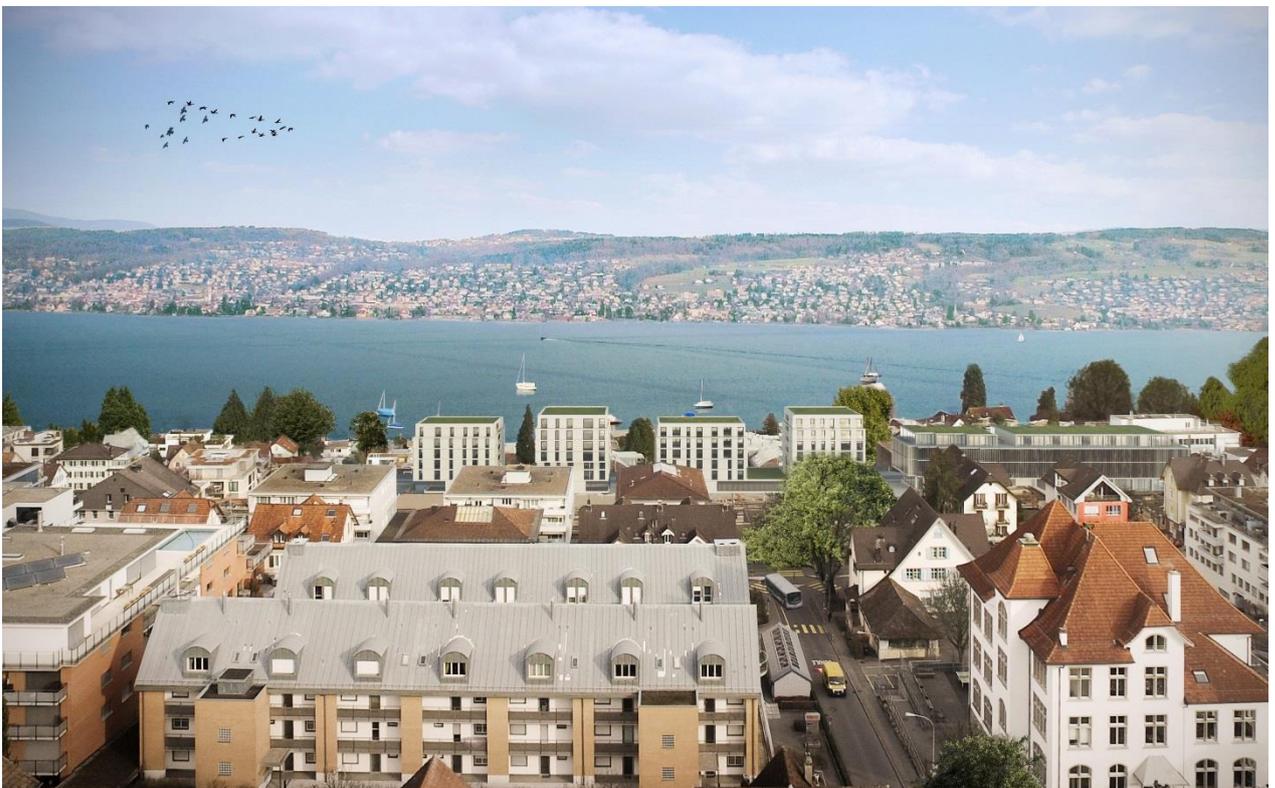

SBB Immobilien

Privater Gestaltungsplan TALEVO, Thalwil

Erläuternder Bericht

nach § 47 RPV Raumplanungsverordnung
inkl. Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen gemäss § 7 PBG

Effretikon, 22. August 2019



Impressum

Auftraggeber	SBB Immobilien Corinne Aebischer Vulkanplatz 11 8048 Zürich Mobil 079 123 28 60 corinne.aebischer@sbb.ch
Auftragnehmer	ewp AG Effretikon, Team Raumentwicklung
Teamleiterin	Nicole Kesting Direktwahl 052 354 21 52 nicole.kesting@ewp.ch
Projektleitung	Martin Glaus Direktwahl 052 354 22 76 martin.glaus@ewp.ch
Auftragsnummer	4000323.002

U:\Projekte
Effretikon_R_M6_Private\SBB\4000323_Thalwil_GP_Bahnhofsentwicklung\05_Berichte_Grafiken\Gestaltungsplan\20200123_
GP_Talevo_Bericht.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Gegenstand und Ziel der Planung	5
1.3	Mehrwerte des Projekts	9
1.4	Aufwertungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld	10
1.5	Gestaltungsplanverfahren	12
1.6	Grundlagen	12
2	Erläuterungen zum Richtprojekt	14
2.1	Ziel und Wahl des Vorgehens mit Variantenstudie	14
2.2	Beurteilung/Anliegen SBB	14
2.3	Gesamtkonzeption Richtprojekt und Alternativprojekt	14
2.3.1	Städtebauliche Einordnung	14
2.3.2	Typologie und Bebauung	15
2.3.3	Nutzung	16
2.3.4	Bauliche Dichte	16
2.3.5	Öffentlicher Raum und Aufwertung Bahnhofstrasse	19
2.4	Schattendiagramme	21
2.5	Papierverlad	22
3	Planungs- und baurechtliche Situation	23
3.1	Kantonaler Richtplan (KRP)	23
3.2	Regionaler Richtplan	23
3.3	Kommunaler Richtplan	25
3.4	Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil	27
3.5	Natur und Heimatschutz	28
4	Umweltrechtliche Situation	29
4.1	Lärm	29
4.1.1	Lärmimmissionen	29
4.1.2	Vorgaben zu Ausnahmegewilligungen Lärmschutz	29
4.1.3	Ausbildung und akustische Wirkung von Loggien	29
4.1.4	Lärmgutachten	30
4.2	Erschütterungen	31
4.3	Verordnung über den Schutz vor Nichtionisierende Strahlung (NISV)	31
4.4	Störfall und Risikoanlagen	32
4.5	Belastete Standorte, Altlasten,	33
4.6	Hydrologie, Geologie, Grundwasser	33
5	Vorgaben der SBB Infrastruktur	34
5.1	Werkleitungen	34
5.2	Anforderungen SBB Infrastruktur	34
5.3	GSM-R	35
5.4	Denkmalschutz (Jochkran)	35

6	Erläuterungen zu den Vorschriften	36
6.1	Allgemeine Bestimmungen	36
6.2	Baubereiche und Nutzweise	37
6.3	Gestaltung	39
6.4	Freiraum und Umgebungsgestaltung	43
6.5	Erschliessung und Etappierung	43
6.6	Umwelt	47

7	Bericht zu den nichtberücksichtigten Einwendungen	50
---	---	----

8	Kantonale Vorprüfung	63
8.1	Allgemeines	63
8.2	Situationsplan	63
8.3	Gestaltungsplanvorschriften	64
8.4	Gestaltungsplanbericht	65
8.5	Weitere materielle Hinweise	66

Anhang

Anhang A	Übersichtskarte Massnahmen Bahnhofsumfeld
Anhang B	Richtprojekt
Anhang C	Mobilitätskonzept
Anhang D	Studie Papierverlad
Anhang E	Schattendiagramme

1 Einleitung

1.1 Anlass

Die SBB hat 2014 im Rahmen einer Analyse ihres Immobilien-Portfolios verschiedene Standorte auf ihr Entwicklungspotential hin untersucht. Dabei wurden insbesondere baurechtliche Faktoren geklärt und grobe Nutzungsstudien erstellt. Im Jahr 2015 wurden vielversprechende Standorte, unter anderem der Standort Thalwil, weiterbearbeitet und die baulichen und baurechtlichen Rahmenbedingungen vertieft geprüft. Dies diente dazu, grob das bauliche Potential des Standortes auszuloten. Ende 2015 wurde durch die Geschäftsleitung der SBB entschieden, die Projektentwicklung am Standort Thalwil weiterzuverfolgen und zu konkretisieren.

Die Gemeinde Thalwil wurde jeweils über den Stand der Planung und das Vorhaben informiert. Anfangs 2016 wurde entschieden, für die Entwicklung des Bahnhofareals ein gemeinsames Variantenstudium mit einem unabhängigen Planungsteam durchzuführen. Ziel der zu erstellenden Variantenstudie war - unter Berücksichtigung der umfangreichen baulichen und technischen Rahmenbedingungen - ein Gleichgewicht zwischen einem qualitativvollen Städtebau und den wirtschaftlichen Anforderungen zu erreichen. Zusätzlich wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Aufwertung des Strassenraums der Bahnhofstrasse und Anpassung der Parkplatz-Situation erarbeitet.

1.2 Gegenstand und Ziel der Planung

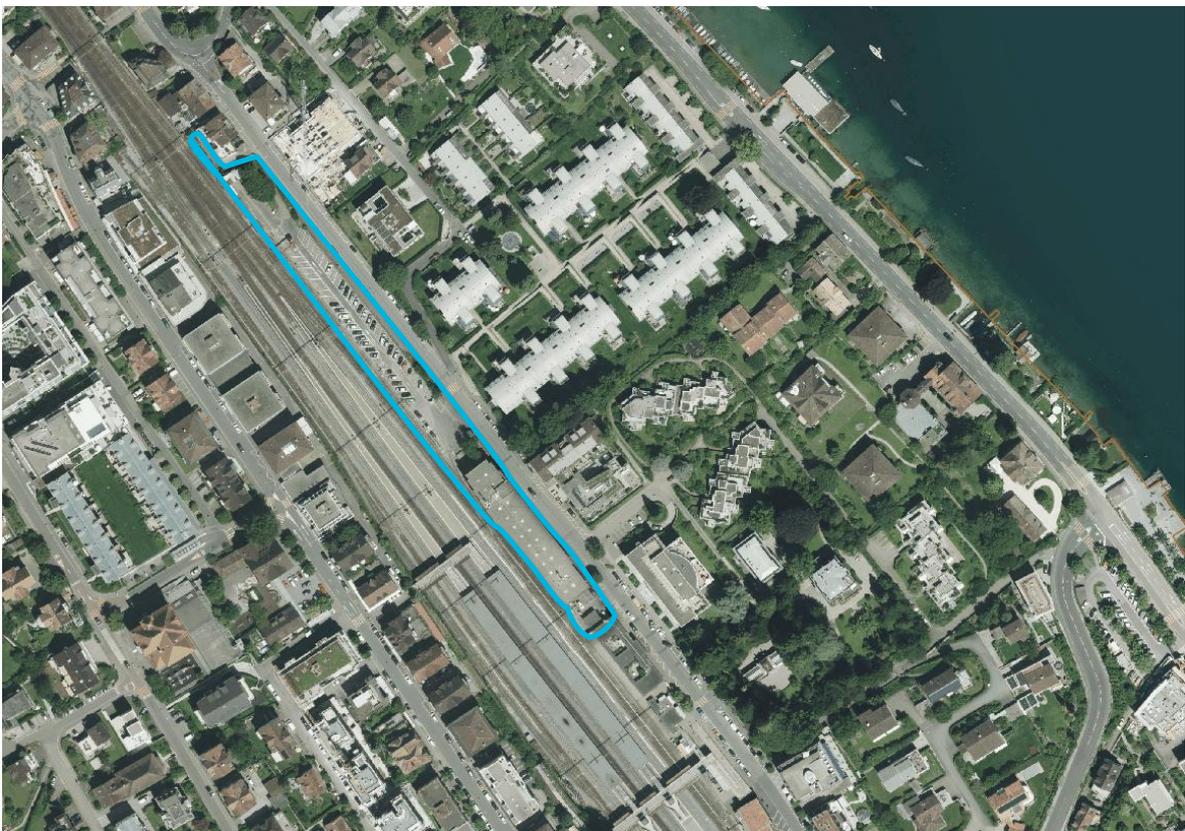


Abbildung 1: Luftbild mit Gestaltungsplanperimeter (blau)

Der Gestaltungsplanperimeter liegt im Zentrum der Gemeinde Thalwil, unmittelbar nordöstlich an den Bahnhof grenzend. Der Perimeter umfasst ein langgezogenes Gebiet mit einer Fläche von ca. 5'880 m². Auf der nordöstlichen Seite wird das Gebiet von der Bahnhofstrasse und auf der südwestlichen Seite von den Bahngleisen begrenzt. Das Gebiet wird zurzeit nur über die Passerelle Süd mit dem Gebiet auf der anderen Bahnseite bzw. mit der Gotthardstrasse verbunden. Auf der Passerelle Süd queren sich die Passantenströme zwischen oberem und unterem Ortsteil (Zentrum und Ludretikon). Die nördliche Passerelle verbindet die beiden Gebiete nicht, sondern führt lediglich zum Perron der Gleise 3 bis 6, von wo die Passanten via Unterführung zur Bahnhofstrasse gelangen.



Abbildung 2: Passerelle Nord



Abbildung 3: Güterschuppen mit Blick in Richtung P&R Anlage

Oberhalb der Gleise entlang der Gotthardstrasse befinden sich mehrere Bauten, die aus Sockel und Punkthäusern bestehen und den öffentlichen Raum fassen, während sie Durchblicke in Richtung See bieten. Unterhalb der Bahnhofstrasse in Richtung See findet ein Übergang zu einem Wohngebiet mit einer stabilen aber heterogenen Bebauungsstruktur statt. Durch die Anordnung am Gleisfeld und der zentralen Lage soll sich die zukünftige Bebauung klar dem urbanen Stadtteil auf der anderen Gleisseite anschliessen.

Innerhalb des Perimeters steht der Güterschuppen aus dem Jahr 1973. Er besteht aus einem nachträglich mit horizontalen Holzlamellen verkleideten, hervorkragenden Kubus mit einem Sockel aus Beton. Auf der restlichen Fläche des Perimeters befindet sich eine Park+Rail-Anlage (insgesamt 49 Parkplätze) und der Bau- und Installationsplatz der Bahninfrastruktur. Der Güterschuppen wird erhalten und umgenutzt. Im Erdgeschoss werden vorrangig publikumsorientierte Nutzungen angestrebt. Zudem soll das Gebäude um ein Geschoss aufgestockt werden, welches als Attika für Wohnen oder Dienstleistungsnutzungen verwendet wird.



Abbildung 4: Güterschuppen beim Bahnhof Thalwil

Auf der Fläche der Park+Rail-Anlage werden Neubauten entstehen. Es wird eine Mischnutzung angestrebt, bestehend aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe. Im Erdgeschoss sollen öffentliche sowie publikumsorientierte Nutzungen (Verkauf und Gastronomie) und Büronutzungen angesiedelt werden. Für die Wohnnutzung sind Mietwohnungen geplant. Mindestens ein Drittel der Wohnungen wird ausnutzungseffizient gemäss Art. 20a BZO erstellt.

Die Grundeigentümerschaft beabsichtigt, die Entwicklung auf ihrem Grundstück zügig voranzutreiben und zu überbauen. Mit einem Variantenstudium vgl. Abbildung 5) durch das Architekturbüro Kees Christiaanse Architects & Planners aus Zürich (im Folgenden KCAP genannt) wurden in Begleitung der Gemeinde Thalwil qualitativ hochwertige Projektvorschläge für die neue Überbauung des Grundstücks evaluiert und die qualitätssichernden Rahmenbedingungen erörtert. Mit der Ausarbeitung des Richtprojekts wurden diese Fragestellungen vertieft und Lösungen definiert. Das Richtprojekt dient als Basis für das Gestaltungsplanverfahren.

Wichtige Aspekte der Aufgabenstellung waren das Eruiere und der Umgang mit einer adäquaten Dichte, eine gute ortsbauliche Einbettung mit Durchblicken zum See sowie der Nachweis einer hohen Wohnqualität. Weitere Aspekte waren eine angemessene Reaktion auf die Lärmproblematik, eine gute Fussgängeranbindung an den öffentlichen Verkehr und ins Ortszentrum sowie eine attraktive Strassenraumgestaltung. Hierzu hat das Verkehrsplanungsbüro IBV Hüsler AG, Zürich ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (im Folgenden BGK) für die Bahnhofsstrasse erarbeitet. Ein Lärmgutachten wurde durch Lemon Consult AG, Zürich verfasst.

Mit einer architektonisch hochwertigen Überbauung, welche auch ökonomisch und ökologisch fortschrittlich ist, soll ein Beitrag an die Zentrumsentwicklung von Thalwil geleistet werden. Eine gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil, attraktiven und belebten öffentlichen Angeboten sowie eine funktionierende Etappierbarkeit über das Grundstück werden angestrebt.

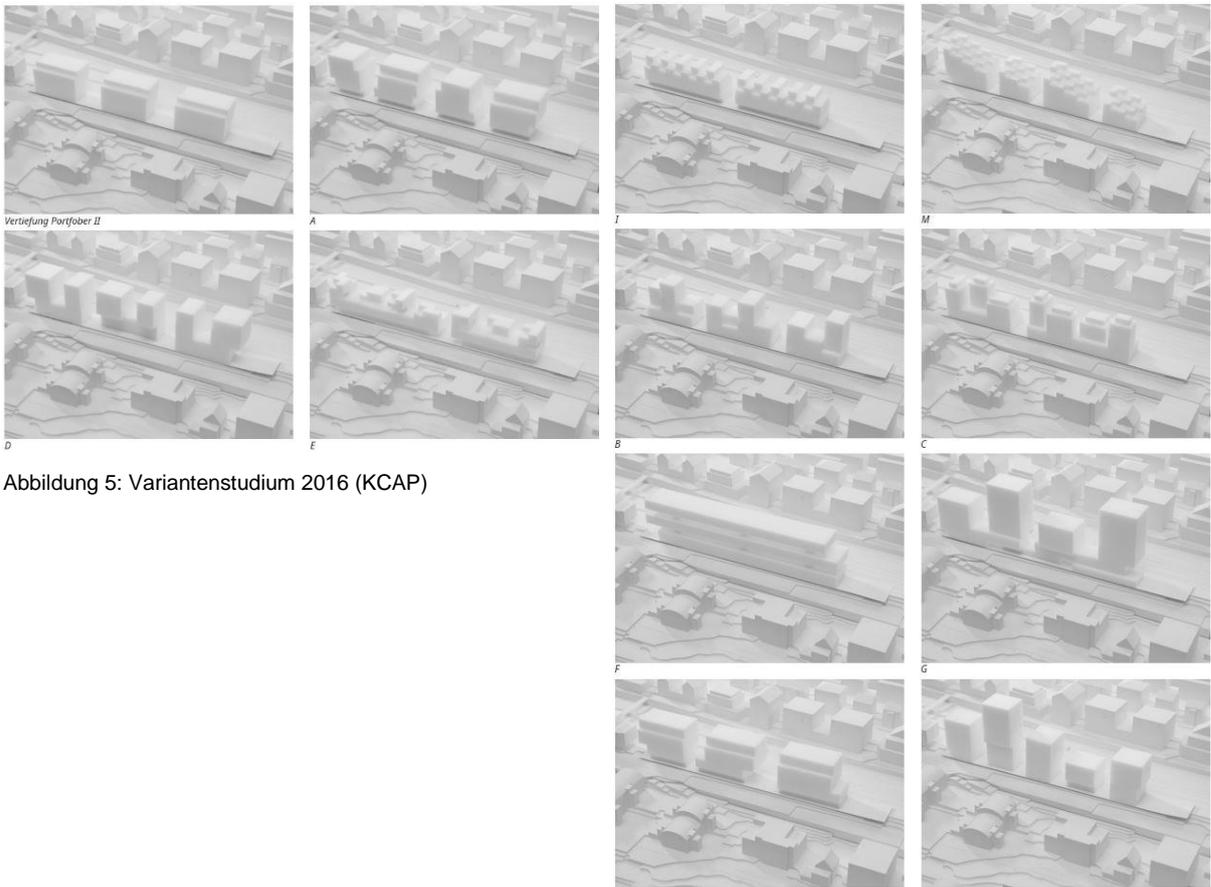


Abbildung 5: Variantenstudium 2016 (KCAP)

1.3 Mehrwerte des Projekts

Der Gestaltungsplan ermöglicht Abweichungen gegenüber der Regelbauweise. Die max. Gesamthöhe wird von 19 m auf 24 m erhöht (max. Gebäudehöhe 20.5 m statt 13.5 m und max. Firsthöhe 3.5 m statt 5.5 m). Es sind mehr als die max. 4 Vollgeschosse gemäss BZO zulässig. Die Mantellinien der Baubereiche ersetzen die Gebäude-, Grenz- und Strassenabstände nach Regelbauweise. Das Projekt beinhaltet im Gegenzug einen Nutzen für die Zentrumsentwicklung, unter anderem durch die Verlängerung der Passerelle Nord und die Verbindung der beiden Quartiere beidseits der Gleise und damit die Verbesserung der Fussgängeranbindung zum Zentrum. Anstelle eines Parkplatzes wird das Bahnareal gezielt aufgewertet. Für die Bevölkerung entstehen neue Angebote im Versorgungs- und Gastronomiebereich unmittelbar beim Bahnhof. Die angestrebte gemischte Nutzung mit Retail, Wohngebäude und Bürogebäude belebt das Bahnhofareal massgeblich. Die Wohnüberbauung wirkt als Barriere gegen Lärm zwischen Gleis und seeseitigem Wohnquartier.

Zudem beinhaltet der Gestaltungsplan zum Teil strengere Regelungen als bei Regelbauweise, z.B. das Einhalten von Mindestflächen und -abstände zwischen den Gebäuden, Mindestanteil an ausnutzungseffizientem Wohnraum, Pflicht zu einem Konkurrenzverfahren, gestalterische Vorgaben wie Fassaden- und Höhengliederung etc.

Die SBB AG finanziert sowohl die Verlängerung der Passerelle Nord als auch den öffentlichen Weg durch den Güterschuppen als Verbindung der Bahnhofstrasse mit der Gotthardstrasse. Sie verzichtet auf einen Teil der möglichen Mietfläche im Güterschuppen, indem das Treppenhaus bis an die seeseitige Fassade erweitert wird. Das Projekt verbindet das Zentrum stärker mit dem Ortsteil Ludretikon.



Abbildung 6: Neubauprojekt mit Verlängerung der Passerelle Nord (Visualisierung: Raumgleiter)

Die SBB AG finanziert zudem 120 Veloabstellplätze für die Öffentlichkeit und stellt den dafür nötigen Raum bereit, wie auch für mindestens 30 Motorradabstellplätze. Mit der Finanzierung von 30 Bäumen leistet die SBB AG einen Beitrag an die Begrünung der Strassenneugestaltung. Sie erstellt mindestens einen Drittel der Wohnungen ausnützungseffizient nach den Vorgaben des Art. 20a der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Thalwil. Sie bietet im Güterschuppen Mietflächen zu vergünstigten Konditionen an für kulturelle bzw. der Gemeinde nutzenden Nutzungen zur Belebung des Ortes sowie Mietflächen zu Marktkonditionen für die Postschalter. Sie verbreitert die bestehende Treppenanlage am Parkweg für die Verbesserung der Sichtverhältnisse und des Zugangs.

Zur Erreichung der räumlichen, wirtschaftlichen und planerischen Qualitäten werden eigentumsrechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen in einem städtebaulichen Vertrag geregelt.

1.4 Aufwertungsmassnahmen im Bahnhofsumfeld

Das gute Entwicklungspotential des Gestaltungsplanperimeters wird bestimmt durch die zentrale Lage zwischen Gleisfeld und Bahnhofstrasse sowie durch die Anbindung über die S-Bahn an Zürich. Rund um den Gestaltungsplanperimeter bestehen weitere Projekte, die in naher Zukunft entwickelt werden, oder bereits heute in einem direkten Zusammenhang mit der Arealentwicklung TALEVO stehen.

Verbindung zwischen den Ortsteilen verbessern

Thalwil ist topographisch stark von der Hang- und Seelage am Zimmerberg Zürichsee geprägt. Die Bahngleise teilen Thalwil in einen oberen und unteren Ortsteil. Das eigentliche Zentrum der Gemeinde befindet sich oberhalb der Gleise an der Gotthardstrasse, weshalb aktuell die Beziehung zwischen dem Bahnhof der Gotthardstrasse wichtiger und belebter ist, als die Beziehung vom Bahnhof in Richtung See.

Die durch die Topographie erzeugte Distanz zwischen den Gemeindeteilen wird durch die Trennwirkung der Bahn verstärkt. Der Wunsch der Gemeinde, die beiden Ortsteile besser miteinander zu verbinden, wird auch mit dem kommunalen Richtplan dokumentiert. Mit dem Gestaltungsplan soll die Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen gesichert und die Passerelle Nord verlängert werden.

Aufwertung der Bahnhofstrasse

Im Jahr 2016 wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Aufwertung der Bahnhofstrasse entwickelt. Die Umsetzung des BGK soll zu einem neuen Verkehrsregime und einer schmaleren Fahrbahn führen. Mit einer Neuordnung der Parkierung und einer Bepflanzung mit Bäumen soll die Attraktivität der Bahnhofstrasse für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert werden.

