

DELEGIERTENVERSAMMLUNG 2023
5. Sitzung

Protokoll vom 14. Dezember 2023
(10:40 – 11:10 Uhr)

Vorsitz	Felix Keller
Anwesend	Delegierte: Christian Benz, Astrid Furrer, Hansjörg Germann, Andreas Maccaluso, Romaine Marti, Jean-Luc Meier, Lorenz Rey, Franziska Zibell Vorstandsmitglieder: Martin Arnold (Präsident), Heini Hauser, Reto Grau, Marcel Trachsler (Sekretär) Planer: Urs Meier (Regionalplaner), Selina Masé (Planpartner), Oskar Merlo und Daniela Moos (TeamVerkehr), Claude Benz (ARE), Roger Strebel (RZU)
Entschuldigt	---
Gäste	---
Protokoll	Marcel Trachsler
Bemerkungen	Die Delegiertenversammlung findet im Begegnungszentrum Serata, Tischenloostrasse 55, Thalwil, statt.

Traktanden:

- 1. Protokoll der Delegiertenversammlung vom 5. Oktober 2023**
 - 2. Kilchberg. Rev. kommunaler Richtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**
 - 3. Verschiedenes und Mitteilungen**
 - Mitteilungen
-

M. Arnold (Präsident) begrüsst die Anwesenden zur 5. Delegiertenversammlung im Jahr 2023.

- 1. Protokoll der Delegiertenversammlung vom 5. Oktober 2023 – Genehmigung**

Das Protokoll wird ohne Änderungsanträge genehmigt.

2. Kilchberg. Revision komm. Richtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung

ZPZ-DVB 2023.11 A: 4.02

Kilchberg. Revision kommunaler Richtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung

- **Stellungnahme zuhanden Gemeinde Kilchberg**

Mit Schreiben vom 08. November 2023 wurde die ZPZ eingeladen zum kommunalen Richtplan, Revision 2022, der Gemeinde Kilchberg im Rahmen der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Der Vorstand hat dieses Geschäft am 23. November 2023 beraten und die Delegiertenversammlung an der Sitzung vom 14. Dezember 2023.

Grundlage für die Stellungnahme ist der rechtskräftige regionale Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018). Zusätzlich sind in der Stellungnahme auch Hinweise zur Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans vorhanden (Stand Festsetzungsantrag Regierungsrat vom 11.05.2023).

A. Ausgangslage

Die Gemeinde Kilchberg revidiert ihre kommunale Richtplanung. Bisher verfügt die Gemeinde über einen Siedlungs- und Landschaftsplan (Stand 1998) und einen Plan der Öffentlichen Bauten und Anlagen (Stand 1982). Diese beiden Richtpläne entsprechen nicht mehr den übergeordneten Vorgaben. Der aktuell rechtskräftige kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Kilchberg stammt aus dem Jahr 2011. Mit der Gesamtrevision der kommunalen Richtplanung will die Gemeinde Kilchberg auf die stark geänderten übergeordneten Rahmenbedingungen / Planungen, neuen kommunalen Planungen und neuen Mobilitätsformen der letzten fünf bis acht Jahren reagieren, die räumlichen Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung der Gemeinde setzen und die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sicherstellen.

Die Gemeinde Kilchberg hat mit dem «Raumentwicklungskonzept REK 2040» eine wichtige strategische Grundlage für die künftige kommunale Entwicklung erarbeitet und via Gemeinderatsbeschluss (01. März 2022) als behördenverbindlich verabschiedet. Dieses diente als Grundlage für die Erarbeitung des kommunalen Richtplans Siedlung und Landschaft, welcher zusammen mit dem Richtplan Verkehr mit der vorliegenden Revision überarbeitet wurde.

Die kommunale Richtplanung lenkt und koordiniert die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten in der Gemeinde und bildet die grundlegende Basis für die grundeigentümergebundene kommunale Nutzungsplanung.

Die Revision des kommunalen Richtplans (kRP) umfasst folgende behördenverbindliche Bestandteile:

- Der Richtplantext, mit den Sachbereichen "Siedlungsräume", "Natur-, Landschafts- und Freiräume", "Abstimmung Siedlung und Verkehr", "Abstimmung Siedlung und Energie", "Verkehr";
- Die Richtplankarte Verkehr mit den Teilplänen "Motorisierter Individualverkehr und Parkierung", "Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität", "Fusswegnetz", "Velowegnetz";
- Die Richtplankarte Siedlungsräume, Natur-, Landschafts- und Freiräume, Abstimmung Siedlung und Verkehr.

Für die Stellungnahme wurden folgende ergänzende Informationen zur Verfügung gestellt:

- Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV vom 31.10.2023
- Velonetzkonzeption vom 31.10.2023

Im Kapitel 2 des revidierten kRP werden sechs übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung formuliert. Diesen liegt das Verständnis zugrunde, dass Kilchberg sich als attraktive Seegemeinde mit hoher Wohnqualität und vielfältigen Erholungsmöglichkeiten sowie kurzen Wegen innerhalb der Gemeinde und nach Zürich positioniert. Für die weitere Entwicklung bis 2040 wird eine qualitative (Innen-)Entwicklung der bebauten sowie unbebauten Siedlungs- und Landschaftsräumen der Gemeinde angestrebt, mit Fokus auf der qualitativen Innenentwicklung in ausgewählten, bereits bebauten Entwicklungsgebieten.

