

Weisung

Urnenabstimmung vom 26. November 2017

Privater Gestaltungsplan "Bahnhof Süd"

INHALTSVERZEICHNIS

Antrag	3
Die Vorlage in Kürze	3
Weisung	
1. Ausgangslage	4
2. Inhalt des Gestaltungsplans.....	4
3. Erwägungen	4-5
4. Baurechtliche Situation.....	5
5. Bericht zu den Einwendungen	5
6. Schlussfolgerungen.....	5
Anhänge	
Gestaltungsplanvorschriften.....	6
Situationsplan Mst. 1:5000	11
Planungsbericht nach Art. 47 RPV	12
Bericht zu den Einwendungen	37

Antrag

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten gestützt auf Art. 8 Pkt. 2 der Gemeindeordnung vom 17. Mai 2009

zu beschliessen:

1. Dem Privaten Gestaltungsplan "Bahnhof Süd" mit öffentlich-rechtlicher Wirkung wird zugestimmt.
2. Die Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zürich bleibt vorbehalten.
3. Der Gemeinderat wird ermächtigt, Änderungen namens der Stimmberechtigten an diesem Beschluss vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen.

Die Vorlage in Kürze

Mit dem Kauf der Parzelle 5679 im Jahr 2012 erhielt die Gemeinde Rüslikon die Planungshoheit über die letzte freie Fläche im Zentrum. Für die Legislatur 2014–2018 hat sich der Gemeinderat das Ziel gesetzt, für dieses Areal einen Masterplan zu erarbeiten. Dies wurde mit der breit abgestützten Volumenstudie erreicht.

"Bahnhof Süd" ist das aktuell bedeutendste Projekt in Rüslikon. Auf dem ehemaligen SBB-Areal seeseitig der Geleise sollen sechs neue Gebäude mit rund 40 preisgünstigen Wohnungen, Kleingewerbe und einem Nahversorger entstehen. Das Areal soll die Gemeinde um einen Ort der Begegnungen bereichern.

Der vorliegende Gestaltungsplan schafft nun die baurechtlichen Voraussetzungen, damit Bauten, wie sie in der Volumenstudie aufgezeigt wurden, realisiert werden können. An zentraler Lage soll eine Überbauung mit einer angemessenen baulichen Dichte entstehen, welche einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Bahnhofgebiets leisten wird. Die sechs Baufelder nehmen die Grösse und die Ausrichtung der Bauten aus der Umgebung auf und fügen sich dadurch gut ins Ortsbild ein. Dazwischen sind Grünräume vorgesehen, welche Durchblicke zum See, direkte Fusswegverbindungen und einen Beitrag zur hohen Wohnqualität ermöglichen. Der öffentliche Freiraum entlang der Bahnhofstrasse erschliesst die Hauszugänge ebenerdig und macht die Fusswegverbindung zum Bahnhof attraktiver. Ein Nahversorger (Lebensmittelgeschäft, Supermarkt) im Sockelgeschoss sowie mögliche Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe in den Eingangsgeschossen auf Niveau Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz tragen zum attraktiven Angebot in Rüslikon bei. Das Gebäude am Bahnhofplatz wird so platziert, dass ein ortsbaulich passender Ankunfts-ort am Bahnhof entstehen kann.

Zur Sicherstellung der gestalterischen Qualität schreibt der Gestaltungsplan vor, dass ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden soll. Der Gestaltungsplan und die dazugehörigen Vorschriften erlauben dafür die nötigen Spielräume sowohl in der Platzierung als auch in der Höhe der Bauten.

Der Gestaltungsplan ist ein erster wichtiger Schritt zur Aufwertung des ganzen Areals rund um den Bahnhof. Der Gemeinderat empfiehlt die Zustimmung zur Vorlage.

Weisung

1. Ausgangslage

Die Politische Gemeinde Rüschnikon beabsichtigt, mit einer städtebaulich besonders gut in die Umgebung integrierten Überbauung im Zentrum von Rüschnikon die Qualitäten der Volumenstudie sicherzustellen. Hierzu wurde ein Privater Gestaltungsplan mit öffentlich-rechtlicher Wirkung im Sinne von § 83 ff. Planungs- und Baugesetz (PBG) erarbeitet.

