rahmenbedingungen

4.2.1 Kommunalen Richtplan

Die kommunale Richtplanung beschränkt sich aktuell auf den Richtplan Verkehr von 2014. Darin ist die gemäss regionalem Richtplan vorgesehene Umgestaltung der Bahnhofstrasse präzisiert. Für diesen Strassenabschnitt ist eine Begegnungszone vorgesehen.

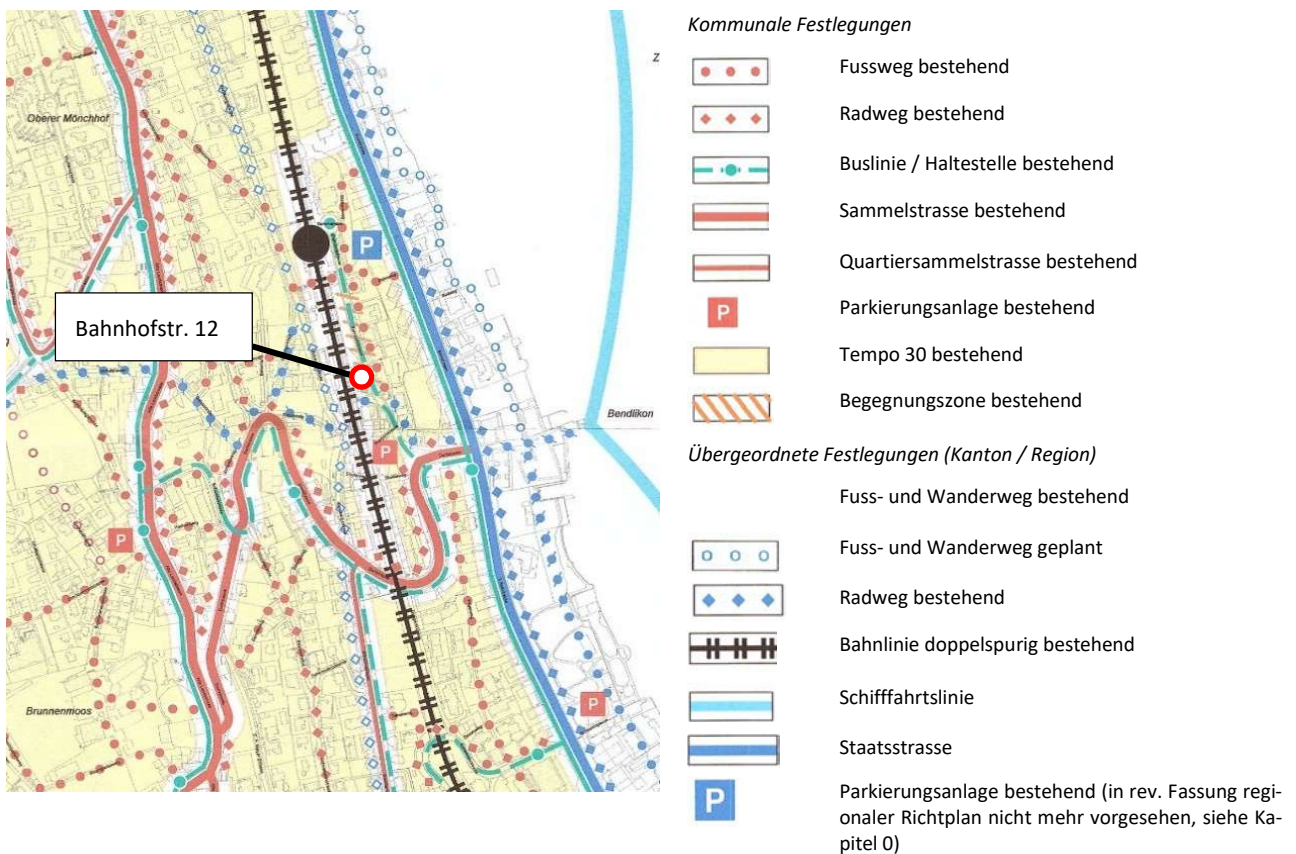


Abbildung 13 Auszug des Verkehrsplans des kommunalen Richtplans, 2014

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird die Umgestaltung der Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone ermöglicht. Den Festlegungen im kommunalen Richtplan Verkehr wird somit entsprochen.

4.2.2 Bau- und Zonenordnung

Massgebend ist die durch die Gemeindeversammlung am 23. Mai 2012 festgesetzte und am 18. Februar 2015 durch die Baudirektion genehmigte Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kilchberg.

Der grösste Teil des Gestaltungsplangebiets liegt in der Zentrumszone und in einem Gebiet mit besonderer Nutzungsanordnung. In diesem Bereich ist mindestens die Hälfte der jeweiligen direkt der Bahnhofstrasse zugewandten Nutzflächen im Erdgeschoss ausschliesslich für Handels- und Dienstleistungsbetriebe sowie auch für mässig störende Betriebe und Restaurants vorbehalten. Diese zulässigen Nutzweisen haben Publikumsverkehr aufzuweisen. Der südlichste Spickel der Parzelle Bahnhofstrasse (Kat. Nr. 2873) liegt in der Kernzone (rund 25 m² von der gesamten Fläche des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans von 3'200 m²). Da es sich um einen Strassenraum in der Kernzone handelt, hat dies keine Konsequenzen für das Gestaltungsplangebiet.

Für den Gestaltungsplanperimeter besteht keine Gestaltungsplanpflicht gemäss Art. 14.2 der BZO.

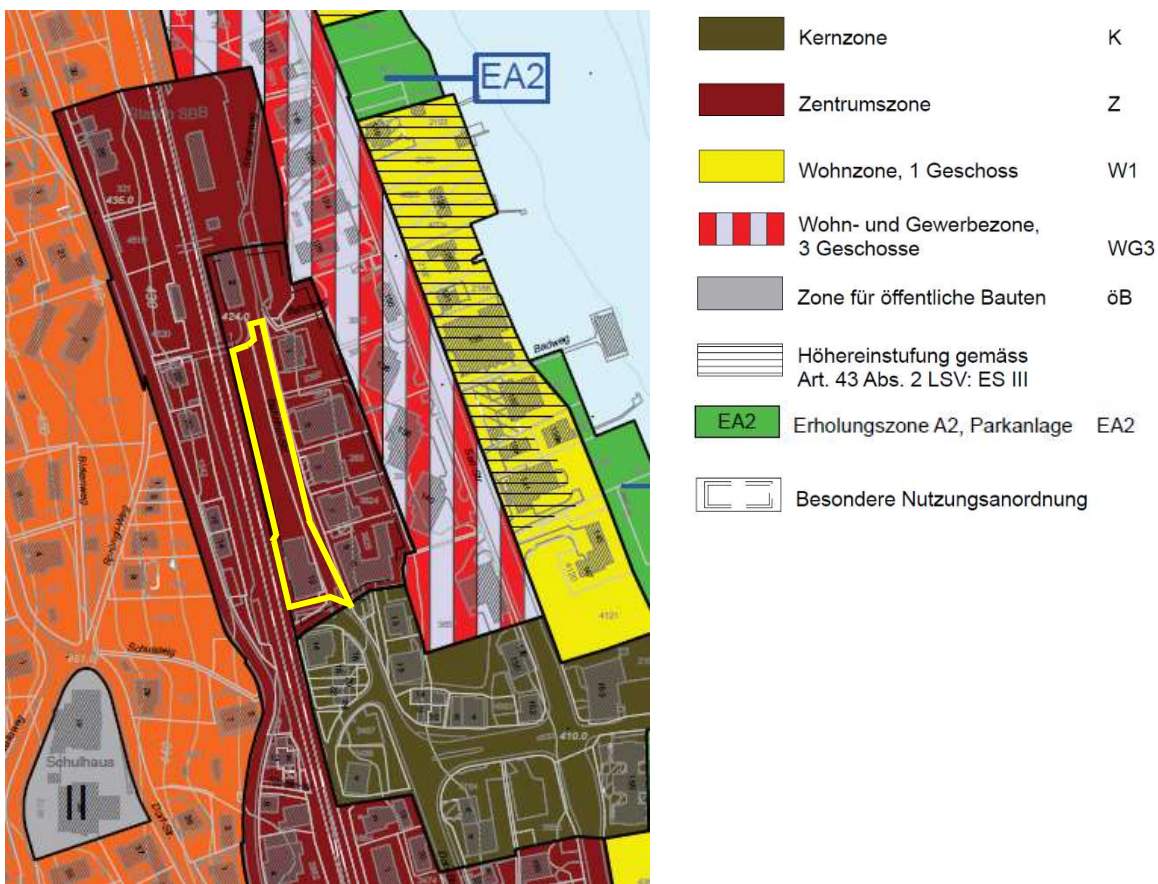


Abbildung 14 Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Kilchberg, gelb = Geltungsbereich Gestaltungsplan Bahnhofstrasse

4.2.3 Aussichtsschutz

Für den Gestaltungsplanperimeter bestehen gemäss Aussichtsschutzplan der Gemeinde Kilchberg keine Vorgaben.



Abbildung 15 Ausschnitt Aussichtsschutzplan Gemeinde Kilchberg, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan Bahnhofstrasse

4.2.4 Kommunale Verkehrsbaulinie

Auf der See- und der Bergseite sind entlang der Bahnhofstrasse im Bereich der bestehenden Hochbauten kommunale Verkehrsbaulinien aus dem Jahr 1902 festgesetzt (Regierungsratsbeschluss 1593).



Abbildung 16 Kommunale Baulinien, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)

Während der Dauer des Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse» werden innerhalb des Geltungsbereichs die Wirkungen der Baulinien (RRB Nr. 1593, bergseitig der Bahnhofstrasse) ausgesetzt.

4.2.5 Kommunale Denkmalschutzobjekte

In der benachbarten Umgebung liegt das Denkmalschutzobjekt Bahnhofstrasse 16. Im Inventar der Heimatschutzobjekte vom 5. Juni 2011 sind zudem die Gebäude Bahnhofstrasse 1, 7 und 14 eingetragen.

Die oben genannten Objekte werden durch den Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» nicht tangiert.

4.2.6 Kommunales Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte

Am östlichen Rand des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans steht entlang der Bahnhofstrasse eine Baumreihe mit 18 Bergahornen, die im kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte eingetragen war. Damit die Bahnhofstrasse umfassend saniert werden kann, wurden die Bäume am 19. April 2016 vom Gemeinderat aus dem Inventar entlassen. Diese Entlassung ist jedoch an eine identische Ersatzpflanzung (Standort und Anzahl) gebunden. Diese ist mit einer Festlegung in den Gestaltungsplan-Vorschriften gesichert.

4.2.7 Grundbucheinträge

Grundstück Kat. Nr. 4955

Auf dem Grundstück Kat. Nr. 4955 (Bahnhofstrasse 12) bestehen folgende Dienstbarkeiten:

- Fusswegrecht von der Bahnhofstrasse zur Seestrasse und umgekehrt über die belasteten Weggrundstücke; Dat. 18.02.1927, SP Art. 284
Zugunsten: Kat. Nrn. 3825, 3657, 3971, 3970, 4121, 4120, 2182, 2125, 2183, 2184, 4967, 4955 (*Bahnhofstrasse 12*), 4590, 4589
Zulasten: Kat. Nrn. 2176, 3825
- Durchleitungsrecht für eine Quellwasserleitung; Dat. 30.03.1928, SP Art. 445
Zugunsten: Kilchberg
Zulasten: Kat. Nrn. 2302, 4967, 4955 (*Bahnhofstrasse 12*)
- Immissionsrecht; Dat. 16.12.2008, SP Art. 2701
Zugunsten: Kat. Nr. 4967
Zulasten: Kat. Nr. 4955 (*Bahnhofstrasse 12*)
- Fuss- und Fahrwegrecht mit Unterhaltsregelung; Dat. 16.12.2008, SP Art. 2702
Zugunsten: Kat. Nrn. 4967, 4931
Zulasten: Kat. Nr. 4955 (*Bahnhofstrasse 12*)
- Baurecht für Fahrleitungsmasten mit Zutrittsrecht; Dat. 16.12.2008, SP Art. 2703
Zugunsten: Kat. Nr. 4967
Zulasten: 4955 (*Bahnhofstrasse 12*)
- Durchleitungsrecht; Dat. 16.12.2008, SP Art. 2704
Zugunsten: Kat. Nr. 4967
Zulasten: 4955 (*Bahnhofstrasse 12*)
- Nutzungsbeschränkung; Dat. 16.12.2008, SP Art. 2705
Zugunsten: Kat. Nr. 4967 (SBB)
Zulasten: 4955 (*Bahnhofstrasse 12*)

Durchleitungsrecht für eine Quellwasserleitung, SP Art. 455:

Am südwestlichen Rand des Gestaltungsplangebiets verläuft die Quellwasserleitung der Brunnengenossenschaft Bendlikon (Lage siehe Situationsplan zum Gestaltungsplan). Diese speist im unteren Dorfteil Bendlikon drei Brunnen. Es ist ein unterbruchfreier Betrieb der Quellwasserleitung sicherzustellen.

5 Zentrale Sachthemen

5.1 Siedlungsqualität

5.1.1 Städtebauliches und architektonisches Konzept

Übergeordnetes Konzept

Mit dem Neubau und dem angrenzenden Aussenraum soll das Zentrum in Kilchberg belebt und gestärkt werden. Dabei wird eine gewisse gestalterische Beruhigung und Grosszügigkeit angestrebt. Dies soll eine klare Aufwertung zur bestehenden Situation ergeben.

Ortsbauliche Situierung

Durch sein schlichtes und präzise definiertes Volumen setzt das Gebäude einen klaren Akzent im Ortsbild und reagiert sensibel auf den bestehenden Kontext. Dabei nimmt es eine Parallelität zu den Nachbargebäuden und der SBB auf und übernimmt die Traufhöhe der Umgebung, was einen klaren und gleichmässigen Strassenraum zwischen den Häusern generiert.

Der Neubau ist ein Bindeglied zwischen der neuen Begegnungszone, den bestehenden Gebäuden, der Bahnhofstrasse sowie der SBB.

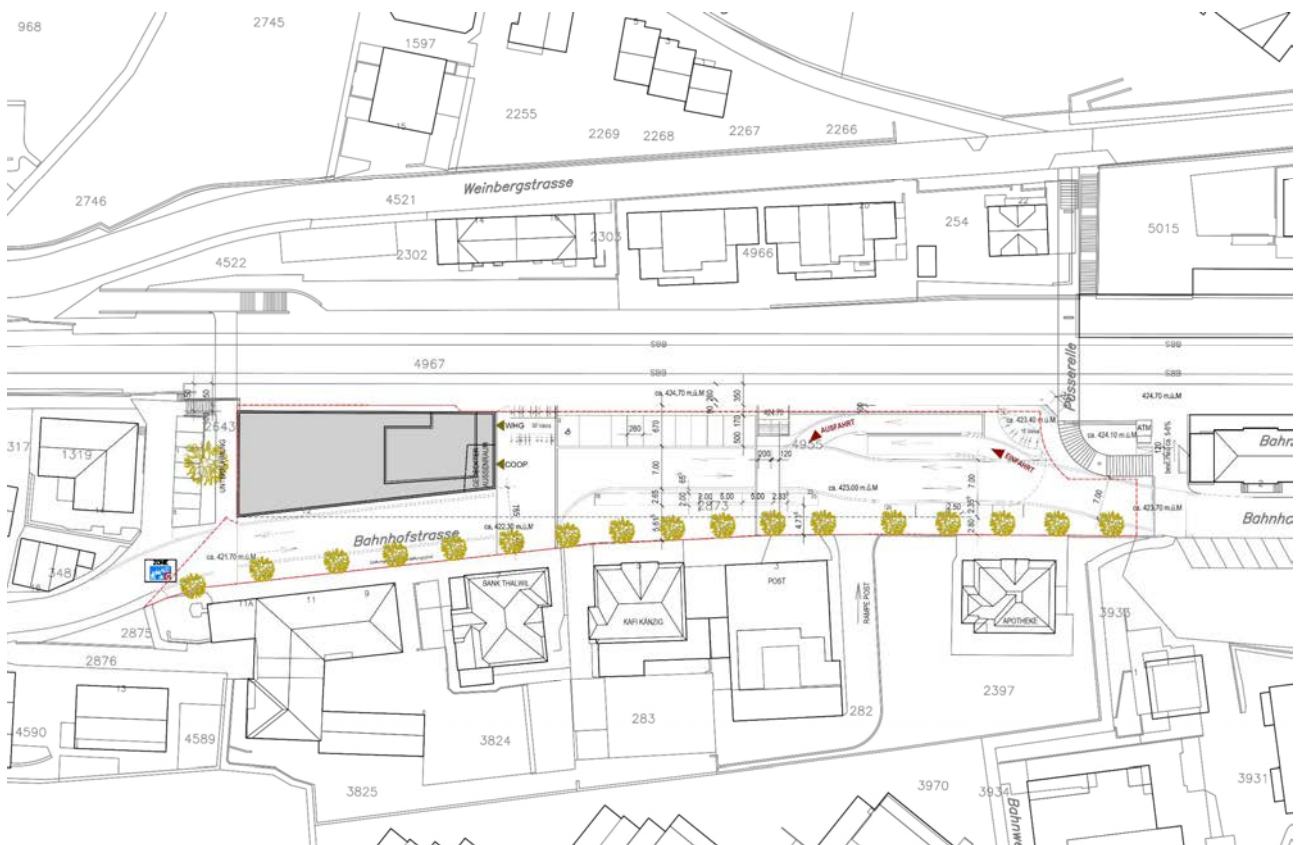


Abbildung 18 Situation, Richtprojekt zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Burckhardt+Partner AG, 20.07.2018)

Gebäude

Im Geschoss 0 und im Geschoss -1 werden Ladenflächen angeboten, welche über einen leicht zurückversetzten Eingangsbereich an der dem Freiraum zugewandten Gebäudeseite erschlossen werden.

Für den Individualverkehr stehen oberirdische und unterirdische Parkplätze zur Verfügung, welche Teils öffentlich genutzt werden.

Die Anlieferung des Detailhändlers befindet sich im Geschoss 0 neben der unverändert bestehen bleibenden Fussgängerunterführung.

Über den Ladengeschossen befinden sich zwei Wohngeschosse, welche über einen Laubengang auf der der SBB zugewandten Seite erschlossen werden sowie ein Attikageschoss mit einer Wohnung.

Alle Wohnungen können sich über Wohnbereiche und grosszügige Loggien zum Strassenraum hin orientieren und somit positiv zum lebendigen Ortsbild beitragen.

Die Fassade im Geschoss 0 verleiht dem Gebäude eine gewisse Kraft und Standfestigkeit. Die Fassaden der aufliegenden Wohngeschosse sollen im Gegensatz zum Sockel eher filigran in Erscheinung treten und in ihrer Materialisierung an die Fassade des bestehenden Gebäudes erinnern. Somit wird ein direkter Bezug zum Bestand hergestellt.



Abbildung 19 Modellfoto des Richtprojekts zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Burckhardt+Partner AG, 20.07.2018)

5.1.2 Aussenraum

Der an den Neubau angrenzende Aussenraum bleibt wie heute ein urbaner Raum. Dieser wird künftig als Begegnungszone ausgestaltet werden. Die bereits heute vorhandenen öffentlichen Parkplätze werden in der Anzahl reduziert und teilweise in die Tiefgarage umplatziert, damit das Zentrum von Kilchberg aufgewertet werden kann. Der Raum Bahnhofstrasse wird zu einem Platz und grossflächig auf die Ebene des bestehenden Trottoir-Niveaus gesetzt. Dadurch wird eine klare räumliche Trennung zur Perron-Ebene geschaffen.

Die Baumreihe am östlichen Rand des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans gliedert den Aussenraum, wodurch entlang der Bahnhofstrasse vor den östlich benachbarten Liegenschaften eine auf Fussgänger ausgerichtete Vorzone definiert wird.

5.2 Natur und Landschaft

Im Gestaltungsplanperimeter sind keine Objekte des Natur- und Landschaftsschutzes vorhanden. Die bestehende Baumreihe am östlichen Rand des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans wird ersetzt.

5.3 Verkehr

5.3.1 Erschliessung motorisierter Individualverkehr

Verkehrsregime

Das Gestaltungsplan-Gebiet ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Bahnhofstrasse, welche beim Bahnhof mittels eines Wendeplatzes endet, an das externe Strassennetz angeschlossen. Die Bahnhofstrasse ist heute ab dem Anschluss an die Dorfstrasse als Tempo 30 Zone signalisiert und gestaltet. Die Bahnhofstrasse soll in eine Begegnungszone (Mischverkehrsfläche mit Tempo 20) umgestaltet werden, wie es im kommunalen Verkehrsrichtplan vorgesehen ist (vgl. 4.2.1). Die Strassenbreite ist für den Begegnungsfall Bus / Personenwagen ausgelegt. Das Kreuzen von Bus / Bus resp. LKW ist in der Geraden sichergestellt. Die Bahnhofstrasse soll mit einem optisch ansprechenden, «entschleunigenden» Belag versehen werden.



Abbildung 20 Begegnungszone Bahnhofstrasse - Richtprojekts zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Enz&Partner GmbH, 04.07.2018)

Die Projektierung und Realisierung des Strassenraums Bahnhofstrasse erfolgt durch die Gemeinde gemäss Strassengesetz und geht über den Perimeter des Gestaltungsplans hinaus.

Die Ein- und Ausfahrtsrampen zur unterirdischen Parkieranlage für den Neubau liegen parallel neben dem Perron im nordwestlichen Bereich des Gestaltungsplanperimeters.

Oberirdisch wird der Verkehr zwischen den öffentlichen Parkplätzen geführt. Via Kehrplatz gelangt man in die unterirdische Einstellhalle des Neubaus. Das Ausfahren erfolgt direkt südwärts in Richtung übergeordnetes Strassennetz.

Via dem im freien Verkehrsablauf geregelt Knoten Dorf-/Bahnhofstrasse und dem lichtsinalgesteuerten Knoten See-/Dorfstrasse ist das Gestaltungsgebiet bestens an die Seestrasse und damit an das kantonale Strassennetz entlang des rechten Zürichsee-Ufers angebunden. Über den Knoten Dorf-/Bahnhofstrasse und den westlichen Abschnitt der Dorfstrasse ist das Gestaltungsgebiet auch gut in Richtung Adliswil und der Autobahn A3 erschlossen.

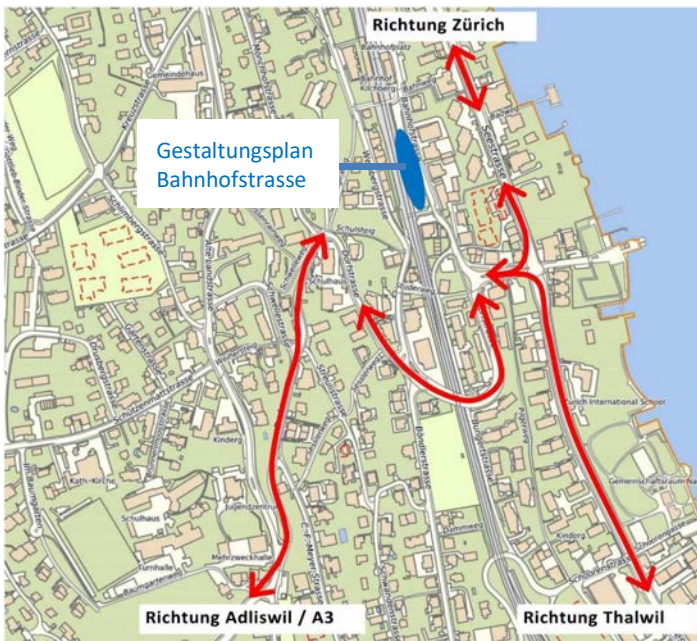


Abbildung 21 Erschliessung MIV (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.2017)

Parkierungsanlage

Im Baubereich B für «unterirdische Parkierung» ist eine Tiefgarage vorgesehen.

Der Grundbedarf für die Anzahl Parkplätze für Personenwagen für die Nutzungen im Neubau wird nach der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kilchberg ermittelt. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den Berechnungsgrundlagen.

Nutzung	NGF [m ²]	Vorgaben		Anzahl Fahrzeugabstellplätze		
		Bewohner	Angestellte / Besucher / Kunden	Bewohner	Angestellte / Besucher / Kunden	
Verkauf	960		1 PP/50 m ²		19	19
Büro	73		1 PP/50 m ²		1	1
Wohnungen (14 WE)	849	1 PP/WE bei 1 – 4 ½ Zi	15% der PP für Bewohner	14	2	16
Total	1'882			14	22	36

Tabelle 1 Berechnung Grundbedarf Personenwagen-Abstellplätze nach BZO (Quelle: Enz&Partner GmbH, 15.09.2017)

Mit den vorgesehenen Nutzungen sind insgesamt 36 Abstellplätze für Personenwagen erforderlich.

Erfahrungsgemäss entspricht der Anteil an Motorrädern rund 8-10% des Anteils an Personenwagen. Daher sind mindestens 3 Abstellplätze für Motorräder vorzusehen.

Das Richtprojekt sieht in der Tiefgarage 39 Personenwagen-Abstellplätze vor. 36 Stellplätze sind für den Neubau erforderlich, 3 weitere Parkplätze werden öffentlich genutzt.



Abbildung 22 Tiefgarage des Richtprojekts zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» (Quelle: Burckhardt+Partner AG, 20.07.2018)

Öffentliche Parkplätze

Gegenwärtig sind im Raum Bahnhofstrasse insgesamt 39 öffentliche Parkplätze für Personenwagen vorhanden. 34 der 39 oberirdischen öffentlichen Parkplätze befinden sich im Geltungsbereich des Gestaltungsplans.

- ① 5 öffentliche und 2 private Parkplätze bei der Fussgängerunterführung
- ② 17 öffentliche Längsparkplätze entlang der Bahnhofstrasse
- ③ 17 öffentliche Parkplätze zwischen Bahnhofstrasse und Bahntrasse
- ④ Velo- und Mofa-Abstellplätze bei der Fussgängerüberführung
- ⑤ 2 Mobility- und 1 Mieterparkplatz beim Bahnhof
- ⑥ 7 Park&Ride Parkplätze beim Bahnhof
- ⑦ 7 private Parkplätze beim Wendeplatz



Abbildung 23 Bestehende Parkierung, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.2017)

Damit künftig oberirdisch mehr Platz für Fussgänger und Velofahrende zur Verfügung steht, werden die öffentlichen Parkplätze, die innerhalb des Perimeters des Gestaltungsplans liegen, umgestaltet und teilweise in die Tiefgarage umplatziert. Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters wird von bisher 34 auf neu 44 Abstellplätze erweitert. Davon sind 22 Parkplätze oberirdisch und 22 unterirdisch verortet. Damit wird das Anliegen der Ladengeschäfte für genügend verfügbaren Parkraum erfüllt.