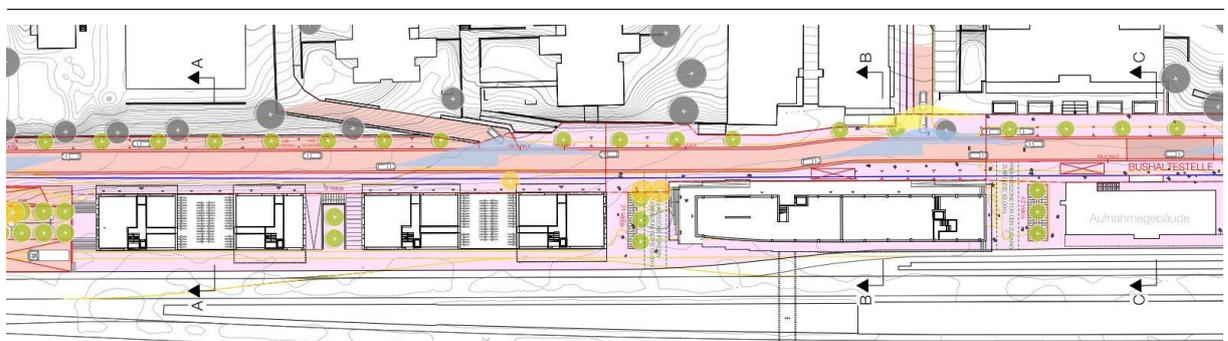


Abbildung 7: Ausschnitt BGK (BV Hüsler AG, 12. Dezember 2016)

Veloparkierung

Rund um den Bahnhof besteht ein grosser Bedarf an Veloabstellplätzen. Heute befinden sich auf der Seeseite des Bahnhofs Veloabstellplätze beim Abgang der Passerelle Süd. Auf der Seite der Gotthardstrasse dient unmittelbar neben der Passerelle Süd eine zweigeschossige Anlage dem Abstellen von Velos. Diese Anlage wird jedoch wenig genutzt, da der Zugang nicht optimal ist und aufgrund fehlender Überwachung häufig Velos demoliert oder sogar gestohlen werden.

Mit dem Gestaltungsplan sowie den Massnahmen des BGK wird die Anzahl der Veloabstellplätze auf der Seeseite erhöht. Auf der anderen Seite der Bahngleise ist geplant, die zweigeschossige Anlage zu sanieren und in eine überwachte Velostation umzuwandeln, damit auch hier die Verfügbarkeit von sicheren Veloabstellplätzen erhöht werden kann.

Übergang in den Parkweg

Im Bereich zwischen den Passerellen Nord und Süd sind die höchsten Personenfrequenzen zu erwarten. Im BGK sind entsprechend auf beiden Strassenseiten der Bahnhofstrasse grosszügige Fussgängerbereiche, Abstellmöglichkeiten für längs angeordneter Personenwägen (inkl. Taxi, K+R, etc.) sowie eine Bushaltestelle vorgesehen.

Der Bereich mit einer hohen Fussgängerfrequenz wird unmittelbar beim Hotel Sedartis vom Parkweg gekreuzt, welcher den Schiffssteg am See mit der Bahnhofstrasse verbindet und ausserdem einzelne Bauten unterhalb der Bahnhofstrasse erschliesst. Der Knoten Bahnhofstrasse / Parkweg wird gemäss BGK hinsichtlich der Sichtweiten optimiert. Zu einer weiteren Verbesserung der Sichtverhältnisse und des Zuganges wird die Verbreiterung der bestehenden Treppe vorgeschlagen.

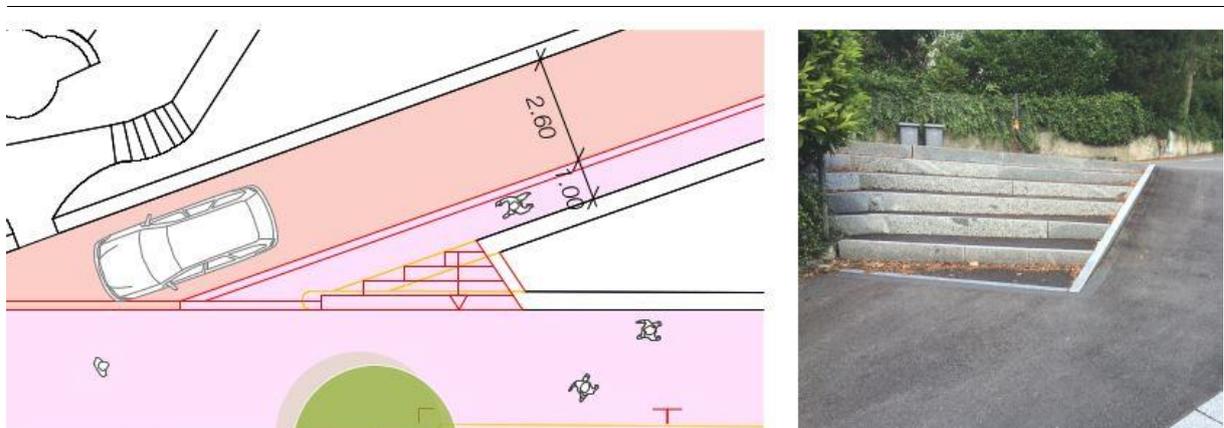


Abbildung 8: Knoten Parkweg, Detail Neue Treppen (Quelle: IBV Hüsler AG, 12. Dezember 2016)

Zentrumsplanung

Mit Neugestaltung des Centralplatzes wird das Dorfzentrum am unteren Ende der Gotthardstrasse (Höhe Passerelle Süd) gestärkt.

Im Anhang A befindet sich eine Übersichtskarte mit sämtlichen vorgesehenen Massnahmen im Bahnhofsumfeld von Thalwil.

1.5 Gestaltungsplanverfahren

„Mit Gestaltungsplänen werden für bestimmt umgrenzte Gebiete Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt. Dabei darf von den Bestimmungen über die Regelbauweise und von den kantonalen Mindestabständen abgewichen werden.“ (§ 83 Abs. 1 PBG)

Gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) wird im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zu Händen der Genehmigungsbehörde der Erläuterungsbericht erstellt. Dieser zeigt auf, wie die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes, der kantonale und regionale Richtplan berücksichtigt werden sowie den Anforderungen des Bundesrechts Rechnung getragen wird.

Nachfolgend ist der Ablauf des Gestaltungsplanverfahrens aufgelistet:

1. Aufstellung Gestaltungsplanentwurf
2. Mitwirkung Öffentlichkeit (öffentliche Auflage) und kantonale Vorprüfung Baudirektion
3. Bereinigung Gestaltungsplan
4. Festsetzung Gemeindeversammlung
5. Genehmigung Baudirektion
6. Publikation (Rekursfrist)

Während der öffentlichen Auflage (Mitwirkung) kann sich die Bevölkerung der Gemeinde Thalwil zum Gestaltungsplaninhalt äussern. Im Anschluss an die öffentliche Auflage wird der Gestaltungsplan bereinigt und ein Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen verfasst (Kapitel 7).

1.6 Grundlagen

- Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil, 28. Juni 1984 (festgesetzt), 7. November 2012 (letzte Änderung), 16. Oktober 2013 (Genehmigung Baudirektion)
- Kommunalen Richtplan, 15.01.2015
- Regionaler Richtplan Zimmerberg, 1998, Teilrevision 11.04.2012
- Kantonalen Richtplan, 18. März 2014
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich, 01.07.2015 (Publikationsdatum)
- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), Stand 01.01.2014
- Lärmschutzverordnung (LSV), Stand 01.02.2015
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997
- Freistellung P&R-Areal für Immobilienentwicklung, SBB Infrastruktur Netzentwicklung, 9.8.2016
- Variantenstudie Bahnhofsareal Thalwil, KCAP, November 2016

- Städtebauliche Variantenstudie, Synthesebericht, EBP, 14. Dezember 2016
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofsstrasse Thalwil, IBV Hüsler AG, 12. Dezember 2016
- Richtprojekt KCAP Architects&Planners, Zürich, Schlussbericht Mai 2019
- Bahnhofareal Thalwil, Bausteine zum Mobilitätskonzept, IBV Hüsler AG, 18. Juli 2018, ergänzt 30. April 2019
- Risikobericht zum Gestaltungsplan TALEVO in Thalwil, EBP, 4. März 2019

2 Erläuterungen zum Richtprojekt

2.1 Ziel und Wahl des Vorgehens mit Variantenstudie

Das Architekturbüro KCAP Architects&Planners wurde 2016 für die Erarbeitung einer Variantenstudie beauftragt. Das Planerteam wurde dabei eng von einem Steuerungsgremium, bestehend aus Vertretern von SBB und Gemeinde, begleitet. Als integraler Bestandteil der Variantenstudie wurden die erschliessungstechnischen Massnahmen in einem verkehrlichen BGK von IBV Hüsler festgehalten.

Aus der Variantenstudie wurde im Jahr 2017 in enger Abstimmung mit der Gemeinde Thalwil für die Neubauten und für die Umnutzung des Güterschuppens jeweils ein Projekt ausgewählt, das zum Richtprojekt vertieft wurde. Zusätzlich wurde jeweils ein Alternativprojekt gewählt, das die grosse Bandbreite des Gestaltungsplans aufzeigt, innerhalb derer beide Projekte möglich wären. Welches der beiden Projekte sich für die Überbauung am besten eignet, wird später in einem Wettbewerb eruiert.

Richtprojekt und Alternativprojekt (vgl. Anhang B) bilden die Basis für den Gestaltungsplan. Die Erläuterungen der Gestaltungsplanvorschriften erfolgen vorwiegend anhand des Richtprojekts (vgl. Kapitel 6).

2.2 Beurteilung/Anliegen SBB

Gegenstand der Untersuchung waren insbesondere qualitative Aspekte betreffend Städtebau, Architektur, Freiraumgestaltung und Verkehr, wie beispielsweise Vorgaben bezüglich Höhe und Dichte, Umgebung und Strassenraum, möglicher Nutzungen sowie Nutzungsverteilung, möglichen Grundrisstypologien, Lärmschutzanforderungen, Einbettung in die Umgebung etc.

Unter Berücksichtigung der baurechtlichen und technischen Voraussetzungen sowie der genannten Kriterien wurde ein optimiertes Richtprojekt ausgearbeitet.

2.3 Gesamtkonzeption Richtprojekt und Alternativprojekt

Die Vorschriften für den Gestaltungsplan beziehen sich für den Neubau (Baubereich A) und den Güterschuppen (Baubereich B) auf jeweils zwei mögliche Beispielprojekte. Detaillierte Inhalte des Variantenstudiums sowie Richt- und Alternativprojekts (z.B. Grundrisse, Nutzungen, Wohnungsverteilung etc.) sind dem Bericht zum Richtprojekt (Anhang B) zu entnehmen.

2.3.1 Städtebauliche Einordnung

Die zukünftige Bebauung an der Bahnhofstrasse bildet den nordöstlichen Abschluss des Thalwiler Zentrums. Die Neubauten zwischen den Gleisen und der Bahnhofstrasse schliessen sich typologisch und massstäblich der bestehenden Bebauung auf der südwestlichen Seite der Gleise an. Die offene Bebauungsstruktur auf beiden Seiten der Gotthardstrasse mit ihrer visuellen Durchlässigkeit wird in der neuen Planung weitergeführt. Die Neubauten tragen wesentlich zur Aufwertung der Bahnhofstrasse bei, weil sie eine zentral gelegene Baulücke in ein charaktervolles Ensemble transformieren und eine klare Adresse bilden.

2.3.2 Typologie und Bebauung

Oberhalb der Gleise entlang der Gotthardstrasse befinden sich mehrere Bauten, die aus Sockelbau und Aufbauten bestehen. Diese Typologie hat den Vorteil, dass sie auf Strassenniveau einen lesbaren Strassenraum bildet, während sie nach oben eine visuelle Durchlässigkeit erlaubt. Auch bietet sie, beispielsweise im Vergleich zu einem Riegelbau, eine feinere Körnung und dadurch ein abwechslungsreiches Strassenbild. Aufgrund dieser Eigenschaften werden die Projekte aus dieser Kombination von Sockel und Aufbauten entwickelt.

Der Sockel besteht aus einem hohen Erdgeschoss bzw. zwei Geschossen und springt strassenseitig zurück, wodurch die Aufbauten ausragen. Auf dem Sockel stehen vier Volumen mit abwechselnd vier oder fünf Vollgeschossen sowie einem Attikageschoss. Die zwei höheren Volumen kragen in Gleisrichtung aus. Zwischen den vier Baukörpern werden drei grosszügige Durchblicke geschaffen, wodurch der Seeblick von Südwesten erhalten bleibt. Unterirdisch wird die Bebauung mit einer Tiefgarage verbunden.

Das Alternativprojekt (vgl. Abbildung 10) besteht aus drei polygonalen Aufbauten auf einem langen Sockel. Der Sockel wird zwischen zwei Aufbauten zurückversetzt. Zwischen den drei Aufbauten werden zwei Durchblicke zum See geschaffen. Durch die polygonale Grundrissform wird die Gebäudetiefe reduziert und seitliche Durchblicke werden ebenfalls möglich.



Abbildung 9: Richtprojekt Neubau und Güterschuppen mit Aufstockung (Quelle: KCAP Architects&Planners)



Abbildung 10: Alternativprojekt und Güterschuppen mit Glasfassade (Quelle: KCAP Architects&Planners)

Das Aufnahme- bzw. Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1963 und der Güterschuppen von 1973, beide von Max Vogt entworfen, werden in der neuen Konfiguration als Sondertypologien betrachtet.

Das Richtprojekt des Güterschuppens erhält grundsätzlich die Volumetrie des Bestands und stockt diesen um ein Dachgeschoss auf. Es wird eine Dreigliederung des Baukörpers vorgenommen. Sockel, Mittelteil und neuer Dachaufbau sind unterschiedlich gestaltet, reagieren aber aufeinander. Das öffentliche Treppenhaus in Verlängerung der Passerelle Nord wird bis an die seeseitige Fassade geöffnet, um eine räumlich grosszügige Verbindung mit Aus- und Durchblicken zu generieren. Das Erdgeschoss sitzt auf einem 1.2 m hohen, umlaufenden Sockel und springt gegenüber dem darüberliegenden Körper zurück. Es öffnet sich an einer Stelle für die Erschliessung der Passerelle.

Beim Alternativprojekt erhält der Güterschuppen ein neues Erscheinungsbild mit einer neuen Hülle, die sich vom Erdgeschoss bis in das Dachgeschoss zieht. Das öffentliche Treppenhaus in Verlängerung der Passerelle Nord wird bis an die seeseitige Fassade geöffnet, um eine räumlich grosszügige Verbindung mit Aus- und Durchblicken zu generieren. Im Erdgeschoss wird die bestehende Anlieferungsrampe abgebrochen und die Gebäudenutzung mit beispielsweise Gastronomie direkt auf Stras-

senniveau gebracht. Die Wohnungen und Dienstleistungsnutzungen im neuen Dachaufbau werden über zwei offene Höfe erschlossen und erhalten hier Aussenräume.

2.3.3 Nutzung

Weil sich die Fussgängerströme am Bahnhof konzentrieren, sind Verkaufs- und Gastronomieflächen insbesondere im Erdgeschoss des Güterschuppens angesiedelt. In den oberen Geschossen sind vorwiegend Dienstleistungen und Büros vorgesehen, im Attikageschoss sind Wohn- oder Dienstleistungsnutzungen denkbar.

In den Neubauten sind Räume für Dienstleistungen, Ateliers oder Verkaufsflächen mit niedrigeren Frequenzen vorgesehen. In den Obergeschossen der Neubauten ist eine Wohnnutzung angedacht. Die Hauptadressen liegen an der Bahnhofstrasse. In den oberen Geschossen sind Wohnungen geplant.

2.3.4 Bauliche Dichte

Die Baumassenberechnung wurde präzisiert aufgrund des Wunsches aus der kantonalen Vorprüfung und deshalb anders als bei der Eingabe vom 10. Oktober 2018 der oberirdisch umbaute Raum mit seinen Aussenmassen berechnet (§ 258 PBG). Als oberirdisch gelten alle über dem gewachsenen Boden liegenden Gebäudeteile (§ 12 ABV). Bei der Baumassenberechnung im ursprünglichen Gestaltungsplanentwurf wurde das gesamte Bauvolumen miteinbezogen (auch das Erdgeschossvolumen unter dem gewachsenen Terrain). Deshalb fällt die Baumasse nach Überarbeitung des Gestaltungsplans sowohl für die Referenzprojekte als auch die Richtprojekte tiefer aus. In den folgenden Visualisierungen wird die Schnittlinie der Neubauten mit dem gewachsenen Terrain blau gekennzeichnet.

In der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil wird für die Zentrumszone, in welcher sich das Bahnareal befindet, keine maximale Ausnützung vorgegeben (vgl. Kapitel 3). Deshalb wurde für den Neubau ein Referenzprojekt nach BZO erarbeitet und dessen Baumasse berechnet. Das baurechtliche Referenzprojekt mit einem gesetzlichen Strassenabstand von 6 m (vom heutigen Verlauf der Strasse, d.h. zur Parzellengrenze) und durchgehendem Riegel weist eine Baumasse von rund 27'100 m³ auf.

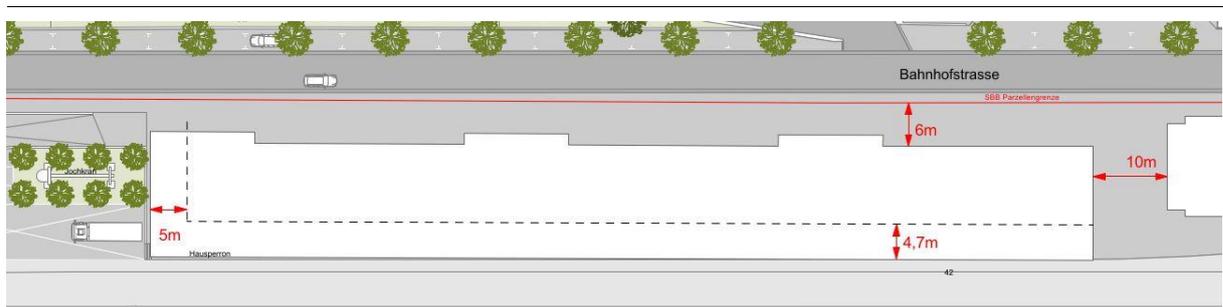


Abbildung 11: Referenzprojekt nach BZO mit durchgehendem Riegel und Strassenabstand von 6 m (Quelle: KCAP)

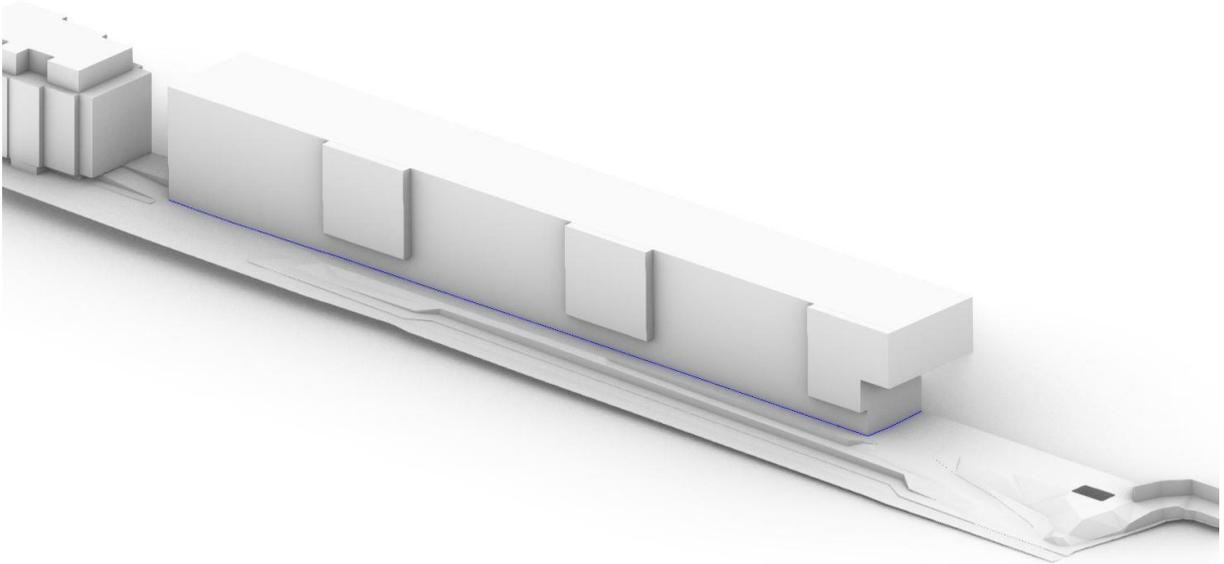


Abbildung 12: Oberirdisches Bauvolumen Referenzprojekt BZO mit Strassenabstand und Riegel (Visualisierung: KCAP)

Das Referenzprojekt nach BZO wurde mit der Planungs- und Baukommission der Gemeinde Thalwil diskutiert. Dabei erlangte man die Erkenntnis, dass das Referenzprojekt war den Vorgaben der BZO entspricht, aber den städtebaulichen Anforderungen nicht genügen würde. Zum einen sollte der Strassenabstand von 6 m zugunsten einer einheitliche Fassadenflucht von Neubauten und Güterschuppen unterschritten werden. Zum andern sprach sich die Planungs- und Baukommission (PBK) gegen einen durchgehenden Gebäuderiegel über die ganze Länge aus. Diese Anforderungen wurden beim Richtprojekt berücksichtigt. In Abstimmung mit der Planungs- und Baukommission wurde für den Vergleich mit dem Richtprojekt des Gestaltungsplans ein Referenzprojekt mit zwei Durchblicken und Unterschreitung des Strassenabstands erarbeitet. Das Referenzprojekt nach PBK mit einer maximalen Gesamthöhe von 16.5 m weist eine Baumasse von rund 28'500 m³ aus.

Mit den schlankeren Baukörpern und den drei Durchblicken weist das Richtprojekt des Gestaltungsplans eine Baumasse von ca. 27'000 m³ auf. Die Baumasse des Alternativprojekts liegt ebenfalls bei rund 27'000 m³. Damit für die Projektierung genügend Spielraum vorhanden ist, wird im Gestaltungsplan die maximale Baumasse für die Neubauten auf 28'500 m³ festgelegt, was der Dichte des Referenzprojekts nach PBK entspricht.

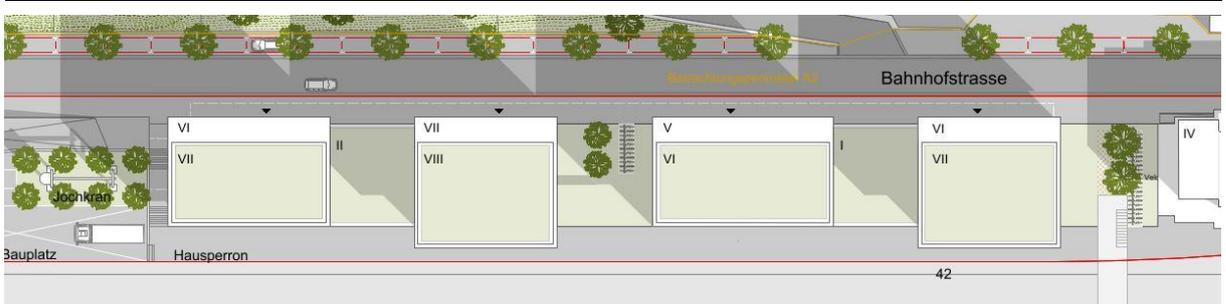


Abbildung 13: Richtprojekt mit gegenüber der Bahnhofstrasse zurückversetzten Attikageschossen (Quelle: KCAP)

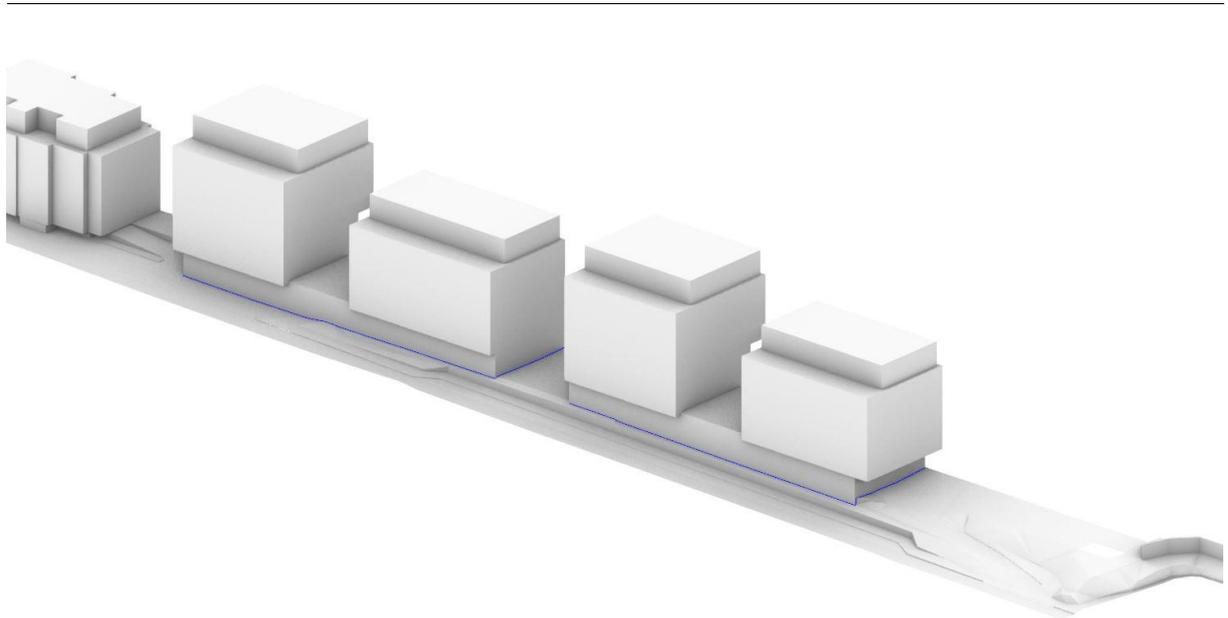


Abbildung 14: Oberirdisches Bauvolumen Richtprojekt (Visualisierung: KCAP)

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass die Richtprojekte trotz höherer Gesamthöhe eine nur leicht höhere Baumasse aufweisen wie das Referenzprojekt mit einer max. Gesamthöhe von 16.5 m.