B. Siedung, Landschaft und Energie

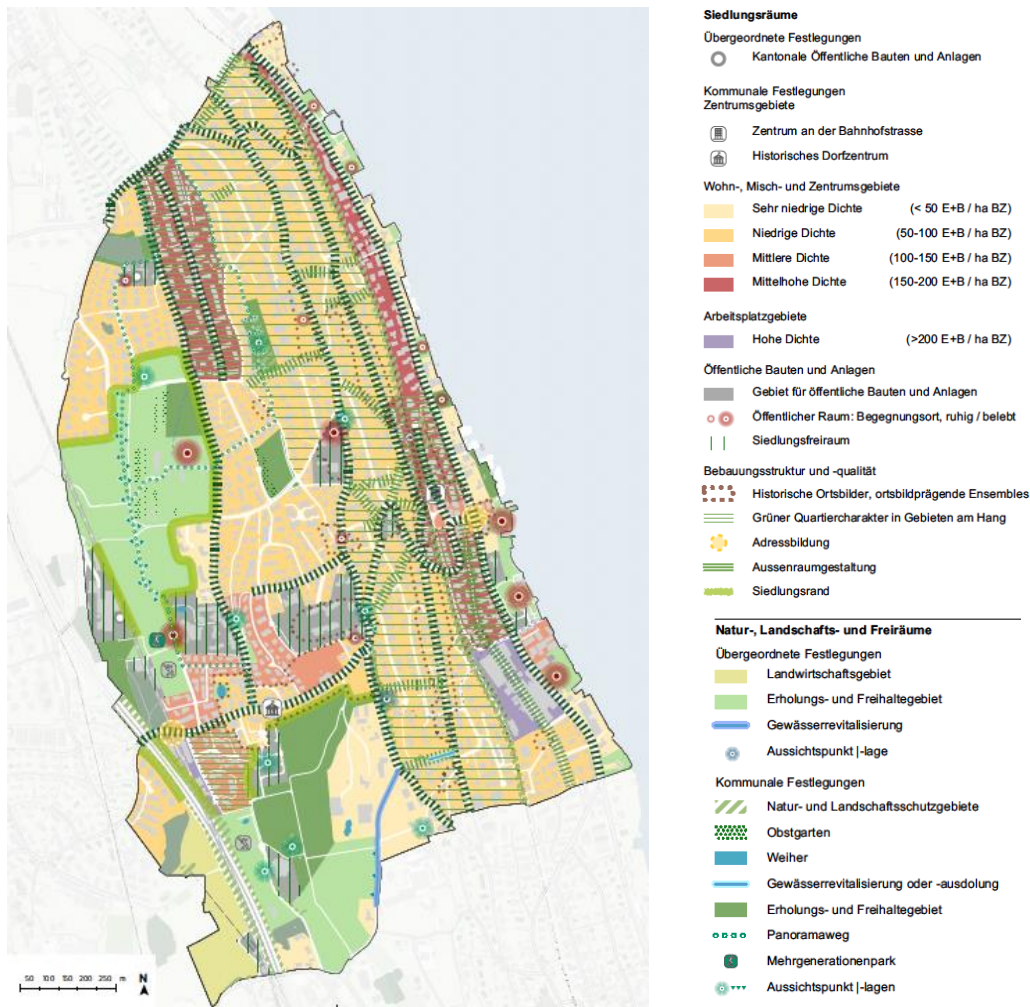


Abb. 1: Kommunaler Richtplan Teil Siedlung und Landschaft (Quelle: Richtplankarte Siedlung und Landschaft, EBP Schweiz, Stand 31.10.2023)

Siedlungsräume

Von 2010 bis 2022 ist die Einwohner/-innenzahl von Kilchberg um 24%, auf rund 9'280 Personen gestiegen, was einem Wachstum von ca. 150 Einwohner/-innen pro Jahr entspricht. Die Gemeinde Kilchberg prognostiziert einen weiteren Anstieg der Bevölkerungszahl aufgrund der attraktiven Lage, des niedrigen Steuersatzes und der noch vorhandenen Bauzonenkapazitäten. Gemäss der kantonalen Prognose steigt die Bevölkerung von Kilchberg bis 2040 auf ca. 10'400 Personen (Quelle: STAT, Kt. ZH, Juli 2020). Je nach kantonalen Berechnungslage (Modell 2019 oder 2021) bestehen mit der aktuellen Bau- und Zonenordnung (BZO) auf Basis der Geschossflächenreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen theoretische Kapazitätsreserven für die Aufnahme von weiteren 700 – 1'500 Einwohner/-innen.

Kilchberg verfügt insgesamt über 186 ha Bauzonen (Stand 2022), davon sind ca. 95% überbaut. Unbebaute Flächen befinden sich mehrheitlich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Im Rahmen der weiteren Bevölkerungsentwicklung sind die noch vorhandenen Geschossflächenreserven insbesondere in den überbauten Wohn- und Mischzonen zu aktivieren. In den Wohnzonen von Kilchberg ist die Nutzungsdichte mit ca. 60 E+B/ha Bauzone (Stand 2019) niedrig, ebenso die Nutzungsdichte in Mischzonen mit rund 75 E+B/ha. Lediglich in den Industriezonen weist Kilchberg eine hohe Nutzungsdichte von 250 E+B/ha auf. Die bauliche Dichte kann gemäss rechtskräftiger BZO weiter zunehmen. Gemäss Bericht zur Revision des kRP will die Gemeinde im Sinne der Innenentwicklung gemäss Raumplanungsgesetz sicherstellen, dass mit einer höheren baulichen Dichte auch die Nutzungsdichte zunimmt.

Gesamtstrategie zur Innenentwicklung

Im Kapitel 3 Siedlungsräume definiert die Gemeinde Kilchberg eine Gesamtstrategie zur qualitativen Innenentwicklung. Mittel dazu sind einerseits die punktuelle Anpassung von Nutzungsdichten sowie die Förderung von rücksichtsvollem Wachstum in ausgewählten Gebieten, sodass andere Gebiete bewahrt werden können. Die strategischen Ansätze dabei sind: Bewahren, Erneuern und Weiterentwickeln. Die Gebiete werden mittels «Strategiekarte» zugeteilt (vgl. Abb. 3).

Die Entwicklungsvorstellungen von Kilchberg sind in Nutzungsdichten definiert, die sich grundsätzlich an den Nutzungsdichten des Regio-ROK orientieren. Die kommunalen Zieldichten weichen jedoch in einzelnen Gebieten davon ab, da dieses den Planungshorizont 2030 hat und die ausgewiesenen Zieldichten in einigen Gebieten bereits erreicht oder sogar überschritten sind (Stand Quartieranalyse 2021). Die Abweichungen und eine Begründung je Gebiet sind im erläuternden Bericht (S. 17 ff, Tabelle 1) aufgeführt (vgl. Abb. 2).