Die Gemeinde Rüschnikon hat im Jahr 2012 von den SBB die Parzelle 5679 an der Bahnhofstrasse mit dem Ziel gekauft, eine ortsverträgliche Bebauung zu realisieren. An der Gemeinderatsklausur vom 26. Juni 2015 wurde entschieden, für dieses Areal eine Volumenstudie erarbeiten zu lassen. Diese soll die ortsverträgliche bauliche Struktur aufzeigen, welche Sichtbezüge zum See gewährleistet, den Bezug zur Bahnhofstrasse stärkt und überwiegend Wohnnutzung mit der Möglichkeit zur Ansiedlung eines Nahversorgers vorsieht. An zwei gut besuchten Mitwirkungsveranstaltungen konnte die interessierte Bevölkerung ihre Ideen zur Volumenstudie einbringen. Das Resultat der Volumenstudie wurde in den Privaten Gestaltungsplan "Bahnhof Süd" überführt. Der für den Gestaltungsplan notwendige Budgetbetrag wurde am 30. November 2016 von der Gemeindeversammlung bewilligt. Nach dem Erlass des Privaten Gestaltungsplans durch die Stimmbevölkerung soll ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden.

2. Inhalt des Gestaltungsplans

Der Gestaltungsplan besteht aus dem Situationsplan Mst. 1:500, den Vorschriften zum Gestaltungsplan und dem Planungsbericht nach Art. 47 RPV.

Das Gestaltungsplangebiet umfasst die gesamte Parzelle Kat. Nr. 5679 und ist in die oberirdischen Baubereiche I bis VI sowie die unterirdischen Baubereiche A und B gegliedert. In den Baubereichen I bis VI sind Wohnnutzung und Handels-, Dienstleistungs- sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zulässig. Im Sockelgeschoss A sowie im ersten Vollgeschoss des Baubereichs I ist Wohnnutzung nicht zulässig. Der Bereich Vorzone dient der gestalterischen Ergänzung des Strassenraums und setzt mit dem Zugang zu den Gebäuden Akzente. Im Längsschnitt sind die Mantellinien der Baubereiche definiert. Sie zeigen den Anordnungsspielraum der Gebäude auf.

3. Erwägungen

Der Gestaltungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebaulich besonders gut in die Umgebung integrierte Überbauung im Zentrum von Rüschnikon schaffen. Ziele sind eine angemessene Grösse der Gebäude, der Erhalt der Sichtachsen zum See, eine moderate, der Bahnhofstrasse folgende Höhenentwicklung sowie eine gute Nutzungsdurchmischung.

In der zusammen mit der Bevölkerung erarbeiteten Volumenstudie wurde die städtebauliche Eingliederung der Bauten intensiv untersucht. Die gemäss Bauordnung theoretisch zulässigen maximalen Gebäudelängen und -höhen werden im Gestaltungsplan durch die Baufelder und Mantellinien eingeschränkt.

Der Gestaltungsplan ermöglicht sechs drei- bis viergeschossige Baukörper sowie ein Sockelgeschoss unter den ersten drei Bauten beim Bahnhof. Die Baukörper weisen eine geringe Geschossfläche auf, wodurch sie sich in der Grösse und Anordnung an den Bestand anlehnen und Durchblicke von den wichtigsten bergseitigen Sichtachsen auf den See zulassen. Während sich der erste Baukörper mit beispielsweise einem Kiosk und dem Zugang zum Nahversorger im Sockelbau nach Norden zum Bahnhofplatz orientiert, liegen die Wohnungseingänge der anderen Gebäude ebenerdig an der Bahnhofstrasse, die durch eine abwechslungsreich gestaltete Vorzone aufgewertet werden. Die Baukörper richten sich am Strassenverlauf aus und folgen in ihrer Höhenentwicklung der Bahnhofstrasse. Treppen verbinden die Bahnhofstrasse und das Perron sowie das Gleisfeld. Entlang der Bahnhofstrasse sind im Erdgeschoss

auch Arbeitsnutzungen möglich und der Baukörper am Bahnhofplatz (Baufeld I) könnte in den Obergeschossen ebenfalls für Arbeiten genutzt werden, beispielsweise als Ärztehaus.

Nicht Teil des Gestaltungsplans – und damit der Abstimmung – sind die weiteren Schritte zur Aufwertung des Gebiets rund um den Bahnhof. Dazu gehört die Neugestaltung der SBB-Unterführung, welche beidseits eine barrierefreie Erschliessung der Perrons mit Rampen vorsieht. Weiter soll die bereits bestehende Grünanlage, welche sich bergseits der Geleise befindet, vor allem im Anschlussbereich zur Weingartenstrasse, eine Neugestaltung zu einem "Weingartenpark" erfahren. Seeseits soll die Bahnhofstrasse im Bereich des Bahnhofs beruhigt werden. Gegenüber der Post ist die Neuordnung der Park+Ride-Anlage geplant. Der Gestaltungsplan "Bahnhof Süd" stellt somit ein wichtiges und notwendiges Puzzlestück dar, um die Aufwertung des Zentrums zu ermöglichen und voranzutreiben.