Baumassenvergleich der Projekte nach der gleichen Berechnungsweise	
Richtprojekt Eingabe Mitwirkung	29'500 m ³
Richtprojekt überarbeiteter Gestaltungsplan	27'000 m ³
Baurechtliches Referenzprojekt nach BZO (Gesamthöhe 16.5 m, mit Strassenabstand und Riegel)	27'100 m ³
Im Gestaltungsplan festgelegte Baumasse	28'500 m ³

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Unterschiede zwischen Richtprojekt und Referenzprojekt nach BZO mit Riegel und Gesamthöhe von 16.5 m. Das Richtprojekt weist ein bis zwei (Voll-) Geschosse mehr auf als das Referenzprojekt (blau) und hat in diesen Bereichen zusätzliche Baumasse. In den Bereichen der aufgrund der Aufteilung in vier Aufbauten entstehenden Zwischenräume fällt Baumasse weg (rot).

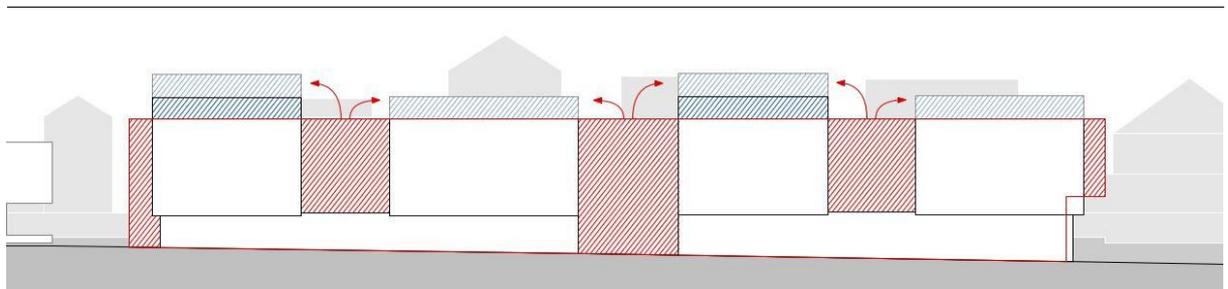


Abbildung 15: Vergleich Richt- und Referenzprojekt, Baumassenverschiebung (Quelle: KCAP)

Betrachtet man die maximale Baumasse über dem gewachsenen Terrain gemäss Gestaltungsplan (28'500 m³) für die Neubauten und den geplanten Umbau des Güterschuppens (max. 20'000 m³) ergibt dies bei einer Gestaltungsplanfläche von 5'880 m² eine Baumassenziffer von rund 8.2 m³/m². Weitert man den Betrachtungsperimeter auf dem Bahnareal aus und bezieht die Baumassen des Aufnahmegebäudes, des Kiosks und des Pavillons Sedartis ein (in der Summe schätzungsweise 6'000 m³) resultiert bei einer Baumasse von ca. 54'500 m³ auf einer massgeblichen Grundstücksfläche von 8'800 m² eine Baumassenziffer von rund 6.2 m³/m².

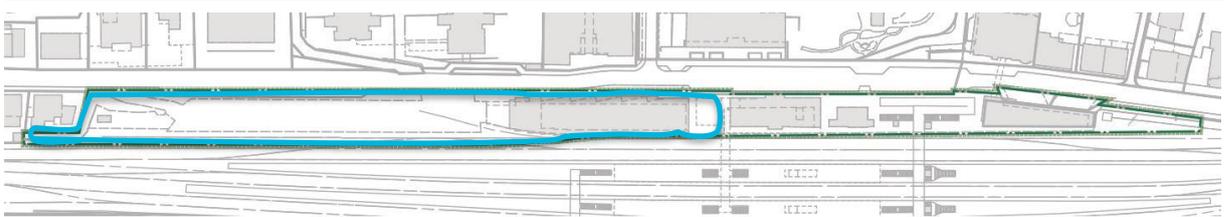


Abbildung 16: Gestaltungsplanperimeter (blau) mit einer Fläche von 5'880 m² und Betrachtungsperimeter (grün) mit einer massgeblichen Grundfläche von rund 8'800 m²

2.3.5 Öffentlicher Raum und Aufwertung Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse bildet den Übergang zwischen Zentrum und Wohngebiet Ludretikon. Obwohl die zukünftige Bebauung einen urbanen Massstab haben wird, ist neben einer leichten Verschiebung des Schwerpunkts in Richtung des ungenutzten Güterschuppens nur eine sanfte Zunahme der Personenfrequenz zu erwarten. Der eher ruhige Charakter wird erhalten und in einem Strassen- und Freiraumkonzept konsequent weiterentwickelt. Auf der Bahnhofseite werden Aufenthaltsbereiche geschaffen, das heute schmale Trottoir erweitert und mit Funktionen angereichert.

Die Bahnhofstrasse hat heute den Charakter einer funktionsorientierten Strasse (Parkierungsstrasse, Anlieferungsbereich Güterschuppen, kleine verkehrliche Drehscheibe beim Aufnahmegebäude). Allerdings fehlt der Strasse durch die Abfolge von sehr unterschiedlichen Nutzungen (private Vorfahrt, Anlieferungsrampe, Strassenparkierung etc.) eine einheitliche Gestaltung. Im Rahmen der Variantenstudie wurden zahlreiche Optionen für die Entwicklung und Aufwertung der Bahnhofstrasse entworfen und geprüft, die teilweise markante Unterschiede gegenüber der heutigen Situation aufweisen. In der ausgewählten Bestvariante werden im Betriebs- und Gestaltungskonzept von IBV Hüsler AG gezielte Verbesserungen vorgeschlagen, die einen starken Bezug zum Ist-Zustand haben. Durch die Umformulierung der Abstellbereiche als Teil der Seitenbereiche (und nicht mehr der Fahrbahn) werden die Strassenränder geometrisch sichtbar neu definiert. Die Strassenachse bleibt hingegen grundsätzlich unverändert. Die im BGK erarbeitete Bestvariante wird im Gestaltungsplan als orientierender Inhalt aufgeführt.



Abbildung 17: Neubauprojekt mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und der neugestalteten Bahnhofstrasse (Visualisierung: Raumgleiter)

2.4 Schattendiagramme

Für das Richtprojekt, das Alternativprojekt und das Referenzprojekt nach PBK wurde der 3-Stunden Dauerschatten an den mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) untersucht. In den Sommermonaten fällt der Schattenwurf aufgrund der steiler stehenden Sonne geringer aus. Diese Darstellungen sind rein informativ, baurechtliche Vorgaben zur Einhaltung der maximalen Schattenwurfdauer existieren nicht. Die Abbildung 18 zeigt die Mehr- und Minderschatten beim Vergleich Richtprojekt und städtebaulichem Referenzprojekt. Das Richtprojekt verursacht an zwei Stellen einen grösseren Schattenwurf als das Referenzprojekt nach PBK. Ansonsten fällt der Schattenwurf beim Richtprojekt, dank der grösseren Zwischenräume sowie der schlankeren Bauweise und Anordnung der Gebäude, deutlich geringer aus als beim Referenzprojekt.

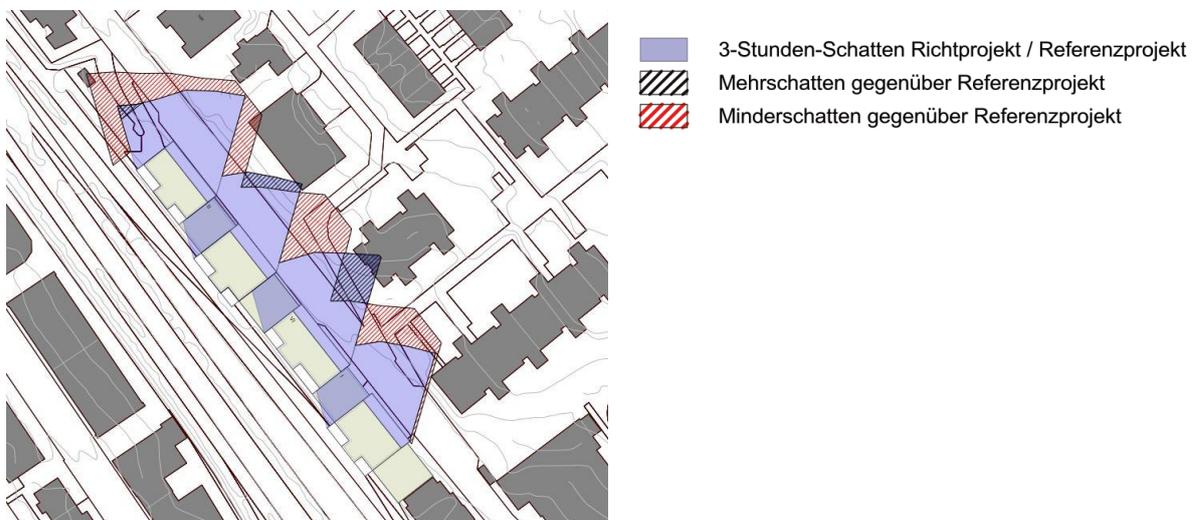


Abbildung 18: Vergleich Mehr- und Minderschatten an einem mittleren Wintertag (08. Feb / 03. Nov) zwischen 8 und 15 Uhr

Detaillierte Schattendiagramme für das Richt-, Alternativ- und Referenzprojekt nach PBK sind dem Anhang zu entnehmen. Die Schattenberechnungen haben ergeben, dass der Gestaltungsplanperimeter und das angrenzende Wohnquartier bereits heute durch die Gebäude und das Gelände auf dem höher gelegenen Terrain auf der anderen Seite des Bahnhofs verschattet werden. Folglich entsteht an den mittleren Wintertagen ab ca. 15:00 Uhr durch die geplante Überbauung kein zusätzlicher Schattenwurf.

2.5 Papierverlad

Zum heutigen Zeitpunkt wird die Fläche im nordwestlichen Bereich des Park+Rail-Areals von der Gemeinde Thalwil für den Papierverlad genutzt. Der Verlad findet jeweils am ersten Samstag im Monat statt. Mit dem Bauvorhaben wird der Papierverlad in den Bereich zwischen Aufnahmegebäude und Güterschuppen verschoben (vgl. Abbildung 19 und 20 sowie Art. 12, Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften). Bis zu vier Fahrzeuge können gleichzeitig Papier abladen und ein zusätzliches Förderband kann frei bewegt werden. Zudem wird ein Wartebereich für zwei weitere Fahrzeuge vor dem Güterschuppen freigehalten.

Sollte zukünftig eine alternative Lösung für den Papierverlad an einem anderen Ort gefunden werden, wird die freiwerdende Fläche begrünt und mit Veloabstellplätzen ausgestattet (vgl. Abbildung 20).

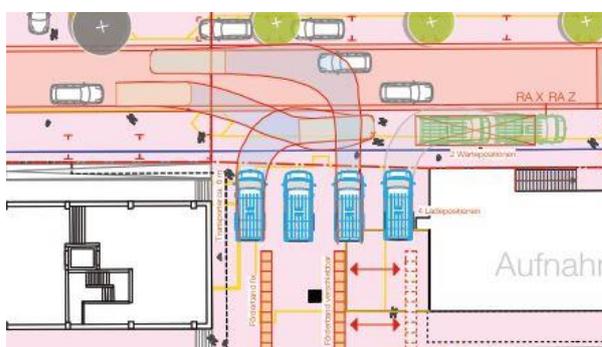


Abbildung 19: Situation mit Papierverlad

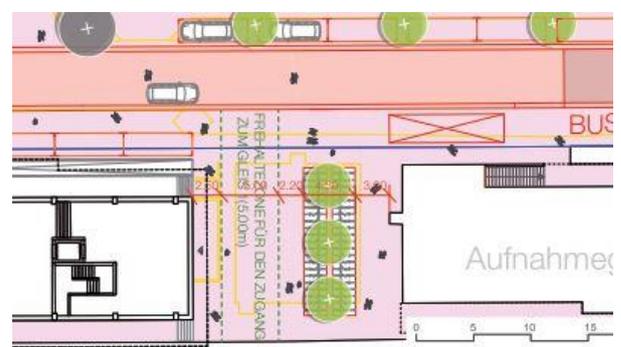


Abbildung 20: Endzustand bei Verlegung Papierverlad

3 Planungs- und baurechtliche Situation

3.1 Kantonaler Richtplan (KRP)

Gemäss KRP soll die angrenzend an dem Perimeter verlaufende Bahnlinie ausgebaut werden. Konkret ist ein neuer Perron entlang des Güterschuppens und somit innerhalb des Gestaltungsplanperimeters vorgesehen. Im Gestaltungsplan wird dieser Bereich in Absprache mit der SBB Infrastruktur freigehalten.

Laut KRP verläuft im Gebiet zudem eine Gas-Versorgungsleitung.

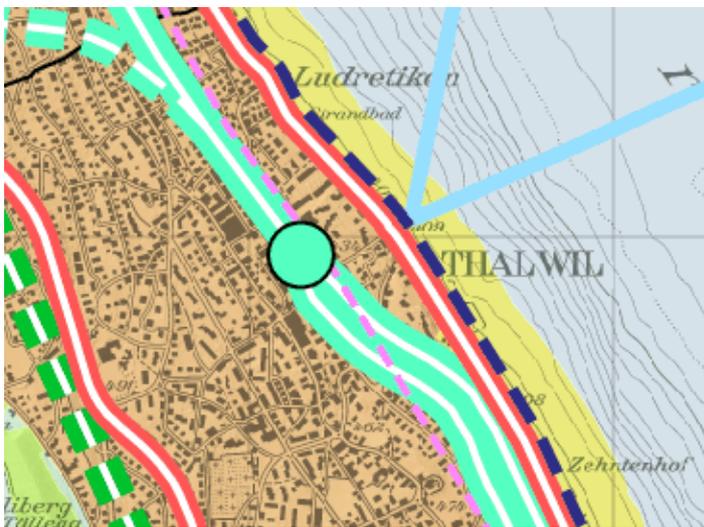


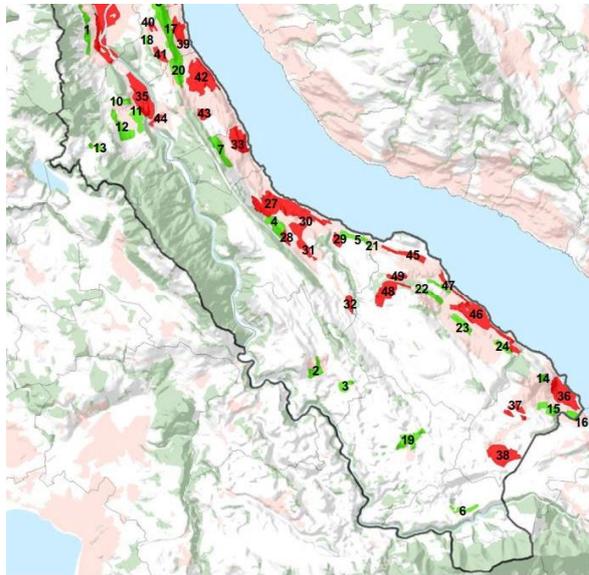
Abbildung 21: Ausschnitt Kantonaler Richtplan

3.2 Regionaler Richtplan

Die Gesamtüberprüfung des Regionalen Richtplans (RRP) der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) wurde mit Beschluss des Regierungsrates vom 9. Januar 2018 festgesetzt. Im regionalen Richtplan der ZPZ befindet sich der Perimeter in einem Zentrums- und Mischgebiet mit hoher baulicher Dichte von regionaler Bedeutung (Nr. 42). Im Einzugsbereich des Bahnhofs Thalwil ist mit Ausnahme der Hanglage zwischen Unterdorf und Ludretikon, Thalwil eine qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung vorgesehen (Ziffern 2.2 / 2.5, Nrn. 4 / 24). Gemäss Leitsatz 4 für die räumliche Entwicklung soll die bauliche Nachverdichtung an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden. Laut Karteneintrag 4 ist die Stärkung der Funktion und Verdichtung sowie die städtebauliche Akzentuierung des Bahnhofgebiets Thalwil das Ziel. Der Planungsperimeter des Gestaltungsplan TALEVO, Thalwil befindet sich auf ebenem Bahngelände unmittelbar neben dem Bahnhof. Daher ist gemäss RRP an diesem Standort eine hohe bauliche Dichte zwingend anzustreben.

Das regionale Raumordnungskonzept Zimmerberg (Regio-ROK) sieht für das Gebiet Zentrum/Bahnhofsgelände Thalwil die Hauptzielsetzung einer angemessenen baulichen Entwicklung des überörtlich bedeutenden Bahnhofsbereichs vor, sowie die Förderung der baulichen Verdichtung für Versorgung, Arbeiten und Wohnen im gesamten Einzugsgebiet des Bahnhofs.

Zudem werden sowohl im Regio-RoK als auch im RRP verschiedene Nutzungsdichtestufen definiert. In einem Gebiet mit einer hohen Nutzungsdichte wie das Bahnhofsumfeld wird eine Nutzungsdichte von 150 – 300 Einwohner/innen und Beschäftigte pro ha angestrebt.



Anzustrebende bauliche Dichte
 Kantonaler Inhalt
 Siedlungsgebiet
 Wald
 Regionaler Inhalt
 Hohe bauliche Dichte
 Niedrige bauliche Dichte

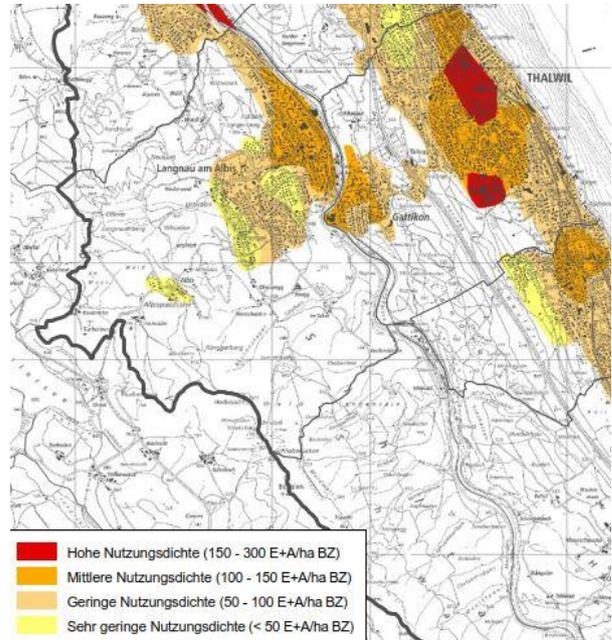


Abbildung 23: Ausschnitt RRP Zimmerberg, Nutzungsdichten

Abbildung 22: Ausschnitt RRP Zimmerberg (Planungsperimeter im Gebiet mit hoher baulichen Dichte Nr. 41)

Zur Auswirkung auf die bestehende Dichte wird der Vergleich mit der Quartieranalyse des Kantons Zürich beigezogen. Die Quartieranalyse beruht auf statistische Daten wie EWR (kommunales Einwohnerregister) oder STATENT (Statistik zur Unternehmensstruktur) und untersucht die Nutzungsdichten. Gemäss dem Bericht «Siedlungsstrukturen unter der Lupe» des Statistischen Amtes des Kantons Zürich gibt die Nutzungsdichte die Anzahl Personen (Einwohner und Beschäftigte) pro Hektare wieder. Diese Berechnung erfolgt für sogenannte Kleinquartiere - bebaute Gebiete innerhalb derselben Zone, welche durch Strassen, Bahnlinien oder Gewässer abgetrennt sind. Bei der Berechnung der Nutzungsdichte wurde diese Methode sinngemäss angewendet.

Aus der im Mobilitätskonzept angewendeten massgeblichen Geschossfläche (mGF, hergeleitet vom Richtprojekt, vgl. Kapitel 6.5 und Mobilitätskonzept im Anhang) ergibt sich auf dem gesamten Perimeter eine mGF von 6'600 m² für die Wohnnutzung und eine mGF von 4'200 m² für die Arbeitsplatznutzung. Basierend auf 50 m² mGF pro Einwohner und 40 m² pro Arbeitsplatz resultieren 130 - 140 Einwohner und 100 - 110 Arbeitsplätze, also rund 240 Raumnutzer.

Das Bahnareal Thalwil weist heute eine Nutzungsdichte von 0 bis 140 Nutzer/ha auf (s. Abbildung 24). Die westlich angrenzenden Quartiere an der Gotthardstrasse sind mit rund 550 Nutzer/ha deutlich dichter. Auch die Überbauungen östlich der Bahnhofstrasse weisen mit 210 bis 300 Nutzer/ha relativ hohe Dichten auf. Im Gestaltungsplanperimeter mit einer Fläche von 5'880 m² würde die mittlere Nutzerdichte innerhalb des Perimeters auf max. 408 Nutzern/ha ansteigen. Dieser Wert vermittelt zwischen den angrenzenden Quartieren und entspricht den Zielen des regionalen Richtplans.



Abbildung 24: Nutzerdichten im Bahnhofsumfeld
(Quelle: Quartieranalyse, GIS-Browser Kanton Zürich)

Des Weiteren ist gemäss RRP beim Bahnhof Thalwil eine Veloparkierungsanlage für den Alltagsverkehr festgeschrieben (Objekt Nr. 32). Mit der verbindlichen Festlegung von öffentlichen Veloparkierungsanlagen wird dieser Vorgabe im Gestaltungsplan Rechnung getragen.

Ebenfalls im RRP eingetragen ist die bestehende Park+Rail-Anlage (P+R), wobei die genaue Anzahl der Parkplätze und Lage der Anlage nicht exakt festgelegt ist. Solange der Eintrag im regionalen Richtplan Zimmerberg vorhanden ist, sind bei Überbauung der P+R-Anlage die Parkplätze im Umkreis des Bahnhofs Thalwil zu ersetzen. Dies wird sowohl in den Gestaltungsplanvorschriften als auch im städtebaulichen Vertrag verbindlich festgelegt. Mit der Verlegung wird eine dem Bedarf angemessene Anzahl Abstellplätze angeboten. Eine von verschiedenen Varianten ist die Schaffung von rund 25 P+R-Parkplätzen in der Tiefgarage der Migros an der Gotthardstrasse.

3.3 Kommunaler Richtplan

Im kommunalen Richtplan der Gemeinde Thalwil sind verschiedene Massnahmen festgelegt.

Im Bereich Siedlung soll Thalwil als eigenständiges und gut vernetztes regionales Zentrum mit einem breiten Angebot und einer Entwicklung nach innen in Bahnhofsnähe gezielt gefördert werden. Im Zentrum sind publikumsorientierte Nutzungen mit Arbeitsplätzen sowie die Entwicklung zu einem regionalen, städtebaulich wahrnehmbaren Zentrumsgebiet hin zu unterstützen (Massnahme S3).

Als Massnahmen werden formuliert:

- Erhöhung der Ausnutzung mit Hilfe privater Gestaltungspläne
- Passerelle Nord aufwerten: Verlängerung bis Bahnhofsgebäude, attraktive Zugangsgestaltung

Gemäss kommunalem Richtplan sollen hohe Häuser mit einer Gesamthöhe von maximal 25 m zur Zentrumsentwicklung beitragen. Als Eignungsgebiet für hohe Häuser wird im kommunalen Richtplan u.a. das Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht Bahnhof – Unterführung Ludretikerstrasse aufgeführt. Mit Bauten mit einer max. Gesamthöhe von ca. 24 m (Vollgeschosse + Attika) werden die Zielsetzungen des kommunalen Richtplans diesbezüglich umgesetzt.

Im Bereich Verkehr sollen bei grösseren Überbauungen vermehrt Mobilitätskonzepte gefördert und eingefordert werden (V1). Zudem wird neben der Verlängerung der Passerelle Nord mit hoher Aufent-

haltsqualität auch die Abstimmung des kommunalen Fusswegnetzes an die Passerelle und zweckmässige Abstellmöglichkeiten für Velos gefordert (V14).

Ausserdem ist die Fussgängerverbindung Gotthardstrasse-P+R-Anlage gemäss kommunalem Richtplan (V15) zu sichern. Dieser als Zwischenergebnis mit einer tiefen Priorität eingestuften Eintrag ist mit der geplanten Verschiebung der P+R Anlage auf die andere Bahnseite und der neuen Passerellenverbindung Nord nicht mehr zweckmässig. Gleichwohl wird die Realisierbarkeit des Treppenabgangs der Verbindung im Richtprojekt dargestellt.



Abbildung 25: Ausschnitt Richtprojekt:
Fussgängerverbindung zwischen Neubau und
Güterschuppen, unmittelbar neben Passerelle Nord

Der Gestaltungsplan TALEVO unterstützt die Ziele des kommunalen Richtplans von Thalwil. Es werden publikumsorientierte Nutzungen mit Arbeitsplätzen realisiert. Mit der dichten Überbauung und Verlängerung der Passerelle Nord wird ein städtebaulich wahrnehmbares Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept von IBV Hüsler und den geplanten Veloabstellplätzen werden auch die verkehrlichen Forderungen des kommunalen Richtplans erfüllt.