5.3.2 Verkehrsaufkommen

Gegenwärtiges Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstrasse

Um Klarheit über das gegenwärtige Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstrasse zu erhalten, wurde auf der Höhe Bahnhofstrasse 12 eine automatische Verkehrszählung installiert. Vom Donnerstag, 30. März bis Mittwoch, 6. April 2017 wurden sämtliche Fahrzeugfahrten je Fahrriichtung im Viertelstundenintervall erhoben. Aus dieser Erhebung resultiert folgende Verkehrsbelastung:

DTV	=	1'730	Fahrten	(durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen)
M16	=	1'685	Fahrten	(Verkehr bei Tag während 16 Stunden)
M8	=	45	Fahrten	(Verkehr in der Nacht während 8 Stunden)
SSV _M	=	207	Fahrten	(Spitzenstundenverkehr am Morgen)
SSV _A	=	169	Fahrten	(Spitzenstundenverkehr am Abend)
SSV _S	=	230	Fahrten	(Spitzenstundenverkehr an Samstagen)

Der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 3%.

Wie sich das erhobene Verkehrsaufkommen auf die einzelnen Tage und Stunden verteilt, ist in den Abbildungen 22 bis 24 ersichtlich.

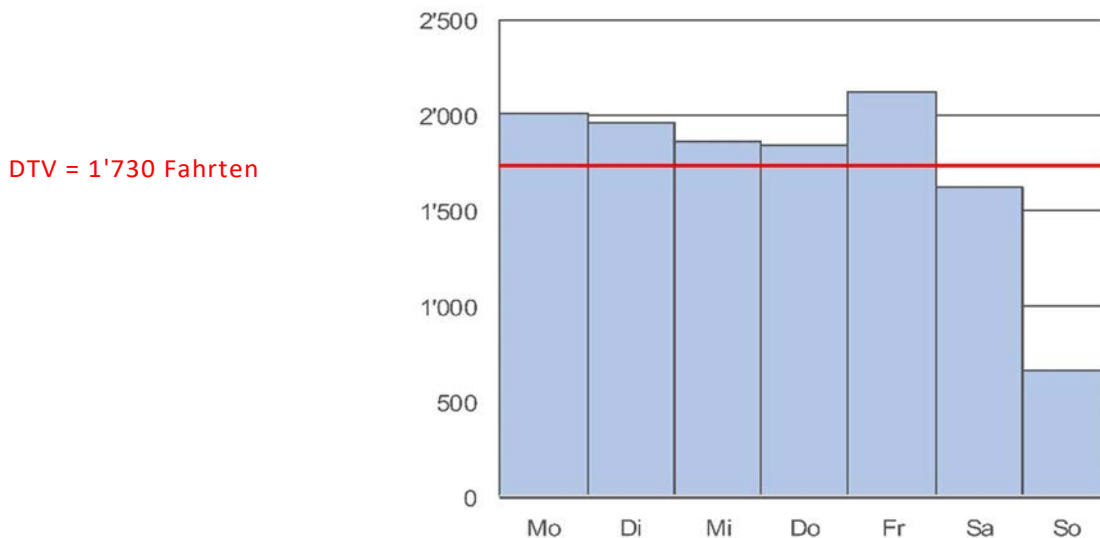
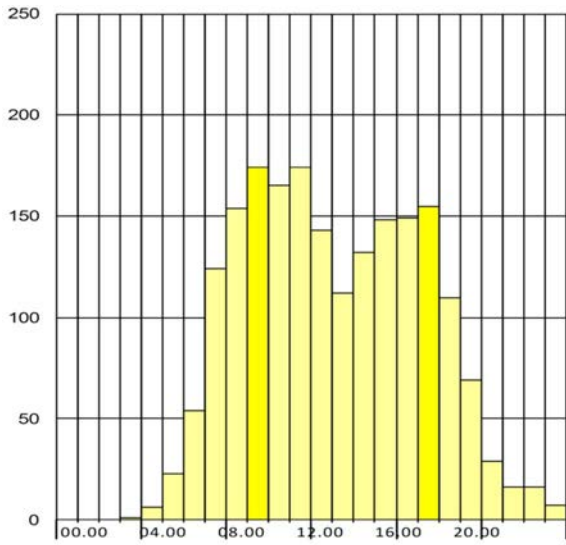
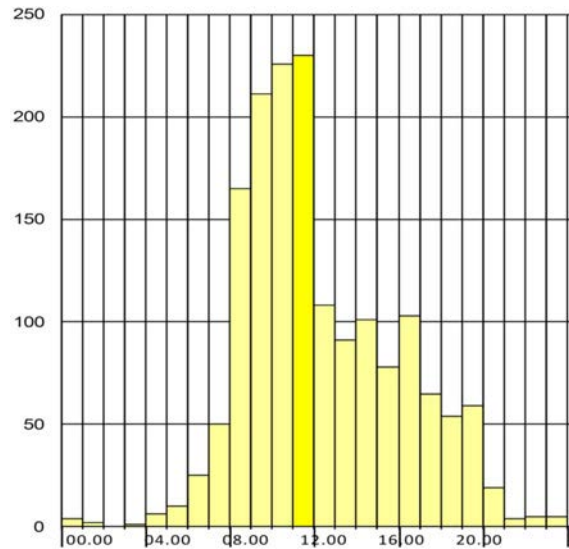


Abbildung 24 Wochenganglinie der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.2017)



SSV_M = 207 Fahrten
 \emptyset SSV_M = 174 Fahrten
 SSV_A = 169 Fahrten
 \emptyset SSV_M = 155 Fahrten

Abbildung 25 Durchschnittl. Tagesganglinie an einem Werktag der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.17)



SSV_S = 230 Fahrten

Abbildung 26 Typische Tagesganglinie an einem Samstag der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse (Quelle: Enz & Partner GmbH, 13.07.17)

In der Abbildung 27 ist das heutige Verkehrsaufkommen des Strassennetzes gemäss heutigem Verkehrsregime ersichtlich (siehe auch Anhang 5).

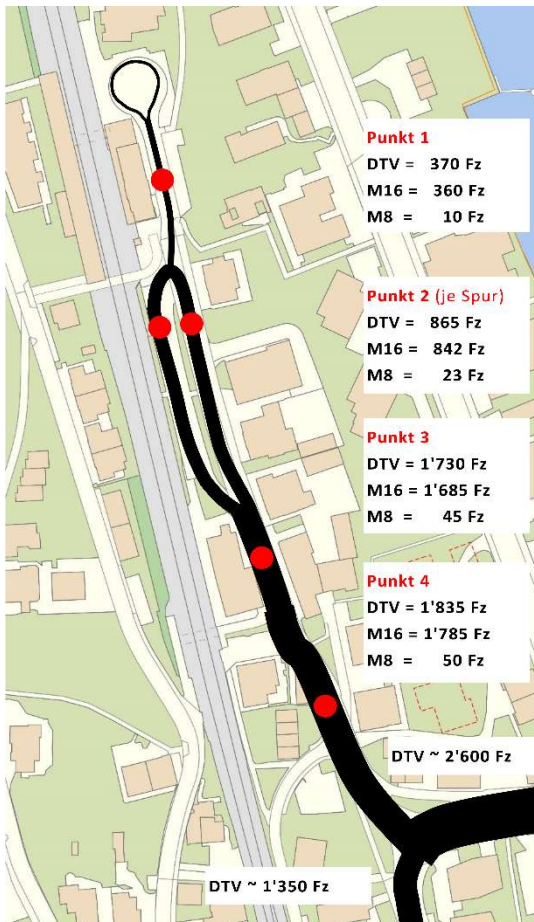


Abbildung 27 Gegenwärtige Verkehrsbelastung des Strassennetzes (Quelle: Enz & Partner GmbH)

Projektinduziertes Verkehrsaufkommen

Das projektinduzierte Verkehrsaufkommen des Gestaltungsplanperimeters wird für die im Richtprojekt gemäss BZO zu erstellenden 36 privaten Abstellplätze in der Tiefgarage abgeschätzt (= Grundbedarf gem. Art. 16 Abs. 1 der Gestaltungsplan-Vorschriften).

Die Ermittlung der Zu- und Wegfahrten zur Abendspitzenstunde an Werktagen zwischen 17.00 und 18.00 Uhr, dem sogenannten Spitzenstundenverkehr (SSV), basiert auf Erfahrungswerten je Benutzerkategorie.

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) werden anhand der spezifischen Verkehrspotenziale je Parkplatz und je Tag (SVP) ermittelt. Die SVP basieren auf den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbeitung von Umweltverträglichkeitsberichten für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürichs, Koordinationsstelle für Umweltschutz, Ausgabe Januar 1992 sowie auf Erfahrungswerten.

Die prozentuale Aufteilung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens in den Verkehr am Tag von 06.00 bis 22.00 Uhr (M16) und in den Verkehr in der Nacht von 22.00 bis 06.00 Uhr (M8) erfolgt anhand der vorgesehenen Öffnungszeiten der einzelnen Nutzungen sowie anhand von Erfahrungswerten und den Angaben aus der Schriftenreihe Umwelt Nr. 15 Lärm, herausgegeben vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), April 1991.

Parkierungsanlage	Nutzer	Angebot	SSV				DTV		M16	M8	Parkverkehr			
			Zufahrten % abs	Wegfahrten % Abs	SVP Fahrten		Tag % abs	Nacht abs						
Tiefgarage	Bewohner	14	30%	4	10%	1	2.6	36	90%	32	4	75%	27	9
	Besucher	2	10%	0	40%	1	4.0	8	95%	8	0	80%	6	2
	Dienstleistung	1	10%	0	40%	0	4.0	4	95%	4	0	80%	3	1
	Verkauf	19	140%	27	140%	27	20.0	380	100%	380	0	95%	361	19
Insgesamt		36		31		29		428		424	4		397	31

Tabelle 2 Bestimmung des Verkehrsaufkommens der Parkplätze in der Tiefgarage (Quelle: Enz & Partner GmbH, 15.07.2017)

Für die Parkierungsvorgänge und die Zu- und Wegfahrten von Tiefgaragen gilt eine Nachtperiode von 19.00 bis 07.00 Uhr. Die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens von und zu den Parkierungsanlagen in den Parkverkehr am Tag von 07.00 bis 19.00 Uhr und in den Parkverkehr in der Nacht von 19.00 bis 07.00 Uhr erfolgt gemäss den Angaben der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürichs, den Angaben im Bericht "Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05", herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Stand 2005, und anhand von Erfahrungswerten.

Insgesamt werden im Gestaltungsplanperimeter über den gesamten Tag ca. 430 zusätzliche Zu- und Wegfahrten erzeugt. Der Schwerververkehrsanteil beträgt rund 1%.

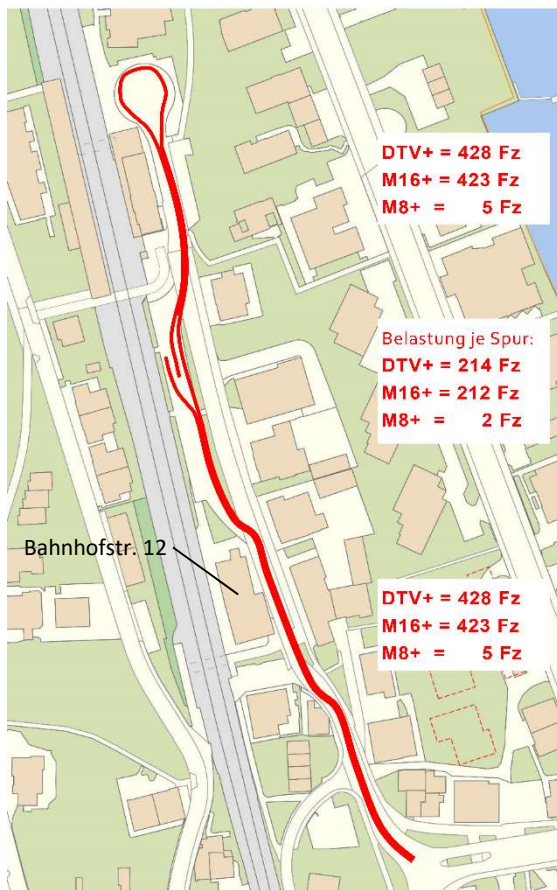


Abbildung 28 Mehrbelastung des Strassennetzes durch den Verkehr des Gestaltungsplangebiets (Quelle: Enz & Partner GmbH, 15.09.2017)

Künftiges Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstrasse

Der Mehrverkehr von ca. 430 Zu- und Wegfahrten über den Tag verteilt, der durch das Gestaltungsplangebiet entsteht, kann vom übergeordneten Strassennetz problemlos aufgenommen werden.

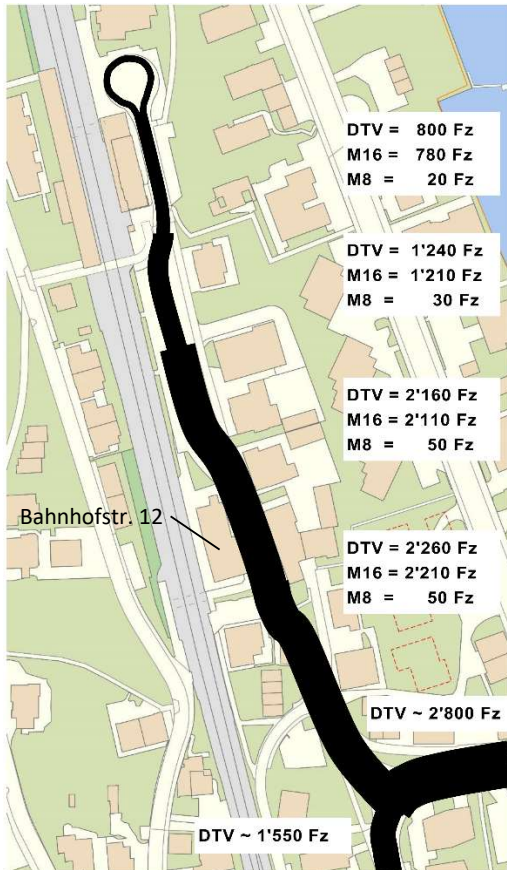


Abbildung 29 Künftige Verkehrsbelastung des Strassennetzes (Quelle: Enz & Partner GmbH, 15.07.2017)

Anlieferung

Die Anlieferung für den Detailhändler erfolgt ab der Bahnhofstrasse mit maximal 10 m langen Lastwagen. Die Anlieferbucht ist im südöstlichen Bereich des Gebäudes integriert.



Abbildung 30 Anlieferung (Quelle: Enz & Partner GmbH, 04.07.2018)

Entsorgung

Die Entsorgung der Abfälle des Detailhändlers erfolgt über den Anlieferungsbereich.

Für die Abfallentsorgung der Nutzungen in den Obergeschossen sind die erforderlichen Flächen bereit zu stellen. Die Beurteilung erfolgt im Baubewilligungsverfahren.

Notzufahrt

Die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen ist von der Bahnhofstrasse her möglich.

5.3.3 Erschliessung öffentlicher Verkehr

Das Gestaltungsplangebiet ist aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Kilchberg gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen. Das Gestaltungsplangebiet liegt in der ÖV-Güteklasse B.

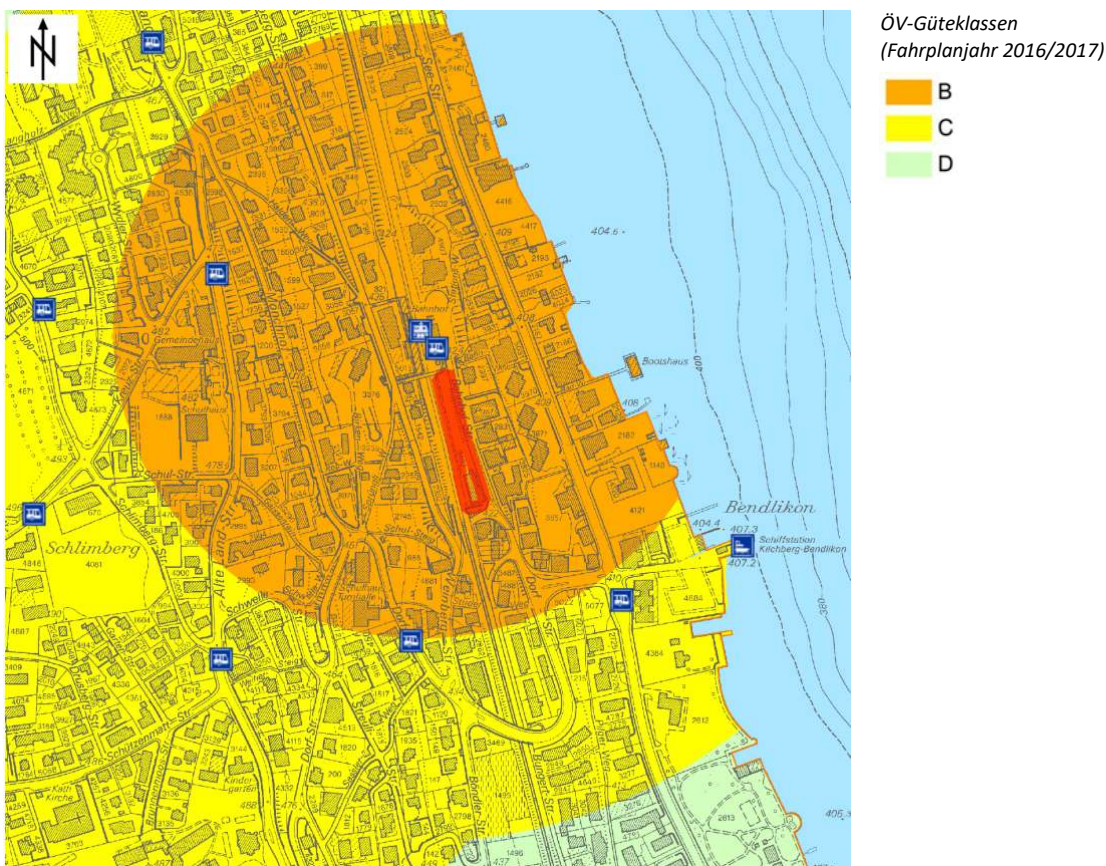


Abbildung 31 ÖV-Güteklassen Fahrplanjahr 2016/2017, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 14.07.2017)

Der Bahnhof Kilchberg wird durch folgende S-Bahnlinien bedient:

- S8: Weinfelden – Winterthur – Wallisellen – Zürich HB – Kilchberg – Thalwil – Pfäffikon SZ (im Halbstundentakt)
- S24: Thayngen – Schaffhausen – Flughafen – Zürich HB – Kilchberg – Thalwil – Horgen Oberdorf – Zug (im Halbstundentakt)
- SN8: Zürich HB – Enge – Kilchberg – Thalwil – Wädenswil – Pfäffikon SZ – Lachen (Nachtangebot im Stundentakt in den Nächten Fr/Sa und Sa/So sowie an gewissen Feiertagen)

Die Haltestelle Kilchberg Bahnhof wird von folgenden Buslinien bedient:

- 162: Kilchberg Bahnhof – Kilchberg Spital (im Stundentakt, Mo-Fr ca. 06:15 Uhr bis ca. 20:30 Uhr, Sa ca. 08:15 bis 17:30 Uhr)
- 163: Kilchberg Bahnhof – Obere Hornhalde (im Stundentakt, Mo-Fr ca. 06:45 Uhr bis 20:00 Uhr, Sa ca. 07:45 Uhr bis 18:00 Uhr)

In einer Gehdistanz von rund 200 m vom Gestaltungsplangebiet entfernt liegt die Bushaltestelle «Kilchberg Bendlikon» an der Seestrasse. Diese Haltestelle wird neben der Buslinie 163 von der Buslinie 165 (Rüschlikon Park im Grüene – Kilchberg Bendlikon – Zürich Bürkliplatz) tagsüber im Halbstundentakt und zu Stosszeiten im Viertelstundentakt bedient.

Die Schiffstation «Kilchberg Bendlikon» liegt in einer Gehdistanz von rund 300 m vom Gestaltungsplangebiet entfernt. Ab dieser Station ist die kleine Rundfahrt entweder via Zürich Wollishofen – Zürich Bürkliplatz oder in die Richtung via Rüschlikon – Thalwil – Erlenbach – Küsnacht Heslibach – Küsnacht – Zollikon – Zürichhorn Casino – Zürich Bürkliplatz möglich. Die Abfahrtszeiten sind saisonal ausgerichtet.

Durch das Vorhaben im Gestaltungsplanperimeter wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht tangiert.

5.3.4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Das Gestaltungsplangebiet ist bereits heute sehr gut zu Fuss erreichbar.

Die Haupteerschliessung des Gestaltungsplangebiets für Fussgänger erfolgt von der Bahnhofstrasse her.

Durch die Unter- sowie auch die Überführung, welche angrenzend auf beiden Seiten des Gestaltungsplanareals liegen, ist die gegenüberliegende Seite der Gleise und somit auch das Perron Richtung Zürich sowie das übrige Gemeindegebiet erreichbar.

Die Erreichbarkeit des Gestaltungsplangebietes bleibt auch in Zukunft unverändert gut. Durch den Gestaltungsplan wird der Raum Bahnhofstrasse für Fussgänger deutlich aufgewertet.

Veloverkehr

Das Gestaltungsplangebiet ist auch für den Veloverkehr gut erreichbar und befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den wichtigen Velorouten dem Seeufer entlang, die über die Dorfstrasse erreichbar sind. Via Dorfstrasse ist zudem die Veloschnellroute entlang der Alten Landstrasse erreichbar, die in Richtung Zürich sowie in Richtung Rüschlikon führt.

Im Umfeld des Gestaltungsplangebiets gibt es Veloparkieranlagen beim Bahnhof Kilchberg, bei der Weinbergstrasse beim Perron sowie bei der Schiffstation «Kilchberg Bendlikon» (siehe Abbildung 32).

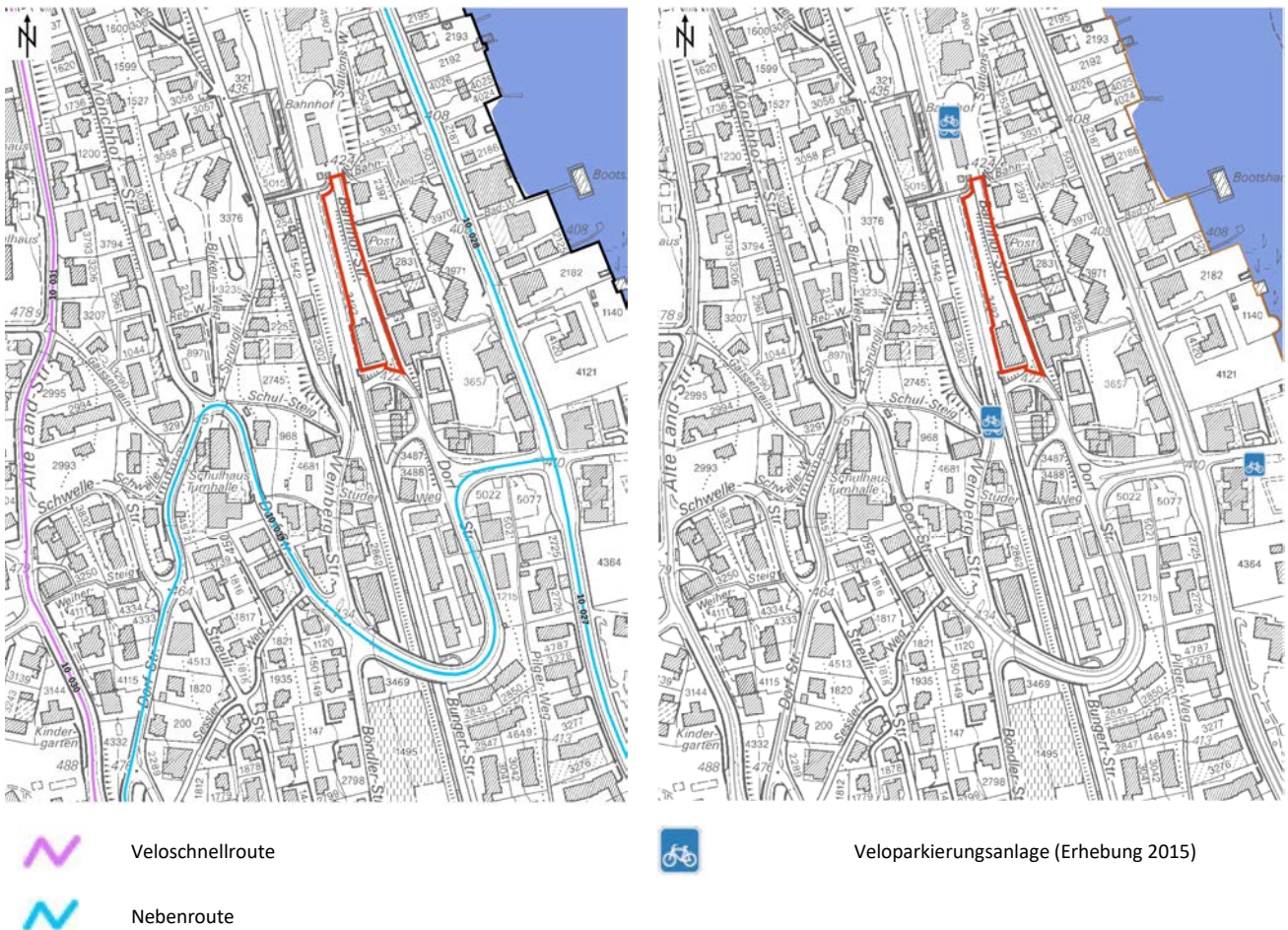


Abbildung 32 Velonetz und Veloparkierungsanlagen, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. ZH, Zugriff: 04.06.17)

Der Bedarf für die Veloparkierung wird gemäss kantonalem Merkblatt «Velopflichtabstellplätze – Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen» (2013) ermittelt, da in der BZO selber keine Vorgaben vorhanden sind.

Nutzung	mGF / VF [m ²]	Arbeitsplätze / Zimmer	Vorgaben	
			Angestellte / Bewohner	Kunden / Besucher
Verkauf	960	6 AP	1 PP/5 AP	1 PP/50 m ²
Büro	82	3 AP	1 PP/5AP	0.5 PP/10 AP
Wohnungen	951	36 Zi	1 PP/Zi	--

Tabelle 3 Nutzungsangaben und Richtwerte für die Ermittlung des Bedarfs an Velo-Abstellplätzen nach kt. Merkblatt [2013] (Quelle: Projektbeweger GmbH, 19.04.2018)

Nutzung	Anzahl Veloabstellplätze	
	Angestellte / Bewohner	Kunden / Besucher
Verkauf	1	19
Büro	1	0
Wohnungen	36	0
Total	38	19
	57	

Tabelle 4 Berechnung Bedarf an Velo-Abstellplätzen nach kt. Merkblatt [2013] (Quelle: ProjektBeweger GmbH, 19.04.2018)

Für das Richtprojekt sind 57 Velo-Abstellplätze erforderlich. Davon sind für Besucher und Kunden 19 Velo-Abstellplätze zu erstellen. Für Bewohner und Beschäftigte sind Lösungen innerhalb des Gebäudes zulässig.

5.4 Umwelt und Naturgefahren

5.4.1 Abklärung UVP-Pflicht

Eine UVP-Pflicht könnte sich einzig aufgrund der Kriterien Parkierung und Verkaufsfläche ergeben. Diese werden nachfolgend überprüft.

Parkierungsanlage

Im Gestaltungsplangebiet ist eine Parkierungsanlage vorgesehen. Die Anzahl der geplanten Parkplätze liegt voraussichtlich bei 39 Parkplätzen. Die Parkierungsanlage unterschreitet den massgeblichen UVP-Schwellenwert von 500 Parkplätzen.