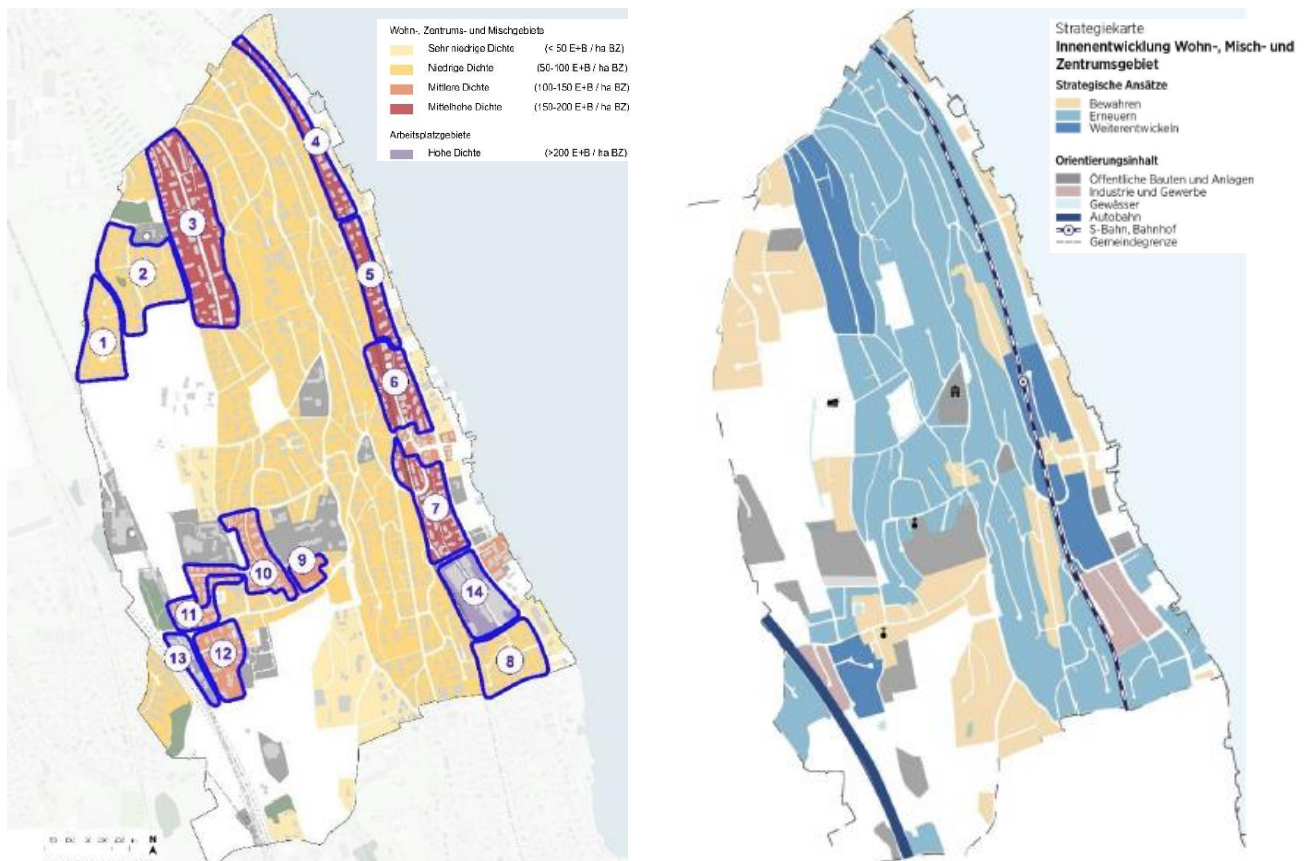


Abb. 2: Abweichungen der kommunalen von den regionalen Ziel-Nutzungsdichten (Quelle: erläuternder Bericht zum kRP, EBP Schweiz, Stand 31.10.2023)

Abb. 3: Strategische Innenentwicklung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Quelle: Richtplantext, kommunaler Richtplan, EBP Schweiz, Stand 31.10.2023)

Siedlungsstruktur und Nutzung

Das Kapitel «Siedlungsstruktur und Nutzung» enthält Aussagen und Zielsetzungen zur Struktur und der Nutzung von Zentrumsgebieten, Wohn- und Mischgebieten, Arbeitsplatzgebieten sowie öffentlichen Bauten und Anlagen. Jene, welche einen Zusammenhang mit dem rechtskräftigen regionalen Richtplan oder dessen laufenden Teilrevisionen haben, werden hier kurz zusammengefasst:

Zentrumsgebiete: Das historische Dorfzentrum an der Dorfstrasse bleibt in seinem Charakter erhalten und wird als attraktiver Begegnungsort gestaltet. Das Zentrum an der Bahnhofstrasse wird als belebter, dynamischer Einkaufs-, Dienstleistungs- und Begegnungsort gestärkt. Mindestanteile für Arbeitsnutzungen sowie Sicherungen für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sollen in der BZO festgelegt werden.

Wohnen: Kilchberg ermöglicht attraktiven Wohnraum für Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen. Es werden vielfältige Wohnformen und Wohnungsgrössen angestrebt. Im Rahmen der BZO-Revision soll geprüft werden, in welchen Gebieten eine Erhöhung der baulichen Dichte erstrebenswert ist.

Arbeiten: In den Arbeitsplatz- und Dienstleistungsgebieten wird eine qualitätsvolle Gestaltung der Aussenräume angestrebt sowie – wo sinnvoll und möglich – die Zugänglichkeit von Grünräumen für die Bevölkerung geschaffen.

Bebauungsstruktur und -qualität

Im Kapitel 3.3 werden Ziele, Strategien und Massnahmen zur Bebauungsstruktur und -qualität (mit unterkapiteln Ortsbild, Historische Dorfteile, Kulturobjekte und Gebiete am Hang, am See, mit Sanierungsbedarf) beschrieben.

Die Quartiere am Hang kennzeichnen sich durch eine starke Durchgrünung, die in Folge der starken Bautätigkeit vermehrt abnimmt. In diesen Gebieten bestehen noch Geschossflächenreserven. Es ist keine Erhöhung der baulichen Dichte vorgesehen. Die Gestaltung der Aussenräume soll hoch sein und der Verlust an Grünräumen eingedämmt werden. Die Gebiete am See zwischen Seestrasse und Seeufer weisen eine lockere Bebauung mit Villen und Einfamilienhäusern mit grossen Parkanlagen auf. Allerdings ist der Sichtbezug zum See aufgrund hoher Mauern und Hecken nicht überall gewährleistet. Mittels Ergänzungen von qualitativen und quantitativen Vorschriften in der BZO sind eine stärkere Durchgrünung, eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung und die Sicherung der Seesicht zu berücksichtigen.

Natur-, Landschafts- und Freiräume

Kilchberg verfügt über eine Vielzahl an Natur- und Freiräumen. Einige Freiräume weisen eine zu optimierende Aufenthaltsqualität auf. Das Seeufer und der Zimmerberggrücken (u.a. das Stockengut) sind wichtige Naherholungsräume, die erhalten und aufgewertet werden sollen. Neben diesen widmet sich der Richtplan zusätzlich den Siedlungsfreiräumen und noch vorhandenen Grünflächen innerhalb des Siedlungsgebiets. Es werden Massnahmen festgelegt, um diese Grün- und Freiräume zu sichern, zu vernetzen und aufzuwerten. Als übergeordnetes Ziel wird ausserdem eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung angestrebt, welche unter anderem auch das Lokalklima und Kaltluftströme berücksichtigt.

Erholungs- und Freihaltegebiete

Der kommunale Richtplan enthält die Erholungsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung. Die Sicherung dieser Gebiete erfolgt über die Zuweisung einer Erholungs- oder Freihaltezone in der BZO. Neben den kantonalen und Regionalen Gebieten bezeichnet die Gemeinde zwölf weitere Erholungs- und Freihaltegebiete. Für die nächste Revision des regionalen Richtplans wurden Anträge zur (Perimeter-)Anpassung einzelner Erholungsgebiete formuliert.

Aussichtspunkte und -lagen

Der kRP zeigt regionale Aussichtspunkte und bezeichnet kommunale Aussichtspunkte oder Aussichtslagen. Die Gemeinde Kilchberg verfügt ausserdem über einen

grundeigentümergebundenen Aussichtsschutzplan aus dem Jahr 2012. Dieser ist Teil der BZO und enthält Vorschriften für die Freihaltung der Aussicht von Bauten und Hecken.

Gewässer

Beim Schorenbach handelt es sich um einen Gewässerabschnitt gemäss regionaler Revitalisierungsplanung. Für dessen Ausdolung ist das Jahr 2020 als Umsetzungshorizont festgelegt. Die Ausdolung wurde jedoch bisher nicht umgesetzt und wird im kRP nochmals aufgeführt.

Abstimmung Siedlung und Energie

In Kilchberg sind Wärmeverbunde mit Erdgas, Erdwärme, Oberflächengewässer, Kanalabwärme etc. zur Wärmeproduktion vorgesehen, bzw. teilweise bereits vorhanden. Für die Stromproduktion sind Photovoltaikanlagen sowie Wärme-Kraft-Kopplung Anlagen möglich. Für die Produktion von Wärme und Strom sind künftig bestehende Potenziale und Verbunde von erneuerbaren Energien stärker zu nutzen.

Die Gemeinde verfügt über ein behördenverbindliches Energie-Leitbild (2020) und erarbeitet im Jahr 2023 eine kommunale Energieplanung. Deshalb werden im kRP nur raumrelevante Ziele und Stossrichtungen aufgenommen, welche das Energie-Leitbild und die Energieplanung ergänzen oder präzisieren.