3.4 Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil

Das Bahnhofsareal befindet sich in der Zentrumszone Z mit Gestaltungsplanpflicht.

In der Zentrumszone sind gemäss BZO eine Gebäudehöhe von 13.5 m und eine Firsthöhe von 5.5 m zulässig. Anstelle eines Dachgeschosses kann ein 5. Vollgeschoss mit Flachdach erstellt werden. Dieses ist mindestens an der Hauptfassade zum öffentlichen Raum hin bündig anzuordnen. Die zulässige Gebäudehöhe erhöht sich auf 16.50m.

Die Zentrumszone ist bestimmt für:

- die Aufwertung und Stärkung des Geschäftszentrums in seiner lokalen und regionalen Bedeutung
- eine Vielfalt an Handels- und Dienstleistungsangeboten und weiteren publikumsorientierten Nutzungen
- eine angemessene, hochwertige Verdichtung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Strukturen
- einen öffentlichen Raum mit einer hohen Aufenthalts- und Begegnungsqualität

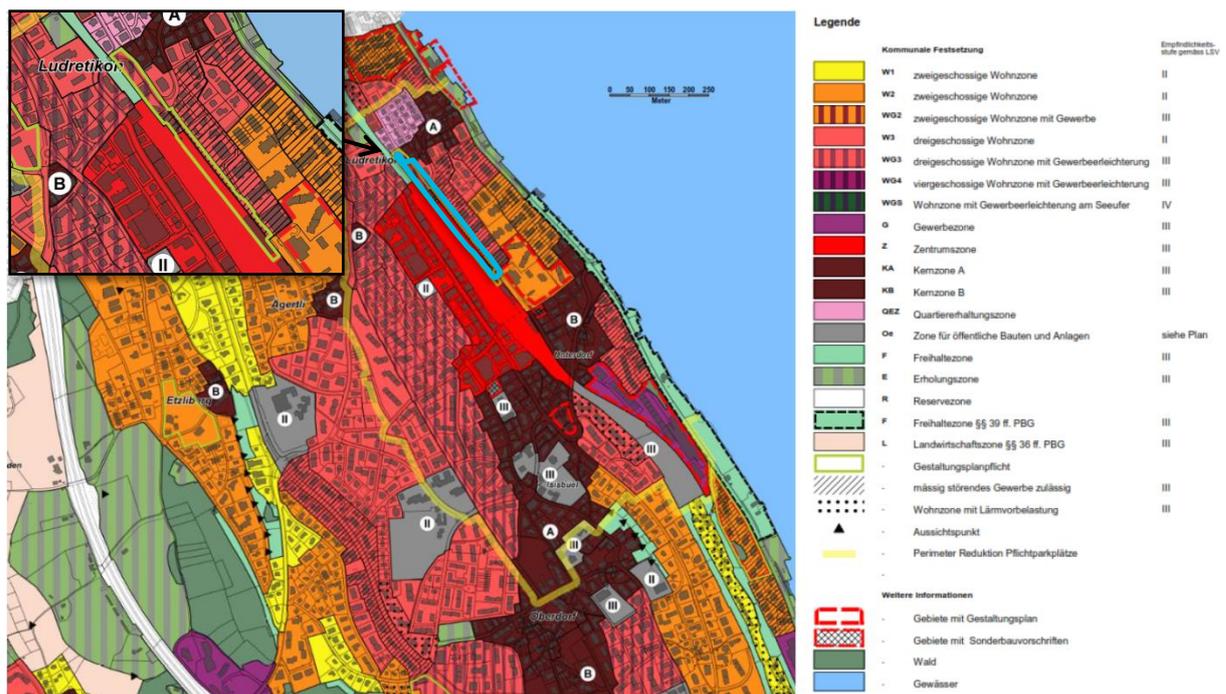


Abbildung 26: Ausschnitt aus dem Zonenplan der Gemeinde Thalwil, Stand 07.11.2012

In Artikel 32a BZO gelten hinsichtlich der Gestaltungsplanpflicht (Bahnhof – Unterführung Ludretikoerstrasse) folgende Bestimmungen:

1. Für das ganze Gebiet gelten die allgemeinen Zweckbestimmungen der Zentrumszone gemäss Art. 9.

2. Die zusätzlichen Zielsetzungen umfassen:

- die Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums mit attraktiven Fusswegen unter Einbezug von Vorplätzen und Freiräumen
- die Schaffung von benutzerfreundlichen ÖV-Haltestellen und Taxistandplätzen sowie rationalen Parkieranlagen für bisherige und neue Nutzungen sowie für Besucher der Gott-hardstrasse
- die Verwendung oder der Ersatz nicht mehr benötigter Bahngelände für möglichst publikumsorientierte Nutzungen
- die Weiterführung der Passerelle Nord bis zur Bahnhofstrasse

3. Weitere Bestimmungen:

- Im Bereich der Zentrumszone sind die Geschosshöhe sowie die Anordnung des 5. Vollgeschosses frei
- Das Ausmass verkehrserzeugender Nutzungen ist auf die Kapazität der Erschliessung abzustimmen
- Die maximal zulässige Parkplatzzahl für neue Wohn-Nutzungen ist auf 75 % des nach Art. 26 ermittelten Pflichtbedarfs beschränkt
- Teil-Gestaltungspläne oder ersatzweise Arealüberbauungen gemäss Art. 21 ff bzw. § 71 PBG sind bei sinnvoller Abgrenzung und Umsetzung der vorgehenden Zielsetzungen ab einer Mindestfläche von 2'000 m² zulässig

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden sowohl die Vorgaben der Zentrumszone, als auch die Vorgaben der Gestaltungsplanpflicht erfüllt. Mit dem Gestaltungsplan werden folgende Ziele angestrebt:

- Eine Stärkung der Zentrumslage mit angemessener Nutzungsmischung und Verdichtung
- Die Sicherung einer städtebaulich hochwertigen Bebauung
- Eine Überbauung mit hoher Wohnqualität
- Die Sicherung der öffentlichen Durchwegung mit der Weiterführung der Passerelle Nord bis zur Bahnhofstrasse

3.5 Natur und Heimatschutz

Im Perimeter befinden sich weder kantonal, noch kommunal inventarisierte Objekte.

4 Umweltrechtliche Situation

4.1 Lärm

4.1.1 Lärmimmissionen

Da der Zonenplan und damit die Einzonung des Perimeters zwar vor Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes (01.01.1985) durch die Gemeinde bewilligt wurde, die Festsetzung und Bestätigung des Gemeindebeschlusses auf kantonsebene jedoch erst danach stattfand, gelten für den vorliegenden Planungsbericht die Planungswerte. Die SBB halten die Immissionsgrenzwerte für massgebend. Sie streben aus wohnqualitativen Gründen freiwillig die Planungswerte an, sofern eine Überbauung dadurch nicht verhindert oder unverhältnismässig erschwert wird. Das Areal ist der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet mit Planungswerten bei Wohnnutzung: PW = 60 dB(A) am Tag, 50 dB(A) in der Nacht.

Mit Bericht vom 1.12.2017 hat die Firma Lemon Consult den Bahn- und Strassenlärm beim Richt- und Alternativprojekt sowie beim Güterschuppen beurteilt. Das Lärmgutachten ergibt, dass bei den Lärmbelastungen des Strassenlärms an den Nordostfassaden (Fassadenausrichtung auf die Bahnhofstrasse) in den Wohngeschossen die Planungswerte eingehalten werden.

Bei den Lärmbelastungen des Bahnlarms sind an den bahnseitigen Südwest-Fassaden sowie an den Seitenfassaden Grenzwertüberschreitungen vorhanden. Damit wurden weitergehende Massnahmen erforderlich, welche in die Ausarbeitung der Wohnungsgrundrisse des Richtprojektes eingeflossen sind. Weitere Inhalte sind dem Lärmgutachten in Anhang B zu entnehmen.

4.1.2 Vorgaben zu Ausnahmegewilligungen Lärmschutz

Gemäss der Fachstelle für Lärmschutz (FALS) wird die Möglichkeit von Ausnahmegewilligungen für Überschreitungen in Aussicht gestellt, wenn folgende Grundsätze eingehalten sind:

- Die Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Räumen sind lärmabgewandt in Richtung Nord-Osten zu orientieren. Lärmempfindliche Räume mit Überschreitungen an allen Fenstern sind nicht zulässig.
- An den Seitenfassaden können, je nach genauer Lage und Geometrie, Loggien mit Lüftungsfenstern angeordnet werden. Dabei müssen die entsprechenden rechnerischen Nachweise zur erforderlichen Lärminderung erbracht werden.

Generell wird auf die Vorgaben der FALS zum Bauen in lärmbelasteten Gebieten verwiesen. Oben genannte Vorgaben stützen sich auf die darin vorgegebene Praxis. Im Weiteren sind für die Planung die gängigen Normen und Richtlinien einzuhalten.

4.1.3 Ausbildung und akustische Wirkung von Loggien

Damit für Balkone oder Loggien von einer lärmreduzierenden Wirkung ausgegangen werden kann, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die Balkone oder Loggien liegen in den Obergeschossen und in Nähe der Lärmquelle (Distanz horizontal höchstens 40 m).

- Parallel und seitlich zur Lärmquelle liegende Balkone oder Loggien weisen eine Mindestdiefe von 2 m und eine Mindestfläche von 6 m² auf.
- Bei seitlich angeordneten Fenstern beträgt die horizontal gemessene Mindestdistanz zwischen der Brüstungsaussenkante und dem massgebenden Empfangspunkt (Fenstermitte) 1 m.
- Die Balkonuntersichten und Loggiadecken werden schallabsorbierend ausgekleidet (mindestens Schallabsorptionsgruppe A2 gemäss EN 1793-1:1997 / SN 640 571-1).
- Die Brüstungen müssen bis mindestens auf einer Höhe von 1.0 m vollständig schalldicht, also massiv (mindestens Glas oder ähnliches), und fugenlos ausgestaltet werden.

Eine schallabsorbierende Auskleidung der Seitenwände von Loggien vermindert zwar zusätzlich Reflexionen von den Seiten, ist aber nicht praktikabel. Daher ist sie keine Voraussetzung im obigen Sinne.

4.1.4 Lärmgutachten

Laut Lärmgutachten von Lemon Consult sind die Grundrisse beim Richtprojekt so konzipiert, dass die lärmempfindlichen Räume ein lärmabgewandtes Lüftungsfenster aufweisen oder auf lärmwirksame Loggien ausgerichtet werden (Lüftungsfenster an den Seitenfassaden) An den Seitenfassaden treten je nach Geschoss und Lage, bis auf wenige Ausnahmen, Grenzwertüberschreitungen von 1 bis 4 dB(A) auf. Damit auf Loggien an den Seitenfassaden Lüftungsfenster nicht lärmabgewandt ausgerichtet werden können, müssen diese Loggien lärmwirksam sein. Im Rahmen des Bauprojekts ist die Wirksamkeit der Loggien im Einzelfall mit dem künftigen „Loggiarechner“ der Fachstelle Lärmschutz Kanton Zürich nachzuweisen.

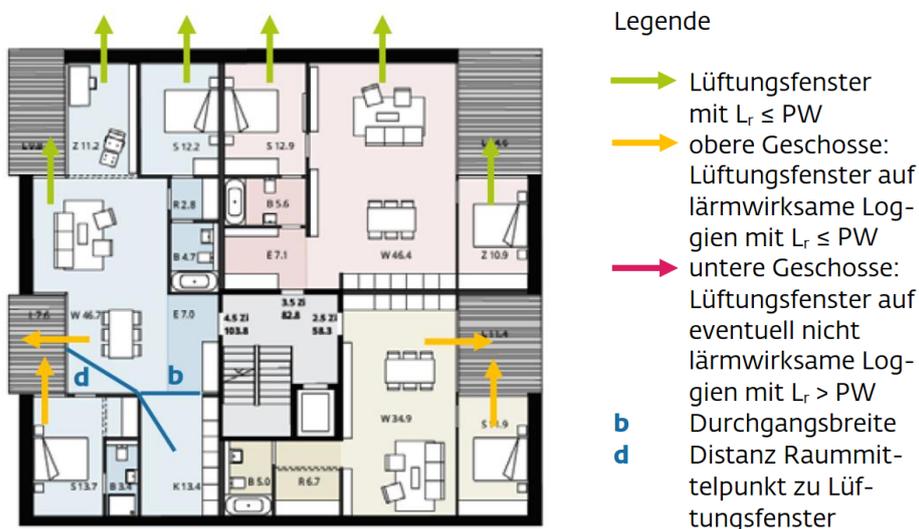


Abbildung 27: Grundriss Richtprojekt, 3 bis 5. OG

Beim Richtprojekt werden die maximalen Distanzen (d) zum Lüftungsfenster von 12 m nicht überschritten. Die dabei notwendigen Durchgangsbreiten (b) von $d/5$ (mindestens jedoch 1.5 m) können eingehalten werden.

Beim Alternativprojekt sind die Wohnungsgrundrisse ebenfalls so ausgerichtet, dass die lärmempfindlichen Räume grundsätzlich lärmabgewandt gelüftet werden können. An den südöstlichen Gebäudeecken dürfen die östlich ausgerichteten „orangen“ Lüftungsfenster nicht weiter zur Bahn hin abgewinkelt werden (max. ca. 30° Aspektwinkel). Ansonsten ist keine ausreichende Abschirmwirkung mehr vorhanden. Die maximalen Distanzen zum Lüftungsfenster und notwendigen Durchgangsbreiten werden eingehalten. Das Alternativprojekt entspricht damit den kantonalen Vorgaben des Lärmschutzes.



Abbildung 28: Grundriss Alternativprojekt, 3 bis 6. OG mit max. Aspektwinkel

Lärmquelle (Bahngleis)

Auch das Umbauprojekt des Güterschuppens entspricht den kantonalen Vorgaben an den Lärmschutz.

4.2 Erschütterungen

Für einen ausreichenden Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall ist voraussichtlich eine elastische Entkopplung der Gebäude vom Baugrund erforderlich. Für detaillierte Prognosen und die schwingungstechnische Auslegung elastischer Lagerungen sind mit Baueingabe Messungen der Bodenschwingungen am Grundstück erforderlich.

4.3 Verordnung über den Schutz vor Nichtionisierende Strahlung (NISV)

Das Areal wurde vor 2000 eingezont, daher gelten die Immissionsgrenzwerte. In der Freistellungsstudie von SBB-Infrastruktur vom 9.8.2016 bestehen zum Thema folgende Aussagen:

- Die NIS-Berechnung für die IST-Anlage wurde mit den aktuellen Stromwerten, Zugzahlen und Anlagentopologie durchgeführt. Die 1µT-Linie (strenger Anlagegrenzwert, welcher hier nicht zur Anwendung kommt) ragt nicht über die Interessengrenze hinaus.
- Die Hochspannungskabel mit hoher Stromleistung liegen auf der westlichen Seite der Gleisanlage. Die näherliegenden Gleise weisen einen sehr geringen Verkehr mit reduzierter Belastung auf. Die Ströme haben eine geringe Leistung. Zudem weist das Gleis 1 keine Fahrleitung auf.

Planerisch und baulich sind selbst bei Anwendung des strengeren Anlagegrenzwerts keine Vorkehrungen zu treffen.

4.4 Störfall und Risikoanlagen

Die Risikoanlagen im Kanton Zürich sind im Chemierisikokataster (maps.zh.ch) ersichtlich. Der Kataster legt für die Umgebung von Risikoanlagen Konsultationsbereiche (KOB) fest. Beim Konsultationsbereich Eisenbahnen ist dieser 100 m beidseits der Risikoanlage (Bahngleise). Der Planungssperimeter liegt somit in einem Konsultationsbereich der Eisenbahnstrecke Horgen-Thalwil, die laut AWEL aufgrund des Transports von jährlich 72'000 t Gefahrgut der Störfallverordnung unterstellt ist. Gemäss Planungshilfe Raumplanung und Störfallvorsorge des AWEL sind folglich Interessen der Raumplanung, d.h. Bedeutung im Gesamtkontext der Siedlungsentwicklung nach innen den Interessen der Störfallvorsorge gegenüberzustellen. Das Interesse der Störfallvorsorge wird mittels einer Risikobeurteilung umschrieben. Folgende risikorelevanten Nutzungen sind mit der Störfallvorsorge zu koordinieren:

- Empfindliche Nutzung: Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen (z.B. Spitäler, Altersheime, Schulen, Gefängnisse) oder hohen Personenbelegungen (z.B. Sportstadien).
- Vorhaben mit Nutzungsdichten mit mehr als 150 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektare (E+A/ha). Dies entspricht Baubereichen mit mehr als drei Vollgeschossen bzw. einer Ausnutzungsziffer von mehr als 60%

Nutzungen für schwer evakuierbare Personen (Schulhaus, Kindertagesstätte, Altersheim etc.) sind im Gestaltungsplanperimeter nicht vorgesehen. Jedoch sind Baubereiche mit mehr als drei Vollgeschosse geplant.

Im Rahmen des Gestaltungsplans TALEVO in Thalwil wurden die Störfallrisiken von Seiten der Behörden gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» in einer Studie (EBP, 4. März 2019) beurteilt und allfällige Massnahmen definiert.

Der Vergleich der Ist-Situation mit den zukünftigen Varianten zeigt, dass das Störfallrisiko zunehmen wird. Das Störfallrisiko erhöht sich maximal in den unteren Übergangsbereich und ist in allen berechneten Fällen dominiert durch den Leitstoff Chlor, der im Modell Auswirkungen im Abstand bis zu 2.5 km um den Austrittsort hat. Auch ohne die Umsetzung des Gestaltungsplans wird sich mit den zu Grunde gelegten Annahmen das Störfallrisiko in den unteren Übergangsbereich erhöhen. Begründet werden kann dies mit der Zunahme der Gefahrguttransporte auf der Bahnlinie, sowie der Erhöhung der Personendichte in der Umgebung um 30%. Die zusätzliche Umsetzung des Gestaltungsplans TALEVO selbst bewirkt somit nur eine geringe zusätzliche Zunahme der Störfallrisiken.

Da der Perimeter des Gestaltungsplans in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen lokalisiert ist, sind in jedem Fall risikomindernde Massnahmen zu treffen. Gemäss Studie vom März 2019 sind in den folgenden Konkurrenzverfahren und Baubewilligungsverfahren unter anderem folgende Empfehlungen zu beachten:

- Nutzung: Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen, wie beispielsweise Kindertagesstätten, Spitäler oder Altenwohnheime, sind für den gesamten Perimeter auszuschliessen.
- Fluchtwege: Fluchtwege müssen deutlich markiert werden und müssen von den Risikoanlagen, d.h. der Bahnlinie, wegführen. Die Fluchtwege sollten möglichst alltägliche Wege nutzen (z. B. normaler Hauseingang) sowie kurz und von den Risikoanlagen abgewandt). Dies ist insbesondere bei personenintensiven Nutzungen wie Restaurants zu beachten.
- Gebäudetechnik: Luftansaugstellen der Lüftungsanlagen und Klimageräte sind von den Risikoanlagen abgewandt sowie nicht bodennah, sondern mindestens auf Höhe des 1. Obergeschosses zu platzieren.

4.5 Belastete Standorte, Alllasten,

Der Gestaltungsplanperimeter ist im kantonalen Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV) als Altbaugelände ausgewiesen. In diesem Perimeter führt die Fachstelle Bodenschutz alle Flächen auf, für die auf Grund ehemaliger oder aktueller Nutzung mit Schadstoffbelastungen in den obersten Bodenschichten zu rechnen ist. Im GIS-Browser des Kantons Zürich (abgerufen am 20.10.2017) ist ein Teil des Gebiets im Kataster der belasteten Standorte vermerkt. Neben der bahnbetrieblichen Belastung wird beim heutigen Parkplatz im Westen der Bahnhofsgebäude eine im Mittel ca. ein bis zwei Meter mächtige Schicht mit Inertstoff angenommen. Aufgrund der sehr geringen Überdeckung der Felsoberfläche sind nur geringe Schichtmächtigkeiten als belastungsrelevant zu betrachten. Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) ist das Gebiet weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.



Abbildung 29: Ablagerungsstandort (gelb) gemäss GIS-Browser Kanton ZH

4.6 Hydrologie, Geologie, Grundwasser

Der Perimeter liegt auf einer geringmächtigen Gehängeschutt- und Moränenschicht, darunter steht der Fels an. Das Bahnhofsareal wurde seinerzeit in den Hang planiert. Hangseitig (südlich des Perimeters auf der gegenüberliegenden Seite des Gleisfelds) wurde das Areal soweit abgetragen, dass der Fels stellenweise direkt ansteht. Seeseitig (Nordostseite des Perimeters) entlang der Strasse ist das Areal gegenüber dem gewachsenen Terrain zusätzlich ca. 3 m aufgeschüttet. Grundwasser zirkuliert über der Felsoberfläche in Kieslinsen. Das Gebiet hat keinen Eintrag in der kantonalen Grundwasserkarte, d.h. nutzbares Grundwasser liegt nicht vor. Das Gebiet ist dem Gewässerschutzbereich Ao zugewiesen. Nutzungen mit Umschlag von gewässergefährdenden Flüssigkeiten müssen erhöhte Auflagen erfüllen. Die durch die SBB angestrebten Nutzungen gehören jedoch nicht dazu, so dass keine Projekteinschränkungen erwartet werden.

5 Vorgaben der SBB Infrastruktur

Laut der Freistellungsstudie für Immobilienentwicklung der SBB Infrastruktur (SBB-I) vom 9.8.2016 sind verschiedene Vorgaben seitens der Bahninfrastruktur zu beachten. Ein Grossteil der Vorgaben der Bahninfrastruktur wird mit dem definitiven Bauprojekt abgestimmt. Der Vollständigkeit halber werden in diesem Kapitel die wichtigsten Vorgaben kurz erläutert.

5.1 Werkleitungen

Auf dem Bahnhofsareal sind einige Werkleitungen vorhanden. Die folgenden Ausführungen entsprechen einer Einschätzung der SBB-I und sind im weiteren Projektverlauf zu verifizieren:

- Die Mischwasserleitung MV 800 der Gemeinde Thalwil liegt relativ hoch, quert das Baugrundstück auf der Höhe des künftigen Untergeschosses und weist nur ein kleines Gefälle auf. Diese Leitung muss deshalb um das Gebäude herumgeführt werden. Eine Tieferlegung ist nicht möglich. Diese Leitung, inkl. der Kontrollschächte, kann auf der Bahnseite der Interessengrenze geführt werden. Die Verlegung dieser Leitung hat gleichzeitig bzw. koordiniert mit der Erstellung des Gebäudes zu erfolgen. Die Leitung muss innerhalb des Baugrubenabschlusses erstellt werden.
- Die Regenwasserleitung RV 600/800 der Gemeinde Thalwil liegt auf der Höhe der Bodenplatte des künftigen Gebäudes. Das Gefälle dieser Leitung ist gross. Es ist deshalb möglich, diese Leitung auch tieferzulegen. Der erforderliche Absturzschacht kann auf der Bahnseite der Interessengrenze realisiert werden. Der Kontrollschacht 4036d zwischen Gleis 2 und 3 muss aufgehoben werden. Die tiefergelegte Leitung kann strassenseitig an den Kontrollschacht 4036b angeschlossen werden.

5.2 Anforderungen SBB Infrastruktur

Die folgenden Vorgaben wurden der Studie Freistellung P&R Areal für Immobiliennutzung der SBB Infrastruktur entnommen. Der lila umrandete Bereich ist der Installations- und Bauplatz, der weiterhin von der SBB Infrastruktur genutzt wird. Der grün bezeichnete, freigestellte Bereich für Immobilienentwicklungen wird zur Überbauung freigegeben. Im blauen Bereich ist für den Zugang zu einem allfällig ausgebauten Perron freizuhalten.

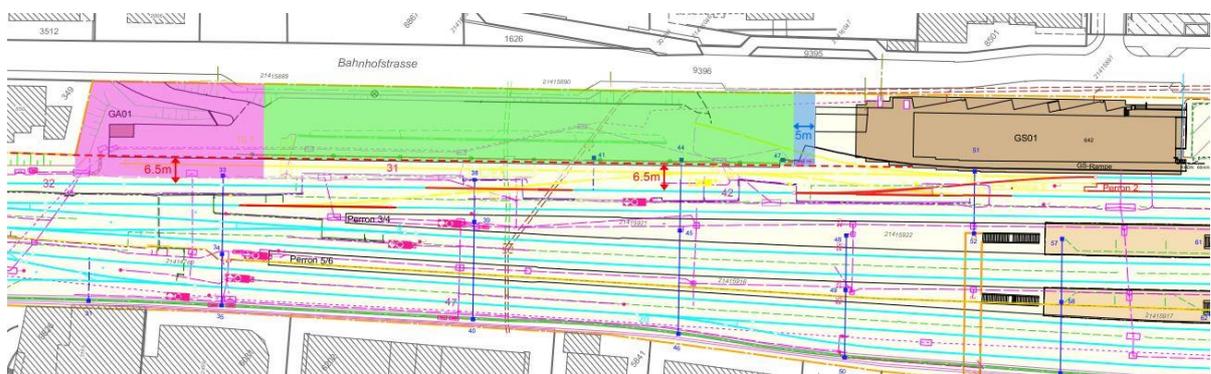


Abbildung 30: Ausschnitt Studie Freistellung P&R Areal für Immobiliennutzung, SBB (26.02.2015)

Im Bereich des Bau- und Installationsplatzes ist die bestehende Belagsfläche LKW-tauglich bis 1.5 m an das Gleis 32 zu vergrössern und mit einem Randabschluss versehen. Die Zufahrt für LKW (28t) ist bereits heute ausreichend und muss auch zukünftig gewährleistet sein. Zur Verifizierung der Zufahrt wird jedoch noch eine LKW-Probefahrt ausgeführt.