Verkaufsflächen

Es ist ein Detailhändler vorgesehen. Die Gesamt-Verkaufsfläche liegt bei ca. 1'000 m² (HNF) und liegt somit unterhalb des Schwellenwerts zur UVP-Pflicht (7'500 m²) liegen.

Schwellenwert UVP-Pflicht

Anlagentyp gemäss Anhang UVPV	Schwellenwert gemäss UVPV	Vorhaben
Ziffer 11.4: Anzahl Parkplätze	500 PP	ca. 39 PP
Ziffer 80.4: Verkaufsfläche (total)	7'500 m ²	ca. 1'000 m ²

Tabelle 5 Schwellenwerte gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)

Das Vorhaben ist nicht UVP-pflichtig.

5.4.2 Lärm

In der aktuellen Bau- und Zonenordnung ist das Gestaltungsplangebiet der Zentrumszone mit Empfindlichkeitsstufe ES III (gemäss Lärmschutzverordnung LSV) zugeordnet. Diese Zuordnung wird durch den Gestaltungsplan nicht geändert.

Massgebende Grenzwerte

Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung gelten für lärmempfindliche Räume. Als lärmempfindliche Räume gelten unter anderem Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küchen mit Essbereich und Räume in Betrieben, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten.

ES III	Wohnen u.ä.		Räume in Betrieben
	Tag	Nacht	Tag
Planungswerte in dB(A)	60	50	65
Immissionsgrenzwerte in dB(A)	65	55	70

Tabelle 6 Planungs- und Immissionsgrenzwerte für ES III gemäss Lärmschutzverordnung

Verkehrslärm (Eisenbahn und Strassenverkehr)

Relevante Lärmimmissionen am Neubau entstehen durch den Bahnlärm auf den westlich angrenzenden Bahngleisen. Der Lärm auf der Bahnhofstrasse im Osten wird sich aufgrund des projektinduzierten Mehrverkehrs erhöhen.

Die Immissionsgrenzwerte Tag für Betriebsräume (70 dB(A)) und für Wohnräume (65 dB(A)) werden durchgehend eingehalten. Zur Nachtzeit entstehen an der bahnzugewandten Fassade Überschreitungen bis 4 dB im Geschoss 0. In den Geschossen 1 und 2 beträgt die Überschreitung noch 2 – 3 dB. Aufgrund der Überschreitung an der bahnseitigen Fassade ist eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 31 Absatz 2 LSV erforderlich.

Sowohl für Gewerbe- als auch für Wohnräume werden bzgl. Strassenverkehr die Immissionsgrenzwerte und auch die Planungswerte eingehalten. Alle lärmempfindlichen Räume können lärmabgewandt gelüftet werden. Die detaillierten Ergebnisse der Berechnungen sind im Bericht in der Beilage aufgeführt.

Anlagenlärm (Parkierung, Anlieferung, neu induzierter Strassenverkehr)

Im Gestaltungsplanperimeter befinden sich heute bereits 34 öffentliche Stellplätze. Diese werden im Rahmen des Neubaus umstrukturiert und die Anzahl voraussichtlich reduziert. Zusätzlich wird unterirdisch eine Tiefgarage mit 39 Stellplätzen errichtet. Sie steht insbesondere den Nutzern des Neubaus zur Verfügung.

Die Anlieferung erfolgt im Gebäude. Der Lastwagen fährt rückwärts an die Rampe, wird dort entladen und fährt vorwärts wieder raus. Es ist mit maximal 2 Anlieferungen innerhalb von 24 Stunden zu rechnen.

Relevante Lärmquellen sind die Abstrahlung der Parkierungsvorgänge über das noch geöffnete Tor sowie das Rangieren vor der Anlieferung.

Für den Anlagenlärm sind drei Szenarien berechnet und beurteilt worden:

- Szenario A: Bestehende öffentliche Parkieranlagen im Gestaltungsplanperimeter
- Szenario B: Anlagenlärm Neubau (Tiefgarage und Anlieferung) und öffentliche Parkieranlagen im Gestaltungsplanperimeter
- Szenario C: Anlagenlärm Neubau (Tiefgarage und Anlieferung)

Durch die Umgestaltung und Neuordnung der oberirdischen Parkplätze und den Neubau der Tiefgarage kommt es punktuell zu Pegelerhöhungen von ca. 3 dB. Allgemein sind jedoch die Parkieranlagen sowohl

im Bestand als auch im Planzustand unkritisch, die Planungswerte können eingehalten werden. Für die Tiefgarage sind somit keine besonderen Massnahmen erforderlich.

Die Öffnung der Anlieferung befindet sich direkt unter Wohn- und Büroräumen. Damit die Planungswerte eingehalten werden können, ist die Decke der Anlieferung schallabsorbierend auszuführen, die Anlieferung muss durch ein Tor schliessbar sein und das Tor muss eine Schalldämmung aufweisen. Während der Ladetätigkeit ist das Tor zu schliessen. Eine Anlieferung mit Lastwagen ausschliesslich zur Nachtzeit (19 – 7 Uhr) führt, auch mit den oben genannten Massnahmen zu Grenzwertüberschreitungen. Zusätzlich sind daher wahlweise folgende Massnahmen zu beachten:

- Geschlossenes Vordach auf der Ostseite der Anlieferung mit mind. 1 m Tiefe sowie Zufahrt vor 7 Uhr und Wegfahrt nach 7 Uhr (zur Tagzeit);
- Anlieferung nur im Zeitraum von 7 – 19 Uhr;
- Anlieferung zwischen 19 – 7 Uhr nur mit Personen- oder Lieferwagen.

Der abschliessende Lärm-Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Am geplanten Neubau können für den zu erwartenden Gesamtverkehr die Planungswerte eingehalten werden. Der Mehrverkehr allein hält an allen umliegenden Wohnhäusern die Planungswerte ein. Zusätzlich kann ausgeschlossen werden, dass in Zukunft die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Die detaillierten Ergebnisse der Berechnungen sind im Bericht in der Beilage aufgeführt.

5.4.3 Luft

Ist-Situation

Die Feinstaub-Immissionen (PM10) betragen im Jahresmittel gemäss der Belastungskarte des Kantons Zürich¹ heute ca. 18 – 20 µg/m³. Der Immissionsgrenzwert von 20 µg/m³ wird somit eingehalten.

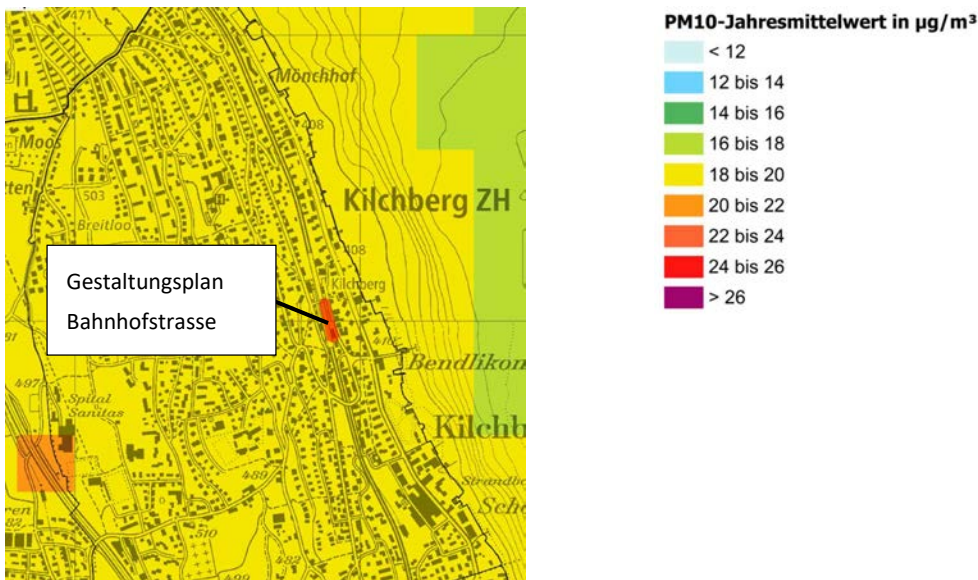


Abbildung 33 PM10-Immissionen im Jahresmittel (2015) (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)

In der Belastungskarte sind für das Gestaltungsplangebiet NO₂-Immissionen von 25 – 30 µg/m³ ausgewiesen (siehe Abbildung 34). Der Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert von 30 µg/m³ wird eingehalten.

¹ GIS-Browser Kt. Zürich, Feinstaub (PM10)-Immissionen 2015, Zugriff: 06.04.2017

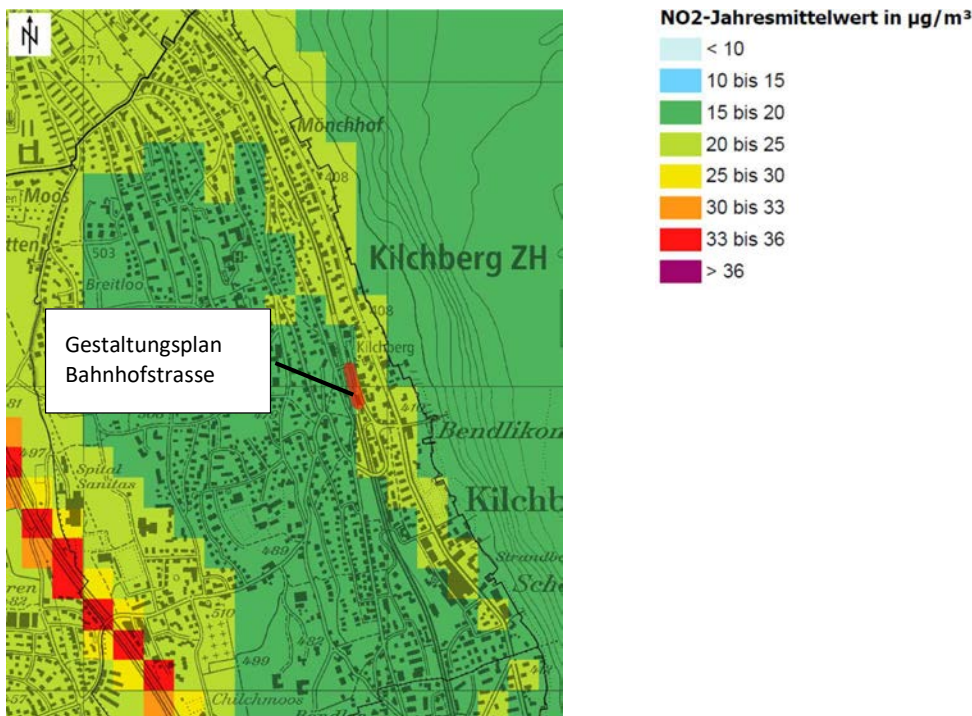


Abbildung 34 NO₂-Immissionen im Jahresmittel (2015) (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)

Gemäss der Belastungskarte des Kantons Zürich² werden für das Jahr 2020 deutlich niedrigere NO₂-Immissionen von ca. 15 – 20 µg/m³ prognostiziert. Der Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert von 30 µg/m³ wird dann voraussichtlich ebenfalls eingehalten sein.

Strassenverkehr

Die von Anlieferung und Parkierung erzeugten Emissionen sind vernachlässigbar.

Geplante Nutzungen

Innerhalb des Gestaltungsplangebiets sind keine Nutzungen vorgesehen, mit welchen wesentliche Schadstoffemissionen einhergehen.

5.4.4 Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)

Eisenbahnlinien

Die Vorschriften der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) sind einzuhalten. Diese sind im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.

Der Anlagegrenzwert der Fahrleitungsanlage (magnetische Flussdichte von 1 µT über 24 Stunden) ist ab 11 bis 13 Metern Abstand zur Gleisachse eingehalten. Weil das Baugebiet bei Inkraftsetzung der NISV schon eingezont war, kommt der strengere vorsorgliche Anlagegrenzwert von 1 µT für Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) nicht zur Anwendung. Die NISV fordert die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 300 µT. Dieser weniger strenge Immissionsgrenzwert wird ausserhalb des Bahngeländes überall eingehalten. Die SBB empfiehlt jedoch, im Sinne der Vorsorge – wenn immer möglich – den Anlagegrenzwert einzuhalten. Das bedeutet möglichst entfernt von der Bahnanlage zu bauen. Das ist auch von Vorteil für Lärm und Erschütterungen.

² GIS-Browser Kt. Zürich, NO₂-Immissionen 2020, Zugriff: 06.04.2017

Gemäss Anfrage bei der SBB (Roger Müller, Fachspezialist Umwelt, SBB AG, Anlagen & Technologie, Lärm vom April 2017) ist diese der Auffassung, dass die Vorschriften der NISV im Gestaltungsplanperimeter eingehalten werden. Der SBB sind keine detaillierten Berechnungen einzureichen.

Magnetfelder können in der Nähe von Strom führenden Leitern – auch wo die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten sind – Röhrenbildschirme stören. Durch den Einsatz von Flachbildschirmen oder II-Metallabschirmungen kann diesen Störungen begegnet werden.

Mobilfunkanlagen

Im Umfeld des Gestaltungsplangebiets befinden sich einige UMTS-, GSM- sowie LTE-Mobilfunkanlagen (siehe Abbildung 35). Die Einhaltung der Anlagengrenzwerte ist Sache der Betreiber der Anlagen.



Abbildung 35 Lage der Mobilfunkanlagen, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 11.07.2016)

5.4.5 Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall

Baumethoden

Die zur Anwendung kommenden Baumethoden sind noch nicht im Detail bestimmt. Ebenfalls noch unbekannt ist die Art der Baugrubensicherung. Ob während der Bauzeit relevante Erschütterungen resultieren, kann daher zurzeit noch nicht abgeschätzt werden. Die entsprechenden Abklärungen und eventuell notwendigen Massnahmen haben stufengerecht zu einem späteren Zeitpunkt (Baufreigabe) zu erfolgen.

Geplante Nutzungen

Von den geplanten Nutzungen gehen keine relevanten Erschütterungen aus.

Eisenbahnlinien

Da das Vorhaben direkt neben Bahnstrecken liegt, ist den von aussen auf das Gebäude einwirkenden Erschütterungen und dem dadurch im Gebäudeinnern abgestrahlten Körperschall Rechnung zu tragen.

Die Beurteilung der Erschütterungs- und Körperschalleinwirkung auf den Menschen aus dem Bahnbetrieb erfolgt anhand der Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (BEKS) aus dem Jahr 1999.

Der Nachweis der Einhaltung massgeblicher Richtwerte sowie über bauliche Vorkehrungen erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

5.4.6 Abfälle, Altlasten

Kataster belasteter Standorte

Es ist kein Eintrag im Kataster für belastete Standorte des Kantons Zürich (KbS) vorhanden. Das bedeutet, es besteht kein konkreter Verdacht auf Belastungen des Untergrunds.

Die im Juli 2017 durchgeführten Baugrunduntersuchungen mit Sondierbohrungen haben jedoch gezeigt, dass das künstlich aufgefüllte Koffermaterial und die Hinterfüllung des bestehenden Gebäudes Komponenten aus Ziegel- und Mauersteinen aufweisen, weshalb sie nicht mehr als unverschmutztes Aushubmaterial gelten.

Die Bauarbeiten sind altlastenrechtlich zu begleiten und eine fachgerechte Entsorgung ist sicherzustellen.

Belastete Bausubstanz

Das bestehende Gebäude wurde vor 1850 erbaut (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 08.06.2017).

Aufgrund des Alters des bestehenden Gebäudes ist grundsätzlich mit belasteter Bausubstanz (insbesondere Asbest, PCB/CP) zu rechnen. Diese sind vorwiegend in Lackierungen, Kittungen, Fugendichtungen und Kabelummantelungen zu erwarten. Allenfalls ist mit PAK-haltigen Dachpappen zu rechnen, sofern diese eingesetzt wurden. Nach Art. 16 der Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA) müssen diese im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erhoben und quantifiziert werden.

5.4.7 Boden

Prüfperimeter für Bodenverschiebungen

Der Bereich des Gestaltungsplangebiets, der an das SBB-Trasse grenzt, befindet sich innerhalb des Prüfperimeters für Bodenverschiebungen des Kantons Zürich und ist mit dem Belastungshinweis Verkehrsträger eingetragen (siehe Abbildung 36). Das bedeutet, dass auf den entsprechenden Flächen mit chemischen Belastungen des Bodens gerechnet werden muss.

Beim Bauvorhaben gemäss Gestaltungsplan beträgt das Gesamtvolumen des auszuhebenden Bodenmaterials voraussichtlich weniger als 50 m³, so dass auf eine Untersuchung des Bodens verzichtet werden kann. Wenn das Gesamtvolumen des auszuhebenden Bodenmaterials den Wert von 50 m³ jedoch übersteigen sollte, ist

das Vorhaben bewilligungspflichtig. Eine Fachperson hat das Bodenmaterial vorgehend auf den Schadstoffgehalt hin zu untersuchen. Falls belastetes Bodenmaterial vorliegt, ist dieses fachgerecht auszuheben und zu entsorgen. Die Ausführung ist durch eine Fachperson zu überwachen.

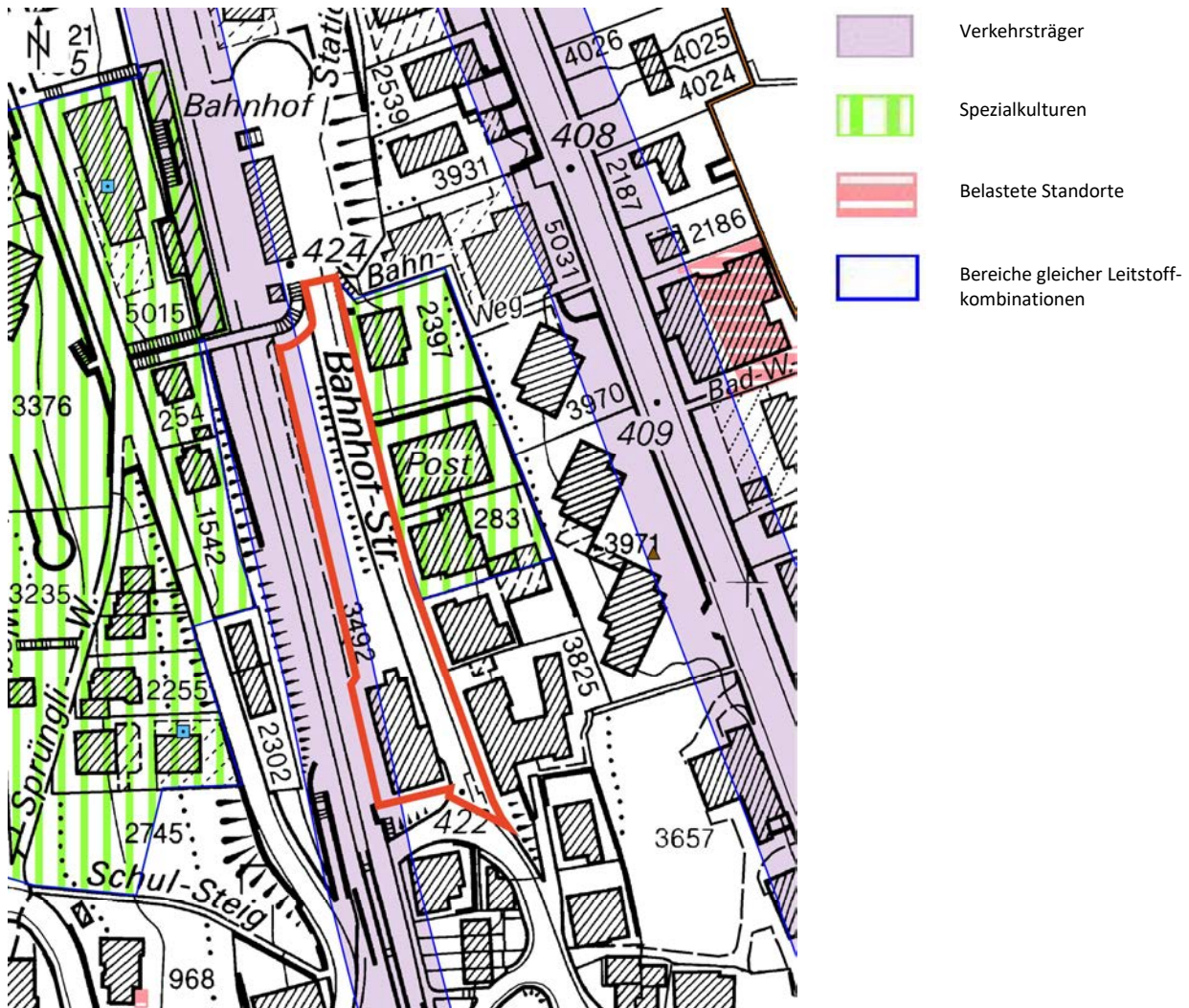
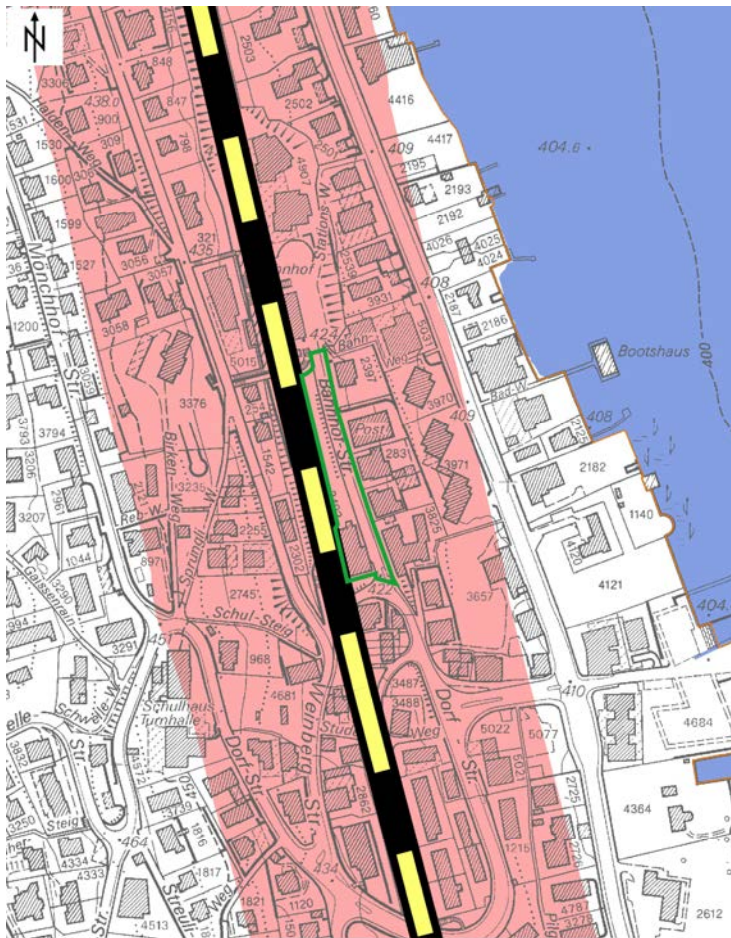


Abbildung 36 Ausschnitt Prüferperimeter für Bodenverschiebungen, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)

5.4.8 Störfallvorsorge

Das Gestaltungsplangebiet liegt gemäss Chemie-Risikokataster des Kantons Zürich im Konsultationsbereich der Bahnlinie Thalwil – Wollishofen (siehe Abbildung 37), welche aufgrund der Gefahrguttransporte der Störfallverordnung unterstellt ist. Das Gefahrgutaufkommen ist mit jährlich 436'669 t relativ gering. Gemäss den Resultaten des Screenings 2014 liegen im heutigen Zustand die Personenrisiken für die Eisenbahnlinie beim Bahnhof Kilchberg im tragbaren Bereich. Eine Abschätzung der kantonalen Fachstelle Störfallvorsorge zeigt auf, dass auch für die zukünftige Nutzung die Personenrisiken tragbar bleiben. Auf die Festlegung von Schutzmassnahmen kann verzichtet werden. Diese bleiben freiwillig.



Eisenbahnen: Transportmenge Gefahrgut
200'000 - 500'000 Tonnen/Jahr



Konsultationsbereich Eisenbahnen

Abbildung 37 Auszug aus dem Chemie-Risikokataster Kt. Zürich, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)

5.4.9 Baugrund und Grundwasser

Generelle Baugrundverhältnisse

Die thematischen Karten aus dem GIS-Browser des Kantons Zürich sowie lokale Baugrundkenntnisse liefern gute Grundlagen für die Beschreibung der generellen Baugrund- und Grundwasserverhältnisse. Im Gestaltungsplangebiet wurden im Juli 2017 eine Baugrunduntersuchung mit Sondierbohrungen durchgeführt.

Im Gestaltungsplangebiet liegt eine rund 14 bis ca. 17 m mächtige Lockergesteinsdecke über der Felsoberfläche. Die Gestalt der Felsoberfläche sowie die Ablagerung der Lockergesteinsdecke wurden während der letzten Eiszeit durch den Linthgletscher gebildet und geformt.

Der Fels besteht aus einer Wechsellagerung von harten Silt- und Sandsteinbänken mit Zwischenschichten aus weichem Mergelfels (Obere Süsswassermolasse). Die einzelnen Schichtflächen weisen eine sehr geringe Neigung von ca. 1 bis 2 Grad in Richtung Nordwesten auf.

Die Felsoberfläche weist im Gestaltungsplangebiet eine durchschnittliche Neigung von ca. 6 Grad in Richtung Zürichsee auf. Sie verläuft etwa parallel zur Geländeoberfläche. Bergseitig der SBB-Bahnanlage steigt die Geländeoberfläche steiler an als die Felsoberfläche, das heisst, die Mächtigkeit der Lockergesteinsüberdeckung nimmt zu.

Die Lockergesteinsdecke besteht hauptsächlich aus dicht gelagerter Moräne. Die Materialzusammensetzung besteht aus einer tonig-siltig-sandigen Matrix, in welcher Kiese, Steine und Blöcke eingebettet sind. Vereinzelt

können sortierte Lagen aus Silt und Sand sowie Anhäufungen von Kiesen und Steinen auftreten. Die oberflächennahe, bis ca. 4 m mächtige Moränenschicht ist infolge Verwitterung aufgelockert und örtlich verschwemmt. Sie wird als Hangschutt und verschwemmtes Moränenmaterial bezeichnet. Zuoberst liegt eine bis ca. 1 m mächtige Schicht aus künstlich aufgefülltem, kiesigem Koffermaterial.

Generelle Hangwasserverhältnisse

Das Gestaltungsplangebiet liegt im Gewässerschutzbereich Ao (Schutz der Wasserqualität oberirdischer Gewässer). Im vorliegenden Fall ist der Zürichsee das relevante Schutzgut. Nutzbare oder genutzte unterirdische Wasservorkommen (Grundwasser) sind nicht vorhanden.



Abbildung 38 Ausschnitt Gewässerschutzkarte und Grundwasserkarte Mittelwasserstand, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.04.2017)

In vereinzelt Klüften der Sandsteinfelschichten ist eine mengenmässig sehr geringe, gespannte (unter Druck stehende) Kluftwasserzirkulation vorhanden. Die Wasserdrücke können bei regnerischer Witterung bis über die Terrainoberfläche ansteigen.