C. Verkehr

Gemäss Analyse der Gemeinde Kilchberg werden sowohl die Bevölkerungs- als auch die Beschäftigtenzahlen in Kilchberg in den nächsten rund 15 Jahren nochmals zunehmen. Bis 2040 ist entsprechend mit einer Zunahme von 38% bei den Personenwegen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Kilchberg zu rechnen. Obschon die Bedeutung des ÖV dabei ansteigt, nehmen die Personenwege im MIV absolut gesehen deutlich stärker zu. Diese Zahlen geben ein Trend- und kein Zielszenario wieder. Um eine zeitgemässe Mobilitätsabwicklung anzustreben, sind im kRP folgende Massnahmen zum Teil Verkehr definiert. In der vorliegenden Stellungnahme werden die für die Region relevanten Inhalte beschrieben:

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Es wird das Ziel der strategische Ansatz verfolgt, dass Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind aufeinander abgestimmt sind, indem günstige Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV, Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden (hohe Zuverlässigkeit ÖV, attraktive Möglichkeiten zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote, kurze Wege). Kilchberg sorgt für eine siedlungs-, landschafts- und klimaverträgliche Mobilität. Die Trennwirkung von Strassen wird reduziert, die Sicherheit erhöht und eine gesamtheitliche Betrachtung angestrebt.

Gesamtverkehrsstrategie

Gesamtziel:

Kilchberg verfügt über ein sicheres, effizientes und umweltschonendes Verkehrssystem. Generell liegen die Prioritäten bei flächeneffizienten und umweltschonenden Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen. Die Gemeinde treibt diese Entwicklung aktiv voran.

Zusätzlich werden qualifizierte Ziele definiert, um die kantonalen Ziele zum Modal Split zu erreichen. Dazu soll bis 2040 der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs erhöht und das MIV-Wachstum auf maximal 10% der heute mit dem MIV zurückgelegten Wege beschränkt werden. Dies soll erreicht werden indem Siedlungsentwicklung und ÖV aufeinander abgestimmt sind, für den Fuss- und Veloverkehr kurze und sichere Wege sowie attraktive Veloabstellplätze angeboten werden. Die Parkplatzerstellungspflicht ist auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt und zudem werden auch Siedlungen mit autoarmem/autofreiem Wohnen ermöglicht.

Fuss- und Veloverkehr

Ziele und strategische Ansätze:

Ein direktes, sicheres, zusammenhängendes und hindernisfreies Fuss- und Velowegenetz stellt die Erschliessung der Zentren und der wichtigen öffentlichen Einrichtungen für den FVV sicher und ermöglicht kurze Wege innerhalb der Gemeinde. Netzlücken und Schwachstellen werden behoben. Insbesondere an Knoten und Querungsstellen wird die Sicherheit für den FVV erhöht.

Das Seeufer ist wo immer möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar für den Fussverkehr zu erschliessen.

Kommunale Festlegungen und Massnahmen:

Fussverkehr: Das kommunale Fusswegnetz basiert auf dem Konzept Fussverkehr 2015 und wird im Teilplan Fussverkehr aufgeführt. Im Netz sind Schwachstellen und Netzlücken bezeichnet. Zudem soll ein Feinerschliessungsplan erarbeitet werden. Entlang der Seestrasse setzt sich die Gemeinde im Rahmen der Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und weitere Fussgängerquerungen ein.

Im kommunalen Richtplan Verkehr ist der **Seeuferweg** schraffiert als geplante Verbindung direkt entlang dem Wasser eingetragen. Zusätzlich ist im kommunalen Richtplan der Eintrag Seeuferweg (Antrag Gemeinde) vorhanden. Die Linienführung dieses Eintrages führt etwa auf der Hälfte im Gemeindegebiet entlang der Seestrasse – mit punktuellen Zugängen zum See - in der anderen Hälfte im nahen Bereich vom Ufer. Im REK der Gemeinde wird festgehalten, dass der Seeuferweg so geplant werden soll, dass die Erlebbarkeit des Sees entlang der Seestrasse und auf den öffentlich zugänglichen Grundstücken gewährleistet ist. Die Zugänglichkeit zum Seeufer gilt es weiterhin sicherzustellen und, wenn möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar, auszubauen. Infolgedessen erachtet es die Gemeinde als sinnvoll, die Wegführung teilweise entlang der Seestrasse zu führen. Dies wurde bereits im bisherigen kRP von 1998 so festgelegt. Ausserdem wäre gemäss Erläuterungsbericht die regionale Linienführung aufgrund der aktuellen Eigentumsverhältnisse erst längerfristig realisierbar.

Die ZPZ ist dabei, mit der Teilrevision «Uferbereich vom Zürichsee» (Stand öffentliche Auflage) die Inhalte zum Seeuferweg zu überprüfen und zu überarbeiten. Bis diese Teilrevision rechtskräftig ist, gilt der festgesetzte regionale Richtplan als verbindliche Grundlage. In der rechtskräftigen Richtplankarte der Region (Stand 2018) ist die Linienführung vom Seeuferweg im ufernahen Bereich vorgesehen und im Abschnitt Schooren ist der Seeuferweg als bestehend eingetragen.

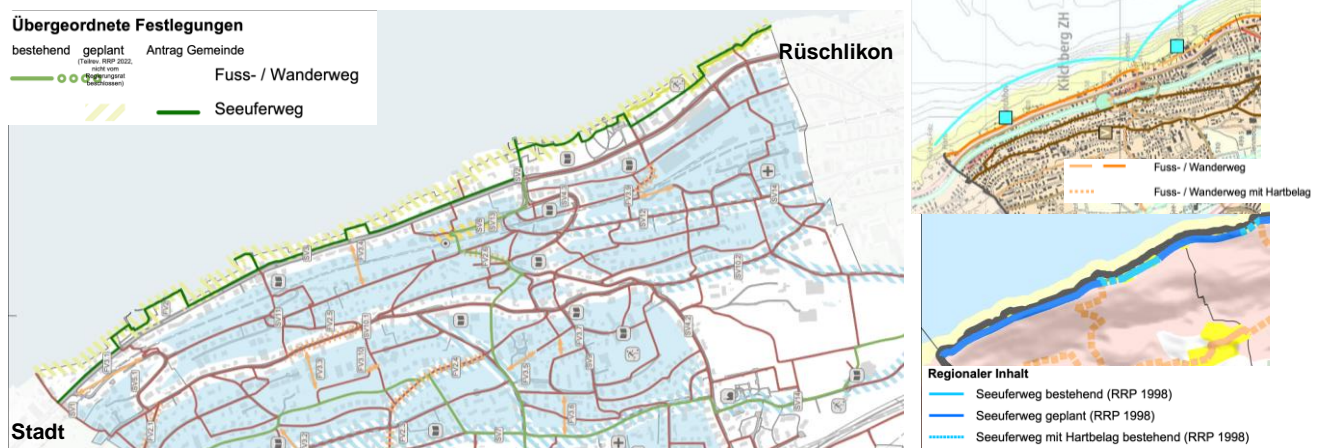


Abb. 4: Kommunalen Richtplan, Teil Fussverkehr (Quelle: Gemeinde Kilchberg vom 31.10.2023)

Abb. 5 (rechts): Themenkarte Fussverkehr, Ausschnitt Gemeinde Kilchberg (Quelle: rechtskräftiger Regionaler Richtplan vom 09.01.2018)

Veloverkehr: das kommunale Velonetz für den Alltagsverkehr ist im Teilplan Veloverkehr aufgeführt (Hauptverbindungen). Für eine lückenlose Weiterführung soll dieses mit den Nachbargemeinden koordiniert werden. Zur Schliessung von Netzlücken sind Massnahmen bezeichnet und an wichtigen öffentlichen Aufenthaltsorten sollen Veloabstellanlagen erstellt werden. Schwachstellen werden systematisch erfasst und fliessen bei Strassenbauprojekten ein und es werden Vorschriften zu privaten und öffentlichen Veloabstellplätzen definiert, welche der gängigen kantonalen Praxis entsprechen.