Der Zugang zum Bahntechnikraum im Untergeschoss des Güterschuppens ist durchgängig zu ermöglichen. Wegfallende SBB-Parkplätze der Intervention sind andernorts zentral zu ersetzen.

Zwischen Güterschuppen und Aufnahmegebäude ist seitens SBB die Realisierung eines Papierverlads vorgesehen.

5.3 GSM-R

Global System for Mobile Communications – Rail(way) (GSM-R oder GSM-Rail) ist ein Mobilfunksystem, das auf dem weltweit dominierenden Funkstandard GSM aufbaut, jedoch für die Verwendung bei den Eisenbahnen angepasst wurde. Vor Beginn der Überbauung des Areals sind Massnahmen zur Behebung der durch die neuen Gebäude entstehenden GSM-R Unterversorgung abzuschliessen bzw. die Anlagen umzuplatzieren.

5.4 Denkmalschutz (Jochkran)

Obwohl sich der Jochkran weder im kantonalen noch im kommunalen Inventar der Denkmalpflege befindet, ist er für die SBB denkmalpflegerisch relevant und entsprechend zu erhalten. Er kann in seiner Position verschoben werden. Zu beachten sind dabei die Anforderungen seitens SBB Infrastruktur an eine uneingeschränkte Nutzung des Bau- und Installationsplatzes. Sofern sich dieser Standort als nicht möglich herausstellt, ist ein Verschieben an einen anderen Ort ausserhalb des Areals oder sogar ausserhalb der Gemeinde Thalwil zu prüfen.

Im Gestaltungsplan wird auf eine Vorschrift betreffend Jochkran verzichtet. Das weitere Vorgehen wird zwischen Bahninfrastruktur, SBB-Denkmalpflege und Immobilienentwicklung der SBB entschieden.

6 Erläuterungen zu den Vorschriften

6.1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zweck

Mit den Vorschriften und dem Situationsplan werden die wesentlichen Merkmale und Qualitäten des Richtprojekts rechtsverbindlich gesichert. Der Gestaltungsplan TALEVO, Thalwil erfüllt die Zielsetzungen gemäss Art. 32a BZO (Pflicht zum Gestaltungsplan). Der Gestaltungsplan bezweckt an erster Stelle die Stärkung der Zentrumsfunktion mit angemessener Nutzungsmischung (Büro, Gastronomie und Verkaufsnutzungen) und Verdichtung. Neben dem städtebaulichen und freiräumlichen Aspekt gilt es, eine hohe Wohnqualität zu sichern. Mit der Verlängerung der Passerelle Nord zum Gebäude beim heutigen Güterschuppen hin wird ein Mehrwert für die Öffentlichkeit geschaffen und das Zentrum auf der Seeseite des Bahnhofs Thalwil weiter gestärkt.

Art. 2 Bestandteile und Geltungsbereich

Der Gestaltungsplan setzt sich aus den rechtsverbindlichen Vorschriften und dem Situationsplan im Massstab 1:500 zusammen. Der erläuternde Bericht dient der Veranschaulichung der Zielsetzung, Machbarkeit und Zweckmässigkeit des Gestaltungsplans. Die Richtprojekte und Volumenstudien (KCAP Architects & Planners, Zürich, Schlussbericht Mai 2019) sowie das Mobilitätskonzept und BGK (IBV Hüsler, Zürich, 18. Juli 2018, ergänzt am 30. April 2019) sind für die Beurteilung der Bauprojekte massgebend.

Art. 3 Verhältnis zu übergeordnetem Recht

Für das Baubewilligungsverfahren sind die Vorschriften des Gestaltungsplans massgebend. Wenn der Gestaltungsplan nichts anderes festlegt, gelten die Bestimmungen der jeweils rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Thalwil und das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG). Der Hinweis auf das PBG (auf kantonaler Ebene in Kraft bis 28. Februar 2017) zeigt, dass im Gestaltungsplan noch nicht die harmonisierten Baubegriffe (z.B. Kleinbauten, Fassadenhöhe, massgebendes Terrain etc.) verwendet werden.

Art. 4 Perimeter

Der Perimeter beinhaltet einen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 9785. In Richtung Gleis verläuft der Perimeter in einem Abstand von 1.7 m zur Gleismittelachse des benachbarten Gleises. Auf den anderen Seiten entspricht die Perimetergrenze der Parzellengrenze des Grundstücks Kat. Nr. 9785. Die Fläche innerhalb des Perimeters beträgt 5'880 m².

6.2 Baubereiche und Nutzweise

Art. 5 Baubereiche

Innerhalb der im Situationsplan mit Mantellinien begrenzten Baubereichen dürfen neue oberirdische Hauptgebäude erstellt werden, oder im Falle des bestehenden Güterschuppens in Baubereich B auch umgenutzt bzw. umgebaut oder erweitert werden. Die Mantellinien ersetzen die Regelung zum Strassenabstand.

Die Mantellinie des Baubereichs A beinhaltet gegenüber dem Richtprojekt einen angemessenen Spielraum zugunsten der Projektierung (vgl. § 83 PBG). Gegenüber dem Installationsplatz der SBB besteht ein etwas grösserer Spielraum, der bei der Projektierung zusammen mit der SBB Infrastruktur ausgelotet werden muss. Zur Strasse und Bahn hin ist der Projektierungsspielraum zwischen Richtprojekt und Mantellinie gering. Die Mantellinie entspricht hier dem Erdgeschoss des Richt- und Alternativprojekts.

In Richtung Bahnhofstrasse dürfen oberirdische Gebäudeteile über das Baufeld A1 hinausragen. Das Mass der strassenseitigen Auskragungen von oberirdischen Gebäudeteilen über die Mantellinie wird auf max. 1.5 m und max. auf ein Drittel der Fassadenlänge begrenzt. Die Regel bezieht sich auf § 100 Abs. 1 (einzelne Vorsprünge mit Tiefe bis 1.5m über Baulinien) und § 260 Abs. 3 PBG (Drittel-Regelung). Alternativ dürfen flächengleiche Vorsprünge über die gesamte Fassade angeordnet werden (siehe Abbildung unten). D.h. bei einem Gebäude mit einer Fassadenlänge von 24 m könnte auf einer Länge von 8 m max. 1.5 m auskragen, was eine auskragende Fläche von 12 m² ergibt. Gemäss Art. 6 Abs. 2 könnte die gleiche Fläche auch auf die gesamte Fassadenlänge verteilt werden. In diesem Fall würden auf der Fassadenlänge von 24 m Vorsprünge um 0.5 m über die Mantellinie hinausragen.

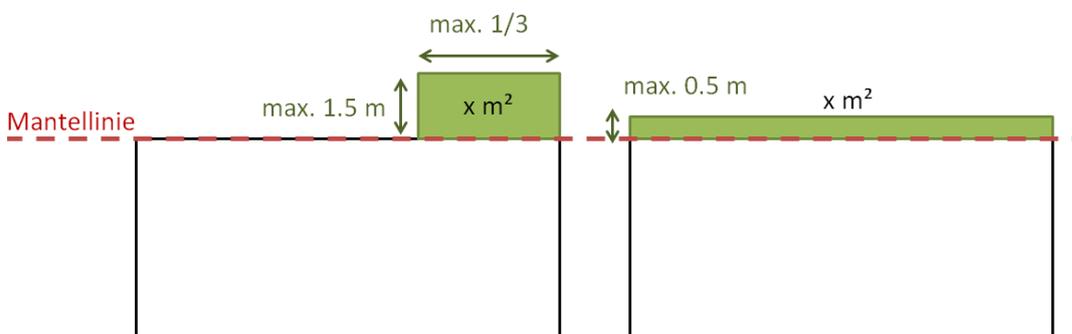


Abbildung 31: Visualisierung der strassenseitigen Auskragungen

Mit Ausnahme von Baufeld A1 in Richtung Bahnhofstrasse sind keine Auskragungen über die Mantellinien zulässig. In Richtung Installationsplatz wurde bei der Anordnung des Baubereichs gegenüber dem Richtprojekt bereits genügend Spielraum gewährt, in Richtung Baubereich B ist der Platz für zusätzliche Auskragungen durch den bestehenden Güterschuppen beschränkt.

Die lichte Mindesthöhe von Strasse zu Unterkante der Auskragung beträgt 3.5 m. In Richtung Gleis ist in Baufeld A2 die lichte Höhe beim Bauprojekt mit der Bahninfrastruktur abzustimmen. Gemäss Freistellungsbericht der Bahninfrastruktur beträgt die lichte Höhe über Gleisoberkante 8 m (vgl. Art. 8).

	Zimmerzahl ohne Küche und Bad/ WC-Räume										
	1½	2	2½	3	3½	4	4½	5	5½	6	
Maximale Hauptnutzungsfläche HNF nach SIA in m ² (inkl. interne Abstellräume, Korridore, Treppen usw.)	50	61	66	77	88	99	105	110	121	132	

Im Erdgeschoss sind in Baubereich A mindestens 25% und in Baubereich B mindestens 50% der zum Arbeiten genutzten Bruttogeschossflächen publikumsorientierten und öffentlichen Nutzungen vorbehalten. Diese Vorschrift dient der im regionalen und kommunalen Richtplan geforderten Sicherung und Förderung publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen.

Arbeitsstätten des publikumsorientierten Gewerbes weisen einen starken Bezug zum Quartier auf. Das Produkt bzw. die Dienstleistung werden meistens von der Kundschaft vor Ort abgeholt bzw. bezogen. Dazu gehören der Detailhandel, die Gastronomie und quartierbezogene Dienstleistungen. Mit öffentlichen Nutzungen sind z.B. öffentliche Dienstleistungen oder kulturelle Angebote gemeint.

Aufgrund der Resultate des Risikoberichts zum Gestaltungsplan (Störfallvorsorge, vgl. Kapitel 4.4) sind Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen, wie beispielsweise Kindertagesstätten oder Altenwohnheime, je nach Störfallrisiko zum Zeitpunkt des Baubewilligungsverfahrens entsprechend einzuschränken.

6.3 Gestaltung

Art. 7 Einordnung und Gestaltung

Bauten, Anlagen und Umgebung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und aussenräumlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG erreicht wird. In § 71 PBG heisst es: die Bauten und Anlagen sowie deren Umschwung müssen besonders gut gestaltet sowie zweckmässig ausgestaltet und ausgerüstet sein. Bei der Beurteilung sind insbesondere folgende Merkmale zu beachten:

- Beziehung zum Ortsbild sowie zur baulichen und landschaftlichen Umgebung
- kubische Gliederung und architektonischer Ausdruck der Gebäude
- Lage
- Zweckbestimmung
- Umfang und Gestaltung der Freiflächen
- Wohnlichkeit und Wohnhygiene
- Ver- und Entsorgungslösung
- Art und Grad der Ausrüstung

Im vorliegenden Gestaltungsplan ist insbesondere zu beurteilen: Qualität der Durchblicke, Qualität der kubischen Gliederung, günstiges Verhältnis von Nutzflächen und Bauvolumen, Qualität der Fassadengliederung und –gestaltung für sich und im städtebaulichen Kontext, Qualität der Aussenräume in Bezug zu deren Funktion und Nutzung.

Mit dem Anspruch „qualifiziertes Konkurrenzverfahren“ soll sichergestellt werden, dass für die Neubauten ein für die Aufgabenstellung passendes Verfahren gewählt und durchgeführt wird. Dies bedingt für die Aufgabenstellung unter anderem qualifizierte Architekturbüros sowie die Zusammenstellung eines für die Aufgabe geeigneten Beurteilungsgremiums. Es können sowohl Architektur- und Projektwettbewerbe als auch Gesamtleistungswettbewerbe durchgeführt werden.

Art. 8 Baubereich A

Die maximal zulässige Baumasse beträgt 28'500 m³. Dieses Volumen kann realisiert werden, wenn die in Art. 7 geforderte städtebauliche Qualität sowie eine besonders gute Gestaltung und Einordnung erreicht wird. Die Messweise umfasst oberirdische Volumen über dem gewachsenen Terrain. Die zulässige Baumasse entspricht dem Volumen des Richtprojekts plus dem in § 83 PBG geforderten angemessenen Spielraum für die Projektierung. Mit einer besonders guten gestalteten Arealüberbauung ist die Baumasse städtebaulich vertretbar und wünschenswert für eine Stärkung der Zentrumslage mit Verdichtung.

Um die städtebaulichen Ideen des Richt- und Alternativprojekts zu sichern, sind in Baubereich A ein strassenseitig maximal 7 m hoher Sockel mit darüberliegenden, mehrgeschossigen Gebäudeteilen zu erstellen. Damit von den Gebäuden der Gotthardstrasse aus weiterhin Seesicht möglich ist, müssen ab Sockelgeschoss mindestens zwei Durchblicke freigehalten werden. Die Durchblicke müssen gemessen an den Fassaden mind. 10 m breit sein. Falls unbeheizte vorspringende Gebäudeteile (z.B. Loggien, Balkone) nicht auf mehr als 1/3 der Fassadenlänge vorspringen, dürfen diese max. 1 m in den Zwischenbereich ragen. Zudem müssen alle Zwischenräume zusammen mindestens eine auf den Baubereich A1 (Sockelgeschoss) horizontal projizierte Fläche von 550 m² aufweisen (in Abbildung 33 braun dargestellt). Massgebend für die Berechnung des Zwischenraums sind die äussersten Fassadenpunkte der jeweils benachbarten Gebäudeteile. Durch die Setzung von mehrgeschossigen Gebäudeteilen mit Zwischenräumen wird eine besonders gute Gliederung der Baukörper und eine besonders gute Einbettung in den Stadtraum erreicht. Mit dieser Modulierung kann ein Riegel zur Nachbarschaft hin vermieden werden und Durchblicke bleiben gewährt. Zudem ermöglicht dies eine optimale Belichtung der Wohnungen.

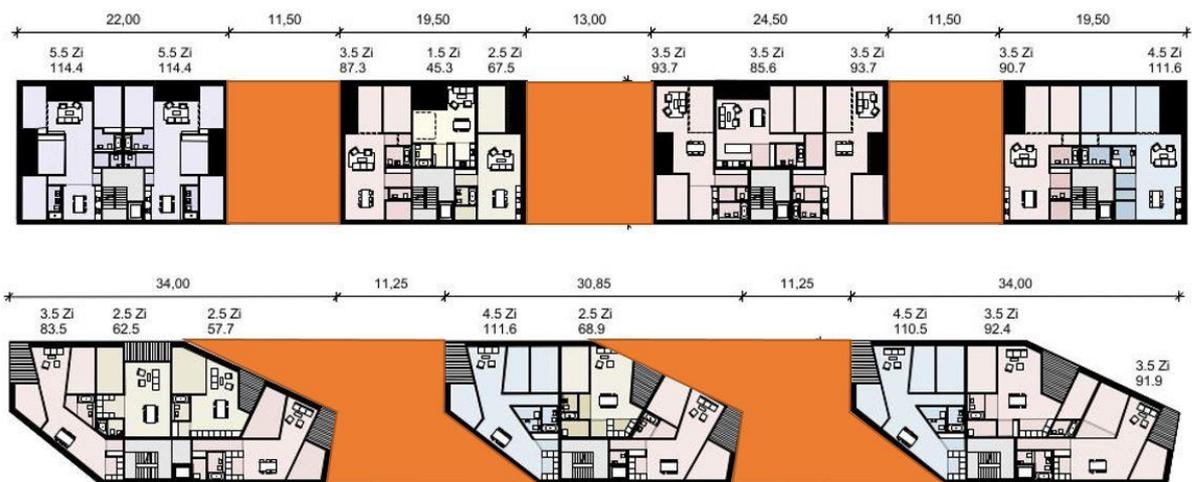


Abbildung 33: Zwischenflächen im Richt- und Alternativprojekt

Es ist eine max. Gebäudehöhe von 20.5 m einzuhalten. Mit der Festlegung einer Firsthöhe von 3.5 m kann zusätzlich ein Attikageschoss erstellt und somit eine Gesamthöhe von 24 m erreicht werden. Mindestens ein Gebäudeteil muss ein Vollgeschoss weniger aufweisen als die übrigen Gebäudeteile. Damit soll im Sinne der städtebaulichen Idee der Richtprojekte eine differenzierte Höhenentwicklung erreicht werden.

Attikageschosse dürfen in Abweichung zu § 292 PBG innerhalb des im Situationsplan festgelegten Bereichs frei angeordnet werden. Im Übrigen gilt Art. 25 BZO, d.h.: Attikageschosse dürfen weder 75 % der gemäss § 255 Abs. 2 PBG privilegierten Fläche noch 75 % der zum Wohnen und Arbeiten nutzbaren Bruttogeschossfläche des darunter liegenden Geschosses übersteigen. Vordächer bis zu einer Tiefe von 0.50 m sind dabei nicht einzurechnen.

Anders als gemäss BZO ist die Anordnung des Attikageschosses nicht frei. Im Bereich bis 3.5 m ab der Mantellinie gegen die Bahnhofstrasse sind keine Bauvolumen zulässig. Mit dieser Massnahme wird die Gebäudehöhe in ihrer Wahrnehmung um ein Geschoss reduziert und damit stärker auf die seeseitige Nachbarschaft reagiert bzw. Rücksicht genommen.



Abbildung 34: Richtprojekt mit differenzierter Höhenentwicklung und Attikageschossen (Quelle: KCAP Architects&Planners)

Gemäss Art. 8 Abs. 7 muss die strassenseitige Front des Sockelgeschosses gegliedert gestaltet werden und zur Schaffung von Aufenthaltsqualität an mindestens einer Stelle optisch wirksam rückspringen. Ein Zugang zu einem späteren Perron muss im Bereich des Sockelrücksprungs möglich sein und ist bei bahnbetrieblicher Notwendigkeit zu erstellen.

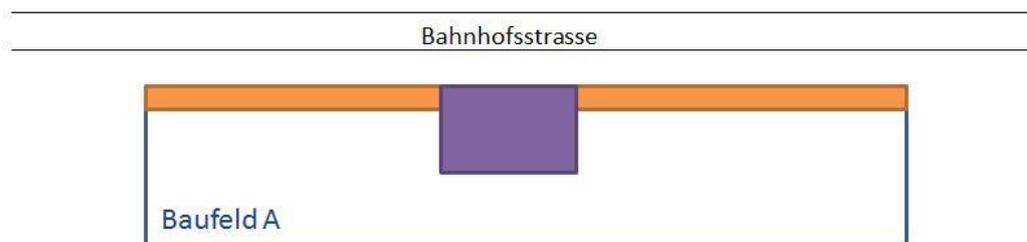


Abbildung 35: Visualisierung Art. 8 Abs. 6, strassenseitiger Unterbruch (violett)

Die Interessensgrenze bildet die Linie zwischen dem SBB-Areal für die Infrastrukturnutzung und dem SBB-Areal für die Immobilienentwicklung. Im Situationsplan des Gestaltungsplans trennt die Interessenslinie den Baubereich A in die Teilbaubereiche A1 und A2. Der Raum innerhalb der Interessensgrenze muss für einen zukünftigen Perron freigehalten werden. Dies bedeutet, dass oberirdische Bauten innerhalb der Interessensgrenze entstehen können, solange der Raum unterhalb zukünftig als Perron genutzt werden kann. Im Baubereich A2 wird eine lichte Höhe von 8 m ab Gleisoberkante festgelegt. Somit sind in diesen Baubereich nur Auskragungen zulässig.

Art. 9 Baubereich B

Innerhalb des Baubereichs B befindet sich der bestehende Güterschuppen. Dieser soll umgebaut, umgenutzt oder allenfalls durch einen Neubau ersetzt werden. Gemäss Richtprojekt soll die Fläche des obersten Geschosses kleiner als beim darunterliegenden Kubus sein und eine maximale Geschossfläche von 1'300 m² und eine maximale Geschosshöhe von 4 m aufweisen. Dabei muss das oberste Geschoss an den Längsfassaden auf mindestens der Hälfte der Fassadenlänge zurückspringen. Die dadurch entstehenden Restflächen können als Terrassen genutzt werden. Das oberste Geschoss soll dadurch klar als Aufstockung erkennbar sein.

Die maximal festgelegte Höhenkote entspricht der Höhe des heutigen Güterschuppens plus 4 m für eine mögliche Aufstockung. Die Baumasse von rund 20'000 m³ entspricht in etwa der Baumasse des Alternativprojekts, bei welchem ein Neubau anstelle des bestehenden Güterschuppens geprüft wurde. Die für das Richtprojekt notwendige Baumasse beträgt ca. 16'600 m³. Die maximale Baumasse kann indes nur realisiert werden, wenn eine hohe städtebauliche Qualität sowie besonders gute Gestaltung und Einordnung gemäss Art. 7 erreicht wird. Im umgestalteten Güterschuppen ist ein öffentlicher, hindernisfreier Durchgang mit seeseitiger Durchsicht für die Verbindung der Passerelle Nord mit der Bahnhofstrasse freizuhalten. Im städtebaulichen Vertrag werden Zeitpunkt, finanzielle Rahmenbedingungen und Qualität geregelt. Die Passerelle Nord ist eine wichtige räumliche Verbindungsachse zwischen Gotthardstrasse und Bahnhofstrasse und See. Die genauen Abmessungen und Lage muss mit der Projektierung des Güterschuppens festgelegt werden.

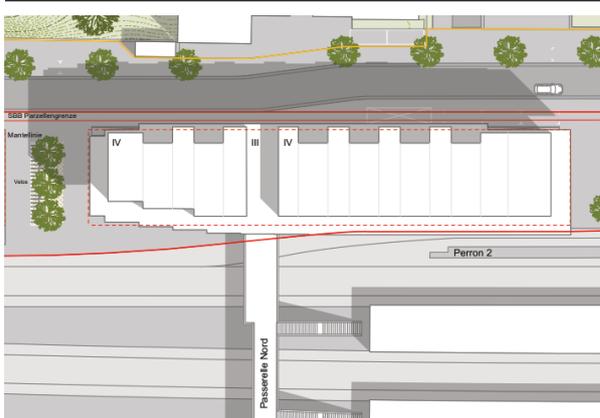


Abbildung 36: Ausschnitt Richtprojekt mit Anordnung Passerelle Nord (Quelle: KCAP Architects&Planners)

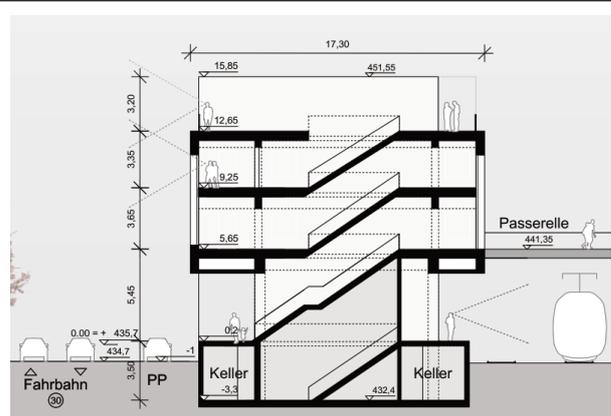


Abbildung 37: Schnitt Güterschuppen mit Durchgang Passerelle Nord (Quelle: KCAP Architects&Planners)

Art. 10 Geschossigkeit

Innerhalb der maximal zulässigen Gebäude- und Firsthöhe ist die Geschosshöhe frei. Dem Richtprojekt zufolge sind Gebäude mit Sockelgeschoss und zusätzlichen vier bis fünf Vollgeschossen geplant.

Um Spielraum bei der Projektierung zu gewährleisten, sind untergeordnete technische Aufbauten, Oblichter, Fassadenreinigungsanlagen, Anlagen für die Nutzung und Umwandlung von erneuerbarer Energie usw. von der maximalen Gebäudehöhe ausgenommen. Untergeordnet heisst, dass der nicht durch technische Aufbauten belegte Bereich deutlich grösser sein muss als der Bereich mit technischen Aufbauten. Zudem sind die Aufbauten auf das notwendige Mass zu beschränken und sorgfältig in die Dachlandschaft einzupassen und zu gestalten.

Auf den Dachflächen der jeweils obersten Geschosse, d.h. in der Regel auf dem Dach des Attikageschosses, sind keine Dachterrassen zulässig. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für das Dach des Sockelgeschosses, auf dem die Anordnung von Terrassen als Ruheflächen explizit erwünscht wird.

6.4 Freiraum und Umgebungsgestaltung

Art. 11 und 12 Vor- und Zwischenzone, Ruheflächen

Die im Gestaltungsplan als Vor- und Zwischenzone bezeichneten Flächen müssen einheitlich offen gestaltet sein. Die Vor- und Zwischenzone ist mit der kommunalen Strassengestaltung abzustimmen. Die Vorzone dient der Verbreiterung des Trottoirs gemäss BGK. Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind gemäss BGK entlang der Neubauten nicht vorgesehen. Wichtig ist, dass sämtliche Gebäudezugänge und Anlieferungen zu den Gewerbeflächen über die Vor- oder Zwischenzone erfolgen.