4. Baurechtliche Situation

Die Unterlagen zum Privaten Gestaltungsplan "Bahnhof Süd" wurden durch das Amt für Raumentwicklung (ARE) vorgeprüft. Mit Schreiben vom 19. Juni 2017 teilt das ARE mit, dass der Gestaltungsplan unter Berücksichtigung der empfohlenen Änderungen grundsätzlich rechtmässig, zweckmässig und angemessen sei. Sofern die Auflagen des ARE berücksichtigt werden, wird eine Genehmigung des Gestaltungsplans durch die Baudirektion in Aussicht gestellt.

Die Auflagen des ARE wurden in der Überarbeitung des Gestaltungsplandossiers berücksichtigt. Die nennenswerten Änderungsvorschläge betreffen die Parkierung, den Gewerbeanteil und die Bepflanzung der Vorzone. Der Gemeinderat hat die Bestimmungen zur Parkierung und zum Gewerbeanteil nochmals diskutiert und kommt zum Schluss, dass diese ausreichen, um die geforderte Qualität zu garantieren. Weiter tragen die Bestimmungen den übergeordneten Grundlagen genügend Rechnung, weshalb keine diesbezüglichen Änderungen vorzunehmen sind. Bei der Vorzone wurden Bestimmungen zur Gestaltung ergänzt. Ansonsten wurden nur kleinere redaktionelle Änderungen vorgenommen, welche am Inhalt der Planung nichts ändern.

5. Bericht zu den Einwendungen

Der Private Gestaltungsplan "Bahnhof Süd" wurde am 13. April 2017 publiziert und während 60 Tagen öffentlich aufgelegt (§ 7 PBG). Gleichzeitig wurden die Unterlagen den nach- und nebengeordneten Planungsträgern zur Anhörung übermittelt (§ 7 Abs. 1 PBG). Der Bericht zu den Einwendungen befindet sich im Anhang.

6. Schlussfolgerungen

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden die baurechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung der Überbauung "Bahnhof Süd" geschaffen. Dies ist ein erster, wichtiger Schritt zur Realisierung von für Rüschnikon preisgünstigem Wohnraum und zur Aufwertung des ganzen Areals rund um den Bahnhof.

Rüschnikon, 13. September 2017

Gemeinderat Rüschnikon

Dr. Bernhard Elsener
Gemeindepräsident

Benno Albisser
Gemeindeschreiber

7. Anhänge

- Gestaltungsplanvorschriften
- Situationsplan Mst 1:500
- Planungsbericht nach Art. 47 RPV
- Bericht zu den Einwendungen



Gemeinde Rüschlikon

Privater Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“

gem. § 85 PBG

Vorschriften

Die Grundeigentümerin:

Politische Gemeinde Rüschlikon
(Parz.-Nr. 5679)

.....

An der Urnenabstimmung
angenommen am:

.....

Für die Stimmbevölkerung
Gemeindepräsident:

Gemeindeschreiber:

.....

.....

Von der Baudirektion genehmigt am:

.....

Für die Baudirektion:

BDV Nr. /

.....

Art. 1 Rechtsgrundlage

- 1 Gestützt auf § 83 ff. Planungs- und Baugesetz (PBG Stand 2016) wird für das in Artikel 3 bezeichnete Gebiet ein Privater Gestaltungsplan mit öffentlich-rechtlicher Wirkung festgesetzt.
- 2 Dieser Gestaltungsplan und die nachfolgenden Vorschriften ersetzen für das bezeichnete Gebiet die Festlegungen der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Rüschnikon (BZO).

Art. 2 Bestandteile

- 1 Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplans sind:
 - Vorschriften
 - Situationsplan 1:500
- 2 Erläuternde Bestandteile des Gestaltungsplans sind:
 - Vorliegender Planungsbericht nach Art. 47 RPV
 - Wegleitende Volumenstudie Rüschnikon Bahnhof Süd, Salewski&Kretz, Zürich / Beglinger+Bryan, Zürich, 15. März 2017

Art. 3 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist im Situationsplan mit einer Perimeterlinie bezeichnet und umfasst die gesamte Fläche der Parzelle Kat.-Nr. 5679 in Rüschnikon.

Art. 4 Zweck

Der Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“ bezweckt eine städtebaulich besonders gut in die Umgebung integrierte Überbauung im Zentrum von Rüschnikon. Das Ziel ist es, eine angemessene Körnung der Gebäude, Sichtachsen zum See, eine moderate Höhenentwicklung sowie eine angemessene Nutzungsdurchmischung sicherzustellen.