Abweichend zum regionalen Richtplan ist beim Veloverkehr die **geplante Veloschnellroute** einerseits auf der alten Landstrasse und andererseits auf der Seestrasse (Antrag Gemeinde) eingetragen (Region über Alte Landstrasse und Weinberg-/Böndlerstrasse). Im Gegensatz zum

Eintrag im regionalen Richtplan Verkehr führt keine bestehende Nebenverbindung mehr über die Seestrasse. Eine weitere Abweichung zum regionalen Richtplan ist, dass im kommunalen Richtplan sowohl über die Weinberg-/Böndlerstrasse, als auch über die Alte Landstrasse eine übergeordnete Nebenverbindung als geplant eingetragen ist. Dies weil die Gemeinde davon ausgeht, dass wenn die Veloschnellroute entlang der Seestrasse realisiert wird, die beiden anderen Routen als kantonale Nebenverbindungen für den Alltagverkehr eingestuft werden könnten.

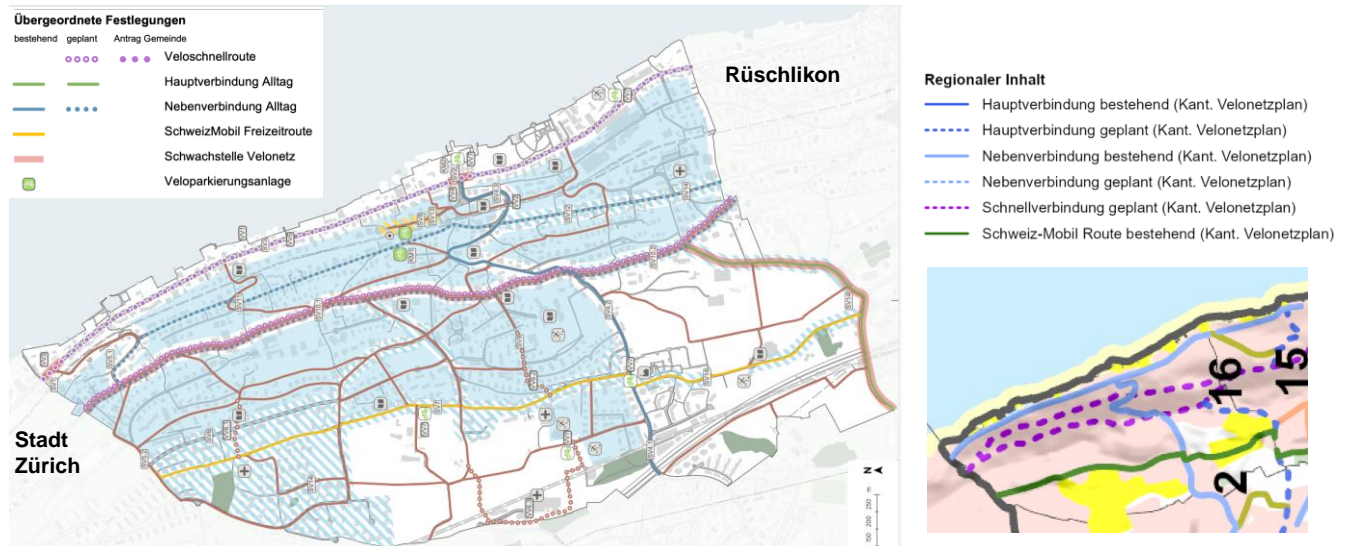


Abb. 6: Kommunalen Richtplan, Teil Veloverkehr (Quelle: Gemeinde Kilchberg vom 31.10.2023)

Abb. 7 (rechts): Themenkarte Veloverkehr, Ausschnitt Gemeinde Kilchberg (Quelle: rechtskräftiger Regionaler Richtplan vom 09.01.2018)

Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Im kommunalen Richtplan werden bestehende und geplante Bushaltestellen bezeichnet und als kommunale Massnahme setzt sich die Gemeinde für eine Optimierung der ÖV-Erschliessung des Gebiets Hochweid ein. Als weitere Massnahmen soll die Busverbindungen Adliswil-Kilchberg-Zürich und Zürich-Kilchberg-Rüslikon optimiert und die **Schiffsanlagestelle Bendlikon** in den regionalen Richtplan aufgenommen werden. Um die kombinierte Mobilität zu fördern sind die Optimierung von Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen, der Schiffsstation Bendlikon und an relevanten Bushaltestellen hinsichtlich Kapazität, Witterungsschutz, Sicherheit, Elektrifizierung, Ausstattung vorgesehen. Zudem wird die Einführung eines Sharing-Angebots geprüft und mit Nachbargemeinden abgestimmt.

Mobilitätsmanagement

Um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern Anreize für eine siedlungsverträgliche Mobilität zu schaffen, ist als Massnahme enthalten, Mobilitätskonzepte im Rahmen von Sondernutzungsplänen, Planungen von Entwicklungsgebieten und grossen Bauvorhaben (>50 Parkplätze) festzuschreiben und damit autoarmes Wohnen zu ermöglichen. Weitere Massnahmen beinhalten eine Vorbildrolle innerhalb der Verwaltung betreffend Mobilität zwecks sensibilisierung der Bevölkerung und eine Optimierung der Verkehrsabwicklung bei grösseren Veranstaltungen.

Strassenverkehr

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie aller Anwohnenden gewährleistet ein sicheres Mit-/Nebeneinander und erhöht die Siedlungsverträglichkeit. Die. Gemäss den Strategischen Ansätzen wird die Seestrasse sowie die Gemeindestrassen siedlungsorientiert und entsprechend ihrer Funktionalität gestaltet und betrieben. Die Trennwirkung von Strassen wird reduziert und Aufenthaltsqualität erhöht. Zudem wird der Durchgangsverkehr über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt.

Zusätzlich zum übergeordneten Strassennetz wird das kommunale Netz im Teilplan MIV eingetragen und im Text entsprechende Anforderungen definiert. Im Rahmen der Behebung von Schwachstellen sollen auf diversen kommunalen Strassenabschnitten betriebliche Anpassungen

vorgenommen sowie teilweise im Rahmen von BGKs Strassen umgestaltet und aufgewertet werden. Im Siedlungsgebiet ist flächendeckend Tempo 30 geplant und beim Bahnhof soll ein Abschnitt in eine Begegnungszone umgestaltet werden.

Parkierung

Gemäss Zielsetzung ist die Parkierung im MIV auf das Gesamtverkehrssystem und die Funktionen des öffentlichen Raumes abgestimmt. Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs wird möglichst gering gehalten (Anordnung/Verlagerung in unterirdische Parkieranlagen). Öffentliche Parkfelder sind zu bewirtschaften und ein Parkplatzmanagement dient der effizienten Abwicklung des Verkehrs.

Zur Sicherung bestehenden Anlagen sind kommunale Parkieranlagen im kRP festgesetzt. Weiter ist als Massnahme definiert, die Parkierung auf öffentlichem Grund restriktiver zu reglementieren. Zudem wird das Parkraumangebot überprüft, angepasst und, wo sinnvoll, zugunsten FVV, Verkehrssicherheit und Wohn- und Aufenthaltsqualität, reduziert. Wo zweckmässig wird eine Reduktion der Pflichtparkplatzanzahl bei privaten Überbauungen ermöglicht.