Die Vor- und Zwischenzonen müssen einen öffentlichen Charakter aufweisen und frei zugänglich sein. Mit öffentlich zugänglich ist gemeint, dass sich jede Person in diesem Raum aufhalten darf. Besondere Gebäude sind in der Vorzone nicht zulässig. Es ist indes denkbar, dass Gastronomiebetriebe wie Café, Bar oder Restaurant in diesem Bereich Aussenbestuhlung anbieten. In der Zwischenzone sind besondere Gebäude bei guter Einordnung zulässig, wenn diese beispielsweise der Aufenthaltsqualität, der Infrastruktur oder dem Abstellen von Velos dienen. Dadurch sind beispielsweise Essensstände in der Zwischenzone nicht zulässig. Der Bereich zwischen Güterschuppen und Bahnhofsgebäude ist freizuhalten, solange die Fläche für den Papierverlad benötigt wird, d.h. es muss genügend Platz für Einfahrt und Wendemöglichkeit der Fahrzeuge vorhanden sein (vgl. Kapitel 2.5).

Die Fläche zwischen den Hauptgebäuden und dem Gleisfeld ist für einen zukünftigen Perron freizuhalten. Bis dahin kann die Fläche nicht öffentlich genutzt werden. Dieser Bereich liegt in der Hoheit von SBB-Infrastruktur und gehört zum Gleiskörper. Auf der Fläche zwischen den Hauptgebäuden und dem Gleisfeld sind keine privaten Nutzungen zulässig. Dort werden sich auch zukünftig sensible Technikversorgungen wie Kabelkanäle etc. befinden. Aus Sicherheitsgründen dürfen sich dort bis auf weiteres keine Personen aufhalten.

An geeigneten Lagen im Freien sind Ruheflächen von mindestens 600 m² auszugestalten und dauernd ihrem Zweck zu erhalten. Gestalterische Möglichkeiten befinden sich in den Zwischenzonen (z.B. Sitzgelegenheiten bei den Veloabstellplätzen) oder im Bereich des Sockelrücksprungs. Zudem können auch Dachflächen über dem Sockelgeschoss als Ruheflächen ausgestaltet werden.

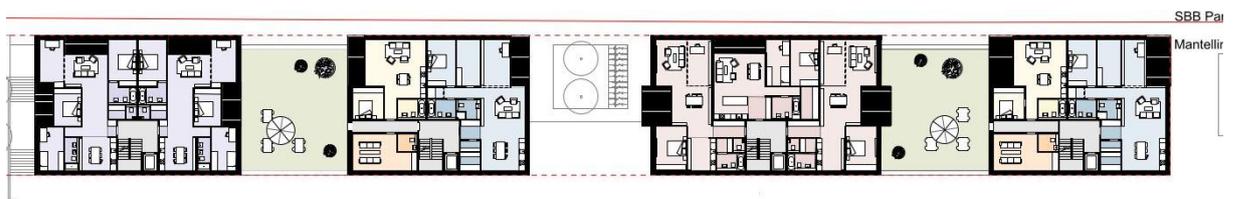


Abbildung 38: Anordnung und Ausgestaltung von Ruheflächen auf dem Sockelgeschoss

6.5 Erschliessung und Etappierung

Art. 13 Zufahrt

Die Haupteerschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt im Bereich des heutigen Installationsplatzes. Voraussichtlich wird dort auch die Zu- und Wegfahrt der Tiefgarage erfolgen. Auf eine exakte Festlegung der Tiefgaragenzufahrt wurde für den zukünftigen Projektierungsspielraum verzichtet. Die Zufahrt kann im Bereich des Installationsplatzes oder direkt ins Gebäude erfolgen. Untergeordnet sind

Anlieferung (v.a. für die publikumsorientierten Nutzungen) und Zufahrt zum Papierverlad über die Vorzonen gestattet.

Art. 14 Autoabstellplätze

Gemäss Art 26 BZO ist ein Fahrzeugabstellplatz pro Wohnung und pro fünf Wohnungen ein Abstellplatz für Besucher zu erstellen. Bei Büro- und Geschäftshäusern ist ein Abstellplatz pro 50 m² der gewerblich genutzten Geschossfläche zu erstellen. In Gebieten, die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen sind, reduziert sich die Anzahl der Pflichtparkplätze für Kunden, Besucher und Beschäftigte auf 75 %. In der „Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen“ der Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Zürich resultiert für das Planungsgebiet aufgrund stärkerer Reduktionsfaktoren ein anderer Mindestbedarf (vgl. Mobilitätskonzept IBV Hüsler AG). Gemäss Bauordnung Thalwil sind 121 Parkplätze notwendig, gemäss kantonaler Wegleitung 62 Parkplätze.

Der kantonalen Wegleitung zufolge wird der massgebliche Bedarf anhand der der Gemeindetypisierung und der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ermittelt. Die Gemeinde Thalwil gehört zum Gemeindetyp 2 (Zentrums- und Arbeitsplatzgemeinden) und das Gestaltungsplangebiet fällt wegen der Lage beim Bahnhof in die ÖV-Güteklasse A. Deshalb resultiert nach den Berechnungen gemäss kantonaler Wegleitung eine halb so grosse Mindestparkplatzzahl wie nach Art. 26 BZO. In der BZO Thalwil wird für bestimmte Nutzungen (wie Gastronomie oder Verkaufsnutzungen) auf die kantonalen Regelungen des Parkplatzbedarfes verwiesen. Im Gestaltungsplan richtet sich die Anzahl an Autoabstellplätzen für Bewohner, Besucher, Beschäftigte und Kunden nach dem massgeblichen Bedarf gemäss der kantonalen Wegleitung.

Im Gestaltungsplanperimeter sind gemäss Gestaltungsplanvorschriften 60 Parkplätze in einer Tiefgarage zu erstellen. Gemäss BGK werden 5 Kundenparkplätze vor dem Güterschuppen angeordnet. Der massgebliche Bedarf von 62 Parkplätzen nach kantonaler Wegleitung wird somit gedeckt (vgl. Tabelle 1). Für die Schaffung von gemäss Art. 32a BZO geforderten Parkplätzen für die Zentrumsnutzung werden gemäss Mobilitätskonzept ausreichend Langzeitparkplätze sowie Kurzzeitparkplätze für die Zentrumsfunktion angeboten.

Die Autoabstellplätze für Bewohner können mit einem Mobilitätskonzept gegenüber dem massgeblichen Bedarf der kantonalen Wegleitung reduziert werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Bedarf gemäss kantonaler Wegleitung und dem Mindestbedarf mit einem Mobilitätskonzept. Bei den Bewohnerparkplätzen wurde analog zum Richtprojekt mit einer Wohnfläche von 6'639 m² (massgebliche Geschossfläche mGF) gerechnet.

Anzahl und Lage der Aussenparkplätze sind mit der kommunalen Strassengestaltung abzustimmen. Die Parkieranlagen in der Tiefgarage sind mit baulichen Vorkehrungen für die Realisierung von ausreichend Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge zu versehen.

Im Folgenden werden mögliche Argumente, Inhalte und Massnahmen des Mobilitätskonzepts aufgeführt, die zu einer Reduktion von Autoabstellplätzen führen können (vgl. Bausteine zum Mobilitätskonzept, 18. Juli 2018, ergänzt am 16. April 2019, IBV Hüsler AG). Zielwert des Mobilitätskonzepts von IBV Hüsler ist eine Reduktion der Bewohnerparkplätze um 30 % gegenüber der kantonalen Wegleitung. Die Auswahl der aufgeführten Möglichkeiten erfolgt im Rahmen eines konkreten Bauprojekts.

A. Massnahmen zur Verbesserung der Vernetzung

1. Passerelle Nord/Güterschuppen: Die Realisierung der neuen Passerelle über den Güterschuppen verbessert die Verbindung zur Gotthardstrasse (Zentrum/ Nahversorgung) und zu den Perrons.

2. Die Umgestaltung des Strassenraums (Aufhebung der Strassenparkierung und grosszügige Dimensionierung des Trottoirs an der westlichen Seite der Strasse, Gestaltung der Zwischenräume mit erhöhter Aufenthaltsqualität) erhöhen die Attraktivität für die Fussgänger.

B. Massnahmen zur Minderung der erzwungenen Mobilität mit Personenwagen

1. Bürogemeinschaftsraum (Co-Working)
2. Paketstation nicht bedient (Empfangskasten) oder im Co-Working-Raum integriert (Vereinfachung von E-Commerce)
3. Lebensmittelgeschäft
4. Dienstleistung für den täglichen Bedarf (Post, Fitness etc.)

C. Massnahmen zur Aufwertung der Velo-Abstellplätze

1. Gute Zugänglichkeit der Abstellplätze:
 - a. Mindestens 50 % der Abstellplätze sind oberirdisch angeordnet
 - b. Mit einem Bewirtschaftungskonzept (z.B. monetäre Lenkung) wird die Blockierung der Veloräume mit ungenützten Velos vermieden und die Zugänglichkeit der täglich benutzten Veloabstellplätze massgeblich verbessert. Die Differenzierung der Abstellplätze EG-UG und die Bewirtschaftung der gut zugänglichen Abstellplätze sind wichtig.
2. Ausstattung:
 - a. Passende Abstellflächen für Sondervelos (z.B. E-Bikes, Cargovelos, Veloanhänger etc.)
 - b. Ausstattung eines Anteils der bewirtschafteten Abstellplätze mit abschliessbaren Spinden (z.B. für Regenschutz, Helm- und Pumpenfächer), Ladestationen für Elektrovelos
3. Dienstleistungen:
 - a. Nicht bediente Velowerkstatt (eventuell auf Montageständer und Werkzeugkiste beschränkt)
 - b. Velosharing mit E-Bikes, Sondervelos, Anhängern etc.

D. Massnahmen zur Optimierung des Parkplatzbedarfs der Bewohner.

1. Öffentliches Carsharing-Angebot.
2. Privates Angebot: Es wird eine interne Fahrzeugflotte zur exklusiven Nutzung den Mietern zur Verfügung gestellt, z.B. Elektrofahrzeuge (integriertes Paket „Wohnung plus Auto“ anstatt Parkplatz). Diese Fahrzeuge könnten darüber hinaus als Dienstfahrzeuge für die Benutzer von Co-Working-Nutzungen dienen

E. Massnahmen zur Optimierung des Parkplatzbedarfs der Beschäftigten

1. Monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze.
2. Parkplatz-Pooling für Mitarbeiter: Die Parkplätze werden nicht fix den Mietern zugewiesen, sondern den Mitarbeitern als Pool über eine Buchungsplattform zur Verfügung gestellt. In der Umsetzung werden Modal Split-lenkende Regeln für die Bewirtschaftung des Zugangs zu den Parkplätzen (z.B. Kontingentierung der Anzahl Zufahrten/Jahr pro Mitarbeiter, etc.) aufgestellt.

F. Massnahmen zur Optimierung der Parkplätze für Besucher und Kunden

1. Parkplatz-Pooling mit Einladungssystem: Mieter können mittels einer Buchungsplattform Besucher und Kunden in die Tiefgarage einladen. Die Zutrittskontrolle kann über einen einmalig benutzbaren Barcode erfolgen, so dass kein separater Bereich notwendig ist.

Zudem muss das Mobilitätskonzept auch Massnahmen zur Rückfallebene und zum Controlling beinhalten. Beispiele der Rückfallebene sind z.B. Aufstockung/Verbesserung des Car-/Bikesharing-Angebots oder Anmietung von externen (bestehenden) Parkplätzen für Bewohner.

Art. 15 Veloabstellplätze, Motorradabstellplätze, Abstellplätze für Kinderwagen

Die bestehenden öffentlichen Veloabstellplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe beim Bahnhofplatz sowie im Bereich unter der Passerelle Süd. Gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept werden bei der Passerelle Süd weitere 80 Veloabstellplätze ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters erstellt. Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters werden mindestens 40 öffentliche Veloabstellplätze zwischen den Neubauten und dem Güterschuppen und/oder zwischen dem Güterschuppen und dem Aufnahmegebäude an den im Situationsplan vorgegebenen Standorten erstellt. Damit werden mit dem Projekt insgesamt rund 120 öffentliche Veloabstellplätze erstellt.

Veloabstellplätze für die Wohnnutzung sind in den Gebäuden oder direkt bei/in sinnvoller Distanz zu den Gebäudeeingängen ausserhalb der Vor- und Zwischenzonen anzuordnen. Damit wird die Möglichkeit offengehalten, Veloabstellplätze zum Beispiel im Bereich des heutigen Installationsplatzes zu erstellen, falls dies die Bahninfrastruktur zulässt. Es wird aber verhindert, dass Veloabstellplätze für die Wohnnutzung an den für die öffentlichen Veloabstellplätze vorgesehenen Standorten in den Zwischenzonen erstellt werden.

Motorradabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte sind innerhalb der Baubereiche oberirdisch oder in der Tiefgarage zu erstellen. Für Wohnungen sind innerhalb der Baubereiche an geeigneter, geschützter und gut zugänglicher Lage genügend Abstellflächen für Kinderwagen oder ähnliches vorzusehen.

Der Bedarf an Veloabstellplätze wird auf Grund der kantonalen Wegleitung berechnet (Stufe B). In der Umsetzung und/oder nach einer Beobachtungsperiode werden projektspezifische Optimierungen möglich wie z.B. eine Modulierung der Anzahl angebotenen Abstellplätze zu Gunsten einer erhöhten Qualität, wie z.B. verbesserte Zugänglichkeit, mehr Platz für Sondervelos etc. (vgl. Bausteine zum Mobilitätskonzept, IBV Hüsler AG).

Die Bemessung der Abstellflächen für Kinderwagen und Veloanhänger sowie Motorräder richtet sich nach den kantonalen Regelungen des Abstellplatzbedarfes (vgl. Art. 29 BZO).

Art. 16 Etappierung

Die etappierte Planung und Realisierung der Bauten und deren Umgebung ist zulässig, wenn die qualitativen Anforderungen gemäss Art. 7 der Gestaltungsplanvorschriften erfüllt sind. D.h. Bauten, Anlagen und Umgebung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und aussenräumlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird.

Bei Erstellung einzelner Etappen muss die Vorgabe zum maximalen Wohnanteil zu jedem Zeitpunkt eingehalten sein. Da sich im Güterschuppen zurzeit grosse Lagerflächen befinden und bei der Wohnüberbauung in den Erdgeschossen keine Wohnungen sowie im Güterschuppen höchstens im Attika-

geschoss erstellt werden dürfen, wird der maximale Wohnanteil bei der Entwicklung des Areals in jeder Etappe eingehalten.

Analog zum städtebaulichen Vertrag wird in Abs. 3 festgeschrieben, dass die Passerelle und der öffentliche Durchgang zum Zeitpunkt des Bezuges der Neubauten fertig gestellt werden muss.

6.6 Umwelt

Art. 17 Nachhaltigkeit

Die Bebauung ist umweltverträglich, wirtschaftlich und gesellschaftlich nachhaltig zu gestalten. Das Bauprojekt ist nach dem DGNB-System Schweiz (mind. Silber) nachhaltig zu bauen oder nach Absprache mit der Gemeinde nach einem gleichwertigen Label zu erstellen.

Die Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) ist ein gemeinnütziger Verein mit dem Ziel, die Nachhaltigkeit von Immobilien und der gebauten Umwelt in der Schweiz entlang des gesamten Lebenszyklus bei Planung, Konstruktion, Betrieb und Nutzung zu fördern wie auch sichtbar und messbar zu machen.

Ziel ist die Schaffung von attraktiven und vielfältigen Lebensräumen, die in ökologischer, ökonomischer und soziokultureller sowie funktionaler Hinsicht vorbildlich sind und die Bedürfnisse aller Beteiligten gleichberechtigt berücksichtigen. Nachhaltigkeit im Gleichgewicht bedeutet die bestehenden Ressourcen (als frühere Wertschöpfung) schonend zu nutzen, um für das Jetzt eine hohe Lebensqualität zu schaffen und für die Zukunft eine langfristige und nachhaltige Wertschöpfung zu gewährleisten.

Die SGNI entwickelt zusammen mit der DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) das DGNB-System Schweiz. Die DGNB-Systematik beinhaltet eine holistische Sichtweise von Nachhaltigkeit und berücksichtigt neben der ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Qualität auch die technische, prozess- und standortbezogene Qualität von Immobilien. Im Folgenden werden kurz die wichtigsten Qualitätsfaktoren eines Gebäudes thematisiert, welche zu Erlangung eines DGNB-Labels erbracht werden müssen:

Ökologische Qualität

Die ökologische Qualität beinhaltet u.a. eine lebenszyklusorientierte Planung der Gebäude, um emissionsbedingte Umweltwirkungen und den Verbrauch von endlichen Ressourcen über alle Lebensphasen eines Gebäudes hinweg auf ein Minimum zu reduzieren. Weitere Qualitäten sind z.B. Vermeidung und Reduktion von schädlichen Werkstoffen, Erhalt des natürlichen Wasserkreislaufs sowie eine Reduktion des Trinkwasserbedarfs durch Wiederverwertung von Abwässern und Nutzung lokaler Ressourcen, Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen und die Begrenzung der Bodenversiegelung nicht bebauter Flächen.

Ökonomische Qualität

Die ökonomische Qualität beinhaltet einen sinnvollen und bewussten Umgang mit wirtschaftlichen Ressourcen über den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes. Dazu gehört auch, das Gebäude so flexibel wie möglich zu konzipieren sowie eine möglichst grosse Umnutzungsfähigkeit einzuplanen und Gebäude mit möglichst hoher Nutzerakzeptanz und langfristigem Marktpotenzial zu schaffen.

Soziokulturelle und funktionale Qualität

Zur soziokulturellen und funktionalen Qualität gehören z.B. die Gewährleistung des thermischen Komforts für Winter und Sommer, die Innenraumluftqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit, Aufenthaltsqualitäten innen und aussen sowie akustischer und visueller Komfort.

Technische Qualität

Zur technischen Qualität gehören Schallschutz, Einsatz und Integration von Gebäudetechnik, Immissionsschutz, die Mobilitätsinfrastruktur, Qualität der Gebäudehülle, Rückbau- und Recyclingfreundlichkeit sowie die Reinigungsfreundlichkeit des Baukörpers.

Prozessqualität

Mit der Prozessqualität wird durch einen optimierten und transparenten Planungsprozess die bestmögliche Gebäudequalität erreicht, indem frühzeitig die relevanten Rahmenbedingungen definiert werden. Zu diesen Rahmenbedingungen gehört die Sicherung der Nachhaltigkeitsaspekte in Ausschreibung und Vergabe und Dokumentation für eine nachhaltige Bewirtschaftung. Eine weitere Bedingung sind klar strukturierte, transparente Verfahren für die jeweilige Entwurfsaufgabe zu identifizieren. Die Konkurrenz durch einen Wettbewerb fördert die Qualität der Entwürfe und ermöglicht dem Bauherrn aus der Vielfalt an Lösungen die Bestmögliche auszuwählen. Wettbewerbe führen zu einer höheren Qualität des Entwurfs und sichern dadurch die baukulturelle Vielfalt.

Weitere Faktoren der Prozessqualität sind z.B. die Umsetzung und der Nachweis von Qualitätssicherungsprozessen während der Bauausführung, eine geordnete Inbetriebnahme, den Nutzer des Gebäudes aktiv zum Thema Nachhaltigkeit des Gebäudes zu informieren.

Standortqualität

Zur Standortqualität gehören der Schutz von Gebäuden und seiner Nutzer vor den Auswirkungen negativer Umwelteinflüsse und Extremereignissen, positive Impulse der Gebäude für den Standort mit einem guten Einfluss auf das Quartier, eine gute Verkehrsanbindung und Nähe zu nutzungsrelevanten Objekten und Einrichtungen.

Weitere Informationen sind auf der Homepage des DGNB Zertifizierungssystems <http://www.sgni.ch/dgnb-system-schweiz> zu entnehmen.

Art. 17 Abs. 2 der Gestaltungsplanvorschriften fordert, dass die Neubauten an einen Wärmeverbund anzuschliessen sind, sofern dieser rechtzeitig bereitgestellt wird. Mit «rechtzeitig» ist innert nützlicher Frist gemeint. D.h. die Realisierung des Wärmeverbundes muss zum Zeitpunkt der Baubewilligung gesichert sein und die Übergangszeit absehbar und planbar sein. Zudem darf der Anschluss an einen Wärmeverbund wirtschaftlich und technisch nicht gross von einer konventionellen Anlage ohne fossile Brennstoffe abweichen.

Art. 18 Lärmschutz

Der Gestaltungsplan erlaubt eine umfassende Planung über grössere Baugebiete. Bei Lärmproblemen ermöglicht er gute und umfassende Lärmschutzlösungen, die später, im Rahmen einzelner Bauvorhaben, nicht mehr möglich sind.

Laut Lärmgutachten werden an der seeseitigen Fassade keine Planungswerte überschritten, weshalb dort Lüftungsfenster angeordnet werden können. An den Seitenfassaden sind Lüftungsfenster lärm-

empfindlicher Wohnräume nur zulässig, wenn in der Nacht ein Pegel von 50 dB(A) und am Tag ein Pegel von 60 dB(A) nicht überschritten wird. Die Wirkung von gestalterischen Massnahmen wie Erkern, Balkonen oder Loggien ist gemäss kantonalen Praxis zu ermitteln. Mit dieser Formulierung werden im Planungsverfahren die Planungswerte der ES III gesichert.

Art. 19 Beleuchtung

Lichtimmissionen können sich störend auf den Menschen oder negativ auf lichtempfindliche Arten auswirken und sind im Sinne der Vorsorge durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art, 11 USG). Beleuchtungen im Aussenraum sind so zu gestalten, dass übermässige Lichtimmissionen vermieden werden. Die geplanten Aussenraumbelichtungen sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf ihre Vereinbarkeit mit den geltenden Bau- und Umweltschutzvorschriften zu überprüfen.

Art. 20 Entsorgung

Es sind gut erreichbare Containerabstellplätze vorzusehen. Diese sind vorzugsweise als Unterflurcontainer ausserhalb der Vorzone zu erstellen. Falls z.B. der Installationsplatz von der Bahninfrastruktur nicht mehr benötigt wird, könnten an diesem Standort zukünftig Unterflurcontainer erstellt werden. Wenn aus betrieblichen Gründen (z.B. Tiefgarage, Papierverlad etc.) kein Standort gefunden werden kann, können auch herkömmliche Containerabstellplätze innerhalb der Baubereiche erstellt werden.

7 Bericht zu den nichtberücksichtigten Einwendungen

Der Gestaltungsplan wurde ab dem 2. November 2018 im Sinne von § 7 PBG für 60 Tage in der Gemeindeverwaltung Thalwil öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist konnten sich alle Personen zu den Entwürfen äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Insgesamt sind 19 Einwendungen mit insgesamt 86 Anträgen eingegangen. Zwecks einer besseren Übersicht wurden die Anträge der verschiedenen Einwendungen thematisch in 15 Haupteinwendungen zusammengefasst.

Einwendung 1

Die angestrebte Gesamthöhe und Dichte der Neubauten ist zu reduzieren. (ca. 13 Anträge)

- Die angestrebten Bauten berücksichtigen nicht das sanft abfallende natürliche Terrain und fügen sich dadurch städtebaulich nicht gut im Ortsbild ein.
- Die Seeaussicht sowie die Besonnung von einzelnen Gebäuden wird beeinträchtigt.
- Die Gesamthöhe soll um mindestens eine Etage, d.h. um 3 m reduziert werden oder die Bauten sind gemäss BZO auf max. 16.5 m und fünf Geschosse zu beschränken
- Eine maximal zulässige Höhenkote ist auf dem Situationsplan aufzuführen.
- Der Gebäudeabstand (10 m) wird angesichts der grossen Gebäudehöhe als zu klein betrachtet.
- Das Sockelgeschoss darf strassenseitig max. eine Höhe von 5 m aufweisen.

Stellungnahme:

In der Überarbeitungsphase wurde das Richtprojekt angepasst. Im Vergleich zum ursprünglichen Projekt wurde das Richtprojekt um ein Vollgeschoss reduziert und durch ein Attika ersetzt. Mit der im Situationsplan festgelegten Anordnung muss das Attikageschoss seeseitig auf der ganzen Fassadenlänge mindestens um 3.5 m zurückspringen. Mit diesen Massnahmen reduziert sich die Gebäudehöhe um 4.5 m (18%) von 25 m auf 20.5 m. Durch eine Optimierung der Geschosshöhen konnte auch die Gesamthöhe (inkl. 3.5 m Firsthöhe) von 25 m um 1 m auf 24 m reduziert werden.