In der Lockergesteinsdecke sind einzelne Adern oder Linsen schwach hangwasserführend. Bei regnerischer Witterung ist ein Anstieg des Hangwasserspiegels bis nahe an die Terrainoberfläche zu erwarten. Wegen der generell sehr geringen Wasserdurchlässigkeit der Lockergesteinsdecke ist der Hangwasserfluss mengenmässig sehr klein.

Grundbautechnische Beurteilung

Hinsichtlich Tragfähigkeit sind sowohl die unverwitterte Moräne als auch der Molassefels als günstig bzw. gut bis sehr gut tragfähig zu bezeichnen. Die generellen Fundationsverhältnisse sind im Gestaltungsplangebiet günstig, weil die tragfähigen Baugrundsichten bereits in geringer Tiefe anzutreffen sind. Die Bodenplatte des vorgesehenen Gebäudes kommt in die gut tragfähige Moräne zu liegen und kann dort flach fundiert werden. Der Fels wird nicht tangiert.

Hinsichtlich Scherfestigkeit und Standfestigkeit sind der Hangschutt und das verschwemmte Moränenmaterial als Schwächezonen zu beachten. Die Felsoberfläche und einzelne Mergelfelsschichten sind ebenfalls potenzielle Schwächezonen, haben aber wegen ihrer tiefen Lage für das Bauvorhaben keine Bedeutung.

Die Hangwasserführung der Baugrundsichten ist generell gering, was dem Baugrund eine günstige Standfestigkeit gibt. Mit gängigen Entwässerungsmassnahmen (Filterbrunnen, Vakuumfilter) kann die Standfestigkeit der Baugrundsichten bei Bedarf erhöht werden. Der Wasseranfall aus diesen Massnahmen dürfte sehr gering sein. Es sind keine bedeutenden und weitreichenden Setzungen infolge einer temporären Baugrundentwässerung zu erwarten.

Ausblick für Baugrubensicherungen

Im vorliegenden Planungsgebiet dürften aus Platzgründen vertikale Baugrubenabschlüsse nötig sein. Dabei stehen Bohrpfahlwände oder gebohrte Rühlwände im Vordergrund. Für die Stützung der Baugrubenabschlüsse (bis 11 m Höhe und 130 m Breite) kommen Anker oder Spriesse in Frage. Beide Wandtypen müssen genügend tief in den Baugrund (Moräne und allenfalls Fels) eingebunden werden, damit die Lockergesteinschichten und die erwähnten oberflächennahen Schwächezonen genügend gestützt werden können. Allfällige Anker werden bis in die benachbarten Grundstücke (SBB und Gemeinde Kilchberg) hineinreichen. Entsprechende Bewilligungen sind einzuholen. Die SBB verlangt in der Regel, dass die Anker wieder ausgebaut werden (ausbaubare Anker).

Hangwasserführende Schichten auf der Bergseite der Baugrube sind frühzeitig mit geeigneten Massnahmen temporär zu entwässern.

Die Deformationen im Bereich der hangseitigen Baugrubenwand gegen die Gleisanlagen der SBB sind messtechnisch zu überwachen (Nivellement, Inklinometer, Ankerkräfte).

Wasserverhältnisse im Nutzungszustand

Eine permanente Baugrundentwässerung (Drainage) ist im Kanton Zürich generell nicht erlaubt. Allfällig nötige Bauwasserhaltungen müssen rückgebaut werden. Die Gebäude sind mit moränenähnlichem, aber leicht besser durchlässigem Material zu hinterfüllen. Der Hangwasserspiegel wird wieder auf ähnliche Höhen ansteigen wie vor dem Bau. Das Gebäude ist auf den Hangwasserspiegel zu bemessen und auszubilden (Auftrieb und Wasserdichtigkeit). Es sind keine Beschädigungen von Anlagen und Bauten infolge Umleitung und Aufstau von Hangwasser zu erwarten.

Das Meteorwasser (Dachwasser) kann wegen der geringen Wasserdurchlässigkeit und wegen der Hanglage nicht im Baugrund versickert werden. Es ist ein Konzept zur Meteorwasserentsorgung ohne Versickerung zu erstellen. Dadurch werden die Wasserverhältnisse im Baugrund nicht wesentlich verändert, weil schon heute der grösste Teil des Areals mit Bauten und Schwarzbelag versiegelt ist.

Das geplante Gebäude und die nötigen Massnahmen zur Baugrubenabstützung (Bohrpfahlwand / Rühlwand und Anker) können so erstellt werden, dass die Vorgaben für den Gewässerschutzbereich Ao (Schutz der Wasserqualität oberirdischer Gewässer) erfüllt werden. Die Bauteile beeinträchtigen kein oberirdisches Gewässer.

5.4.10 Naturgefahren

Gemäss Naturgefahrenkarte des Kantons Zürich besteht im Gestaltungsplangebiet keine oder nur vernachlässigbare Gefährdung (weisses Gebiet). Nur im äussersten südlichen Randbereich, bei der Fussgängerunterführung SBB, ist eine „Restgefährdung“ (gelb schraffiertes Gebiet, Hinweisbereich) für Hochwasser erwähnt. In der Risikokarte Hochwasser wird das Risiko als klein bezeichnet.

Gemäss Hinweis aus der kantonalen Vorprüfung vom 29.03.2018 müssen im Rahmen des Gestaltungsplans keine Objektschutzmassnahmen getroffen werden.

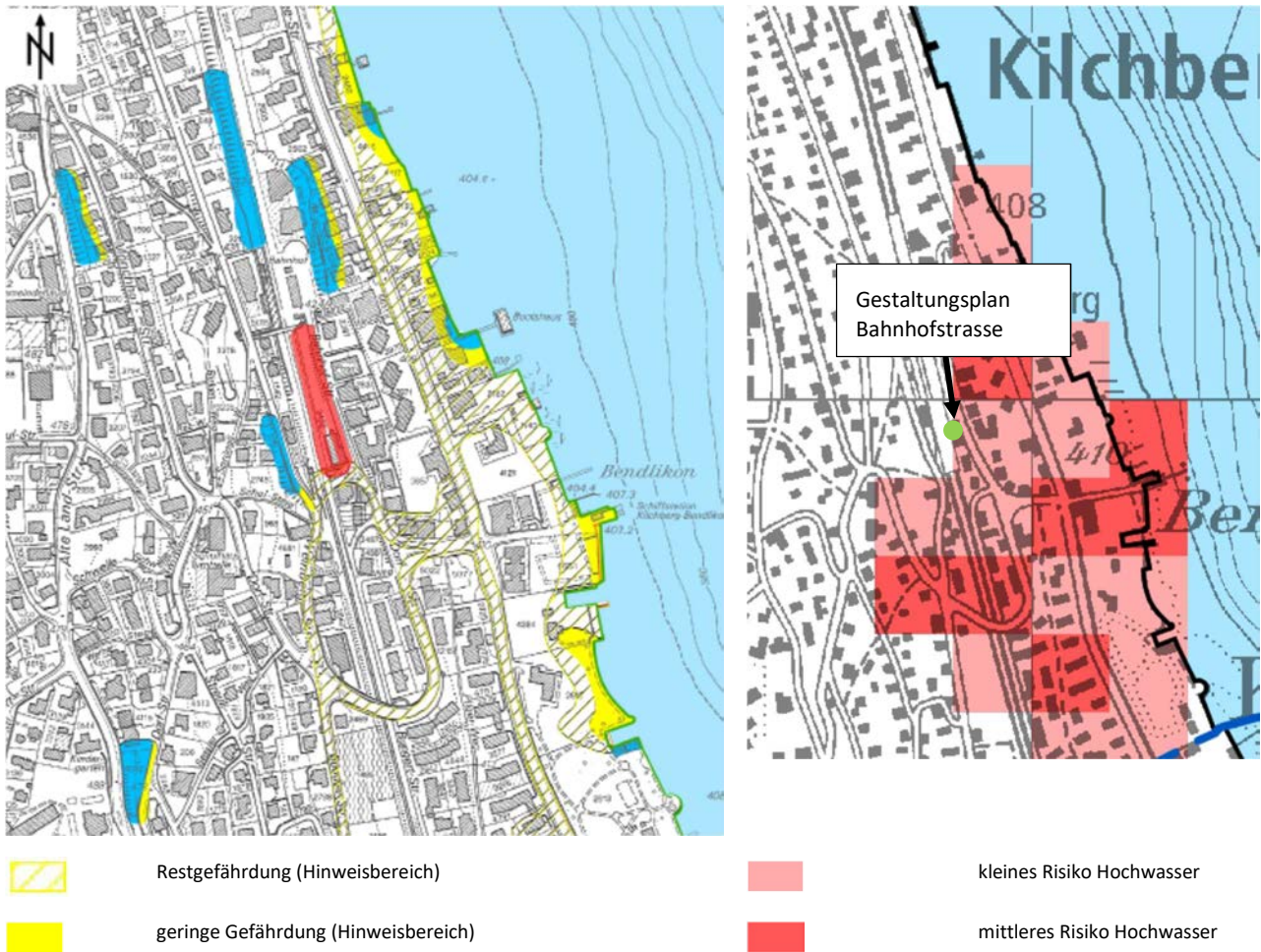


Abbildung 39 Ausschnitt Naturgefahrenkarte, rot = Geltungsbereich Gestaltungsplan und Ausschnitt Risikokarte Hochwasser, grün = Geltungsbereich Gestaltungsplan (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 05.05.2017)

5.4.11 Regenwasser / Entwässerung

Die Entwässerung im Geltungsbereich des Gestaltungsplans erfolgt im Trennsystem über die Anlagen der Gemeinde Kilchberg in der Bahnhofstrasse. Das Planungsgebiet ist nicht für die Versickerung geeignet (siehe Kapitel 5.4.9 / Wasserverhältnisse im Nutzungszustand). Es sind keine Massnahmen zur Versickerung vorzusehen.

5.4.12 Energie

Der Neubau ist im jeweils gültigen Minergie-Standard oder einem vergleichbaren Standard zu erstellen. Eine Zertifizierung ist nicht erforderlich.

5.4.13 Flora und Fauna

Versiegelung

Das Gestaltungsplangebiet ist bereits heute fast komplett versiegelt. Zwischen dem Bestandesgebäude und dem öffentlichen Parkplatz sowie zwischen dem Bestandesgebäude und dem Gleis bestehen ganz kleine Grünflächen.

Habitate

Es sind keine besonders erhaltenswerte Lebensräume vorhanden.

Inventare

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplan weist keine Eintragungen bzgl. Natur- und Landschaftsschutz auf.

Zukünftige Situation

Der Projektperimeter bleibt weitgehend versiegelt. Das Flachdach des Neubaus wird extensiv begrünt, soweit dieses nicht als begehbare Terrasse oder für den Bau von Anlagen für die Nutzung von Sonnenenergie beansprucht wird.

5.4.14 Ökologischer Ausgleich

Die Massnahmen für den ökologischen Ausgleich konzentrieren sich auf das Dach.

5.4.15 Lichtemissionen

Lichtemissionen sind gemäss eidgenössischem Umweltschutzgesetz im Sinne der Vorsorge bezüglich Störungen auf Mensch, Flora und Fauna mit Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 USG).

Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen (Bund)

Gemäss der "Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen" des BAFU [2] sind betreffend Lichtemissionen im Wesentlichen folgende Grundsätze zu beachten (Auszug):

- Notwendigkeit der Beleuchtung abklären: In vielen Fällen kann die Notwendigkeit einer Aussenleuchte hinterfragt werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie zu einer Doppelbeleuchtung führt.
- Technische Massnahmen: Leuchtkörper sollten so abgeschirmt werden, dass das Licht nur dorthin gelangt, wo es einem Beleuchtungszweck dient.
- Ausrichtung und Platzierung der Leuchten: Jede Leuchte sollte grundsätzlich zum Boden hin gerichtet sein. Vor allem Strassenleuchten sollten so platziert werden, dass sie nicht in die Umgebung oder in ökologisch sensible Räume strahlen.
- Zeitliche Begrenzung: Beim umweltgerechten Betrieb von Beleuchtungen sind Zeitschaltungen gefragt. Mit ihrer Hilfe kann zu bestimmten Nachtzeiten die Beleuchtungsstärke zumindest gedrosselt werden.
- Zusätzliche Massnahmen: Es sollen nur Leuchten zum Einsatz gelangen, die eine Abdichtung gegen das Eindringen von Insekten und Spinnen aufweisen. Falls der Boden stark beleuchtet wird, soll darauf geachtet werden, dass dieser keinen hellen oder gar reflektierenden Farbton hat.

Die Umgebungslichtplanung ist noch nicht erfolgt. Die oben genannten Grundsätze sollen in die Planung des konkreten Bauvorhabens einfließen. Zudem sind die Sicherheitsanforderungen betreffend den Bahnverkehr

zu berücksichtigen (die Streckenbeobachtung der Lokführer darf nicht durch Blendeffekte, Aussenbeleuchtung, Lichtreklamen etc. beeinträchtigt werden).

Bei den Nutzungen ist davon auszugehen, dass keine übermässigen Lichtemissionen entstehen werden und diese sich nicht wesentlich von den an das Gestaltungsplan-Areal angrenzenden Gebieten unterscheiden. Derzeit sind keine Anstrahlungen des Gebäudes geplant.

Merkblatt Lichtverschmutzung (Kanton)

Das Merkblatt «Lichtverschmutzung vermeiden» des Kantons Zürich [1] stellt eine 5-Punkte-Checkliste zur Beurteilung einer Beleuchtungseinrichtung zur Verfügung:

- Notwendigkeit
- Ausrichtung
- Lichtlenkung
- Helligkeit
- Lichtsteuerung

Diese Checkliste ist im Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen.

Werden die oben stehenden Grundsätze beachtet, kann davon ausgegangen werden, dass das Gestaltungsplangebiet nach Realisierung der geplanten Vorhaben keine auffälligen Lichtemissionen produzieren wird und sich diesbezüglich unauffällig in die umgebende, urbane (Nacht-)Landschaft eingliedern wird. Dies ist durch die Behörden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu überprüfen.

5.4.16 Nicht betroffene Umweltbereiche

Die nachfolgend aufgeführten Umweltbereiche sind überprüft worden, jedoch haben diese für das Gestaltungsplangebiet keine oder vernachlässigbare Relevanz.

Wald

Weder ist im Gestaltungsplangebiet Wald vorhanden noch grenzt dieses an Wald an.

Fliessgewässer

Das Gestaltungsplangebiet wird weder von offenen noch von eingedolten Fliessgewässern durchflossen.

5.5 Bauablauf

Das Bauen nach dem vorliegenden Gestaltungsplan ist anspruchsvoll, insbesondere wegen dem direkt in der Nachbarschaft liegenden Bahnhof Kilchberg sowie den angrenzenden Gewerbeliegenschaften, die keinen Unterbruch des Zutritts erlauben. Deshalb wurden bereits auf Stufe Gestaltungsplan Überlegungen zum Bauablauf angestellt (vgl. Anhang 6). Das Konzept wird im Rahmen der nächsten Projektphase weiterentwickelt und direkt mit den betroffenen Liegenschaften abgesprochen.

Die Krone des grossen Baums beim Chäslädeli (ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters) ist während der Bauphase zu schützen.

6 Erläuterungen zu den Planungsinhalten

Die wichtigsten Festlegungen im Gestaltungsplan sind wie folgt zu erläutern:

6.1 Allgemeine Bestimmungen

Zweck (Art. 1)

Der vorliegende Gestaltungsplan schafft die notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Überbauung, deren bauliche Dichte den örtlichen Gegebenheiten angepasst ist, sowie für die Aufwertung des Raums Bahnhofstrasse. Die Überbauung hat eine gemischte Nutzweise mit Gewerbenutzung inklusive eines Ladengeschäftes mit Produkten für den täglichen Bedarf sowie Wohnnutzung.

Mit dem Gestaltungsplan werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- eine ortsbaulich und architektonisch attraktive Ergänzung des Zentrums;
- die Stärkung und Belebung des Zentrums durch die Ansiedlung und den Betrieb eines Detailhändlers mit Produkten für den täglichen Bedarf, sowie von weiteren Gewerbenutzungen;
- der Bau von Wohnungen;
- der Erhalt von öffentlichen Parkplätzen;
- die Schaffung der Voraussetzungen für eine Begegnungszone.

Art, Bestandteile und Geltungsbereich des Gestaltungsplans (Art. 2)

Der vorliegende Gestaltungsplan setzt sich aus den Vorschriften, dem dazugehörigen Situationsplan sowie Schnittplänen zusammen. Weitere Unterlagen wie der vorliegende erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV dienen der Information und sind nicht rechtsverbindlich.

Der Geltungsbereich umfasst das Grundstück Bahnhofstrasse 12 (Parzelle Kat.-Nr. 4955) sowie Teile der Parzellen Kat. Nrn. 2643 (Fussgängerunterführung) und 2873 (Bahnhofstrasse) in Kilchberg.

Anwendbares Recht (Art. 3)

Soweit der Gestaltungsplan keine besonderen Anordnungen enthält, gelten die Vorschriften der durch die Gemeindeversammlung am 23. Mai 2012 festgesetzten und am 18. Februar 2015 durch die Baudirektion genehmigten Bau- und Zonenordnung. Es gelten zudem die Baubegriffe und Definitionen und Mess- und Berechnungsweisen gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) bzw. der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.

Baulinien (Art. 4)

Während der Dauer des Gestaltungsplans sind innerhalb des Geltungsbereichs die Wirkungen der Baulinien (RRB Nr. 1593) bergseits an der Bahnhofstrasse ausgesetzt.

6.2 Bau- und Nutzungsvorschriften

Rückbau von bestehenden Bauten und Anlagen (Art. 5)

Der Rückbau des Gebäudes Bahnhofstrasse 12 (GVZ-Nr. 201) ist bewilligungspflichtig und erst gestattet, wenn die Erstellung des Neubaus gemäss diesem Gestaltungsplan gesichert ist. Damit wird ein Abbruch auf Vorrat verhindert.

Baubereiche und Bauten (Art. 6)

Der Gestaltungsplan umfasst einen Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» sowie einen Baubereich B für «unterirdische Parkierung».

Es darf bis an die Baubegrenzungslinien gebaut werden. Weder die Gebäudelänge noch der Mehrlängenzuschlag sind zu beachten. Innerhalb der Baubereiche müssen gegenüber Strassen, Wegen, Plätzen und Nachbargrundstücken keine Abstände eingehalten werden. Damit wird das Gebäude gemäss Richtprojekt ermöglicht.



Abbildung 40 Überlagerung Richtprojekt und Situationsplan zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse», Stand 20.07.2018 (Quelle: Burckhardt+Partner AG)

Der Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» umfasst das geplante Hauptgebäude. Innerhalb dieses Baubereichs ist die geschlossene Bauweise vorgeschrieben. Es ist eine Überbauung mit einem Geschoss 0, das im südlichen Bereich oberirdisch und gegen den nördlichen Bereich aufgrund der ansteigenden Bahnhofstrasse teilweise unterirdisch liegt, sowie zwei vollständig oberirdischen Geschossen (Geschosse 1 und 2) und einem anrechenbaren Dachgeschoss (Geschoss 3) sowie zwei anrechenbare, unterirdische Geschosse (Geschosse -1 und -2) zulässig.

Die oberirdischen Geschosse 0 bis 3 sind innerhalb des im Situationsplan bezeichneten Teils des Baubereichs A zulässig, wobei das Geschoss 3 (Attika) nur in dessen nördlicher Hälfte angeordnet werden darf. Die unterirdischen Geschosse -1 und -2 dürfen den gesamten Baubereich A ausnutzen.

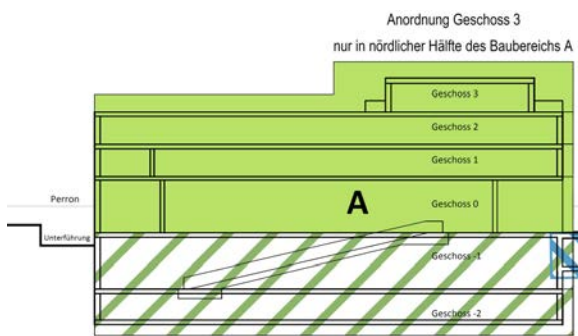


Abbildung 41 Längsschnitt des Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse», Stand 20.07.2018 (Quelle: Burckhardt+Partner AG)

Vordächer sind auf maximal einem Drittel der jeweiligen Fassadenlänge zulässig. Sie dürfen innerhalb des Geltungsbereichs maximal 1.5 m über die Baubegrenzungslinie auskragen und haben einen Vertikalabstand von mindestens 4.5 m über dem Boden einzuhalten.

Die Gebäudehöhe beträgt maximal 12.4 m, und unterschreitet somit die in der Zentrumszone gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kilchberg zulässige Gebäudehöhe von 13.5 m um über 1 m. Die Geschosse 0 und -1 haben im Bereich der Verkaufsräume eine lichte Höhe von mindestens 4.0 m aufzuweisen.

Alle Wohneinheiten müssen alters- und behindertengerecht zugänglich sein. Das Innere aller Wohneinheiten muss entweder alters- und behindertengerecht ausgebaut sein oder an die Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderung anpassbar sein.

Im Baubereich B für «unterirdische Parkierung» ist ein vollständig unterhalb des gestalteten Terrains liegendes Geschoss erlaubt. Dieses hat direkt an das Gebäude im Baubereich A anzuschliessen.

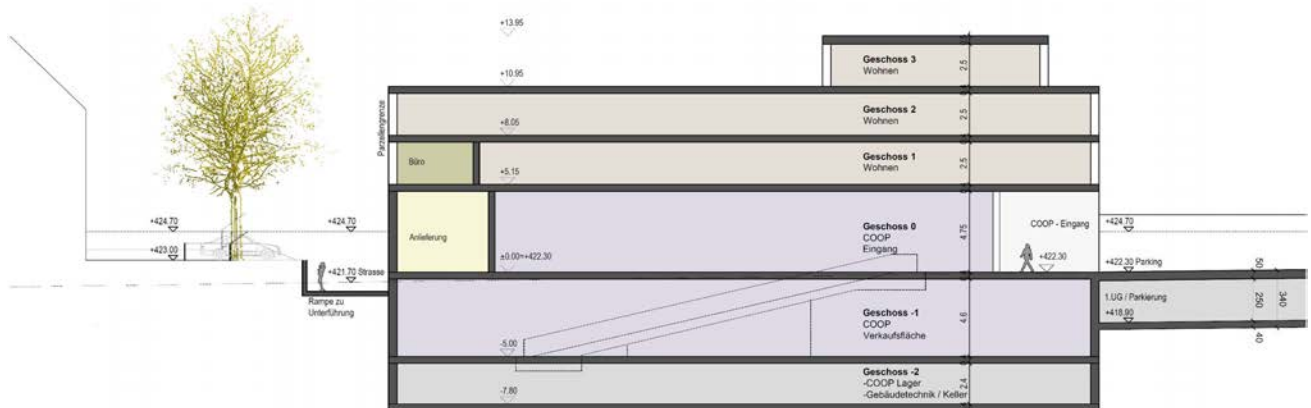


Abbildung 42 Längsschnitt des Richtprojekts des Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse», Stand 20.07.2018 (Quelle: Burckhardt+Partner AG)

Nutzweisen (Art. 7)

Im Baubereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» sind im Geschoss 0 neben den Verkaufsräumen für Produkte des täglichen Bedarfs, Gastronomie und Handels- und Dienstleistungsbetriebe mit Publikumsverkehr sowie die Erschliessungen des Gebäudes und die Anlieferung erlaubt. In den oberirdischen Geschossen 1 - 3 sind Wohnungen sowie höchstens mässig störende Nutzungen wie Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Hotellerie und Gastronomie zulässig. In den unterirdischen Geschossen -1 und -2 sind Verkaufsräume für Produkte des täglichen Bedarfs inklusive der dazugehörigen Nebenräume sowie Lager-, Keller- und Technikräume für die Nutzungen aller Baubereiche und die Erschliessungen erlaubt.

Mindestens 20% der Gesamtnutzfläche sind für Arbeitsnutzungen (Verkauf, Gewerbe, Büro etc.) vorzusehen. Zur Gesamtnutzfläche zählen alle dem Wohnen, Arbeiten und sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume in Dach-, Voll- und Untergeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitäräume samt innerer Trennwände.

Im Baubereich B für «unterirdische Parkierung» ist eine Tiefgarage mit Abstellplätzen für Personenwagen und Zweiräder inkl. Ein- und Ausfahrtsrampen zulässig.

Dachgestaltung und Dachaufbauten für Baubereich A (Art. 8)

Es sind nur Flachdächer zulässig.

Flachdächer, die nicht als begehbare Terrasse benutzt oder für den Bau von Anlagen für die Nutzung von Sonnenenergie beansprucht werden, sind aus ökologischen Gründen und zur Verbesserung der Retention extensiv zu begrünen.

Kleinere technisch bedingte Dachaufbauten (Zu- und Abluftrohre, Kamine, Liftaufbauten, Dachausstiege, Oblichter, Absturzsicherungen, Anlagen zur Fassadenreinigung sowie Anlagen zur Gewinnung von erneuerbaren Energien und dergleichen) dürfen die Dachebene überragen.

Reklameanlagen (Art. 9)

Es sind nur betriebsbezogene Reklamen in unaufdringlich wirkender Form gestattet. Reklameanlagen, die vertikal über das Geschoss 2 des Baubereichs A hinausragen, sind nicht gestattet.

Baumasse / Ausnützung (Art. 10)

Die maximale Baumasse für den Bereich A für «ein Gebäude und Gebäudeteile» wird auf 6'600 m³ beschränkt. Dies entspricht der mit der kommunalen Planungskommission abgesprochenen massvollen Verdichtung gegenüber der Grundordnung und erfüllt damit die richtplanerische Zielsetzung.

Die detaillierte Berechnung der Baumassen ist im Anhang 4 ersichtlich.

Etappierung (Art. 11)

Es ist keine Etappierung zulässig.

6.3 Freiraum

Umgebungsgestaltung und Aussenraumnutzung (Art. 12)

Der vom Gestaltungsplan erfasste Teil der Bahnhofstrasse ist mit den anstossenden Teilen zu einem einheitlichen Ganzen zu gestalten und mit einem optisch ansprechenden, «entschleunigenden» Belag zu versehen.

Zulässig sind in der Umgebung die Fahrbahn und Fusswege der Bahnhofstrasse (im Situationsplan als Bereich Bahnhofstrasse gekennzeichnet), Erschliessungen der unterirdischen Parkierung für Personen und Fahrzeuge (Rampensystem für unterirdische Parkierung) sowie die oberirdischen Abstellplätze für Personenwagen, Mo-

torräder und Velos (im Situationsplan als Bereich oberirdische Parkierung gekennzeichnet), Fusswege und Perron-Erschliessungen, Zu- und Ablufteinrichtungen der unterirdischen Parkierung, Elemente der Umgebungsgestaltung wie z.B. Bäume, Pflanztröge, Beleuchtungskandelaber, Absturzsicherungen etc..

Am östlichen Rand des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans ist eine Baumreihe zu pflanzen, siehe auch Kapitel 4.2.6.

Für Bepflanzungen innerhalb des Gestaltungsplan-Perimeters sind einheimische Arten zu verwenden.