Güterverkehr

Es gibt keine kommunale Festlegung oder Massnahmen im Bereich Güterverkehr und Logistik.

D. Stellungnahme ZPZ

Siedlung

Nutzungsdichte gemäss Regio-ROK und bauliche Dichtevorgaben

Im regionalen ROK sind **Nutzungsdichteziele** (E+A / ha Bauzone) festgelegt. Für Kilchberg sind dies vorwiegend geringe Nutzungsdichten (50 – 100 K/ha Bz), stellenweise (am Siedlungsrand, angrenzend an Erholungs- und Freihaltegebiete von regionaler, bzw. kantonaler Bedeutung) auch eine sehr geringe Nutzungsdichte (< 50 K/ha Bz). Im Gebiet der Bächlerstrasse, zwischen Bendlikon und Schooren, eine mittlere Nutzungsdichte (100 – 150 K/ha Bz), beim Seespital eine hohe Dichte (150 – 300 K/ha Bz). Gemäss Gesamtstrategie Siedlung des regionalen Richtplans wird das Gemeindegebiet Kilchberg mehrheitlich dem «durchgrünten Stadtkörper» mit dem Ziel Erhalten zugeteilt.

Die im revidierten kRP definierten kommunalen Zieldichten weichen in einzelnen Gebieten von den Nutzungsdichten des Regio-ROK ab. Die Abweichungen und eine Begründung je Gebiet sind im erläuternden Bericht (S. 17 ff, Tabelle 1) aufgeführt und grundsätzlich nachvollziehbar.

Feststellung 1: Die Dichteziele des Regio-ROKs sind insgesamt eingehalten. Die kommunalen Differenzierungen zu den regionalen Nutzungsdichtestufen sind zweckmässig (Vorbehalte vgl. Feststellung 2 und Antrag 1). Die Region wird im Rahmen einer Teilrevision (ab 2024) prüfen, ob ein Abgleich mit der kommunalen Planung im Sinne einer Nachschreibung gemacht werden soll.

In den Gebieten 1, 2, 10 und teilweise 11 berühren die erwähnten Abweichungen Gebiete mit der Festlegung einer **niedrigen baulichen Dichte gemäss regionalem Richtplan** (Nr. 9, rechtskräftiger RRP 2018 und Nr. 9 und 9a Festsetzungsantrag Teilrevision RRP 2022). In diesen Gebieten stehen die landschaftliche Einbettung, Rücksicht auf Orts- und Landschaftsbild, insbesondere durch Beschränkung der Gebäudehöhe, Geschoszahl, Gebäudelänge und Sicherung ausreichender Gebäudeabstände und Durchgrünung der Quartiere im Vordergrund. Gemäss erläuterndem Bericht des revidierten kRP bestehen im Gebiet 1 gemäss heutiger BZO Geschossflächenreserven, die in den nächsten Jahren aktiviert werden können und zu einer Erhöhung der Nutzungsdichte führen. Im Gebiet 2 sei die Ziel-Nutzungsdichte des Regio-ROK gemäss heutiger Bebauung bereits überschritten.

Feststellung 2: Die Gebiete 1 und 2 liegen im Bereich des regionalen Gebiets Nr. 9 der niedrigen baulichen Dichte (RRP 2018). Die ZPZ beurteilt die Erhöhung der Nutzungsdichten gemäss kRP als denkbar, solange sie im Rahmen der heute rechtskräftigen BZO möglich sind. Die Anpassung der Zieldichten nach oben dürfen jedoch nicht Grundlage sein für eine Erhöhung der

Dichtevorgaben in der bevorstehenden Revision der BZO. Gemäss erläuterndem Bericht zur Revision des kRP sei keine Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte gegenüber der aktuellen BZO vorgesehen.

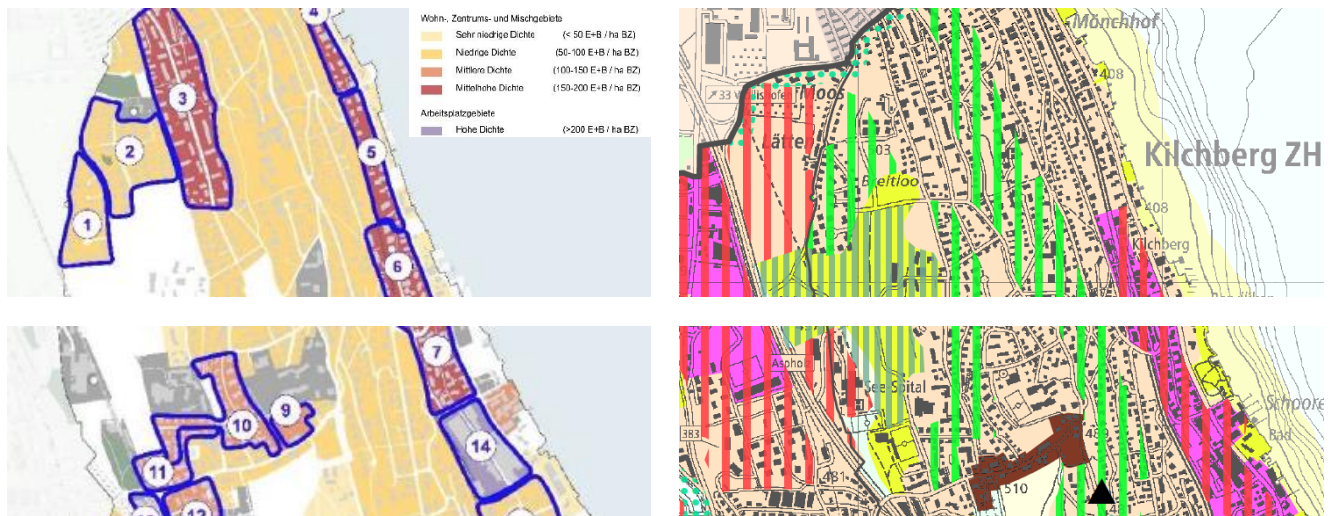


Abb. 8 und 9 (links): Auszug Abweichungen der kommunalen von den regionalen Ziel-Nutzungsdichten (Quelle: erläuternder Bericht zum kRP, EBP Schweiz, Stand 31.10.2023)

Abb. 10 und 11 (rechts): Auszug regionaler Richtplan Zimmerberg Teilrevision 2022, Karte Siedlung und Landschaft, Stand 11.05.2023

Im Gebiet 10 gemäss erläuterndem Bericht des rev. kRP sei die Ziel-Nutzungsdichte gemäss Regio-ROK mit heutiger Bebauung bereits erreicht. Es handle sich um ein zentrales, gut erschlossenes Gebiet. Es wird deshalb eine Nutzungsdichte von 100-150 K/ha angestrebt.

Antrag 1: Die Gebiete 10 und teilweise 11 liegen ebenfalls im Bereich des Gebiets Nr. 9 der niedrigen baulichen Dichte gemäss rechtskräftigem regionalen Richtplan. Der Erläuterungsbericht zur Revision des kommunalen Richtplan Kilchberg macht keine Aussage darüber, ob eine Erreichung der kommunalen Dichteziele innerhalb der rechtskräftigen BZO möglich ist. Die ZPZ beantragt deshalb, den Bericht mit einer entsprechenden Aussage zu ergänzen. Eine Erhöhung der Nutzungsdichteziele darf (trotz zentraler Lage und guter Erschliessung) nicht zu einer Erhöhung der baulichen Dichtevorgaben in der Nutzungsplanung und damit zu einer Abweichung von den regionalen Festlegungen führen.