Die max. Baumasse wurde in Baubereich A von 31'500 m³ um 3'000 m³ auf 28'500 m³ reduziert. Die relativ grosse Reduktion der Baumasse wurde aus den folgenden Gründen möglich:

- Reduktion des obersten Vollgeschosses: neu ist nur ein Attikageschoss möglich. Dadurch konnte bei der Baumasse für die Neubauten ca. 1'500 m³ eingespart werden.
- Optimierung der Geschosshöhen und somit Reduktion der Gesamthöhe: Durch die Höhenreduktion beim Sockel- und bei den Obergeschossen wurde die Baumasse der Neubauten um rund 1'000 m³ verkleinert.
- Der in § 83 Abs. 2 PBG geforderte Spielraum in Gestaltungsplänen wurde deutlich reduziert. Dies betrifft auch die max. Baumasse in Baubereich B (Güterschuppen). Zudem wird im Vergleich zum ersten Gestaltungsplanentwurf das Bauvolumen unterhalb des gewachsenen Terrains, baurechtlich korrekt angewendet, nicht mehr zur Baumasse dazugerechnet.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Auswirkungen der neuen Berechnungsmethode sowie der Reduktion der Vollgeschosse und Optimierung der Geschosshöhen:

Änderung der maximalen Baumasse im Gestaltungsplan für Baufeld A (Neubauten)

Baumasse des Richtprojekts bei Eingabe Mitwirkung (alte Berechnung)	31'500 m ³
Baumasse des Richtprojekts bei Eingabe Mitwirkung (neue Berechnung)	29'500 m ³
Reduktion der Baumasse durch Attikageschosse	- 1'500 m ³
Reduktion der Baumasse durch Optimierung Geschosshöhen	- 1'000 m ³
Baumasse des Richtprojekts nach Überarbeitung	27'000 m ³
Spielraum gemäss § 83 Abs. 2 PBG	1'500 m ³
Baumasse im Gestaltungsplan bei Eingabe Festsetzung	28'500 m ³

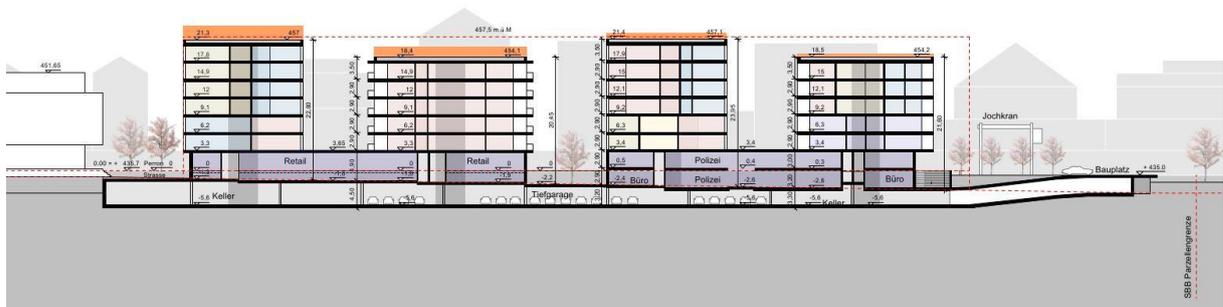


Abbildung 39: Reduktion der Gesamthöhe gegenüber dem ursprünglichen Richtprojekt

Eine Bebauung nach Regelbauweise würde ermöglichen, dass die Abstände zwischen den Gebäudeteilen über dem Sockelgeschoss geringer ausfallen würden oder ein durchgehender Riegel erstellt werden kann. Die Berechnung der Schattenentwicklung hat gezeigt, dass höhere, dafür aber schlankere Bauten grundsätzlich weniger Schatten auf die Grundstücke an der Bahnhofstrasse werfen, als breite Bauten oder ein Riegel mit jeweils einer Gesamthöhe von 16.5 m (vgl. Kapitel 2.4).

Dasselbe gilt für die Seesicht der Gebäude auf der anderen Seite der Bahngleise. Durch die Stellung und festgelegten Abstände zwischen den Gebäuden, welche im einem späteren Konkurrenzverfahren noch weiter konkretisiert werden können, wird auf die Nachbarschaft Rücksicht genommen. Die Abweichung von der Regelbauweise garantiert eine Qualität des Projekts und einen Mehrwert für das ganze Quartier.

Der Mindestabstand von 10 m zwischen den Gebäuden trägt dem in § 83 Abs. 2 PBG geforderte Spielraum in Gestaltungsplänen Rechnung. Unabhängig vom Mindestabstand haben die Zwischenflächen gemäss Art. 8 Abs. 5 der Gestaltungsplanvorschriften mindestens 550 m² betragen. Es ist also davon auszugehen, dass die Abstände zumindest teilweise grösser als 10 m sein werden.

Um den Niveauunterschied zwischen Strasse und Perron ausnützen zu können, ist strassenseitig ein zweigeschossiger Sockel mit max. 7 m notwendig.

Eine stärkere Angleichung des Projekts an die Bau- und Zonenordnung durch Reduktion der Gebäudehöhe würde die Zentrumsfunktion schwächen und die Finanzierung wichtiger Infrastrukturen und

Verbindungselemente erschweren. Die Projektanpassungen berücksichtigen die Einwendungen teilweise.

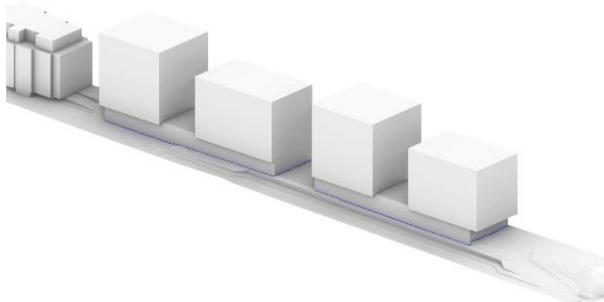


Abbildung 40: Visualisierung altes Richtprojekt

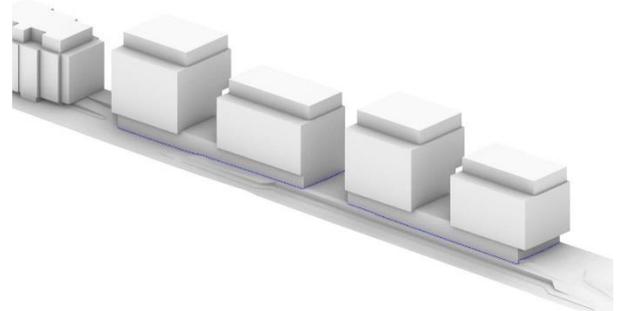


Abbildung 41: Visualisierung neues Richtprojekt

Einwendung 2

Der Güterschuppen ist ortsverträglich weiterzuentwickeln. (ca. 6 Anträge).

- Der Güterschuppen wird als architektonisches Merkmal von Thalwil betrachtet und ist dadurch für die Einwohner der Gemeinde identitätsstiftend.
- Der Qualität des dominanten Güterschuppens mit der Handschrift von Max Vogt ist Rechnung zu tragen. Das Volumen und die Formen müssen erhalten bleiben.
- Die Aufstockung des Güterschuppens könnte die Besonnung des Gebäudes an der Bahnhofstrasse 24 reduzieren, da beide Gebäude sehr nah beieinander liegen.
- Angesichts des Mangels an öffentlichen Nutzflächen in der Gemeinde Thalwil könnte der Güterschuppen Raum für kulturelle Anlässe anbieten. Gegebenenfalls könnte die Poststelle in den Güterschuppen umziehen.

Stellungnahme:

Das Richtprojekt sieht vor, das Volumen und die Formen des Güterschuppens zu erhalten. Die fein abgestuften Formen des Güterschuppens werden durch eine klare Ablesbarkeit des Attikageschosses weiterhin erlebbar bleiben. Mit einer max. Höhe der Aufstockung von 4 m ist der zusätzliche Schattenwurf minimal. Zudem muss die Aufstockung auf mindestens der Hälfte der Längsfassade zurückspringen, was den Schattenwurf zusätzlich reduziert.

Die SBB AG bietet im Güterschuppen Mietflächen zu vergünstigten Konditionen an für kulturelle bzw. der Gemeinde dienenden Nutzungen mit den Ort belebendem Charakter. Konkrete Nutzungen werden im Gestaltungsplan indessen nicht festgelegt.

Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt.

Einwendung 3

Auf die Streichung der P+R-Anlage ist zu verzichten. (ca. 6 Anträge)

- Die P+R-Anlage ist im regionalen Richtplan eingetragen und ist dadurch behördenverbindlich.
- Es bestehen kaum Ersatzalternativen in der Umgebung, da Thalwil ein einzigartiger Verkehrsknotenpunkt in der Region ist.
- Die P+R-Parkplätze sind bereits gut ausgenutzt.
- Die P+R-Anlage soll nicht zu Lasten der öffentlichen Parkplätze gestrichen werden.

Stellungnahme:

Solange der Eintrag im regionalen Richtplan Zimmerberg vorhanden ist, werden die bestehenden P+R Parkplätze im Umkreis des Bahnhofs Thalwil in angemessener Anzahl ersetzt. Dies wurde in den Gestaltungsplanvorschriften und im städtebaulichen Vertrag verbindlich festgelegt.

Hinweis: Eine Auswertung zu den Nutzern der heutigen P+R-Anlage hat gezeigt, dass diese teils von Auswärtigen aus zum Teil weiter entfernten Ortschaften und teils von in sehr kurzer Gehdistanz oder sehr nah an öffentlichen Verkehrsträgern entfernt Wohnenden belegt wird. Ein Umsteigen auf andere Verkehrsträger (Busse, Velo, fussläufig) ist vielen möglich und wird durch weitere Angebote im Rahmen des Gestaltungsplans zusätzlich begünstigt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Personenwagen		
Öffentliche PP		Anzahl Stellplätze
Langzeit Parkierung		18
1-2 Stunde Parkierung Zentrumfunktion		30
Kurzzeit Parkierung 15 Minuten-K&R		3
1-2 Stunde Parkierung Kunden AO und GS		14
Taxi		2
Car Sharing		4+1
SBB Service, Clean		4
Bewohner AO und GS		24
Besucher Wohnen AO und GS		3
Beschäftigte AO und GS		9
SBB P+R		25
SBB Personen und Mieter AG		4
Besucher Büro AO		2
Gesamt		143

Zweiräder		Abstellplätze
Velos		148
Motorräder		40
Gesamt		188

Abbildung 44: Legende zu den Parkplatzzuteilungen der Nutzungen bei den Neubauten (Anlageobjekten AO) und beim Güterschuppen (GS)

Einwendung 5

Die gemäss Art 32a Abs. 2 BZO formulierten Anforderungen zur Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums der Bahnhofstrasse sind zu sichern.

- Es sind attraktive Fusswege unter Einbezug von Vorplätzen und Freiräumen zu gestalten.
- Die Strassenraumgestaltung muss als Teil des Gestaltungsplans vorliegen.
- Die Verkehrssituation im Umfeld des Güterschuppens muss verbessert werden und die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleistet sein.

Stellungnahme:

Gemäss Art. 11 Abs. 1 der Gestaltungsplanvorschriften ist die Vor- und Zwischenzone mit der kommunalen Strassenraumgestaltung abzustimmen. Die Aufwertung des Strassenraums ist Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts von IBV Hüsler vom 12. Dezember 2016. Im BGK wurde u.a. auch die Verkehrssituation und der Umgang mit dem Langsamverkehr thematisiert. Die Massnahmen des BGK werden im Rahmen des Strassenprojekts umgesetzt. Da es sich dabei um ein rechtlich anderes Verfahren handelt (Verfahren nach Strassengesetz), kann die Strassenraumgestaltung nicht Teil des Gestaltungsplanverfahrens sein. Dieses wird nach Vorgaben des Planungs- und Baugesetzes geregelt.

Der Einwendung ist bereits teilweise berücksichtigt.



Abbildung 45: Neugestaltung der Bahnhofstrasse mit Güterschuppen und Neubauten (Visualisierung: Raumgleiter)

Einwendung 6

Das Projekt ist so zu überarbeiten, dass gut gestalteten und ausgerüsteten Freiräumen mehr Bedeutung geschenkt wird. (2 Anträge).

- Eine Freiflächenziffer von 25% soll eingeführt werden.
- Die vorgesehenen Vor- und Zwischenzonen erfüllen nicht die Anforderungen zur Qualität der Gestaltung und Ausrüstung von Freiflächen nach §71 PBG.
- Geringe Freiräume schaffen keine guten Voraussetzungen für die Belebung des Quartiers.
- Um die Freiräume zu schonen, ist die Garageneinfahrt in ein Gebäude zu integrieren.

Stellungnahme:

Eine Freiflächenziffer von 25% führt an dieser zentralen Lage nicht zu einer haushälterischen Bodennutzung. Die Vorzonen sind Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts, mit welchem die Aufenthaltsqualität der Bahnhofstrasse aufgewertet wird.

Durch einen grossen Anteil an publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen wird die Bahnhofstrasse aufgrund erhöhter Fussgängerfrequenz belebt. Die Integration der Tiefgarageneinfahrt in ein Gebäude hätte negative Folgen für die gewünschten, die Bahnhofstrasse belebenden Nutzungen und insbesondere für die gewünschte Erhöhung der Anzahl Parkplätze.

Neu wird in den Gestaltungsplanvorschriften festgelegt, dass an geeigneten Lagen im Aussenraum Ruheflächen von mindestens 600 m² auszugestalten und dauernd ihrem Zweck zu erhalten sind.

Der Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 7

Ein Anteil der Wohnflächen ist als preisgünstiger Wohnraum zu konzipieren und anzubieten. (ca. 7 Anträge).

- Erschwingliche Wohnungen sind in der Gemeinde Thalwil mangelhaft.
- Wegen des grossen Mehrwerts, den die SBB vom Bauprojekt erzielen kann, könnte die Gemeinde Thalwil Anforderungen für die Bereitstellung von preisgünstigen Wohnungen stellen.

Stellungnahme:

Im neuen Art. 6 Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften wird gesichert, dass mindestens ein Drittel der Wohnungen ausnutzungseffizient gemäss Art. 20a BZO zu erstellen sind.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 8

Die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur soll aus dem Mehrwert des Projekts finanziert werden. (ca. 7 Anträge)

- Die Kosten für die Verlängerung der Passerelle Nord sind durch die SBB zu übernehmen.
- Der städtebauliche Vertrag muss heute im Gestaltungsplan sichergestellt werden.
- Die Berechnung des Planungsmehrwerts soll transparent erfolgen.
- Die SBB soll den Verlust an Parkplätzen kompensieren.
- Die SBB soll Veloparkplätze an der Gotthardstrasse erstellen bzw. finanzieren
- Wird der Weg zur Erweiterung und Sicherung der Passerelle Nord über einen städtebaulichen Vertrag gewählt, muss dieser ein integraler Bestandteil der Gestaltungsplanvorlage sein.

Stellungnahme:

Die Verlängerung der Passerelle Nord wird vollständig von der SBB finanziert. Dies wird im städtebaulichen Vertrag sichergestellt. Der städtebauliche Vertrag kann nicht im Gestaltungsplan als verbindlicher Teil geregelt werden. Jedoch ist er neu als Beilage Bestandteil des Gestaltungsplandossiers. Der Planungsmehrwert ist Teil des städtebaulichen Vertrags. Unter anderem werden dort die Erweiterung, Sicherung und Finanzierung der Passerelle Nord geregelt. Die Weiterführung der Passerelle Nord durch den Güterschuppen bis zur Bahnhofstrasse ist in den Gestaltungsplanvorschriften gesichert.

Die Parkierungsanlage für P+R wird ersetzt (vgl. Einwendung 3). Zusätzlich werden Kunden- und Besucher-Parkplätze in der Tiefgarage angeboten. Die Gemeinde überprüft, die heute schlecht genutzte zweigeschossige Veloanlage bei der Gotthardstrasse zu sanieren und allenfalls in eine überwachte Velostation umzuwandeln, damit auch hier die Verfügbarkeit von sicheren Veloabstellplätzen erhöht werden kann.

An der Gotthardstrasse leistet die SBB AG eine 50% Beteiligung an der doppelstöckigen Veloparkierungsanlage.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.



Abbildung 46: Verlängerung der Passerelle Nord in den Güterschuppen (Visualisierung: Raumgleiter)

Einwendung 9

Auf zusätzliche Verkaufsflächen im Baubereich A ist zu verzichten. (3 Anträge)

- Mit zusätzlichen Verkaufsflächen droht der Schwächung der Konkurrenzkraft des Zentrums Thalwil.

Stellungnahme:

Die publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen, zu welchen Verkaufsnutzungen, aber auch Restaurants, Cafés oder publikumsorientierte Dienstleistungen (z.B. Coiffure) zählen, werden das Zentrum massgeblich beleben. Durch die Verlängerung der Passerelle und der daraus folgenden Verbindung der beiden Standorte werden auch die Geschäfte entlang der Gotthardstrasse profitieren.

Zudem ist für den Perimeter gemäss Art. 9 und 32a BZO die Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen eine planerische Vorgabe.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 10

Die Neubauten sind nachhaltig zu erstellen. (2 Anträge)

- Die Bauten, Umbauten und der Betrieb der Gebäulichkeit sind nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit zu planen und umzusetzen. Diese Pflicht ist im Gestaltungsplan zu verankern.
- Die Bauten müssen nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) erstellt werden. Das Label lehnt sich an die SIA-Normen an und stellt höhere Anforderungen.

Stellungnahme:

Gemäss Art. 16 der Gestaltungsplanvorschriften sind die Bauten und Anlagen nach dem DGNB-System Schweiz (Partner SGNI – Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft), mindestens Silber, nachhaltig zu bauen oder in Absprache mit der Gemeinde nach einem gleichwertigen Label zu erstellen. Das DGNB-Zertifikat ist neben LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) das aus Sicht «arealbezogene Nachhaltigkeit» anerkannteste und am höchsten bewertete Gebäude-Zertifikat. Das Label DGNB ist international anerkannt. Zudem vermag das DGNB-System Schweiz sämtliche Kriterien des SNBS umfassend abzubilden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 11

Das Baufeld A ist lärmverträglich zu gestalten (3 Anträge)

- Die der Bahnlinie zugewandte Fassaden auf dem Baufeld A müssen lärmverträglich gestaltet werden.
- Zudem müssen flankierende bauliche Massnahmen zur Lärmreduktion vom Grundeigentümer auf eigene Kosten durchgeführt werden.
- Durch Schallwellen, welche von den Gebäuden im Baubereich A reflektiert werden, können die Gebäude an der Gotthardstrasse durch eine höhere Lärmbelastung beeinträchtigt werden.

Stellungnahme:

Die Firma Lemon Consult AG hat die Reflexionen der geplanten Neubauten auf die südwestlich gelegenen bestehenden Nachbargebäude entlang der Gotthardstrasse untersucht.

An der bahnseitigen Fassade der Liegenschaften an der Gotthardstrasse betragen heute die Lärmbelastungen in der kritischen Nachtperiode $L_{r,n} = 55 \text{ dB(A)}$. Infolge von Reflexionen durch die Neubauten werden die Lärmimmissionen um 1 dB(A) auf $L_{r,n} = 56 \text{ dB(A)}$ zunehmen.

Eine solche geringe Zunahme von nur 1 dB(A) ist laut BAV Weisung Nr. 4 vom 25. Februar 1992 zum Lärmschutz bei Eisenbahnanlagen als nicht wahrnehmbar einzustufen.

Im vorliegenden Fall würde eine Änderung erst dann wahrnehmbar sein, wenn diese zu einer Zunahme des Beurteilungspegels um mehr als 2 dB(A) führen würde.



Abbildung 47: Lärmimmissionen kritische Nachtperiode „ohne Neubauten“ (Quelle: Lemon Consult AG)



Abbildung 48: Lärmimmissionen kritische Nachtperiode „mit Neubauten“ (Quelle: Lemon Consult AG)

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12

Die Themen Störfallrisiko und Nichtionisierende Strahlung sind im Gestaltungsplan besser zu definieren (3 Anträge).

- Der Sicherheitsabstand zwischen den Gleisen und den Wohnungen ist aufgrund des starken Güterverkehrs sowie der von den SBB erzeugten Magnetfelder zu prüfen.
- Die Abklärung zum Störfallrisiko, welches vom Transport gefährlicher Güter durch die Bahn ausgeht, sind im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplan vorzunehmen und zu dokumentieren.
- Ein Gutachten nach Anforderungen nach NISV ist dringend vorzuweisen.

Stellungnahme:

Zum Thema Störfall und Risikoanlagen wurde eine Studie in Auftrag gegeben. Die wichtigsten Erkenntnisse des Berichts sind im Kapitel 4.4 dieses Berichts aufgeführt und in den Gestaltungsplanvorschriften wurden Massnahmen festgelegt. Im Kapitel 4.3 wird zudem das Thema Nichtionisierende Strahlung (NIS) behandelt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 13

Das Gestaltungsplanverfahren muss mehr Transparenz aufweisen. (4 Anträge)

- Die BZO Thalwil empfiehlt für die Erarbeitung des Richtprojekts ein Konkurrenzverfahren. Dies war mit der vorliegenden Variantenstudie nicht der Fall. Ein Konkurrenzverfahren schafft mehr Qualität im Projekt, indem unterschiedliche Lösungsansätze untersucht werden.
- Der Nachweis der besonders guten Gestaltung und Einordnung muss von einem unabhängigen Fachgremium beurteilt werden.
- Die Berechnung der Ausnützung des BZO-Vergleichsprojekts ist im Planungsbericht transparent zu erklären.

Stellungnahme:

Gemäss BZO ist für die Erarbeitung eines Richtprojekts in einem Gestaltungsplanverfahren kein Konkurrenzverfahren notwendig. Hingegen ist gemäss den Gestaltungsplanvorschriften zur Sicherstellung der städtebaulichen Qualität und besonders guten Gestaltung nach § 71 PBG für den Entwurf der Hauptgebäude in den Baubereichen A1 und A2 ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchzuführen. Im Rahmen des Konkurrenzverfahrens wird der Nachweis der besonders guten Gestaltung und Einordnung von einem unabhängigen Fachgremium beurteilt.

Die Berechnung der Baumasse des BZO-Vergleichsprojekts wird im Planungsbericht in Kapitel 2.3 detailliert erläutert.

Die Einwendung wird / ist bereits berücksichtigt.

Einwendung 14

Der Perimeter des Gestaltungsplans ist um das Bahnhofgebäude und dessen Umfeld zu erweitern. (2 Anträge)

- Durch eine bessere Verteilung der zugelassenen Baumasse auf das Grundstück könnte das Bahnhofgebäude modernisiert werden.

Stellungnahme:

Der Umbau bzw. Abbruch und Neubau des Bahnhofgebäudes ist zum heutigen Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen nicht geplant. Unter anderem erschweren die Bahntechnik und der notwendige Bahnzugang eine Entwicklung des Raums rund um das Aufnahmegebäude. Derweil stehen beim Bahnhofgebäude in den nächsten Jahren Sanierungen, insbesondere in den Innenräumen, an.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 15

Die Erweiterung der Passerelle Nord ist behindertengerecht auszugestalten. (1 Antrag).

- Das Richtprojekt sieht für die Passerelle Lifte vor. Dies wird aber nicht explizit in den Vorschriften aufgenommen.

Stellungnahme:

Der Zugang zur Bahnstrasse und zum Perron erfolgt via Güterschuppen (behindertengerecht mit Lift). Die Abgänge Passerelle auf die Gleise sind nicht Bestandteil des Gestaltungsplans und ausserhalb des Perimeters. Sie werden zwischen der Gemeinde Thalwil und SBB Infrastruktur geregelt. In der aktuellen Planung SBB Infrastruktur sind diese behindertengängig (Lifte).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

8 Kantonale Vorprüfung

Mit Bericht vom 24. Januar 2019 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich den Gestaltungsplan TALEVO vorgeprüft und verschiedene Anpassungsanträge gestellt. Im Rahmen der Überarbeitung konnten nahezu alle Anträge des Kantons berücksichtigt werden.

8.1 Allgemeines

Antrag Vorprüfungsbericht	Anpassungen
Der Nachweis muss erbracht werden, dass aus regionaler Sicht auf die Parkierungsanlage P+R verzichtet werden kann.	Solange der Eintrag im regionalen Richtplan Zimmerberg vorhanden ist, wird die bestehende Parkierungsanlage für P+R im Umkreis des Bahnhofs Thalwil angemessen ersetzt, z.B. in der Tiefgarage der Migros an der Gotthardstrasse. Der Teilersatz der P+R-Anlage wird im städtebaulichen Vertrag geregelt. Ein allfälliger Antrag zur Löschung des Richtplaneintrags wird durch die Gemeinde gestellt.
Die Fussgänger Verbindung Gotthardstrasse-P+R-Anlage gemäss kommunalem Richtplan (V15) ist zu sichern.	Der Treppenabgang der Verbindung wird im Richtprojekt dargestellt und das Thema im Planungsbericht aufgenommen. Mit einer möglichen Verschiebung der P+R Anlage auf die andere Bahnseite und der neuen Passerellenverbindung nur wenige Meter nebenan ist der Eintrag V15 im kommunalen Richtplan indessen nicht mehr zweckmässig.

8.2 Situationsplan

Antrag Vorprüfungsbericht	Anpassungen
Beim Situationsplan sind die Vorgaben über die Darstellung von Nutzungsplänen (VDNP) einzuhalten. Zudem ist die Signatur im Plan und in der Legende zu überprüfen.	Der Situationsplan wurde entsprechend angepasst.
Der Gestaltungsplanperimeter ist auf die Parzelle der SBB zu beschränken.	Der Situationsplan und die Vorschriften wurden entsprechend angepasst.
Alle Flächen sind einer Zone zuordnen (keine weissen Flächen).	Grundsätzlich gilt für Flächen im Gestaltungsplan, die keine Bestimmungen haben, die BZO. Der Situationsplan wurde dahingehend angepasst, dass nun alle Flächen einer Nutzung zugeteilt sind, d.h. Baufeld, Aussenraum, Erschliessungsfläche oder Flächen der Bahninfrastruktur.