Die Bereiche Bahnhofstrasse und oberirdische Parkierung sind höhenmässig auf die östliche Umgebung (Nachbarliegenschaften und Bahnhofstrasse) auszurichten. Dazu darf das heutige Terrain um höchstens 2.3 m herabgesetzt werden, was der Absenkung der Parkierung auf das Niveau der Bahnhofstrasse geschuldet ist.

6.4 Gestaltung

Gestaltung und Einordnung von Bauten, Anlagen und Umschwung (Art. 13)

Angesichts der erheblichen ortsbaulichen Bedeutung, wird von Bauten, Anlagen und Umschwung, eingeschlossen Aussenmöblierung, eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung verlangt. Die Gestaltungsanforderungen sind auch bei allen Umbauten und Aussenrenovationen zu beachten. Für die Beurteilung sind die Merkmale gemäss § 71 PBG sinngemäss anwendbar.

Die zur Bahnhofstrasse hin gerichtete Fassade des Geschosses 0 ist mit besonderer Rücksicht auf deren unmittelbare Lage an den öffentlichen Raum Bahnhofstrasse zu entwickeln, damit ein attraktiver öffentlicher Raum entsteht.

Die Gestaltungsanforderungen gelten auch für den Strassenbereich.

6.5 Erschliessung und Parkierung

Fusswegverbindungen (Art. 14)

Von der Bahnhofstrasse zum Perron 1 sind mindestens zwei Fussgängerverbindungen zu erstellen. Eine davon muss behindertengerecht sein.

Das Richtprojekt sieht eine Treppe vom Bereich der oberirdischen Parkplätze zum Perron vor. Im Gebäude ist ein öffentlicher Lift geplant, der die unterirdische Parkierung, die Verkaufsräume sowie das Perron 1 erschliesst. Damit ist die behindertengerechte Verbindung gewährleistet.

Erschliessung Fahrverkehr (Art. 15)

Die Zu- und Wegfahrt für Fahrzeuge erfolgt über die Bahnhofstrasse.

Die Zu- und Wegfahrtsrampen zur unterirdischen Parkierung sind im nordwestlichen Bereich des Gestaltungsplanperimeters zu platzieren, wie es das Richtprojekt vorsieht und für die Machbarkeit zwingend ist. Das Rampensystem darf nicht überdeckt werden.

Die Anlieferung ist im südlichen Bereich des Gebäudes zulässig. Der Warenumschlagplatz ist vollständig in das Gebäude im Baubereich A zu integrieren.

Parkierung (Art. 16)

Massgebende Grundlage für den Grundbedarf der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen und Zweiräder für die Nutzungen im Geltungsbereich ist die Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kilchberg. Es ist zumindest die gesamte Anzahl Abstellplätze gemäss Grundbedarf bereitzustellen. Aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr kann eine Umverteilung der gemäss Grundbedarf erforderlichen Anzahl Abstellplätze für Personenwagen von der Gemeinde bewilligt oder angeordnet werden.

Dabei darf die minimale Anzahl Abstellplätze die folgenden Werte des Grundbedarfs nicht unterschreiten:

- Bewohner: min. 55%
- Büroräume gemäss Ziffer 13.1 Abs. 1 BZO: min. 30%
- Nutzungsarten gemäss Ziffer 13.1 Abs. 5 BZO: min. 40%

Die Differenz zwischen der minimalen Anzahl Abstellplätze gemäss dem gesamten Grundbedarf und derjenigen aus dem reduzierten Bedarf kann dem Abstellplatzbedarf (Grundbedarf) für Läden zugeschlagen werden, womit sichergestellt wird, dass das Gewerbe an der Bahnhofstrasse über ausreichend Kunden-Parkplätze verfügt.

Zusätzlich sind im Geltungsbereich des Gestaltungsplans öffentliche Abstellplätze für Personenwagen anzubieten, wovon 22 oberirdisch zu platzieren sind.

Sämtliche Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder für die Nutzungen der neuen Überbauung im Baubereich A werden in der unterirdischen Parkieranlage im Baubereich B untergebracht. Alle oberirdischen Abstellplätze sind öffentlich.

Die Abstellplätze für Personenwagen sind nach der Norm VSS 640 291a zu bemessen.

Die Abstellplätze für Kunden und Besucher sowie die Öffentlichkeit sind gebührenpflichtig zu bewirtschaften.

Coop wird im Rahmen des Bauprojektes die Ausführung von Elektroladestationen in der Tiefgarage überprüfen. Derzeit laufen diverse Pilotprojekte an anderen Coop-Standorten.

6.6 Umwelt

Energie (Art. 17)

Die Bauten in den Baubereichen A und B sind im jeweils gültigen Minergie-Standard oder einem vergleichbaren Standard zu erstellen.

Entwässerung, Wasser- und Stromversorgung (Art. 18)

Die Anschlüsse an die Kanalisation und die Wasser- und Stromversorgung sind in Absprache mit den Behörden und den Werkverantwortlichen festzulegen.

Lärmschutz (Art. 19)

Das Gestaltungsplangebiet ist in der Bau- und Zonenordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung zugeordnet. Diese Zuordnung wird durch den Gestaltungsplan übernommen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens gilt es nutzungsbezogen die massgebenden Belastungsgrenzwerte nachzuweisen.

7 Interessensabwägungen

Raumplanung

Die Beiträge des Gestaltungsplans «Bahnhofstrasse» zu den Zielen und Grundsätzen der übergeordneten Raumplanung des Bundes, des Kantons Zürich und der Gemeinde Kilchberg liegen vorab und grundsätzlich darin, dass der Gestaltungsplan – in Übereinstimmung mit den raumplanerischen Zielsetzungen von Bund, Kanton, Planungsregion und Gemeinde – die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verdichtete Nutzung von Bauland schafft.

Mit dem Gestaltungsplan wird eine ortsbaulich und architektonisch attraktive Ergänzung des Zentrums mit einem gemischt genutzten Neubau ermöglicht. Der Ortskern wird durch die Ansiedlung eines Detailhändlers mit Produkten für den täglichen Bedarf, das Anbieten von ausreichend Parkierungsmöglichkeiten und die Aufwertung des Verkehrsraums Bahnhofstrasse für alle Verkehrsteilnehmer gestärkt und belebt.

Verkehr

Mit dem direkten Anschluss an das öffentliche Bahn- und Busnetz ist und bleibt das Grundstück bereits heute gut erschlossen.

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan ändert sich an der bereits heute guten Erschliessung für Fahrzeuge, Fussgänger, Motorfahrzeuge und Velofahrende funktional nichts, gestalterisch erfolgt jedoch eine deutliche Aufwertung, insbesondere zugunsten der Fussgänger.

Das bestehende Verkehrsnetz kann die projektinduzierte Mehrbelastung problemlos bewältigen.

Umwelt

Der Gestaltungsplan ist mit der Umweltgesetzgebung vereinbar.

Schlussfolgerung

Der vorliegende Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse» ist ein qualitativ hohes und langfristig orientiertes Planungsinstrument, welches eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Zentrums in ortsbaulicher und raumplanerischer Hinsicht ermöglicht.

8 Planungsablauf und Mitwirkung

Für den privaten Gestaltungsplan ist folgender Ablauf vorgesehen:

Öffentliche Auflage

Der Gestaltungsplan wurde vom 12. Januar bis 13. März 2018 öffentlich aufgelegt. Während dieser Zeit konnten schriftliche Einwendungen eingereicht werden.

Gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage wurde der Gestaltungsplan der Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) und Nachbargemeinden zur Anhörung unterbreitet.

Kantonale Vorprüfung / Anhörung und Stellungnahme SBB

Gleichzeitig wurde der Gestaltungsplan dem Kanton zur Vorprüfung sowie der SBB zur Stellungnahme gemäss Art. 18m Eisenbahngesetz eingereicht.

Überarbeitung des Gestaltungsplans

Aufgrund der Einwendungen, Vorprüfung und SBB-Stellungnahme wurden die Gestaltungsplan-Dokumente überarbeitet und der Gemeinde eingereicht. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wurde von der Gemeinde ein Bericht verfasst.

Zustimmung Gemeindeversammlung / Urnenabstimmung

Da der Gestaltungsplan von der Bau- und Zonenordnung abweicht, ist dieser durch den Gemeinderat der Gemeindeversammlung zur Zustimmung vorzulegen. An der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018 wurde der Gestaltungsplan durch einen Ordnungsantrag einer nachträglichen Urnenabstimmung überwiesen.

Beschwerdefristen

Nach der Gemeindeversammlung sowie der Zustimmung an der Urne folgen Beschwerdefristen.

Genehmigung Kanton

Sind alle Fristen ungenutzt verstrichen oder allfällige Beschwerden rechtskräftig erledigt, wird der Gestaltungsplan der kantonalen Baudirektion zur Genehmigung unterbreitet.

Rekursfrist

Anschliessend läuft während 30 Tagen die Frist für Rekurse.

Inkraftsetzung

Mit der anschliessenden Publikation erlangt der Gestaltungsplan die Rechtskraft.

Anhang

Anhang 1 Literatur- und Quellenverzeichnis

- [1] AWEL, ALN, ohne Datum: Lichtverschmutzung vermeiden. Ein Merkblatt für Gemeinden
- [2] BAFU, 2005: Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen
- [3] Burckhardt+Partner AG, 10. Oktober 2018: Privater Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse», Situationsplan zum Gestaltungsplan, Fassung für das Genehmigungsverfahren
- [4] Dr. Vollenweider AG, 15. August 2017: Baugrunduntersuchung
- [5] Gemeinde Kilchberg, Festsetzung durch die Gemeindeversammlung am 23. Mai 2012, Genehmigung durch die Baudirektion am 18. Februar 2015: Bau- und Zonenordnung
- [6] Gemeinde Kilchberg, Festsetzung durch die Gemeindeversammlung am 3. Dezember 2013, Genehmigung durch die Baudirektion am 21. Mai 2014: Revision kommunaler Richtplan – Verkehrsrichtplan
- [7] Kanton Zürich, Festsetzung, Beschluss des Kantonsrates am 31. August 2016: Kantonaler Richtplan
- [8] ProjektBeweger GmbH, 10. Oktober 2018: Privater Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse», Vorschriften, Fassung für das Genehmigungsverfahren
- [9] Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ), 1998: Regionaler Richtplan Zimmerberg
- [10] Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ), Beschluss ZPZ vom 24. November 2016: Gesamtüberprüfung Regionaler Richtplan Zimmerberg - Verabschiedung zuhanden Festsetzung durch den Regierungsrat Kanton Zürich

Anhang 2 Beteiligte am Gestaltungsplan

Projekt

Grundeigentümerin	Gemeinde Kilchberg
Bauherrschaft	Coop Immobilien AG: Fritz Ulmann, Bruce McCall
Situationsplan zum Gestaltungsplan	Burckhardt+Partner AG: Hans Haueter, Alexander Hupp- mann, Gabrijel Marojevic, Joanna Szczepanska
Vorschriften zum Gestaltungsplan	ProjektBeweger GmbH: Felix Manz, Delia Landtwing
Planungsbericht	ProjektBeweger GmbH: Delia Landtwing, Felix Manz, Hannah Aue Enz&Partner GmbH: Paul Schöb (Verkehr) Bakus Bauphysik und Akustik GmbH: Jean-Marc Paris, Ruth Armbruster (Lärm) Dr. Vollenweider AG: Christoph Röthlisberger (Baugrund und Grundwasser)
Richtprojekt	Burckhardt+Partner AG: Hans Haueter, Alexander Hupp- mann, Gabrijel Marojevic, Joanna Szczepanska
Juristische Beratung	Gfeller Budliger Kunz Rechtsanwälte: Jürg Sigrist

Ämter der Gemeinde Kilchberg

Abteilung Hochbau und Liegenschaften	René Strehler
Abteilung Tiefbau	Daniel Willi
Ortsplaner	Daniel Christoffel

Anhang 3 Stellungnahme SBB vom 06.06.2017

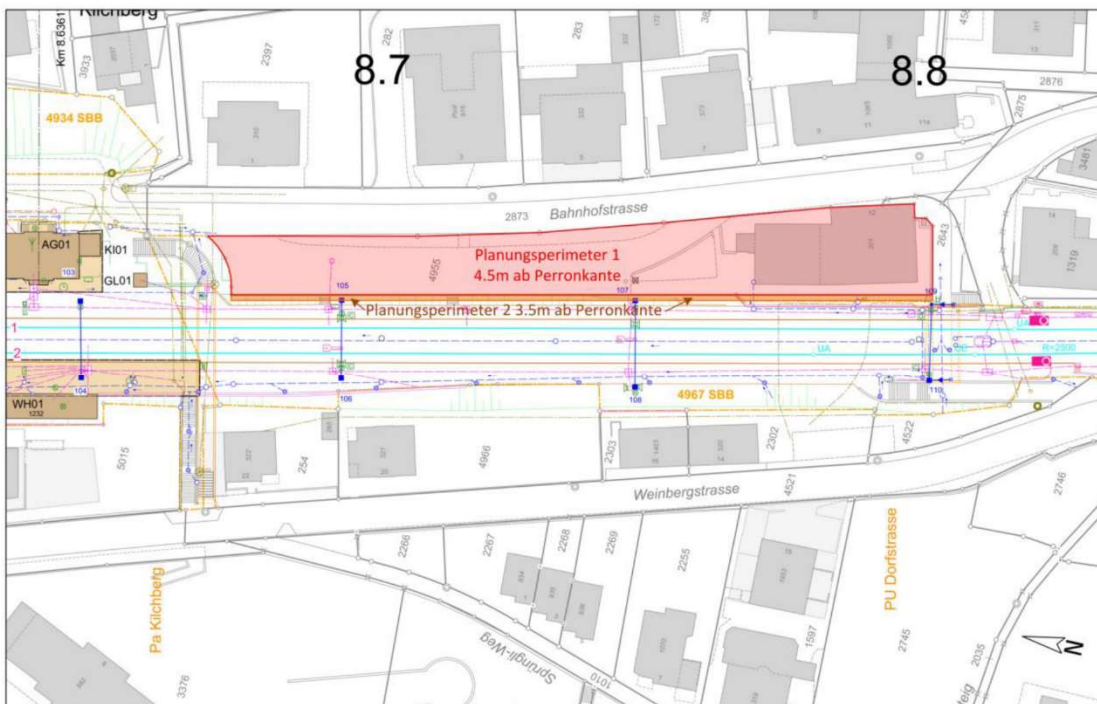
Stellungnahme SBB – Bauvorhaben Coop Kilchberg

Sehr geehrter Herr Marojevic

Wie an der letzten Sitzung vom 29. Mai besprochen, sende ich Ihnen eine Stellungnahme von Seiten SBB zum Bauvorhaben Coop in Kilchberg. Die Stellungnahme beinhaltet Informationen und Erkenntnisse, die bereits in den letzten Jahren im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben erarbeitet wurden. Da es zu zahlreichen Wechseln in den Zuständigkeiten/Bauherrschaft gekommen ist, sind gewisse Informationen verloren gegangen. Es ist zu beachten, dass die unten aufgeführten Bedingungen bzw. Auflagen nicht abschliessend sind und mit Vertiefung des Projekts weitere Auflagen hinzukommen können. Eine abschliessende Beurteilung kann erst nach Prüfung des Bauvorhabens durch die SBB gemäss Artikel 18m des Eisenbahngesetzes erfolgen.

1. Planungsperimeter

Der Planungsperimeter 1 (4.5m ab Perronkante) ist in der untenstehenden Abbildung rot eingezeichnet. Unter Einhaltung des Planungsperimeters kann das Bauvorhaben ohne grössere Infrastrukturanpassungen realisiert werden. Das Erdseil zwischen Fahrleitungsmast 107 und 109 ist jedoch in Richtung Bahn zu verlegen. Im Planungsperimeter 2 (3.5m ab Perronkante) sind Einbauten mit einer Länge <10m möglich z.B. Zugänge zum Perron.



Schweizerische Bundesbahnen SBB
 Infrastruktur Netzentwicklung Region Ost
 Vulkanplatz 11 · Postfach · 8048 Zürich · Schweiz
 Direkt +41 79 256 77 16 ·
 christina.senn@sbb.ch · www.sbb.ch

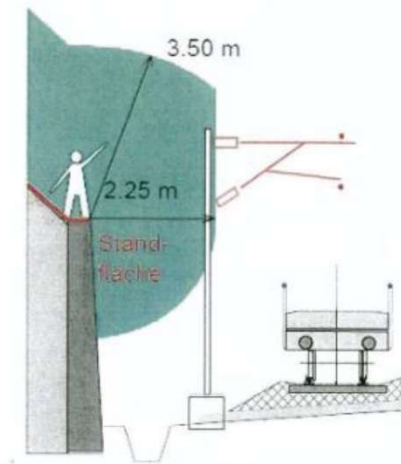
Wird der Planungsperimeter 1 überschritten, ist von der Bauherrschaft detailliert aufzuzeigen, wie mit der neuen Situation in den jeweiligen Bauphasen umgegangen wird. Die jeweiligen Planungsperimeter gelten sowohl für ober- wie auch unterirdische Bauten und Anlagen.

2. Bauphasenplanung

Während der Bauphase ist es möglich, die Perronbreite kurzzeitig bis auf eine Breite von 2.01m zu reduzieren. Das heisst dass die Perronkante während der Bauphase jederzeit mindestens in einer Breite von 2.01m auf der gesamten Länge in Betrieb bleiben. Jegliche Bauinstallationen, Absperrungen etc. müssen ausserhalb dieser 2.01m zu liegen kommen. Es dürfen weder während der Bauphase noch im Endzustand Einschränkungen des Bahnbetriebs (Zugsausfälle, Langsamfahrstellen etc.) entstehen. Grundsätzlich sind Nachtsperren während gewissen Bauphasen möglich. Wie und in welchem Umfang muss von Fachdiensten der SBB am konkreten Bauvorhaben beurteilt werden.

3. Abklärungen bezüglich Fahrleitungsanlagen

Gemäss AB-EBV (Ausführungsbestimmung Eisenbahnverordnung) ist ein Abstand ab der Standfläche des Gebäudes (Geschossböden, Balkon usw.) von mind. 2.25m zum Isolator (letztes spannungsführendes Bauteil) nötig (gemäss Abbildung unten). Kann dieser Abstand nicht eingehalten werden, muss ein Schutz vor Berührung durch Hindernisse erstellt werden. Dies können Wände mit minimaler Höhe ab der Standfläche von 1.80m sein oder Fenster, die man nicht öffnen kann. Eventuell sind auch Massnahmen am Fahrleitungsmasten nötig, um die Spannung in Richtung Gleis zu bringen.



Durch die Nähe zur Bahn ist zu gegebener Zeit ein Lösch- und Rettungskonzept von der Bauherrschaft mit den örtlichen Behörden auszuarbeiten und der SBB vorzulegen. Es dürfen keine Ausgänge direkt auf das Perron erstellt werden.

4. Auflagen zum Bauprojekt

Baumassnahmen:

- Grundsätzlich sind alle Bauwerke, insbesondere Leitungsquerungen, Schüttungen, Stützbauwerke, Baugruben sowie Tragwerke unmittelbar neben, über oder unter der Bahn nach den Regeln der Baukunde und den massgebenden Normen zu projektieren und auszuführen. Die entsprechenden Nachweise müssen von einer ausgewiesenen Fachperson erbracht werden. Der sichere Bahnbetrieb darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt oder gefährdet werden.
- Die Stabilität des Trasses, von Dämmen, Widerlagerfundamenten, Pfeilern und Flügelmauern sowie von Fahrleitungsmasten und Signalanlagen darf nicht beeinträchtigt werden.
- Während und nach den Bauarbeiten darf dem Bahnterrain kein zusätzliches Meteorwasser zugeführt werden. Es sind die dazu notwendigen baulichen Massnahmen zu treffen. Bestehende Entwässerungsanlagen oder Sickerleitungen der Bahn dürfen durch die Bauarbeiten in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Leitungen geprüft. Schäden oder Verunreinigungen werden zu Lasten des Gesuchstellers beseitigt. Das Schotterbett darf durch die Bauarbeiten nicht verunreinigt werden.
- Vor Baubeginn ist eine vorsorgliche Beweisaufnahme folgender Anlagenteile bestehende Baustrukturen der Bahn durchzuführen. Die Beweissicherung hat in Absprache mit SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UEW-ROT-IU-ING, Nicole Cueni, Remisenstrasse 7, 8021 Zürich; nicole.cueni@sbb.ch) zu erfolgen. Die Protokolle sind spätestens 2 Wochen vor Baubeginn SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UEW-REG) zuzustellen. Die Kosten der Beweissicherung inkl. der Aufwendungen der SBB gehen zu Lasten des Gesuchstellers.

Schutzmassnahmen:

- Das Ausführungsprojekt (Ausführungspläne inkl. Baugrubenplan mit Darstellung der Gleise, Baugrundgutachten, Nutzungsvereinbarung und Projektbasis, Statik, Verformungsnachweise Baugrubenabschluss und Gleise, Angaben zum Bauvorgang und Überwachungskonzept) folgender Anlagenteile Baugrube und deren Sicherungsmassnahmen ist spätestens 8 Wochen vor Baubeginn in geprüfter Form (mit Prüfbericht) an SBB Infrastruktur Projekte (I-PJ-ENG-IB-ZUE, Roland Bachofen, Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich; roland.bachofen@sbb.ch) zur Genehmigung einzureichen. Die Prüfung des Ausführungsprojekts hat durch einen ausgewiesenen Experten (vom Projektverfasser unabhängiger Prüffingenieur) zu erfolgen. Wir schlagen dafür das Büro Gysi Leoni Mader AG (Herr Morri, Tel.: 043 444 70 30) vor. Die Kosten des Experten gehen zu Lasten des Gesuchstellers.
Die SBB behält sich vor, aufgrund einer Risikobeurteilung der eingereichten Projektunterlagen beim Gesuchsteller weitere Unterlagen einzufordern oder die Umsetzung zusätzliche Massnahmen auf Kosten des Gesuchstellers zu verlangen. Der Prüfer hat auch die Bauausführung zu begleiten (Auswertung Überwachung inklusive Beurteilungen, Kontrollen vor Ort, etc.).
- Es sind deformationsarme Bauweisen und Berechnungsansätze zu verwenden (mindestens erhöhter Erddruck = 0.5 e0 und 0.5 ea). Die erwarteten Deformationen sind bei der Planung zu ermitteln und durch den Prüfer zu beurteilen.

- Für allfällige durch das Bauvorhaben verursachten Schäden an den Bahnanlagen oder Beeinträchtigungen des sicheren Bahnbetriebs haftet der Gesuchsteller. Der Gesuchsteller hat eine entsprechende Bauwesenversicherung abzuschliessen.
- Werden Hebevorrichtungen und Baumaschinen in der Nähe von Eisenbahnanlagen der SBB eingesetzt, müssen Schutzmassnahmen getroffen werden. Maschinen, die in den Gefahrenbereich des elektrischen Stroms und der Züge einragen könnten, müssen geerdet werden (eventueller Einbau einer Trennfunkstrecke) und mit einer Bewegungseinschränkungsvorrichtung ausgerüstet sein.
- Falls das Bauunternehmen einen Turmkran einsetzt, muss die SBB für dessen Standortbestimmung, Bewegungseinschränkung, Erdungskonzept und Inbetriebsetzung einbezogen 8 Wochen vor Aufstellung des Krans mit der Kontaktperson bei SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UEW-REG-STK-BnB) in Verbindung.
- Der Einsatz eines Strassenkrans erfordert Sicherheitsmassnahmen im Verhältnis zu den Bahngefahren. Diese Massnahmen werden von der SBB definiert. Die Bauherrschaft setzt sich 8 Wochen vor dem Aufstellen des Strassenkrans mit der Kontaktperson bei SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UEW-REG-STK-BnB) in Verbindung.
- Wir empfehlen Ihnen, vor der Ausschreibungsphase mit der Kontaktperson bei SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UEW-REG-STK-BnB) in Kontakt zu treten, um die Sicherheitsdokumente zu bestimmen und bereitzustellen, die den Ausschreibungsunterlagen beizufügen sind (Approximatives Sicherheitsdispositiv möglich).
- Alle Aufwendungen der SBB, die für die Prüfung und Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen, die Instruktion von Sicherheitsdispositiven usw. erforderlich sind, werden der Bauherrschaft gemäss Art. 19 des Eisenbahngesetzes in Rechnung gestellt.
- Um die verschiedenen Arbeiten gegen die Gefahren des Bahnbetriebs abzugrenzen, ist ein Schutzgerüst / Schutztunnel zu bauen, das/der das Lichtraumprofil des oder der Betriebsgleise einhält und 1 m bzw. 0,50 m über der letzten unter Spannung stehenden Leitung liegt. Für den Bau dieses Schutzgerüsts / Schutztunnels ist das Formular 4838 massgebend.
- Kontaktperson: I-AT-UEW-ROT-STK-BNB Yllzan Azemi yllzan.azemi@sbb.ch Mobil: +41 79 150 38 69 Remisenstrasse 7 CH-8021 Zürich

Bahnbetrieb:

- Die Bahnanlagen dürfen nicht vom Bau betroffen werden (Kabel, Leitungen, Masten, Bauwerke etc.) Der Platz auf dem Perron darf nicht beeinträchtigt werden. Die Baustelle und die von den Bahnpassagieren benutzten Bereiche sind mit stabilen, vollflächigen Bauwänden zu trennen. Sind SBB-Anlagen betroffen, ist vorgängig mit der SBB das Vorgehen und die Ersatzmassnahmen abzusprechen. Es ist nicht gewährleistet, dass auf allfällige Wünsche eingegangen werden kann (übergeordnetes Interesse der Bahnanlagen, Personenflussabklärungen, mangelnde Kapazitäten SBB etc.). Alle Kosten gehen zu Lasten der Baumassnahme.
- Die Arbeiten erfordern ein Intervall (die Ausschaltung der elektrischen Anlagen und das Sperren eines oder mehrerer Gleise). Die Regelvorlaufzeit beträgt 3 Monate.
- Die Bauherrschaft setzt sich 8 Wochen vor Baubeginn mit der Kontaktperson bei SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UEW-REG-STK-BnB) in Verbindung, um die Sicherheitsprobleme in Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb zu lösen und die SBB Leistungen zu koordinieren.

Bahnzugang:

Es ist aufzuzeigen, wie der Zugang ab dem Parkplatz neu geregelt wird. Es soll mindestens zwei Zugänge geben, einer davon muss barrierefrei sein. Während der Bauzeit muss jederzeit 320m Perronnutzlänge vorhanden sein. Einschränkungen in der nutzbaren Perronbreite sind von der SBB zu bewilligen.