Weiter sind ein Grossteil der Wohngebiete am Hang sowie das Seeufer als regionales Gebiet niedriger baulicher Dichte ausgeschieden.

Feststellung 3: Die ZPZ stellt fest, dass in den betroffenen Hanglagen, sowie entlang des Seeufers keine Erhöhung der baulichen Dichte beabsichtigt ist, sondern lediglich eine Ausschöpfung der Geschossflächenreserven. Mittels neuer Festlegungen in der BZO sollen Themen der Durchgrünung, des Klimas und der Sichtbezüge zum See verbessert werden. Die ZPZ begrüsst diese Stossrichtung.

Im Einzugsbereich des Bahnhofs zwischen Seestrasse und Bahnlinie ist im regionalen Richtplan ein **Gebiet hoher baulicher Dichte** (Nr. 34) festgelegt. In den bezeichneten Gebieten sollen die Gemeinden in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Zonen mit eher hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden sowie für die dazu nötige Erschliessung und Infrastruktur zu sorgen. Es sind auch jene Gebiete, in welchen in erster Linie mit Sondernutzungsplänen eine höhere Bebauung mit entsprechend höherer Dichte ermöglicht werden kann.

Feststellung 4: Gemäss Festlegung im kRP sollen in der BZO-Revision im Bereich des regionalen Gebiets hoher baulicher Dichte eine Erhöhung der Nutzungsdichte und (evtl.) der

baulichen Dichte, z.T. mit Sondernutzungsplanungen geprüft werden. Die ZPZ begrüsst dies.

Schutzwürdiges Ortsbild

Im Bereich der oberen Dorfstrasse ist im regionalen Richtplan ein Gebiet mit **schutzwürdigem Ortsbild** (Nr. 4 «Auf Brunnen – Reformierte Kirche») festgelegt. Als schutzwürdige Ortsbilder sind jene Gebiete bezeichnet, in denen zusammengehörende Gruppen von Gebäuden in besonderem Masse Zeugen einer politischen wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche sind. Diese Ortsbilder sind grundsätzlich als Gesamtheit vor Zerstörung oder Beeinträchtigung zu bewahren. Der Schutz erfolgt in erster Linie durch Massnahmen des Planungsrechtes wie z.B. Festsetzungen von Kernzonen, Kernzonenplänen und Freihaltezonen oder Gestaltungsplänen. Für die Sicherung der Qualität der historischen Bausubstanz sowie der historischen Dorfteile verfügt die Gemeinde Kilchberg über drei im Jahre 2012 erarbeitete Kernzonenpläne und entsprechende Kernzonenvorschriften. Trotz dieser seien in den vergangenen Jahren einige unbefriedigende Bauvorhaben in den Kernzonen entstanden. Infolgedessen sollen die Kernzonenpläne und – Vorschriften im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung überprüft werden. Die Kernzonenvorschriften sollen durch Leitbilder ergänzt werden, welche die wichtigsten zu bewahrenden quartiertypischen Strukturen und die angestrebte Entwicklung der historischen Dorfteile veranschaulichen.

Würdigung 1: Die ZPZ würdigt die kritische Reflexion der bestehenden Festlegungen und Vorschriften auf deren Wirksamkeit sowie die beabsichtigte sorgfältige Überprüfung, die im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung stattfinden soll.

Mischgebiet

Im Bahnhofsgelände – Schoren Kilchberg ist im regionalen Richtplan das **Mischgebiet** Nr. 21 (vgl. Abb. 12) festgelegt. In regionalen Mischgebieten sind durch die Gemeinden nutzungsplanerisch mind. 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeiten zu sichern.

Feststellung 5: Die ZPZ stellt fest, dass die Gemeinde Kilchberg im kRP festlegt, dass in der BZO ein Mindestanteil an Arbeitsnutzungen gemäss den regionalen Vorgaben für das Mischgebiet sowie publikumsorientierte Erdgeschossnutzung im Bereich der Bahnhofstrasse gesichert werden sollen. Teilweise liegen auch kommunale Arbeitsplatzgebiete in Bereich des regionalen Mischgebiets. Dies ist gemäss regionalem Richtplan zulässig.

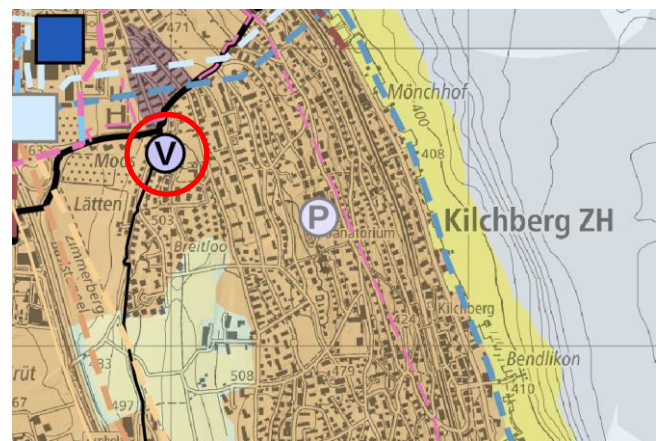
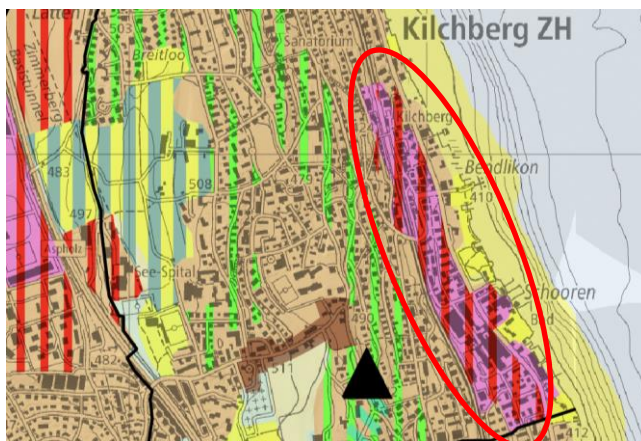


Abb. 12 (links): rechtskräftiger regionaler Richtplan Zimmerberg 2018, Karte Siedlung und Landschaft, Festlegung Mischgebiet Nr. 21

Abb. 13 (rechts): rechtskräftiger regionaler Richtplan Zimmerberg 2018, Karte Versorgung, Entsorgung, OeBa, Festlegung Emilienheim

Öffentliche Bauten und Anlagen

Im regionalen Richtplan ist ergänzend zu den kantonalen Festlegungen das Emilienheim für Blinde als **öffentliche Baute und Anlage** von regionaler Bedeutung festgelegt (vgl. Abb. 13). Mit

planerischen Mitteln soll die Gemeinde die privaten Initiativen dieser Einrichtung unterstützen, da sie öffentliche Aufgaben wahrnimmt.

Feststellung 6: Die ZPZ stellt fest, dass der regionale Eintrag in den kommunalen Richtplan übernommen wurde. Das Emilienheim liegt in einer bereits bestehenden Zone für öffentliche Bauten. Gemäss erläuterndem Bericht des kRP bleibt die Fläche für öffentliche Bauten in Kilchberg unverändert.