8.3 Gestaltungsplanvorschriften

Antrag Vorprüfungsbericht	Umgang / Anpassungen
<p>In Art. 3 GPV ist eindeutig zu deklarieren, welche Fassung des PBG (und der dazugehörigen Verordnungen) hinsichtlich der Baubegriffe zur Anwendung gelangen soll. Zudem sind die Vorschriften dahingehend zu überprüfen und anzupassen, dass keine Vermischung von alten und neuen Baubegriffen entsteht.</p>	<p>Die Vorschriften wurden angepasst. Es gelten weiterhin die «alten» Baubegriffe der PBG-Fassung A (auf kantonaler Ebene in Kraft bis 28. Februar 2017), die weiterhin für Gemeinden gültig ist, welche ihre BZO noch nicht harmonisiert haben.</p>
<p>Die maximale Anzahl (oder die maximale Baumasse) und die Lage der besonderen Gebäude ist in Art. 5 Abs. 3 GPV zu definieren.</p>	<p>In der Vorzone sind besondere Gebäude nicht zulässig. Ausserdem sind besondere Gebäude ausserhalb der Baubereiche nur bei guter Einordnung zulässig und wenn diese der Bahninfrastruktur, der Entsorgung oder dem Abstellen von Velos dienen. Die Baumasse der besonderen Gebäude wird im Gestaltungsplanperimeter auf maximal 1'000 m³ beschränkt.</p>
<p>Die Regelung zu den vorspringenden Gebäudeteilen (Art. 6 Abs. 1 und Abs. 2 GPV) ist auf das übergeordnete Recht abzustimmen. Alternativ ist eine andere Regelung zu finden, welche die Auskrugung gemäss Richtprojekt ermöglicht und transparent macht.</p>	<p>Mit dem Baubereich A2 werden die oberirdischen Auskrugungen transparent gemacht. Der Baubereich B wurde vergrössert, so dass keine Auskrugungen über die Mantellinie mehr notwendig sind. Auskrugungen sind nur noch in Richtung Strasse bei Baubereich A1 zulässig. Aufgrund der Anwendung des alten PBG besteht kein Abstimmungsbedarf mehr mit dem Baubegriff.</p>
<p>Art. 7 Abs. 3 GPV ist dahingehend anzupassen, dass er den Vorgaben der regionalen Richtplanung besser gerecht wird und dass ein gewisser Anteil an publikumsorientierten Erdgeschossflächen gesichert wird.</p>	<p>Die Gestaltungsplanvorschriften wurden ergänzt: Im Erdgeschoss sind in Baubereich A1 und A2 mindestens 25% und in Baubereich B mindestens 50% der zum Arbeiten genutzten Bruttogeschossflächen publikumsorientierten und öffentlichen Nutzungen vorbehalten.</p>
<p>Art.12 Abs. 6 GPV («Die Vor- und Zwischenzone ersetzen die gemäss Art. 28 BZO und § 248 PBG geforderten Spiel- und Ruheflächen») ist zu streichen. Zudem ist im Hinblick auf das Baubewilligungsverfahren zu klären, wo die gemäss § 248 PBG notwendigen Flächen für Kinderspielplätze etc. innerhalb des Gestaltungsplanareals angeordnet werden können.</p>	<p>Im Richtprojekt wird die Möglichkeit aufgezeigt, wie Ruheflächen in den Zwischenbereichen zwischen den mehrgeschossigen Gebäudeteilen gestaltet werden können. Dazu wird in Art. 8 der Vorschriften neu festgelegt, dass die Zwischenräume so auszugestalten sind, dass dem zentralen Standort entsprechend genügend Ruheflächen gemäss § 248 PBG ausgeschieden werden können. Kinderspielplätze an der zentralen Lage direkt neben dem Bahnhof sind nicht sachgerecht.</p>
<p>Art. 18 Abs. 1 GPV ist dahingehend zu präzisieren, dass die lärmabgewandte Belüftung Richtung See zu erfolgen hat. Art 18. Abs. 2 GPV ist folgendermassen anzupassen: An den Seitenfassaden sind Lüftungsfenster lärmempfindlicher</p>	<p>Die Vorschriften wurden angepasst. Lärmempfindliche Räume sind grundsätzlich lärmabgewandt in Richtung See zu belüften. An Seitenfassaden sind Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume nur zulässig, wenn in der Nacht ein</p>

Wohnräume nur zulässig, wenn eine Pegeldifferenz von 20 dB(A) nachgewiesen werden kann. Die Wirkung von gestalterischen Massnahmen wie Erkern, Balkonen oder Loggien ist gemäss kantonalen Praxis zu ermitteln.	Pegel von 50 dB(A) und am Tag ein Pegel von 60 dB(A) nicht überschritten wird. Die Wirkung von gestalterischen Massnahmen wie Erkern, Balkonen oder Loggien ist gemäss kantonalen Praxis zu ermitteln. Mit dem aktuellen Emissionspegel werden die vorgegebenen Werte eingehalten (Emissionspegel nachts 69.5 dB(A) – 20 dB(A) = 50 dB(A)).
Art.20 Abs. 1 GPV (Kompetenzdelegation) streichen	Der Artikel wurde ersatzlos gestrichen.
Art.21 GPV (Inkrafttreten) anpassen.	Art. 21 GPV wurde im Sinne des kantonalen Vorschlags angepasst.

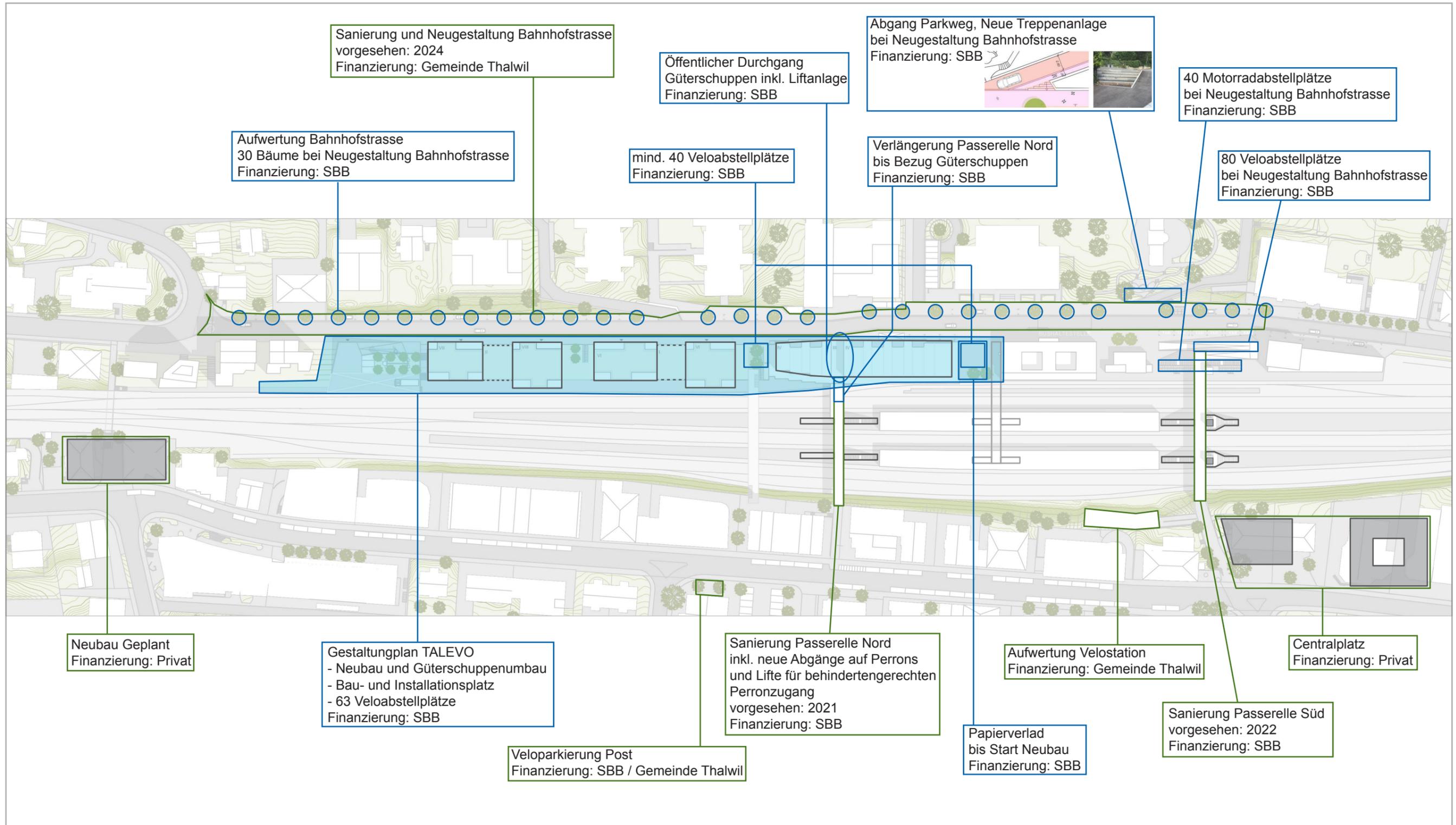
8.4 Gestaltungsplanbericht

Antrag Vorprüfungsbericht	Umgang / Anpassungen
Der Planungsbericht ist bezüglich Störfallvorsorge zu überarbeiten. Das zukünftige Personenaufkommen und die damit verbundene Risikoerhöhung sind abzuschätzen. Darauf basierend sind allfällige risikomindernde Massnahmen zu evaluieren. Allenfalls notwendige Massnahmen sind zum Schutz vor Auswirkungen von Störfällen in die Vorschriften des Gestaltungsplans aufzunehmen.	Zum Thema Störfall und Risikoanlagen wurde eine Studie erstellt. Die wichtigsten Erkenntnisse des Berichts sind in Kapitel 4.4 aufgeführt und die notwendigen Massnahmen wurden in den Gestaltungsplanvorschriften aufgenommen. Weitere Massnahmen werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahren bei Vorliegen des konkreten Projekts in Abstimmung mit den Behörden definiert.
Wenn mit dem Gestaltungsplan die gesamte Parkierungsanlage ersatzlos aufgehoben wird, muss vor der Festsetzung ein Antrag auf Streichung des Eintrags aus dem regionalen Richtplan gestellt werden. Dieser ist zu begründen mit einem Nachweis, dass auf die Parkierungsanlage verzichtet werden kann.	vgl. Ausführungen in Kapitel 8.1
Im Sinne der Transparenz (gegenüber der Bevölkerung) ist im Erläuterungsbericht darzulegen, welche Baumassenziffer der Gestaltungsplan bezogen auf den Gestaltungsplanperimeter zulässt.	Der Bericht wurde diesbezüglich angepasst (vgl. Kapitel 2.3).
Aus dem erläuternden Bericht geht nicht hervor, inwiefern eine Beleuchtung des Aussenraums vorgesehen ist. Lichtimmissionen sind im Sinne des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) «Einwirkungen von Strahlen». Sie können sich störend auf den Menschen oder negativ auf lichtempfindliche Arten auswirken und sind im Sinne der Vorsorge durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art, 11 USG).	Die Gestaltungsplanvorschriften wurden mit folgender Vorschrift ergänzt: «Beleuchtungen im Aussenraum sind so auszugestalten, dass übermässige Lichtimmissionen vermieden werden».

8.5 Weitere materielle Hinweise

Antrag Vorprüfungsbericht	Umgang / Anpassungen
<p>Es sind Massnahmen zu entwickeln, um eine übermässige Überwärmung des Projektareals zu vermeiden. Die Baubereiche sind detaillierter zu bezeichnen, so dass das Areal in West-Ost-Richtung für Kaltluftströme durchlässig ist. Alternativ ist in den Gestaltungsplanvorschriften zu ergänzen, dass die Gebäudekörper über dem Sockelgeschoss so angeordnet werden, dass die Durchlässigkeit für Kaltluftströme gewährleistet bleibt.</p>	<p>Gemäss den Gestaltungsplanvorschriften müssen genügend Zwischenräume zwischen Gebäudekörper oberhalb des Sockelgeschosses freigehalten werden. Diese Zwischenräume gewährleisten die Durchlässigkeit für die Kälteströme. Weitere Bestimmungen sind im Gestaltungsplan nicht notwendig. Massnahmen zur Vermeidung einer übermässigen Erwärmung des Areals (z.B. Materialisierung, Fassadengestaltung, Schatten) werden im weiteren Projektverlauf, d.h. im Konkurrenzverfahren und bei der Baueingabe, berücksichtigt.</p>

Anhang A Übersichtskarte Massnahmen Bahnhofsumfeld



- Massnahmen im Zusammenhang mit Gestaltungsplan TALEVO
- weitere Massnahmen im Bahnhofumfeld
- Perimeter Gestaltungsplan TALEVO
- Perimeter BGK Bahnhofstrasse
- Richtprojekt
- geplante Bauten



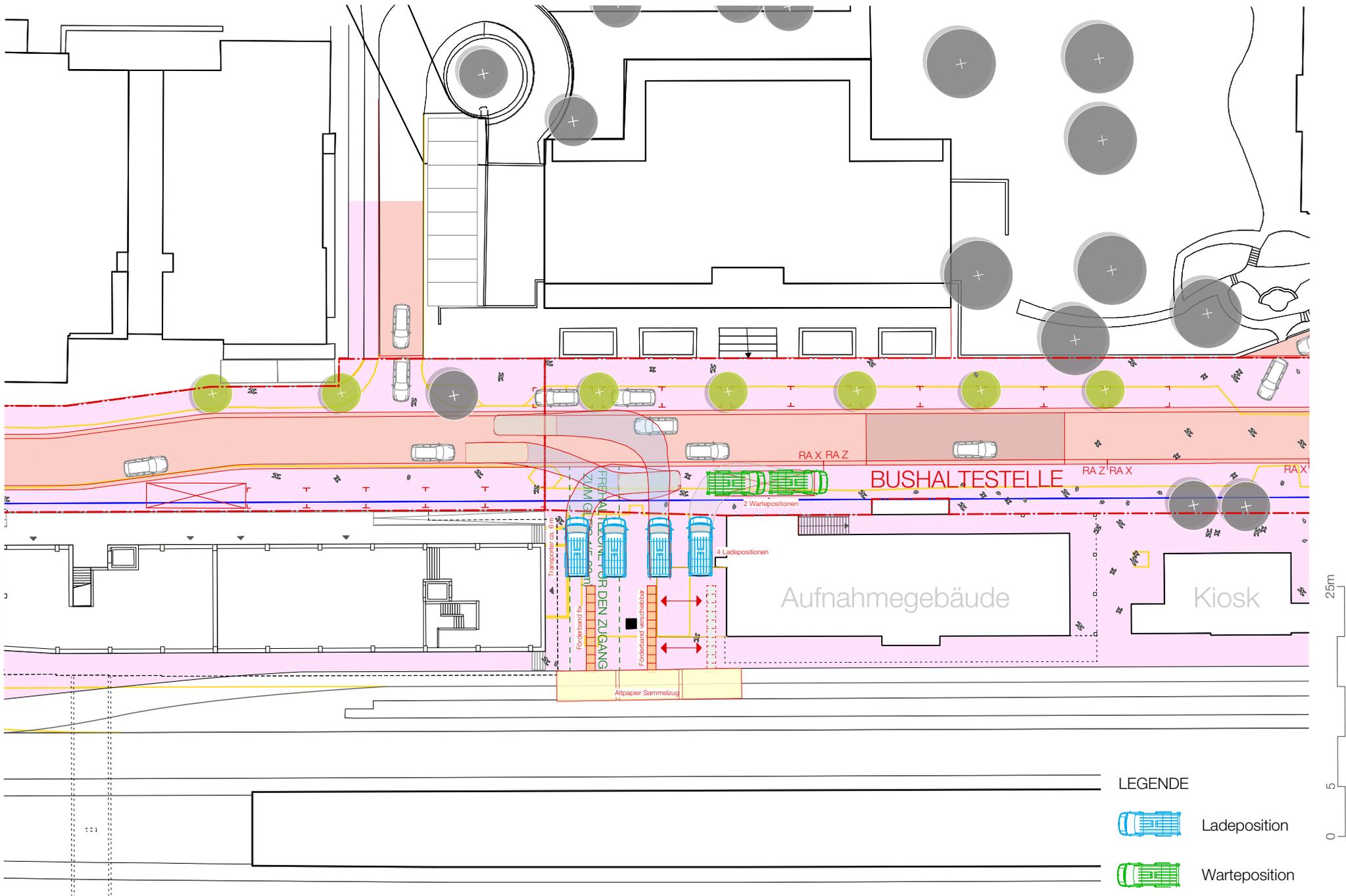
Anhang B Richtprojekt

vgl. Beilage im Dossier

Anhang C Mobilitätskonzept

vgl. Beilage im Dossier

Anhang D Studie Papierverlad

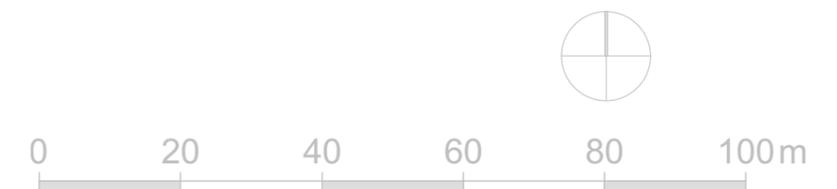


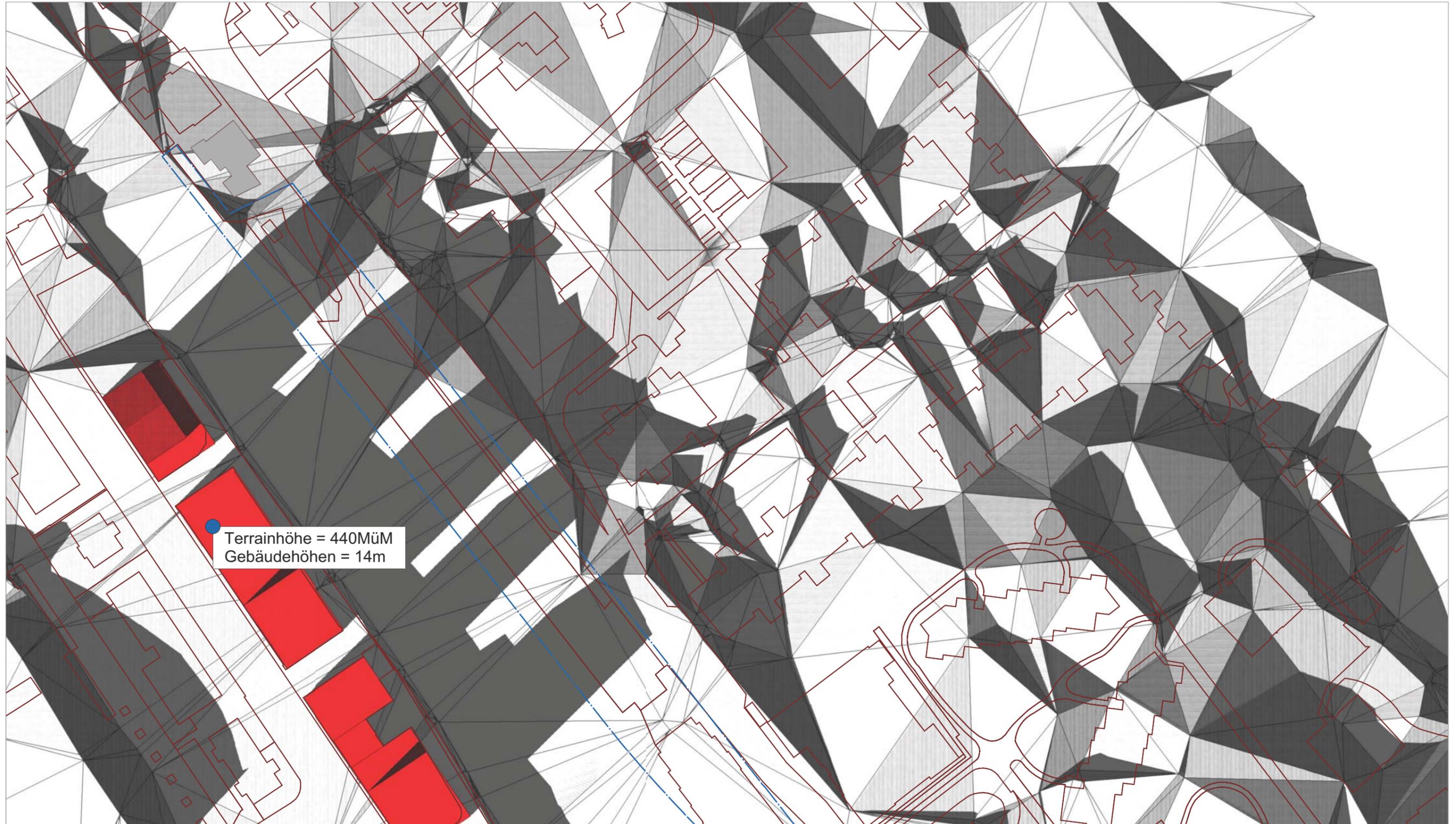
Anhang E Schattendiagramme



Durchschnittliche Terrainhöhe Richtprojekt 434.50 MüM

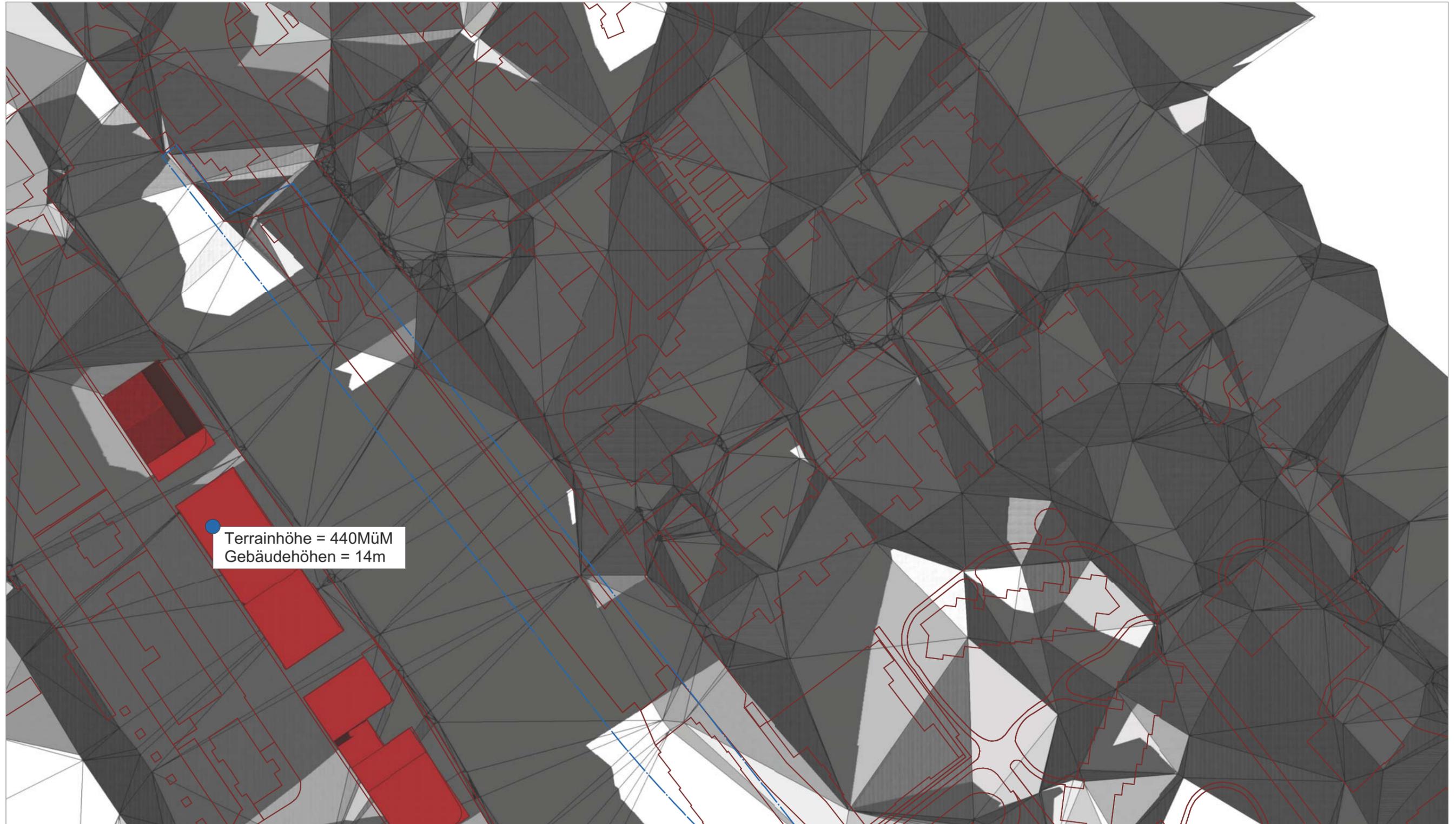
- 3-Stunden-Schatten Richtprojekt / Referenzprojekt
- Mehrschatten gegenüber Referenzprojekt
- Minderschatten gegenüber Referenzprojekt





Sonnenstand 15:00Uhr
■ Bestehende Bauten Gotthardstrasse
□ GP-Perimeter





Sonnenstand 16:00Uhr
■ Bestehende Bauten Gotthardstrasse
▭ GP-Perimeter