Anker:

- Werden temporäre Anker oder Nägel zur Baugrubensicherung eingesetzt und kommen diese auf Bahngebiet zu liegen, fallen für die Benutzung des Grundstücks der SBB Gebühren an. Der Gesuchsteller hat 4 Wochen vor Baubeginn mit SBB Immobilien, Immobilienrechte (IM-IR-ROT-LRE) eine Vereinbarung abzuschliessen. Alle temporären Anker im Bereich des SBB-Grundstücks müssen vor Bauende entspannt und alle Zuglieder wieder ausgebaut werden.
- Werden permanente Anker eingesetzt und kommen diese auf Bahngebiet zu liegen, fallen für die Benutzung des Grundstücks der SBB, für die Überwachung der Anker und für den Aufwand bei einem allfälligen späteren Rückbau Gebühren an. Der Gesuchsteller hat spätestens 4 Wochen vor Baubeginn mit SBB Immobilien, Immobilienrechte (IM-IR-ROT-LRE) eine Vereinbarung abzuschliessen. Alle permanenten Anker im Bereich des SBB-Grundstücks, deren Ausfall die Sicherheit der Bahnanlagen oder des Bahnbetriebs gefährden kann, müssen über die gesamte Nutzungsdauer zugänglich und kontrollierbar sein. Die permanenten Anker sind alle 6 Jahre durch den Eigentümer oder dessen beauftragten Experten zu prüfen und das Prüferesultat SBB Infrastruktur Überwachung (I-AT-UWE- ROT-IU-ING, Nicole Cueni, Remisenstrasse 7, 8021 Zürich; nicole.cueni@sbb.ch) zuzustellen. Bei Unterlassung oder auf Wunsch wird SBB Überwachung selbständig und auf Kosten der Eigentümerschaft die Messung vornehmen.
- Werden temporäre Anker oder Nägel zur Baugrubensicherung eingesetzt und kommen diese auf Bahngebiet zu liegen, fallen für die Benützung des Grundstücks der SBB Gebühren an. Der Gesuchsteller hat spätestens 4 Wochen vor Baubeginn mit der SBB AG ein Vertrag abzuschliessen. Kontaktperson: Alex Eugster, SBB AG, Infrastruktur, Verträge, Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich, alex.eugster@sbb.ch, 079 172 43 07.
- Für die Erstellung des Vertrags sind folgende Angaben und Pläne nötig:
 - Vertragspartner.
 - Anzahl Anker und Erdnägel die voraussichtlich verbaut werden.
 - Wer führt die Projektierung und örtliche Bauleitung aus (Firma, Adresse).
 - Wer unterschreibt den Ankervertrag (Vorname, Name, Funktion).
 - Situationsplan und Querschnitt für die Baugrubensicherung.

5. Möglichkeiten eines Näher- bzw. Grenzbaurechts

Ein Näher- bzw. Grenzbaurecht des Bauvorhabens ist grundsätzlich möglich unter Berücksichtigung der Planungssperimeter gemäss Kapitel 1. Eine abschliessende Beurteilung kann aber erst nach Prüfung des Bauvorhabens durch die SBB gemäss Artikel 18m des Eisenbahngesetzes erfolgen. Dazu benötigt die SBB vermasste Pläne mit ihrem Bauvorhaben und den SBB-Anlagen. Die SBB hat der Firma Coop diesbezüglich im Jahr 2014 dxf- und dwg-Daten zugestellt. Falls sie nicht mehr über diese Daten verfügen sollten, können die Daten bei unserer Plan- und Geodatenauskunft bestellt werden (planauskunft.rot@sbb.ch mit Angabe Streckennr. 720, km 8.7-8.9).

6. Bedingungen zum Näher- bzw. Grenzbaurecht

Ein Näher- bzw. Grenzbaurecht bringt bauliche Massnahmen und Auflagen von Seiten SBB mit sich. Dabei sind die bestehenden Gesetze und Verordnungen einzuhalten (AB-EBV, LeV Art. 38, NIS-V). Es ist bereits in einer frühen Planungsphase auf die NIS-Verordnung Rücksicht zu nehmen. Dabei sind Einschränkungen bei sensiblen Nutzungen denkbar wie z.B. Büroräume, Schlafräume. Durch die neuen Bestimmungen die ab 2016 gelten, muss der Bauherr bei der Erstellung eines Gebäudes in bahnnähe nachweisen, dass die NIS-Grenzwerte seines Vorhabens eingehalten werden. Diese NIS-Berechnungen sind zusammen mit einem Näherbaurechtsgesuch der SBB einzureichen. Erst nach der Plausibilitätsprüfung durch die SBB kann eine definitive Baufreigabe bzw. Zustimmung zum Näherbaurecht erfolgen.

Für das Näher- bzw. Grenzbaurecht ist eine finanzielle Abgeltung zu leisten. Wie hoch die Abgeltung ausfällt wird von unserer Abteilung Immobilienrecht berechnet (immobilienrechte.ost@sbb.ch).

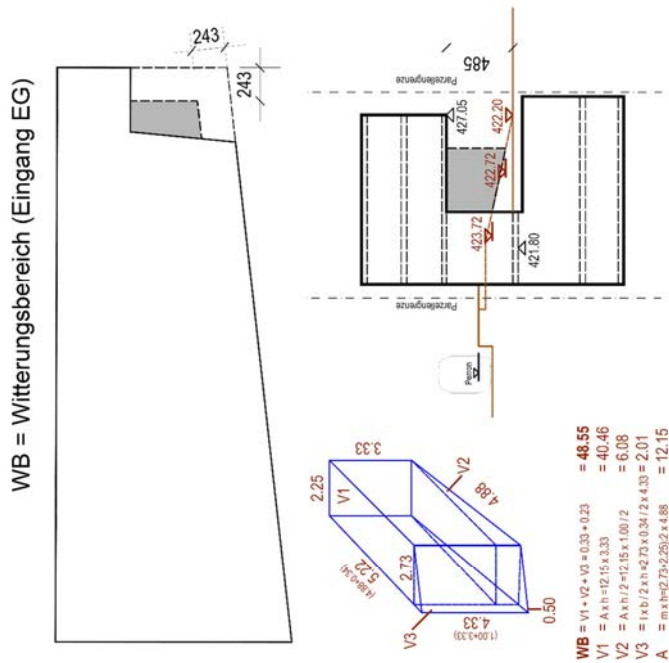
7. Weiteres Vorgehen

Sind für die weitere Bearbeitung des Projekt Leistungen der SBB Fachdienste erforderlich, melden sie sich bitte frühzeitig bei der SBB (Christina Senn, christina.senn@sbb.ch). Die Ressourcensituation bei der SBB ist sehr angespannt und es kann einige Zeit dauern, bis Ressourcen zusichert werden können.

Freundliche Grüsse
Christina Senn

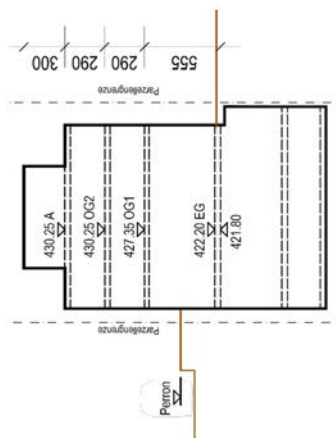
Zürich Altstetten, 06. Juni 2017

Anhang 4 Baumassenberechnung



Baumasse Maximum : 6'318m³ - BMZ : 3.625

GV = VEG + VOG x 2 + VA = 2327 + 1810 x 2 + 371 = **6'318m³**
VEG = A x h + WB - NAV = 584 x 5.55 + 48.55 - 963 = 2327
VOG = A x h = 624 x 2.9 = 1810
VAttika = A x h = 123 x 3.0 = 371



Anhang 5 Ermittlung gegenwärtige Verkehrsbelastung gemäss heutigem Verkehrsregime

Parkierungsanlage	Nutzer	Angebot	Zufahrten		Wegfahrten		DTV		M16	M8	Parkverkehr		
			%	abs	%	Abs	SVPFahrten	%			Tag	Nacht	abs

Verkehrsaufkommen Punkt 1

Bahnhof	Bewohner	7	30%	2	10%	1	2.3	16	90%	14	2	75%	12	4
	SBB-Langzeit	7	0%	0	40%	3	2.0	14	90%	13	1	0%	0	14
	SBB-Mobility	2	0%	0	30%	1	6.0	12	90%	11	1	80%	10	2
	Angestellte	1	10%	0	40%	0	4.0	4	90%	4	0	80%	3	1
	Vorfahrt SBB		100%	10	100%	10	32.0	320	98%	314	6	95%	304	16
Insgesamt		17		12		15		366		356	10		329	14

Verkehrsaufkommen Punkt 2

Bahnhof	Bewohner	7	30%	2	10%	1	2.3	16	90%	14	2	75%	12	4
	SBB-Langzeit	7	0%	0	40%	3	2.0	14	90%	13	1	0%	0	14
	SBB-Mobility	2	0%	0	30%	1	6.0	12	90%	11	1	80%	10	2
	Angestellte	1	10%	0	40%	0	4.0	4	90%	4	0	80%	3	1
	Vorfahrt SBB		100%	10	100%	10	32.0	320	98%	314	6	95%	304	16
Post	Kunden	30	70%	21	70%	21	16.0	480	100%	480	0	90%	432	48
öffentliche	Kunden (V)	34	120%	41	130%	44	26.0	884	96%	849	35	92%	813	71
Insgesamt		81		74		80		1'730		1'685	45		1'574	14

Verkehrsaufkommen Punkt 3

Bahnhof	Bewohner	7	30%	2	10%	1	2.3	16	90%	14	2	75%	12	4
	SBB-Langzeit	7	0%	0	40%	3	2.0	14	90%	13	1	0%	0	14
	SBB-Mobility	2	0%	0	30%	1	6.0	12	90%	11	1	80%	10	2
	Angestellte	1	10%	0	40%	0	4.0	4	90%	4	0	80%	3	1
	Vorfahrt SBB		100%	10	100%	10	32.0	320	98%	314	6	95%	304	16
Post	Kunden	30	70%	21	70%	21	16.0	480	100%	480	0	90%	432	48
öffentliche	Kunden (V)	34	120%	41	130%	44	26.0	884	96%	849	35	92%	813	71
Insgesamt		81		74		80		1'730		1'685	45		1'574	14

Verkehrsaufkommen Punkt 4

Bahnhof	Bewohner	7	30%	2	10%	1	2.3	16	90%	14	2	75%	12	4
	SBB-Langzeit	7	0%	0	40%	3	2.0	14	90%	13	1	0%	0	14
	SBB-Mobility	2	0%	0	30%	1	6.0	12	90%	11	1	80%	10	2
	Angestellte	1	10%	0	40%	0	4.0	4	90%	4	0	80%	3	1
	Vorfahrt SBB		100%	10	100%	10	32.0	320	98%	314	6	95%	304	16
Post	Kunden	30	70%	21	70%	21	16.0	480	100%	480	0	90%	432	48
öffentliche	Kunden (V)	34	120%	41	130%	44	26.0	884	96%	849	35	92%	813	71
öffentliche	Kunden (V)	5	120%	6	130%	7	20.0	100	96%	96	4	92%	92	8
Private	Bewohner	2	30%	1	10%	0	2.3	5	85%	4	1	75%	4	1
Insgesamt		88		81		87		1'835		1'785	50		1'670	14

Anhang 6 Konzept Etappierung Bauablauf

RICHTPROJEKT ZUM PRIVATEN GESTALTUNGSPLAN "BAHNHOFSTRASSE", KILCHBERG



Etappierung Bau

Zentrums-lage

Besondere Anforderungen - Nachweis für jederzeitige Gewährleistung

- Parkplatzeratz
- Bus, Auto und Velo im Gegenverkehr
- Sichere Wegführung für Fussgänger
- Zu- und Wegfahrt sowie Anlieferung für Anwohner und Gewerbetreibende

SBB / Bahnhof und Perronanlage

Besondere Anforderungen

- Zugänge zu Perrons sind jederzeit zu gewährleisten
- Absperrung Baustelle mit hohem Schutzzaun zu Geleiseanlagen

Gleichzeitig wird die Bahnhofstrasse grundlegend saniert.

Damit alle Anforderungen erfüllt werden können, ergeben sich 5 Bauetappen.

Bauherr: Coop Genossenschaft, *vertreten durch*: Coop Immobilien AG, Kasparstrasse 7, 3027 Bern

20. Juli 2018

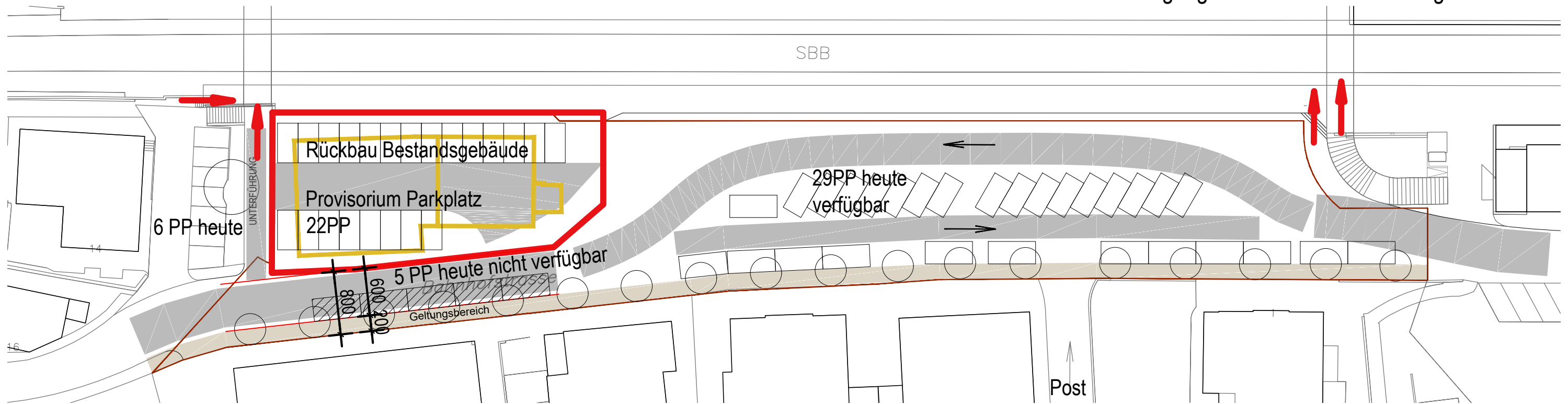
ETAPPIERUNG BAU

ETAPPE 1 Rückbau Bestandsgebäude (Bauzeit 5 Mte)

- Verkehrsprüfung und Parkplätze gemäss dem heutigen Konzept
- Erstellung provisorische Parkplätze für Etappe 2 und 3

- | | | |
|--|--|--|
| Bestandsgebäude: | Öffentliche Hand: | Parkplätze: |
| <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau Bestandsgebäude • Auffüllen für Provisorium Parkplatz • Verkehr wie heute, angepasst • 5 Parkplätze nicht verfügbar | <ul style="list-style-type: none"> • Provisorium Parkplätze | <ul style="list-style-type: none"> • heute $6+34=40$ • neu $6+34-5=35$ |

- Legende:
- Absperrung Baustelle und Schutzzaun zu SBB
 - Baustelle
 - Fahrspur 6m
 - Fussgänger und Velo
 - Rückbau
 - Kran
 - Zugang Peron
 - Zugang / Provisorium Anlieferung



Geltungsbereich

ETAPPIERUNG BAU

ETAPPE 2 Einstellhalle Teil 1 (Bauzeit 5 Mte)

- Neue Verkehrsführung entlang Geleisen
- Bestehende Bäume abtransportieren
- Provisorische Brücke über Baustelle

Verkehr und Einstellhalle:

- Absperrung Baustelle und Sicherung SBB
- Aushub und Spundwand
- Sicherung Werkleitungen
- Kran für Einstellhalle
- Provisorische Brücke
- Erstellung 1. Teil Einstellhalle

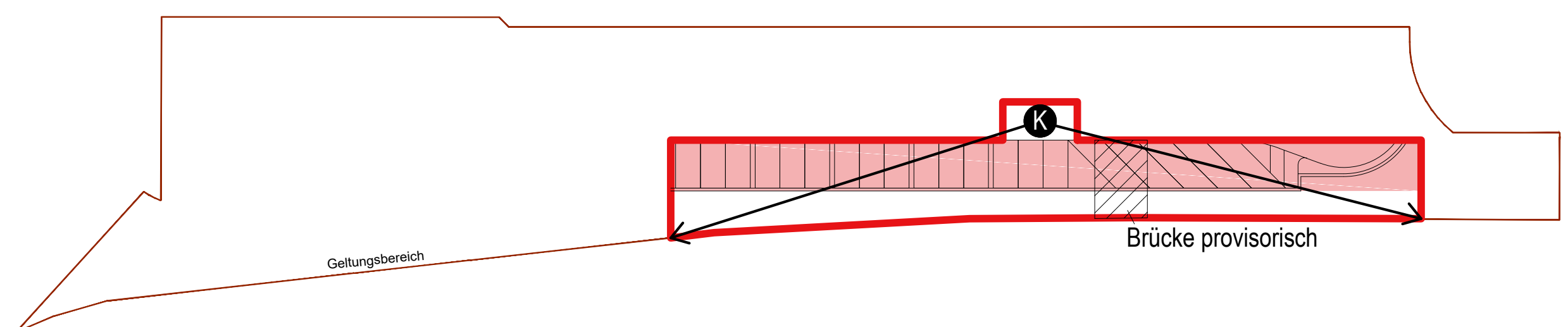
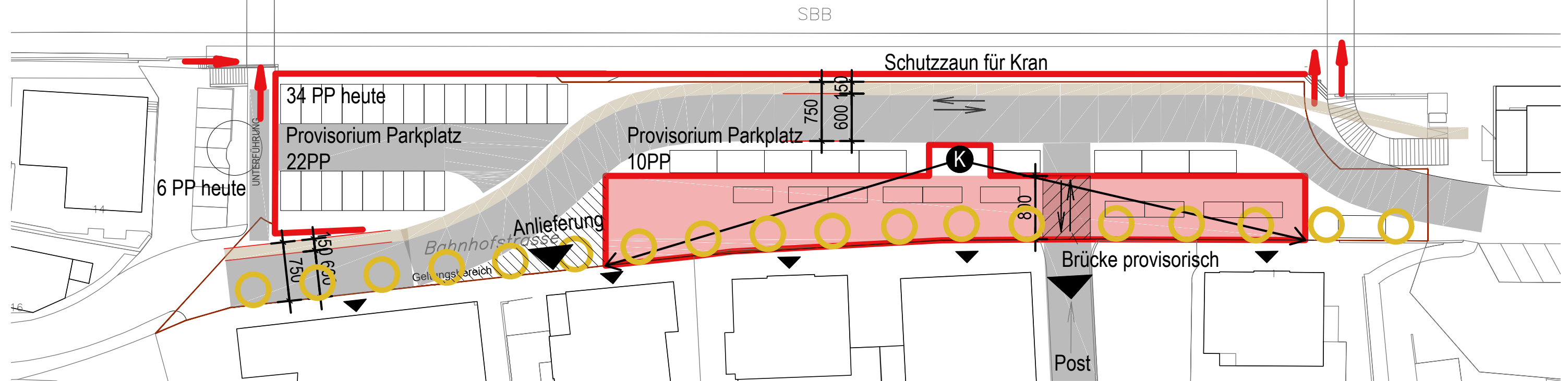
Öffentliche Hand:

- Provisorium PP
- Provisorium Anlieferung
- neue Verkehrsführung
- Abbruch Bäume

Parkplätze:

- heute $6+34=40$
- neu $6+22+10=38$

- Legende:
- Absperrung Baustelle und Schutzzaun zu SBB
 - Baustelle
 - Fahrspur 6m
 - Fussgänger und Velo
 - Rückbau
 - Kran
 - Zugang Peron
 - Zugang / Provisorium Anlieferung



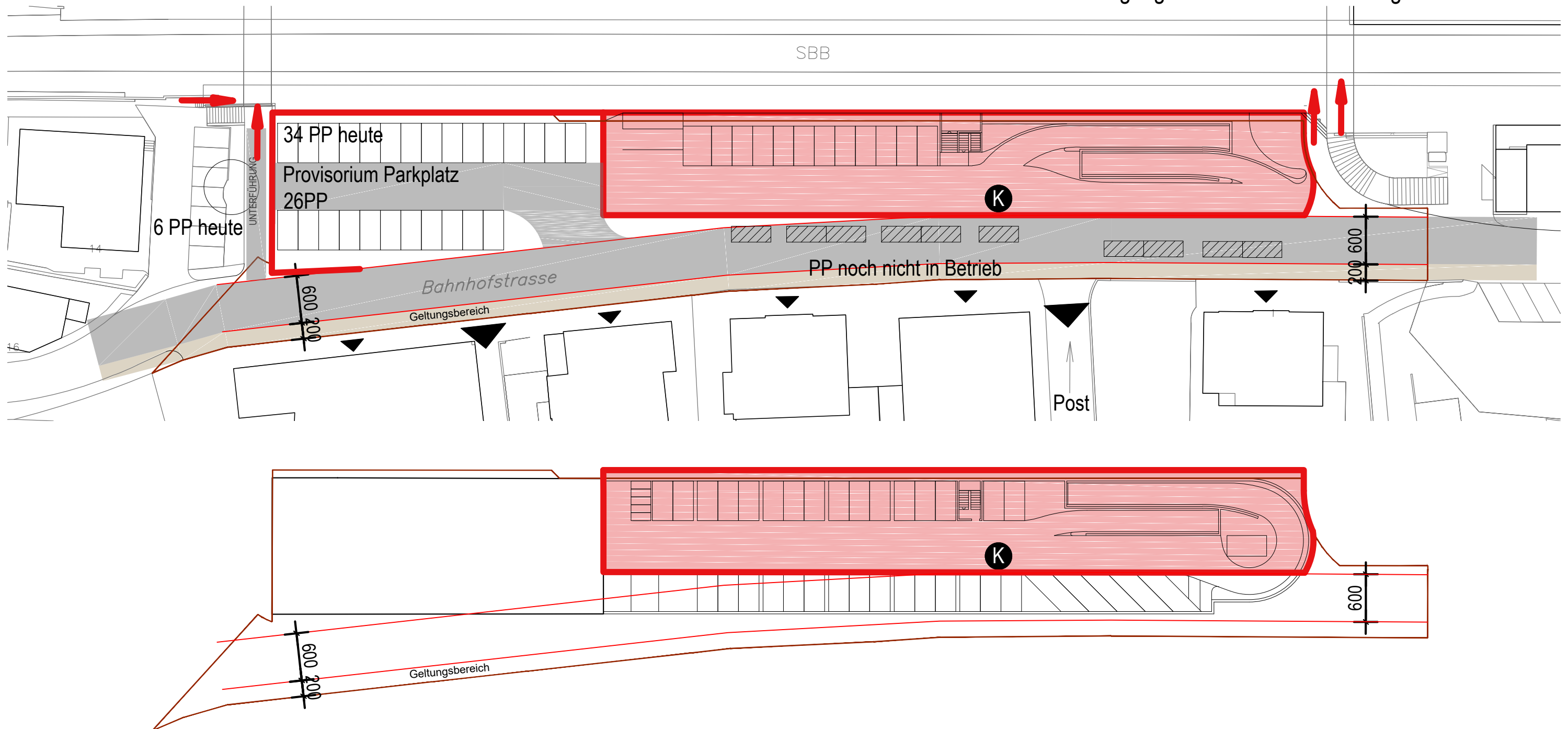
ETAPPIERUNG BAU

ETAPPE 3 Einstellhalle Teil 2 - Fertigstellung Einstellhalle (Bauzeit 5 Mte)

- Neue Verkehrsführung über Einstellhalle Teil 1
- Fertigstellung Einstellhalle zur Nutzung für prov. Parkplätze Etappe 4 und 5

Einstellhalle: <ul style="list-style-type: none"> • Einbauen Belag über 1. Teil Einstellhalle • Erstellen Einstellhalle • Einbauen Belag 	Öffentliche Hand: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsführung 	Parkplätze: <ul style="list-style-type: none"> • heute 6+34=40 • neu 6+26=32
--	--	---

- Legende:
- Absperrung Baustelle und Schutzzaun zu SBB
 - Baustelle
 - Fahrspur 6m
 - Fussgänger und Velo
 - Rückbau
 - Kran
 - Zugang Peron
 - Zugang / Provisorium Anlieferung



ETAPPIERUNG BAU

ETAPPE 4 Rohbau Neubau Coop (Bauzeit 7 Mte)

- Prov. Parkplatz in Einstellhalle
- Verkehrsführungskonzept analog Etappe 3
- Abschluss Rohbau - Verkleinerung Bauzaun

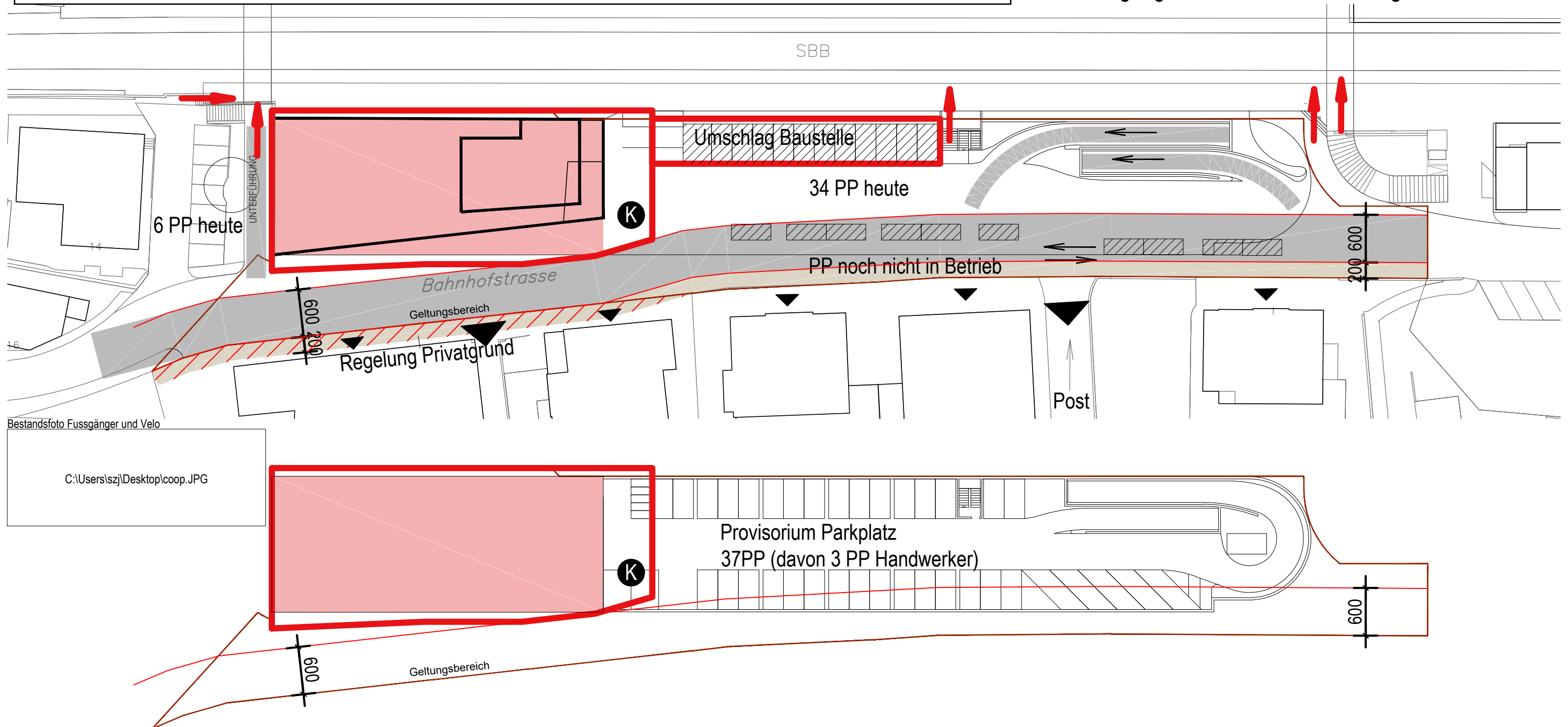
- Hochbau:
- Restaushub und Spundwand
 - Hochbau
 - Kran umstellen