Landschaft

In der Gemeinde Kilchberg sind im regionalen Richtplan Festlegungen zu **regionalen Erholungsgebieten** (Nr. 15 – 21), dem **Vernetzungskorridor** entlang der Grenze zur Stadt Zürich (Nr. 9), einem **regionalen Aussichtspunkt** (Nr. 5) sowie einer **Gewässerrevitalisierung** (Nr. 3) vorhanden.

Feststellung 7: Die ZPZ stellt fest, dass die regionalen Festlegungen im kRP übernommen wurden. Es wird begrüsst, dass auch die Revitalisierung des Schoorenbachs nochmals aufgenommen wurde, da diese trotz Umsetzungshorizont von 2020 noch nicht ausgeführt wurde.

Abstimmung Siedlung und Energie

Die Gemeinde Kilchberg sieht u.a. in der Seewärmenutzung ein wichtiges Potential für eine effiziente und klimaneutrale Energieversorgung. Ebenfalls mit dem Ziel einer klimaneutralen Energieversorgung soll der Wärmebedarf des Hallenbads sowie der Turnhalle Hochweid mit Erdsonden gedeckt werden.

Hinweis 1: Im Rahmen der Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans (Stand Festsetzungsantrag) wird ein Eintrag zur Seewärmenutzung im Gebiet Schooren, gemäss Planung der Gemeinde Kilchberg vorgenommen. Eine Festlegung zur Erdsondennutzung für das Hallenbad im Gebiet Stocken-Asp soll mit der Teilrevision 2024 geprüft werden.

Verkehr

Die definierten Ziele sind nachvollziehbar und decken sich mit den Inhalten im regionalen Richtplan. Gleichzeitig ergänzen die kommunalen Ziele die regionalen Festlegungen sinnvoll. Im regionalen, wie auch im kommunalen Richtplan wird dem Fuss- und Veloverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies wird von der Region begrüsst.

Die Einträge zum Strassenverkehr und der Parkierung sind nachvollziehbar und zweckmässig. Gemäss regionalem Richtplan soll der Durchgangsverkehr nicht durch die Ortschaften führen, sondern konzentriert auf den Hauptachsen. Die im kommunalen Richtplan getroffenen Festlegungen betreffend Verkehrsberuhigung und Aufwertung Strassenraum unterstützen dieses Ziel. Zudem bezweckt die künftige Ausgestaltung der kommunalen Strassenräume eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Begrünung der Strassenräume. Das geplante Parkraummanagement der öffentlichen Parkfelder und das Ermöglichen der Reduktion der Pflichtparkplatzanzahl bei privaten Überbauungen unterstützt die angestrebte Verkehrsverlagerung.

Gemäss den Festlegungen im kommunalen Richtplan wird eine gute Erschliessung der Gemeinde durch den Fuss-, Velo-, und den öffentlichen Verkehr und eine optimale Verknüpfung der Verkehrsarten angestrebt. Die Festlegungen sind zweckmässig, um eine Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖVs, Fuss- und Veloverkehrs zu erzielen. Weiter wird auch die Förderung der multimodalen Mobilität begrüsst. Die kommunale Richtplanung nimmt die übergeordneten Planungsvorgaben grösstenteils auf und konkretisiert diese wo erforderlich. Zu den kommunalen Festlegungen hat die ZPZ folgende Hinweise bzw. Anträge:

Würdigung 2: Die ZPZ würdigt die differenzierte Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten sowie die Auseinandersetzung mit den Themen «kombinierte Mobilität» und «Mobilitätsmanagement».

Feststellung 8: Als rechtskräftige übergeordnete Festlegung zum Seeuferweg gilt die im regionalen Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018) eingetragene Linienführung. Der kommunale Eintrag «Seeuferweg» (Antrag Gemeinde) widerspricht teilweise dieser Linienführung. Die Region Zimmerberg ist im laufenden Verfahren der Revision «Uferbereich vom Zürichsee» und kann deshalb im Moment auf den Antrag nicht eintreten.

Antrag 2: Übergeordnete, regionale Festsetzungen müssen im kommunalen Richtplan korrekt dargestellt werden. Es steht der Gemeinde offen, zusätzliche kommunale Festlegungen zu treffen und diese bei Bedarf im Erläuterungsbericht zu begründen. Die ZPZ beantragt deshalb, im kommunalen Richtplan (Plan Fusswegnetz) das übergeordnete Netz des Fussverkehrs im Bereich vom Seeuferweg gemäss der Linienführung im rechtskräftigen regionalen Richtplan abzubilden. Dabei ist im Bereich vom Strandbad im regionalen Richtplan der Seeuferweg als bestehende Verbindung eingetragen. Es gilt zudem zu beachten, dass gemäss dem regionalen Richtplan über einen Teil vom übergeordneten Wegnetz ein hindernisfreier Wanderweg geplant ist (Wanderung auf Hangflanke entlang Ortschaften).

Antrag 3: Gemäss regionalem Richtplan ist keine geplante Veloschnellroute (VSR) entlang der Seestrasse vorgesehen. Sondern zwei parallelen Einträge auf der Alten Landstrasse und Weinberg-/Böndlerstrasse. Diese dienen der Raumsicherung bis die definitive Linienführung der Veloschnellroute feststeht. Zudem ist im regionalen Richtplan nicht definiert, wie die Strassen eingestuft werden, falls keine Veloschnellroute darüber geführt wird. Die ZPZ beantragt, das übergeordnete Velonetz entsprechend den Einträgen im regionalen Richtplan darzustellen, bis vom Kanton genauere Erkenntnisse betreffend Linienführung der VSR vorliegen. Denn übergeordnete, regionale Festsetzungen müssen im kommunalen Richtplan korrekt wiedergegeben werden.

Hinweis 2: Die Gemeinde setzt sich für die Aufnahme der Schiffsanlagestelle Bendlikon in den regionalen Richtplan ein. Schiffstationen sind allerdings im regionalen Richtplan nicht explizit eingetragen sondern abgedeckt, indem die Schifffahrtslinie an Land trifft. Die punktuellen Einträge sind Häfen/Bootsanlegeplätze. Es wird empfohlen, im kommunalen Richtplan dieselbe Bezeichnung zu verwenden.

Die übrigen Einträge entsprechen den übergeordneten Vorgaben aus dem regionalen Richtplan.

E. Abstimmung mit rGVK Zimmerberg

Bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans Kilchberg wurde das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zimmerberg berücksichtigt.

Stellungnahme ZPZ

Würdigung 3: Die ZPZ begrüsst, dass der kommunale Richtplan sich an den Strategien und Handlungsschwerpunkten des rGVK Zimmerberg orientiert. Die Massnahmen in Zuständigkeit der Gemeinde wurden in den kommunalen Richtplan aufgenommen.

Die ZPZ dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wünscht für die weiteren Planungsschritte viel Erfolg.

Die Delegiertenversammlung

beschliesst:

1. Die ZPZ beantragt, die oben genannten Anträge bei der Überarbeitung des kommunalen Richtplans zu berücksichtigen.
 2. Die übrigen Inhalte nimmt die ZPZ zustimmend zur Kenntnis. Diese entsprechen den Zielsetzungen und Vorgaben der Region gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan.
 3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - a) Gemeinde Kilchberg, Bereich Hochbau, Alte Landstrasse 120, 8802 Kilchberg
 - b) Übrige Verbandsgemeinden
 - c) Sekretariat ZPZ; A
-

3. Verschiedenes und Mitteilungen

– Mitteilungen

Das Wort wird nicht ergriffen.

Für die Richtigkeit:

Der Sekretär



Marcel Trachsler