- Öffentliche Hand:
- Aufheben Parkplätze oberirdisch
 - Verkehrsführung
 - Regelung Fussgänger und Velo
 - Provisorium Parkplätze in Einstellhalle

- Parkplätze:
- heute $6+34=40$
 - neu $6+37=43$

Legende:

- Absperrung Baustelle und Schutzzaun zu SBB
- Baustelle
- Fahrspur 6m
- Fussgänger und Velo
- Rückbau
- Kran
- Zugang Peron
- Zugang / Provisorium Anlieferung



ETAPPIERUNG BAU

ETAPPE 5 Ausbau Neubau Coop und übrige Fertigstellungsarbeiten (Bauzeit 8 Mte)

- Prov. Parkplatz in Einstellhalle
- Verkehrsführung gemäss Endausbau

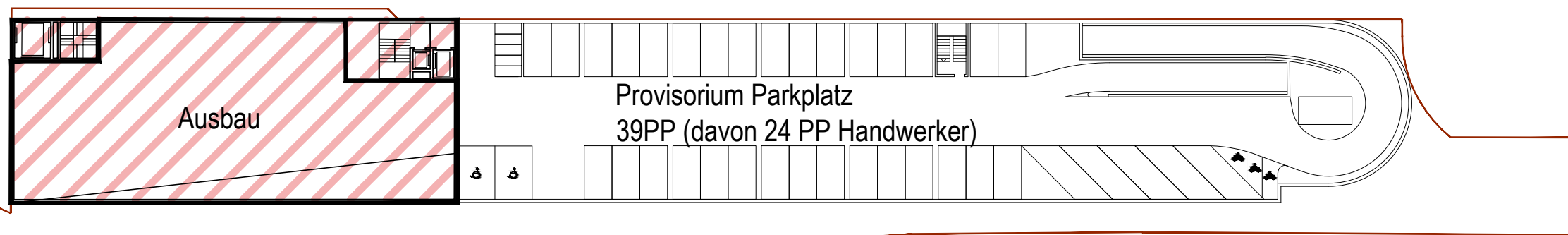
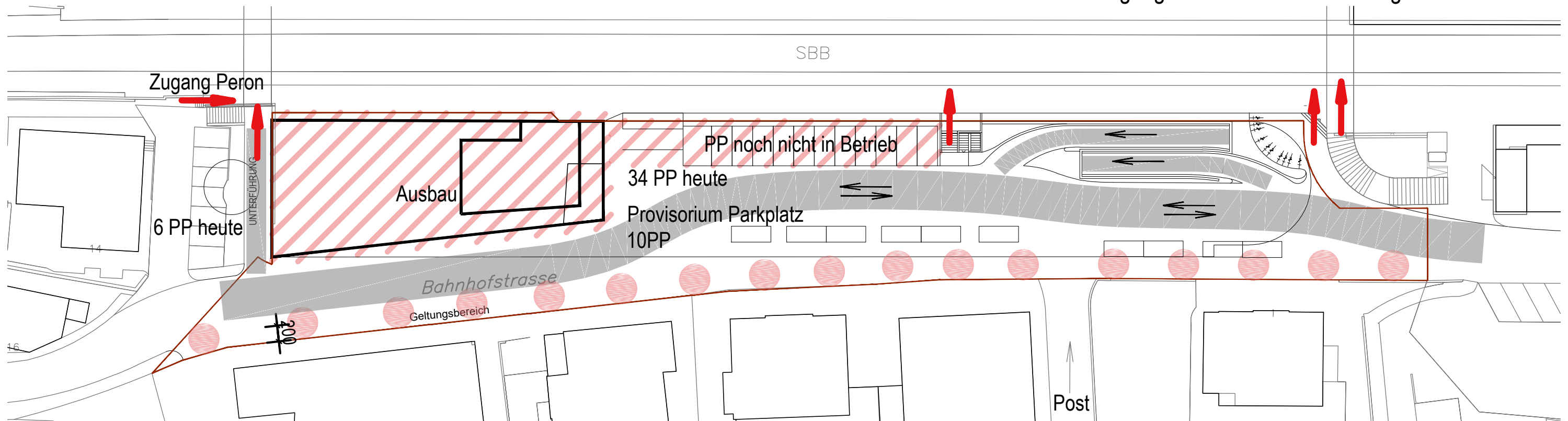
- Ausbau:
- Ausbauarbeiten
 - Kein Kran

- Öffentliche Hand:
- Verkehrsführung über Platz
 - Bäume pflanzen
 - Provisorium Parkplätze in Einstellhalle
 - Anlieferung wie heute

- Parkplätze:
- heute 6+34=40
 - neu 6+10+39=55

Legende:

- Absperrung Baustelle und Schutzzaun zu SBB
- Baustelle
- Fahrspur 6m
- Fussgänger und Velo
- Rückbau
- Kran
- Zugang Peron
- Zugang / Provisorium Anlieferung



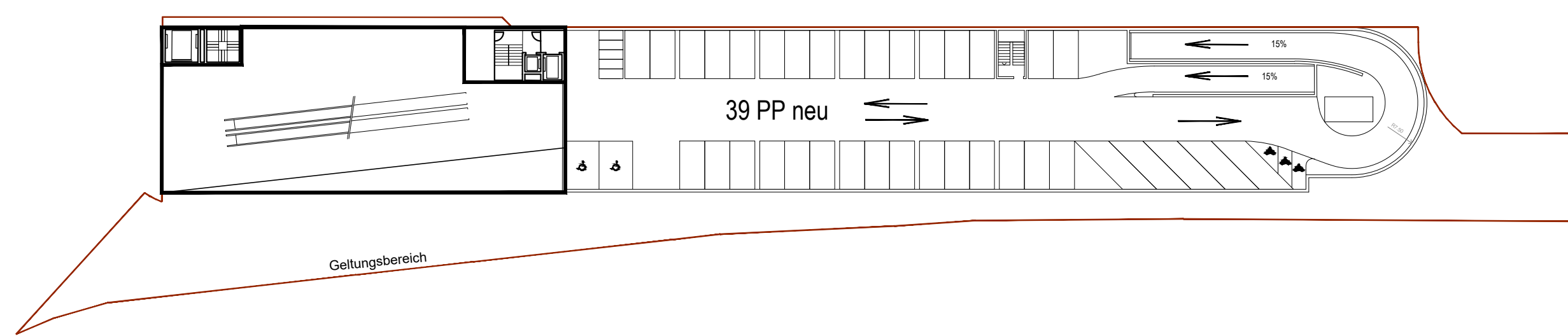
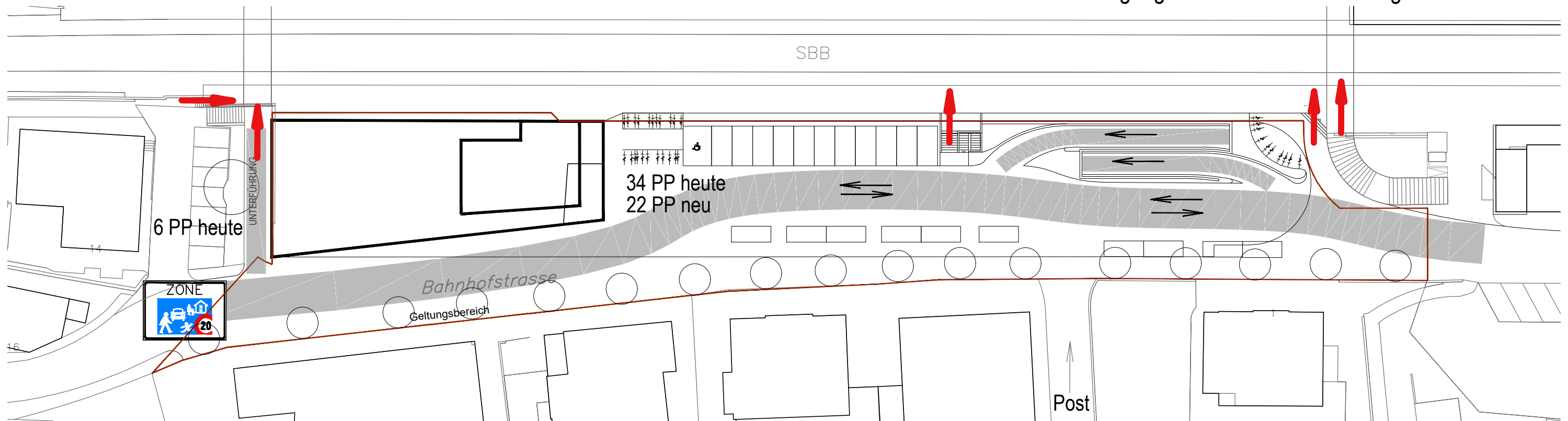
ETAPPIERUNG BAU

Endzustand

- Bauzeit Total 30 Mte = 2 1/2 Jahre
- Vorrassichtlicher Eröffnungstermin September 2022

Fertigstellung:	Öffentliche Hand:	Parkplätze:
<ul style="list-style-type: none"> • Platz fertiggestellt • Absperrungen entfernt 	<ul style="list-style-type: none"> • Freigabe Platz • Verkehrsführung definitiv • Zone 20 	<ul style="list-style-type: none"> • heute 6+34=40 • neu 6+22+39=67

- Legende:
- Absperrung Baustelle und Schutzzaun zu SBB
 - Baustelle
 - Fahrspur 6m
 - Fussgänger und Velo
 - Rückbau
 - Kran
 - Zugang Peron
 - Zugang / Provisorium Anlieferung



burckhardtpartner zürich

Privater Gestaltungsplan Bahnhofstrasse

Bericht zu den Einwendungen

Von der Gemeindeversammlung in zustimmendem
Sinne zur Kenntnis genommen am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

Martin Berger

Daniel Nehmer

Kilchberg, 20. Juli 2018

Inhalt

1	Vorbemerkungen	5
1.1	Allgemeine Hinweise	5
1.2	Aufbau des Berichts	5
2	Einwendungen zum Verfahren	6
2.1	Erlass eines öffentlichen Gestaltungsplanes	6
2.2	Erweiterung Gestaltungsplanperimeter	6
2.3	Qualitätsanforderung, Qualitätssicherung	6
2.3.1	Konkurrenzverfahren	6
2.3.2	Richtprojekt als qualitativer Vergleichsmassstab	7
2.4	Mehrwertausgleich	7
3	Einwendungen zu Baubereichen / Baumasse / Baulinie / Nutzungsanordnung	8
3.1	Abgrenzung Baubereich A	8
3.2	Oberirdische Baumasse	8
3.3	Gebäudeabmessungen, Grundmasse, Gebäudeform	8
3.3.1	Gebäudehöhe	8
3.3.2	Gebäudeabmessungen, Abstandsregelung und Ladenfläche	9
3.3.3	Gebäudeform	9
3.4	Nutzungsanordnung	10
3.4.1	"Gewerbenutzung" in Zweckartikel	10
3.4.2	"Preisgünstiger Wohnraum" in Zweckartikel	10
3.4.3	Nutzungsanordnung weiter präzisieren	10
3.5	Baulinien	10

4	Einwendungen betreffend Verkehr / Erschliessung / Zugänge	11
4.1	Fahrzeugabstellplätze für Motorfahrzeuge	11
4.1.1	Fahrzeugabstellplatzzahl minimieren	11
4.1.2	Begrenzung der Anzahl oberirdischer Fahrzeugabstellplätze	11
4.1.3	Fahrzeugabstellplätze bewirtschaften	12
4.1.4	Umverteilung von Abstellplätzen	12
4.1.5	Fahrzeugabstellplätze vorwiegend unterirdisch anordnen	13
4.1.6	Fahrzeugabstellplätze, Schrägparkierung	13
4.1.7	Fahrzeugabstellplätze mit Elektroladestationen	14
4.2	Einstellhalle	14
4.2.1	Rampenüberdeckung	14
4.2.2	Lage Ein- und Ausfahrt	14
4.2.3	Erschliessungssystem Einstellhalle	14
4.2.4	Ausprägung Einstellhalle	15
4.2.5	Öffnungszeiten Einstellhalle	15
4.3	Abstellplätze für Fahrräder	15
4.3.1	Reduktion des Standardbedarfs für Fahrradabstellplätze	15
4.3.2	Örtliche Lage	16
4.4	Anlieferung	16
4.5	Anschluss Bahnhofstrasse / Dorfstrasse	16
4.6	Perronzugang	17
4.6.1	Behindertengerechter Zugang	17
4.6.2	Zugänge zu Perron 1	17
4.7	Begegnungszone	17
4.7.1	Begegnungsraum schaffen	17

	4.7.2	Planung Begegnungszone als öffentliche Aufgabe	18
4.8		Gestaltung Bahnhofstrasse	19
	4.8.1	Strassenbelag	19
	4.8.2	Bäume und Kleinstrukturen	19
	4.8.3	Baumreihe	20
	4.8.4	Beleuchtungskonzept	20
5		Weitere Einwendungen	20
5.1		Abfallsammelstelle	20
	5.1.1	Lage der Abfallsammelstelle ändern	20
	5.1.2	Lage der Abfallsammelstelle im Gestaltungsplan bezeichnen	21
5.2		Lichtimmissionen	21
5.3		Energie Standard	22
	5.3.1	Minergie für Baubereich B	22
	5.3.2	Minergie P®-Standard	22
6		Zuschriften, welche nicht als Einwendungen eingestuft werden	22
6.1		Erhalt des historischen Kilometersteines 8.7	22
6.2		Eisenbahnrechtliche Zustimmung	23
6.3		Näherbaurecht	23
6.4		Unterbruchfreier Betrieb der Quellwasserleitung	23
6.5		Sicherheit bei SBB-Unterführung; Erhalt Baumbestand	23

1 Vorbemerkungen

1.1 Allgemeine Hinweise

Der Entwurf des privaten Gestaltungsplanes Bahnhofstrasse (nachfolgend GP genannt) lag vom 12. Januar 2018 bis 13. März 2018 während 60 Tagen öffentlich auf. Während dieser Zeit war jedermann berechtigt, sich zur Planungsvorlage zu äussern. Gleichzeitig wurde der Planentwurf den nach- und nebengeordneten Planungsträgern zur Anhörung unterbreitet. Ausserdem wurde der GP dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Die Hinweise und Anträge aus der Anhörung und der Vorprüfung sind im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV festgehalten.

Einwendungen, welche nicht berücksichtigt werden, sind gemäss § 7 PBG in einem "Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen" zusammenzufassen. Soweit die Anträge ganz oder teilweise berücksichtigt werden konnten, sind die sich daraus ergebenden Änderungen direkt in die überarbeitete Fassung der Vorlage eingeflossen. Hinsichtlich der nicht berücksichtigten Einwendungen wird dargelegt, welche Gründe zu einer ablehnenden Entscheidung geführt haben.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen 23 Zuschriften mit insgesamt 106 teilweise gleichlautenden Anträgen ein. Die Einwendungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Ausgestaltung und Lage der Abfallentsorgungsstelle, die Anzahl sowie die Lage der Fahrzeugabstellplätze, die Ausgestaltung des gesamten Freiraumes, die Grundmasse sowie die besondere Nutzungsanordnung für ein Hauptgebäude im Baubereich A, die Lage der Anlieferung für den Grossverteiler und das Verkehrsregime auf der Bahnhofstrasse.

1.2 Aufbau des Berichts

Nachfolgend sind alle Einwendungen thematisch gegliedert und in gekürzter und anonymisierter Form wiedergegeben.

Im ersten Abschnitt werden jeweils Anträge und Hinweise *kursiv* dargestellt. Der zweite Abschnitt zeigt die Argumentation des Gemeinderates. Ob den Hinweisen und Anträgen Rechnung getragen wird, ist in einem Kästchen dargestellt:

Weiss hinterlegte Kästchen kennzeichnen, dass der Antrag teilweise oder gesamthaft berücksichtigt wird.

Grau hinterlegte Kästchen weisen darauf hin, dass der Antrag nicht berücksichtigt wird, bzw. sich daraus keine Anpassungen an den Planungsinstrumenten ergeben.
--

Soweit nachstehend Bestimmungen in den Vorschriften oder Festlegungen in den Plänen erwähnt werden, beziehen sich diese auf die Fassungen vom 24. November 2017 (Stand öffentliche Auflage).

2 Einwendungen zum Verfahren

2.1 Erlass eines öffentlichen Gestaltungsplanes

Es wird verlangt, dass anstelle des privaten Gestaltungsplanes ein öffentlicher Gestaltungsplan durch die Gemeinde erlassen wird. Der private Gestaltungsplan Bahnhofstrasse wird in seiner Gesamtheit abgelehnt bzw. zurückgewiesen. Weiter wird ausgeführt, dass die Planung gemäss der Präsentation anlässlich der Gemeindeversammlung vom 27. November 2007 wieder aufgenommen und weitergeführt wird.

Für die Gemeinde besteht kein Anlass einen öffentlichen Gestaltungsplan zu erlassen. Die kommunalen Anliegen werden mit dem privaten Plan in allen Teilen erfüllt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2 Erweiterung Gestaltungsplanperimeter

Es wird verlangt, dass der Gestaltungsplanperimeter ausgeweitet wird und auch der Bahnhofplatz sowie der Kehrplatz einbezogen werden.

Betreffend den Kehrplatz sind keine Festlegungen erforderlich. Ausserdem steht der Bahnhofplatz (ausser Kehrplatz) nicht im Eigentum der Gemeinde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.3 Qualitätsanforderung, Qualitätssicherung

2.3.1 Konkurrenzverfahren

Es wird verlangt, dass eine Vorschrift erlassen wird, welche ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren verlangt. Dies im Hinblick auf ein qualitativ überzeugendes Projekt.

Dem GP liegt ein umfassendes Richtprojekt zugrunde. Das Richtprojekt wurde allerdings nicht auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens entwickelt. Trotzdem weist es hohe ortsbauliche Qualitäten auf. Die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens und damit verbunden die Entwicklung eines neuen Projektes würde zu einer unerwünschten Verzögerung führen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.3.2 Richtprojekt als qualitativer Vergleichsmaßstab

Ausgehend davon, dass das Richtprojekt auf der Grundlage eines qualifizierten Konkurrenzverfahrens entstand, soll folgende Formulierung (oder sinngemäss) in den Vorschriften zum Gestaltungsplan festgehalten werden: Das Richtprojekt ist für die Beurteilung der städtebaulichen, architektonischen und freiräumlichen Gestaltung wegweisend. Vom Richtprojekt darf aus wichtigen Gründen abgewichen werden, sofern qualitativ insgesamt zumindest eine gleichwertige Lösung erzielt wird.

Die Vorschriften zum Gestaltungsplan stellen hohe qualitative Anforderungen an ein Baugesuch. Es wird davon ausgegangen, dass das vorliegende Richtprojekt in der vorliegenden Form bereits hohen qualitativen Ansprüchen zu genügen vermag und deshalb auch als Vergleich im Zeitpunkt des baurechtlichen Verfahrens beigezogen werden kann. Dies auch ohne vorgängig durchgeführtes Konkurrenzverfahren. Insofern werden die in der Einwendung enthaltenen Anliegen bereits erfüllt. Eine Ergänzung der Vorschriften drängt sich nicht auf.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.4 Mehrwertausgleich

Es wird verlangt, dass ein Mehrwertausgleich im Umfang von 20% des erzielten Mehrwerts ausgerichtet wird.

Für eine derartige Regelung besteht zur Zeit keine gesetzliche Grundlage. Zudem wird sich der Mehrwertausgleich in der Berechnung des Baurechtszinses auswirken. Auf der Grundlage des Landrichtwertes ist ein marktorientierter Baurechtszins festgelegt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3 Einwendungen zu Baubereichen / Baumasse / Baulinie / Nutzungsanordnung

3.1 Abgrenzung Baubereich A

Es wird verlangt, dass die Abgrenzung des Baubereichs A überprüft und angepasst wird. Unter anderem soll oberirdisch nur an zwei Seiten bis an die Baubegrenzungslinien des Baubereiches gebaut werden dürfen.

Dem Gestaltungsplan liegt ein sorgfältig erarbeitetes Richtprojekt zugrunde. Die Abgrenzung des Baubereichs A stützt sich auf die Massgabe des Richtprojekts. Eine Änderung der Abgrenzung würde die Umsetzung des Richtprojektes in wesentlichen Teilen verunmöglichen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3.2 Oberirdische Baumasse

Es wird verlangt, dass die maximal zulässige oberirdische Baumasse verkleinert wird. Dabei variieren die Forderungen wie folgt: es soll eine massvolle oberirdische Baumasse festgesetzt werden, es soll das Mass der Grundordnung festgesetzt werden, es soll eine Baumassenziffer von $3.2 \text{ m}^3/\text{m}^2$ festgesetzt werden, es soll eine Verkleinerung um ein Viertel oder um ein absolutes Mass von 850 m^3 vorgesehen werden.

Grundsätzlich wird die im Gestaltungsplan vorgesehene oberirdische Baumasse als angemessen und massvoll eingestuft. Die Grössenordnung stützt sich dabei auf das als ortsbaulich zielführend eingestufte Richtprojekt. Die Verkleinerung der maximal zulässigen oberirdischen Baumasse im verlangten Umfang würde die Umsetzung des Richtprojektes verunmöglichen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3.3 Gebäudeabmessungen, Grundmasse, Gebäudeform

3.3.1 Gebäudehöhe

Es wird verlangt, dass die Bauvorschriften für den Baubereich A angepasst werden. Die Gebäudehöhe / Geschossigkeit insbesondere im südlichen Drittel des Baubereiches A soll angemessen reduziert und/oder die Wohngeschosse gegenüber der Bahnhofstrasse zurückversetzt werden.

Der Projektierungsspielraum wird auf das gemäss Richtprojekt erforderliche Mass und örtlich differenziert verkleinert. Die im Sinne der Einwendung geänderte Gebäudehöhe unterschreitet damit auch das gemäss Regelbauweise erlaubte Höhenmass.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

3.3.2 Gebäudeabmessungen, Abstandsregelung und Ladenfläche

Es wird verlangt, dass sowohl die Gebäudeabmessungen als auch die Ladenfläche des Coops verkleinert werden (Verkleinerung der Ladenfläche um mind. 40%). Dabei sind die ordentlichen Abstände (Grundordnung) zur Unterführung und zur Bahnhofstrasse einzuhalten.

Die im Richtprojekt aufgezeigten und im Gestaltungsplan festgelegten Gebäudeabmessungen werden an dieser Lage und unter Beachtung der angestrebten Zentrumsentwicklung an der Bahnhofstrasse als angemessen eingestuft. Die angepassten Abstandsbestimmungen gemäss Gestaltungsplan bilden die Voraussetzungen für eine auf die angestrebte Nutzweise abgestimmte Überbauung. Die Grösse des Ladengeschäfts Coop wird jedoch durch das Warensortiment bestimmt. Letzterer Sachverhalt bildet nicht Gegenstand des Gestaltungsplanes.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3.3.3 Gebäudeform

Es wird verlangt, dass die "schräg" ausgestaltete Gebäudeform sowie die Lage des Gebäudes überprüft und der Baubereich A angepasst werden.

Die Einwendung richtet sich in erster Linie gegen das Richtprojekt. Die finale Ausgestaltung des Gebäudes wird erst im Rahmen des eigentlichen Bauprojektes zu beurteilen sein. Dabei kommen die hohen Anforderungen gemäss den Gestaltungsbestimmungen in den Vorschriften zur Anwendung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3.4 Nutzungsanordnung

3.4.1 "Gewerbenutzung" in Zweckartikel

Es wird verlangt, dass die "Gewerbenutzung" bereits im Zweckartikel der Vorschriften des Gestaltungsplanes als Zielvorgabe verankert wird.

Es handelt sich um eine sachgerechte Ergänzung der Vorschriften.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

3.4.2 "Preisgünstiger Wohnraum" in Zweckartikel

Es wird verlangt, dass im Zweckartikel festgeschrieben wird, dass Wohnungen, welche durch den Abbruch verloren gehen, mit "günstigen" Wohnungen zu ersetzen sind.

Eine derartige Zweckumschreibung wäre nicht statthaft, weil hierfür die gesetzliche Grundlage fehlt. Die Bestimmungen über den "preisgünstigen Wohnraum" im Planungs- und Baugesetz sind noch nicht rechtskräftig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3.4.3 Nutzungsanordnung weiter präzisieren

Es wird verlangt, dass die im Gestaltungsplan enthaltene besondere Nutzungsanordnung (geschossweise Regelung über die Nutzweisen) wie folgt weiter eingeschränkt, erweitert oder präzisiert wird:

- *Ein Geschoss für ausschliessliche Gewerbenutzung reservieren und für diesen Zweck vermieten*
- *Geschoss 1, Wohnen nicht gestattet*
- *Geschosse -1 und -2, zusätzlich Parkierung erlauben.*

Im Gestaltungsplan ist bereits eine geschossweise Nutzungsanordnung enthalten. Ausserdem ist ein minimaler Gewerbeanteil (20%) fixiert. Eine weitergehende Einschränkung der Nutzweisenzuordnung erweist sich als nicht erforderlich. Hinzu kommt, dass ein derart grosses Flächenangebot für Arbeitsplatznutzungen kaum Abnehmer finden würde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3.5 Baulinien

Es wird verlangt, dass die rechtskräftigen Baulinien eingehalten werden. Weiter wird gewünscht, dass die Baulinien in einem separaten Verfahren aufzuheben sind.

Die rechtskräftigen Baulinien werden nicht aufgehoben. Deren Wirkung wird lediglich während der Dauer des Bestandes des Gestaltungsplanes ausgesetzt. Dies ist deshalb unumgänglich, weil ansonsten eine Überbauung im Sinne des als sachgerecht eingestuftes Richtprojekts verunmöglicht würde. Darin begründet sich auch der Umstand, dass die rechtskräftigen Baulinien – beim Vollzug der baulichen Möglichkeiten aufgrund des Gestaltungsplanes – keine Wirkung entfalten sollen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4 Einwendungen betreffend Verkehr / Erschliessung / Zugänge

4.1 Fahrzeugabstellplätze für Motorfahrzeuge

4.1.1 Fahrzeugabstellplatzzahl minimieren

Es wird verlangt, dass die Anzahl Fahrzeugabstellplätze auf das gesetzliche Minimum verkleinert wird.

Die Berechnung der Abstellplatzzahl richtet sich grundsätzlich nach den Bestimmungen der BZO. Ausserdem sind Reduktionsfaktoren insbesondere für Bewohner und Büroräume in den Vorschriften verankert. Insofern werden nicht mehr Abstellplätze verlangt, als aus den einschlägigen Bestimmungen hervorgeht.

Die Einwendung wird mit den Vorschriften bereits erfüllt.

4.1.2 Begrenzung der Anzahl oberirdischer Fahrzeugabstellplätze

Es wird verlangt, dass die Anzahl oberirdischer Fahrzeugabstellplätze minimiert wird.

An der Bahnhofstrasse bestehen enge räumliche Gegebenheiten. Gleichwohl ist in diesem Gebiet eine Vielzahl verkehrstechnischer Bedürfnisse und Ansprüche zu erfüllen. Dies gilt für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo), den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und nicht zuletzt auch für den ruhenden Verkehr.

Das Verkehrsaufkommen wird sich auf Grund des zusätzlichen Laden- und Warenangebots in der Bahnhofstrasse vergrössern. Mit der festgelegten und gegenüber der Fassung des Gestaltungsplanes (Stand öffentlicher Auflage) um neun Abstellplätze verkleinerten Anzahl, wird die Mindestanzahl oberirdischer Abstellplätze erreicht.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Es wird verlangt, dass die Anzahl oberirdischer Fahrzeugabstellplätze auf deren 15 begrenzt wird.

Die Begrenzung der oberirdischen Abstellplatzzahl im verlangten Umfang würde allzu weitgehende Einschränkungen für die Kunden von Läden im Gebiet der Bahnhofstrasse zur Folge haben.

Hingegen wird die Anzahl oberirdischer Abstellplätze auf ein – unter dem Gesichtspunkt des Einkaufens an der Bahnhofstrasse – noch vertretbares Mass minimiert. Das heisst, auf der Ostseite der Bahnhofstrasse wird anstelle der Senkrechtparkierung eine Längsparkierung vorgesehen. Eine weitergehende Reduktion kann angesichts des Bedarfs nach öffentlichen und offenen Abstellplätzen nicht in Betracht gezogen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.1.3 Fahrzeugabstellplätze bewirtschaften

Es wird verlangt, dass alle Abstellplätze, welche nicht in Zusammenhang mit der Nutzweise Wohnen stehen, bewirtschaftet werden.

Es ist eine Bewirtschaftung im Sinne der Einwendung vorgesehen. Dabei werden die öffentlichen Parkplätze dem Regime gemäss dem kommunalen Abstellplatzkonzept unterstellt. Für diejenigen Abstellplätze, welche in der Folge der gewerblichen Nutzweisen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters erstellt werden müssen, ergibt sich die Bewirtschaftungspflicht aus dem Baurechtsvertrag.

Die Einwendung wird berücksichtigt. Daraus ergeben sich jedoch keine inhaltlichen Änderungen am privaten Gestaltungsplan.

4.1.4 Umverteilung von Abstellplätzen

*Es wird verlangt, dass die Regelung über die Umverteilung von Abstellplätzen (Art. 16 Abs. 3 VGP) nicht als zwingende Vorgabe, sondern als Möglichkeit in den Vorschriften verankert wird: "Die Differenz zwischen der minimalen Anzahl Abstellplätze gemäss dem gesamten Grundbedarf und derjenigen aus dem reduzierten Bedarf können dem Abstellplatzbedarf (Grundbedarf) für Läden **zugeschlagen** werden".*

Die Regelung in der gemäss Einwendung vorgeschlagenen Form erhöht die Beurteilungsflexibilität im Rahmen des baurechtlichen Verfahrens. Allerdings gilt sicherzustellen, dass die gesamte Anzahl Abstellplätze – auch bei Inanspruchnahme der Umverteilungsmöglichkeit zugunsten der Ladengeschäfte – bereitzustellen ist.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt. Das heisst, die Möglichkeit der flexiblen Anwendung der Vorschrift wird aufgenommen. Allerdings soll die Gesamtzahl der Abstellplätze damit nicht verringert werden.

4.1.5 Fahrzeugabstellplätze vorwiegend unterirdisch anordnen

Es wird verlangt, dass die Fahrzeugabstellplätze vorwiegend unterirdisch angeordnet werden. Ausserdem soll auch im Baubereich A eine unterirdische Parkierung angeboten werden.

Die engen Platzverhältnisse an der Bahnhofstrasse lassen weder eine ausschliesslich oberirdische noch eine vorwiegend unterirdische Anordnung der Fahrzeugabstellplätze zu. Um die Anforderungen an eine hinreichende Anzahl Abstellplätze im Raum der Bahnhofstrasse zu erfüllen, sind sowohl ober- als auch unterirdische Parkplätze vorzusehen.

Die Anordnung von Abstellplätzen in einer Einstellhalle im Baubereich A erweist sich als kaum umsetzbar. Dies würde insbesondere den Bau eines weiteren Untergeschosses bedingen. Gegen eine derartige Festlegung sprechen sowohl technische (unmittelbar an die Gleisanlagen der SBB anschliessend) als auch ökonomische Gründe.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.1.6 Fahrzeugabstellplätze, Schrägparkierung

Es wird verlangt, dass sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite der Bahnhofstrasse die Zufahrten in die Parkfelder schräg in Fahrtrichtung vorgesehen werden. Dadurch entfällt das Einparken über die Gegenfahrbahn. Dies ermöglicht einen flüssigeren Verkehrsstrom.

Die Anordnung einer Schrägparkierung ist an dieser Lage nicht zweckmässig. Solche Abstellplätze können nur von einer Seite her befahren werden. Damit wird der Suchverkehr erhöht. Der in der Einwendung erwähnte vermeintliche Vorteile eines "flüssigeren" Verkehrsablaufs entfällt durch unerwünschte Wendemanöver.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.1.7 Fahrzeugabstellplätze mit Elektroladestationen

Es wird verlangt, dass – in Verbindung mit den Fahrzeugabstellplätzen – eine angemessene Anzahl Schnell-Elektroladestationen (sogenannte Rapid Charger) vorgesehen werden.

Das Angebot von Ladestationen für Elektrofahrzeuge hätte eine Einschränkung der verfügbaren Anzahl Abstellplätze zur Folge. Angesichts der insgesamt äusserst beschränkten Anzahl Abstellplätze im Raum Bahnhofstrasse wird die Bevorzugung einer bestimmten Fahrzeugkategorie als nicht zielführend eingestuft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.2 Einstellhalle

4.2.1 Rampenüberdeckung

Es wird verlangt, dass die Ein- und Ausfahrtsrampen der Einstellhalle nicht überdeckt werden.

Es ist keine Überdeckung der Rampen vorgesehen. Dies wird in den Vorschriften zum Gestaltungsplan verankert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

4.2.2 Lage Ein- und Ausfahrt

Es wird verlangt, dass die Lage der Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage im südlichen Teil des Planungssperimeters angeordnet wird. Dabei ist Vorsorge zu treffen, dass eine Einfahrt in die Tiefgarage für die Fahrzeuglenker als naheliegend empfunden wird.

Die örtlichen Gegebenheiten verunmöglichen ein im Sinne der Einwendung verlangtes Rampensystem. Die im Gestaltungsplan vorgesehene Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage, in Verbindung mit der aufgezeigten Lage, vermag insbesondere unter dem Anspruch eines reibungslosen Verkehrsablaufs zu überzeugen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.2.3 Erschliessungssystem Einstellhalle

Es wird verlangt, dass das Erschliessungsregime für die Einstellhalle so geändert wird, dass auf dem Kehrplatz kein zusätzlicher Verkehr entsteht.

Das Verkehrsregime auf der Bahnhofstrasse beansprucht den Kehrplatz mit oder ohne Einstellhalle gleichermassen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.2.4 Ausprägung Einstellhalle

Es wird verlangt, dass die Einstellhalle eine Höhe von mindestens 4.50 m aufweisen soll. Dies ermöglicht unter anderem eine unterirdische Anlieferung. Ausserdem soll die Einstellhalle bis unter das Gleisfeld der SBB erweitert werden.

Es handelt sich um einen visionären Vorschlag mit einem grundlegend vom vorgelegten Konzept abweichenden Erschliessungssystem. Die Umsetzung wäre mit einem grossen Aufwand verbunden, da das SBB Areal unterbaut werden müsste. Die Realisierungschance des Vorschlags wird als nicht gegeben eingestuft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.2.5 Öffnungszeiten Einstellhalle

Es wird verlangt, dass die Einstellhalle 7 Tage pro Woche und 24 Stunden täglich öffentlich zugänglich gemacht wird.

Eine derartige organisatorische Regelung bildet nicht Gegenstand eines Gestaltungsplans. Hingegen wird eine solche Regelung im Baurechtsvertrag verankert.

Die Einwendung findet im Gestaltungsplan keine Berücksichtigung; eine diesbezügliche Regelung findet sich im Baurechtsvertrag.

4.3 Abstellplätze für Fahrräder

4.3.1 Reduktion des Standardbedarfs für Fahrradabstellplätze

Es wird verlangt, dass auf die Verkleinerung des Standardbedarfs an Fahrradabstellplätze verzichtet wird.

Die erforderliche Anzahl Fahrradabstellplätze bildet nicht Gegenstand einer spezifischen Regelung in den Vorschriften. Damit kommen die ordentlichen kommunalen Bestimmungen über den Bedarf an Fahrradabstellplätzen zur Anwendung. Das heisst, die Beurteilung und Massgabe erfolgt im Zeitpunkt der Behandlung eines Baugesuchs. Dabei hat sich die Baubehörde auf ihre ständige Praxis zu stützen. Im Bericht nach Art. 47 RPV wird auf die Möglichkeit einer Verringerung des Bedarfs hingewiesen. Dieser Bericht entfaltet keine Rechtswirkung. Damit diesbezüglichen keine Unklarheiten entstehen, wird die fragliche Textstelle aus dem Bericht entfernt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

4.3.2 Örtliche Lage

Es wird verlangt, dass im Gestaltungsplan auf der Ostseite der Bahnhofstrasse (Bank, Känzig, Post) ebenfalls ein Standort für Fahrradabstellplätze verankert wird.

Es sind genügend Fahrradabstellplätze sowohl innerhalb des Gestaltungsplanperimeters als auch in dessen unmittelbarer Umgebung vorhanden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.4 Anlieferung

Es wird verlangt, dass die Anlieferung für den Grossverteiler geändert wird. Die Zufahrt soll über den Baubereich B erfolgen. Ausserdem sollen im Bereich der Anlieferung geeignete Lärmschutzmassnahmen vorgesehen und die Anlieferungszeiten auf den Zeitraum zwischen 07:00 und 19:00 Uhr beschränkt werden.

Die Lage der Anlieferung auf der Nordseite des Baubereichs A wurde geprüft. Die damit verbundenen Einschränkungen für den allgemeinen MIV wurden jedoch als zu weitgehend eingestuft. Deshalb wurde die in den Einwendungen verlangte Lage als nicht zweckmässig eingestuft und letztlich verworfen. Demgegenüber wird die im Gestaltungsplan vorgesehene Lage als vertretbar eingestuft. Dies auch unter Beachtung der geringen Anzahl von Anlieferungsfahrten.

Eine Regelung der Anlieferungszeiten wird hingegen als zweckmässig erachtet. Eine solche Regelung wird im Rahmen des baurechtlichen Verfahrens (Baubewilligung) erfolgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.5 Anschluss Bahnhofstrasse / Dorfstrasse

Es wird verlangt, dass die Erschliessungssituation im südlichen Bereich der Bahnhofstrasse bis zum Anschluss an die Dorfstrasse überarbeitet wird. Gegebenenfalls sei der Gestaltungsplanperimeter auszuweiten.

Der Gestaltungsplanperimeter ist betreffend die gegenwärtige Planungsabsicht situationsgerecht festgelegt, die Erschliessung ist zweckmässig. Unbestrittenermassen sind im fraglichen Abschnitt äusserst beengte Verhältnisse vorliegend. Eine wenn auch nur geringfügige Strassenverbreiterung bei Grundstück Kat. Nr. 2875 ist möglich.

Der private Gestaltungsplan stellt nicht das geeignete Instrument dar, um die Erschliessungsgegebenheiten zur Dorfstrasse hin zu verbes-

sern. Hierfür drängen sich Massnahmen auf, die sich auf das Strassengesetz stützen.

Die Anregung wird aufgenommen. Hingegen wird eine Ausweitung des Gestaltungsplanperimeters ausgeschlossen.

Die Einwendung wird als Anregung entgegengenommen, das heisst, teilweise berücksichtigt.

4.6 Perronzugang

4.6.1 Behindertengerechter Zugang

Es wird verlangt, dass die Perronzugänge sowohl behindertengerecht als auch "kinderwagengerecht" ausgestaltet werden. Es sollen Aufzugsanlagen ab der Überführung vorgesehen werden.

Grundsätzlich sind im Gestaltungsplan die Voraussetzungen für einen im Sinne der Einwendung ausgestalteten Gleiszugang zum Perron 1 enthalten. Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Perron 1 und 2 direkt ab der Überführung bildet hingegen nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Der massgebliche Gestaltungsplanperimeter schliesst den Bereich der Überführung nicht mit ein.

Das Anliegen, soweit es die Zugänglichkeit zum Perron 1 von der Bahnhofstrasse her betrifft, wird mit dem Gestaltungsplan bereits erfüllt. Die weiteren Ausführungen über einen generell verbesserten Perronzugang werden zur Kenntnis genommen.

4.6.2 Zugänge zu Perron 1

Es wird verlangt, dass von der Bahnhofstrasse zum Perron 1 möglichst viele Fusswegverbindungen erstellt werden.

Grundsätzlich schafft der Gestaltungsplanentwurf die Voraussetzungen für Perronzugänge im Sinne der Einwendung. Die Anordnung weiterer Zugänge erweist sich als nicht erforderlich. Ausserdem stehen der Umsetzung des Anliegens technische Hindernisse entgegen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.7 Begegnungszone

4.7.1 Begegnungsraum schaffen

Es wird verlangt, dass die Bahnhofstrasse als attraktiver Begegnungsraum in Form einer Begegnungszone ausgestaltet wird. Der Baubereich B sei im Hinblick darauf umfassend zu überarbeiten. Dabei sind insbesondere die Bereiche für Fussgänger und Velofahrer zu vergrössern. In Zusammenhang mit dem Anliegen einer Begeg-

nungszone wird vorgeschlagen, die oberirdische Parkplatzzahl zu verkleinern sowie die Parkplätze auf der Ostseite der Bahnhofstrasse als Längsparkierung auszugestalten, zu verlegen oder auf diese Abstellplätze gänzlich zu verzichten. Weiter wird ein Gutachten verlangt, welches die Möglichkeiten einer Begegnungszone an der Bahnhofstrasse beurteilt. Die Forderung zur Gestaltung einer Begegnungszone sei mittels einer diesbezüglichen Bestimmung in den Vorschriften zu verankern.

Ergänzend zu diesen materiellen Forderungen wird eine Anpassung des Zweckartikels in den Vorschriften gefordert.

Die Gemeinde hat unter Beizug von ausgewiesenen Fachpersonen bereits mehrfach die Frage der Gestaltung des gesamten Freiraumes an der Bahnhofstrasse geprüft. In Anbetracht der engen räumlichen Gegebenheiten und der mannigfaltigen Anliegen, die es in diesem Bereich zu erfüllen gilt, werden aus einem weiteren Fachgutachten keine neuen Erkenntnisse erwartet, die eine Begegnungszone im Sinne der Einwendungen als umsetzbar beurteilt.

Die Einwendung wird soweit berücksichtigt, dass auf der Ostseite der Bahnhofstrasse eine Längsparkierung und damit eine deutliche Verbreiterung des Trottoirs in diesem Strassenabschnitt vorgesehen werden. Daraus ergeben sich generell verbesserte Gegebenheiten für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer). Damit wird auch die Aufenthaltsqualität für die Besucher an der Bahnhofstrasse gesteigert.

Die Forderung auf Anpassung des Zweckartikels im verlangten Umfang erscheint angesichts der vielgestaltigen Ansprüche an den Raum an der Bahnhofstrasse jedoch als wenig realistisch.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

4.7.2 Planung Begegnungszone als öffentliche Aufgabe

Es wird verlangt, dass die Planung der Begegnungszone durch die Gemeinde erfolgt. Für diese Arbeit soll die Bevölkerung, gegebenenfalls eine breit abgestützte Begleitgruppe, eingesetzt werden. Es wird der Beizug eines qualifizierten Planungsbüros beantragt. Ergänzend dazu wird verlangt, dass für die diesbezüglichen Gestaltungsmaßnahmen ein Konkurrenzverfahren oder ein Planerwahlverfahren durchgeführt wird.

Der vorliegende private Gestaltungsplan berücksichtigt alle wesentlichen öffentlichen Interessen. Darunter stuft die Gemeinde unter anderem die Versorgungssituation für Güter des täglichen Bedarfs, und die einverlangte hohe Qualität aller baulichen Massnahmen ein. Aus einer vom Gemeinderat in Auftrag gegebenen Planung für eine Be-

gegnungszone werden angesichts der zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen keinerlei anders gelagerte oder neue Erkenntnisse erwartet.

Das Konzept für die freiräumliche Gestaltung wurde von der Planverfasserin und der Gemeinde gemeinsam entwickelt. Die Bildung einer speziellen Arbeitsgruppe und die erneute Bearbeitung dieses Konzepts würde die gesamte bisher erfolgte Lösungssuche in Frage stellen. Ausserdem ergäbe sich eine unerwünschte Verzögerung für den Bau des Coop.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.8 Gestaltung Bahnhofstrasse

4.8.1 Strassenbelag

Es wird verlangt, dass ein optisch ansprechender und entschleunigend wirkender Strassenbelag zur Anwendung kommt.

In den Vorschriften wird verankert, dass die Ausgestaltung des Strassenbelags zu einem angenehmen Ambiente an der Bahnhofstrasse beitragen soll. Damit enthält der Gestaltungsplan eine Vorgabe zur Beurteilung aller diesbezüglichen Baugesuche.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

4.8.2 Bäume und Kleinstrukturen

Es wird verlangt, dass verschiedene einheimische Bäume gepflanzt sowie ökologisch wertvolle Kleinstrukturen angelegt werden.

Die Baumreihe an der Bahnhofstrasse ist gemäss dem Bericht, welcher der Entlassung der Bäume aus dem Baum-Inventar zugrunde gelegt wurde, wieder in gleicher Form und Ausprägung zu pflanzen. Dabei werden einheimische Bäume zur Anwendung kommen. Insofern wird der Einwendung zugestimmt. Um die räumliche Wirkung wieder entstehen zu lassen, soll jedoch durchgehend die gleiche Baumart gepflanzt werden.

Inwieweit im Freiraum Kleinstrukturen angelegt werden können, wird sich erst bei der Planung des Bauprojektes (erhöhter Konkretisierungsgrad) zeigen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

4.8.3 Baumreihe

Es wird verlangt, dass die bestehende Baumreihe entlang der Bahnhofstrasse erhalten bleibt. Zudem soll die Baumreihe wieder in das Baum-Inventar der Gemeinde aufgenommen werden.

Der Ersatz der bestehenden Bäume ist unabdingbar und bildet nicht eine Folge der Festlegungen des Gestaltungsplanes. Diese Massnahme steht in Zusammenhang mit der notwendigen Sanierung der Werkleitungen an der Bahnhofstrasse. Bereits im Rahmen der Entlassung der bestehenden Baumreihe aus dem Baum-Inventar wurde eine Ersatzpflanzung vorgesehen. Ebenso stellt der Gestaltungsplan sicher, dass nach der Sanierung der Werkleitungen wieder eine Baumreihe gepflanzt werden muss. Anzumerken bleibt hingegen, dass ein Inventareintrag nicht mittels eines Gestaltungsplanes erfolgen kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4.8.4 Beleuchtungskonzept

Es wird verlangt, dass ein "intelligentes Beleuchtungskonzept" vorgesehen wird.

Die Forderung nach einem intelligenten Beleuchtungskonzept, ausschliesslich auf das Gebiet des Gestaltungsplans bezogen, ist nicht zielführend. Ein solches Konzept müsste die gesamte Bahnhofstrasse und darin eingeschlossen alle an die Bahnhofstrasse angrenzenden Gebäude miteinbeziehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

5 Weitere Einwendungen

5.1 Abfallsammelstelle

5.1.1 Lage der Abfallsammelstelle ändern

Es wird verlangt, dass die Lage der Abfallsammelstelle Richtung Norden verschoben wird und deren Erschliessung über den Baubereich B erfolgt. Damit verbunden ist auch die Forderung nach einer zeitlichen Beschränkung der Leerung der Anlage.

Im privaten Gestaltungsplan Bahnhofstrasse ist weder eine Abfallsammelstelle örtlich festgelegt noch ist innerhalb des Geltungsbereiches eine solche vorgesehen. Eine derartige Anlage mit Unterflurcontainer (UFC) ist hingegen auf dem gemeindeeigenen Grundstück Kat. Nr. 3487 (Parkplatz Einmündung Bahnhofstrasse / Dorfstrasse) vorgesehen.

Die Einwendung richtet sich gegen einen Sachverhalt, welcher nicht Gegenstand des Gestaltungsplanes bildet. Da der Standort der Abfallsammelstelle ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters liegt, wird dem Anliegen jedoch bereits Rechnung getragen.

5.1.2 Lage der Abfallsammelstelle im Gestaltungsplan bezeichnen

Es wird verlangt, dass ein Standort für eine Abfallsammelstelle im Gestaltungsplan bezeichnet wird. Ergänzend dazu wird festgehalten, dass es sich dabei um eine Unterflurcontainer Anlage (UFC) handeln soll.

Der geeignete Standort für eine Abfallsammelstelle im Einzugsbereich Bahnhofstrasse / Dorfstrasse wurde vom Gemeinderat losgelöst von den Festlegungen des privaten Gestaltungsplans diskutiert. Das gemeindeeigene Grundstück Kat. Nr. 3487 (Parkplatz Einmündung Bahnhofstrasse / Dorfstrasse) wurde als hierfür vorrangig beurteilt. Das fragliche und teilweise als Parkplatz genutzte Grundstück liegt ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Die Sammelstelle wird an dieser Lage angeordnet und als UFC-Anlage ausgestaltet.

Der Einwendung kann hinsichtlich des Eintrags in den Gestaltungsplan nicht berücksichtigt werden. Hingegen wird die geforderte Ausprägung der Sammelstelle mit Unterflurcontainern (UFC) auf dem Grundstück Kat. Nr. 3487 berücksichtigt.

5.2 Lichtimmissionen

Es wird verlangt, dass mit dem Gestaltungsplan verbindliche Vorgaben zur Vermeidung von Lichtimmissionen erlassen werden. Unter anderem sollen Leuchtreklamen in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ausgeschaltet bleiben.

Auf dem Gemeindegebiet sollen für alle die gleichen Rechte und Pflichten gelten. Derartige Sonderregelungen ausschliesslich für das vom Gestaltungsplan erfasste Gebiet, würden diesen Grundsatz in unzulässiger Weise verletzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

5.3 Energie Standard

5.3.1 Minergie für Baubereich B

Es wird verlangt, dass die Beleuchtung und die Belüftung der unterirdischen Einstellhalle (Baubereich B) den Minergie-Standard erfüllt.

Die geforderte Ausweitung des Minergie-Standards auf den Baubereich B bezogen auf die Beleuchtung und Belüftung der Einstellhalle ist zielführend. Dies ergibt sich auch direkt aus den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung. Die Regelung im Gestaltungsplan wird indes breiter gefasst. Es wird festgelegt, dass ein mit Minergie gleichwertiger Standard ebenfalls zulässig ist.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

5.3.2 Minergie P®-Standard

Es wird verlangt, dass die Bauten den Minergie P®-Standard einhalten und als solche zertifiziert werden.

Die in den Vorschriften enthaltenen Forderungen zum Thema Energie sind weitreichend. Eine weitere Steigerung verbunden mit einer Zertifizierung für den Minergie P®-Standard wird als zu weitgehend eingestuft. Ungeachtet dessen ist der Minergie Standard einzuhalten. Dies ergibt sich direkt aus den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

6 Zuschriften, welche nicht als Einwendungen eingestuft werden

Der Vollständigkeit halber werden nachstehend Zuschriften aufgelistet, welche sich zu weiteren Themen äussern. Diese werden zur Kenntnis genommen und soweit erforderlich kommentiert. Daraus ergeben sich jedoch keine Auswirkungen auf die Planungsvorlage.

6.1 Erhalt des historischen Kilometersteines 8.7

Der wertvolle Zeuge aus den Anfangszeiten des linksufrigen Bahnbetriebs sollte nicht verschwinden und korrekterweise wieder bergseitig platziert werden.

Der Gemeinderat wird sich bei den SBB für das Anliegen einsetzen.

6.2 Eisenbahnrechtliche Zustimmung

Es ist davon Kenntnis zu nehmen, dass die eisenbahnrechtliche Zustimmung im Sinne von Art. 18m EBG vorbehalten bleibt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

6.3 Näherbaurecht

Vor Baubeginn sei ein entschädigungspflichtiges Näherbaurecht zu Lasten Grundstück Kat. Nr. 4954 und zu Gunsten Grundstück Nr. 4955 abzuschliessen.

Dies kann nicht mit dem Gestaltungsplan geregelt werden. Hierfür drängt sich eine vertragliche Regelung zwischen den beteiligten Parteien auf.

6.4 Unterbruchfreier Betrieb der Quellwasserleitung

Die Bauherrschaft Kat. Nr. 4955 ist zu verpflichten, sämtliche Massnahmen zu ergreifen, um einen unterbruchfreien Betrieb der Quellwasserleitung Brunnengenossenschaft Bendlikon sicherzustellen. Allfällige Leitungsbeschädigungen und deren Folgekosten gehen zu Lasten der Bauherrschaft.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im privaten Gestaltungsplan wird die Lage der fraglichen Quellwasserleitung als "Information" eingetragen.

6.5 Sicherheit bei SBB-Unterführung; Erhalt Baumbestand

Bei der SBB-Unterführung müssen die Sicherheit und der Erhalt des Baumbestandes gewährleistet werden.

Sowohl die SBB-Unterführung als auch der fragliche Baumbestand liegen ausserhalb des Geltungsbereiches des Gestaltungsplanes. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Rubrik: Raumplanung
Unterrubrik: Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung
Publikationsdatum: KABZH 08.10.2021
Voraussichtliches Ablaufdatum: 08.10.2024
Meldungsnummer: RP-ZH02-0000001145

Publizierende Stelle
Gemeinde Kilchberg, Alte Landstrasse 110, 8802 Kilchberg ZH

Privater Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“; Kilchberg; Abschluss Rechtsmittelverfahren; Bekanntmachung des Inkrafttretens, Bekanntmachung des Inkrafttretens

Betrifft: 8802 Kilchberg ZH

Angaben zur Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung:

Dem privaten Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“ in Kilchberg wurde von den Stimmberechtigten der Gemeinde Kilchberg an der Gemeindeversammlung vom 18. September 2018 und in der Folge an der Urnenabstimmung vom 25. November 2018 zugestimmt. Die Baudirektion des Kantons Zürich hat mit Verfügung Nr. 0006/19 vom 29. April 2019 den privaten Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“ genehmigt.

Gegen die erwähnte Zustimmung und Genehmigung wurde ein Rechtsmittel eingelegt. Mit Entscheid des Baurekursgerichts vom 3. Dezember 2019 wurde der Rekurs abgewiesen. Gemäss Rechtskraftbescheinigung des Baurekursgerichts vom 6. März 2020 ist der erwähnte Entscheid in Rechtskraft erwachsen. Der private Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse“ tritt am Tag nach der Publikation in Kraft.

Ergänzende rechtliche Hinweise:

Die Publikation erfolgt ohne Rechtsmittelbelehrung.

Kontaktstelle:

GEMEINDERAT KILCHBERG
Abteilung Hochbau/Liegenschaften
Alte Landstrasse 110
8802 Kilchberg ZH