Art. 5 Empfindlichkeitsstufe

Das ganze Planungsgebiet ist der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

Art. 6 Definitionen

- 1 Als Sockelgeschoss gilt das Geschoss, welches sich im Baubereich A befindet und die entsprechende maximale Höhe für OK Fertigdecke gemäss Art. 8 der GP-Vorschriften einhält.
- 2 Als Vollgeschosse gelten in den Baubereichen I-III alle Geschosse, welche sich oberhalb des Sockelgeschosses befinden. In den Baubereichen IV-VI gelten alle Geschosse mit anrechenbaren Räumen als Vollgeschosse.
- 3 Die Gebäudeumfassung (Fläche) ergibt sich aus der senkrechten Projektion der grössten oberirdischen Umfassung der Baukörper mit Vollgeschossen auf den Erdboden.
- 4 Die festgelegte Überbauungsfläche in Prozent der jeweiligen Baubereichsfläche gibt für den Baubereich das Verhältnis der Gebäudeumfassung zur Baubereichsfläche an.
- 5 Anrechenbare Räume sind alle für Wohnen oder Arbeiten bestimmten Räume (inkl. Erschliessung, Sanitärräumen und Trennwänden, exkl. Aussenwänden).

Art. 7 Nutzung

- 1 In den Baubereichen I-VI sind Wohnnutzung und Handels-, Dienstleistungs- sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zulässig.
- 2 Im Baubereich A (Sockelgeschoss) und im ersten Vollgeschoss des Baubereichs I ist Wohnnutzung nicht zulässig.
- 3 Im Baubereich B sind ausserhalb der Gebäudeumfassungen nur Gebäude und Gebäudeteile mit nicht anrechenbaren Nutzungen zulässig.

Art. 8 Grundmasse

- 1 Gebäude und Gebäudeteile innerhalb der Baubereiche, die über das gewachsene Terrain hinausragen, dürfen ohne Rücksicht auf Abstandsvorschriften an die Baubereichsgrenzen gestellt werden.
- 2 Gebäude und Gebäudeteile, die sich vollständig unter dem gewachsenen Terrain befinden, sind in einem Abstand von 2.0m gegenüber der Bahnhofstrasse im gesamten Perimeter zulässig.
- 3 Vorsprünge wie Balkone, Vordächer, Erker und Laubengänge werden an die Überbauungsfläche gemäss Art. 8 Abs. 3a) angerechnet und dürfen die Baubereichsgrenzen nicht überragen.
- 4 Die Dächer der Hauptgebäude sind mit einer Neigung zwischen 10-25° (a.T.) auszubilden. Sich aus der Konstruktion ergebende Dachvorsprünge und kleinere technisch bedingte Dachaufbauten sind zulässig, nicht aber Liftaufbauten.
- 5 a) Es gelten folgende Grundmasse:

Baubereich	Maximale Anzahl Geschosse mit anrechenbaren Räumen	Maximale Gesamthöhe (m ü. M)	Überbauungsfläche in Prozent der jeweiligen Baubereichsfläche
I	4 (3 Vollgeschosse plus Sockelgeschoss)	447.20	65
II	4 (3 Vollgeschosse plus Sockelgeschoss)	445.20	70
III	4 (3 Vollgeschosse plus Sockelgeschoss)	445.20	70
IV	4	443.00	60
V	4	442.50	65
VI	4	442.00	65
Baubereich	Maximale Anzahl Geschosse mit anrechenbaren Räumen ausserhalb der Gebäudeumfassung	Maximale Höhe für OK Fertigdecke (m ü. M)	Überbauungsfläche in Prozent der jeweiligen Baubereichsfläche
A (Sockelgeschoss)	1	433.60	Keine Beschränkung
B	0	431.60	Keine Beschränkung

- b) Anrechenbare Dachgeschosse sind nicht zulässig.
- c) Ein Überbauungsflächen-Transfer in den Baubereichen I-VI ist zulässig, solange die Masszahl im Empfängerfeld nicht um mehr als 10% erhöht wird.
- d) Im Baubereich A ist für das Sockelgeschoss eine lichte Höhe (OK Fussboden roh bis UK Decke roh) von mindestens 4.5m vorzusehen.
- e) Im Baubereich B ist für das Vollgeschoss auf Niveau Bahnhofstrasse eine lichte Höhe (OK Fussboden roh bis UK Decke roh) von mindestens 4.0m vorzusehen.

Art. 9 Gestaltung

- 1 Sämtliche Bauten, Anlagen und Aussenräume sind für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird. Dies gilt auch für die Farbgebung und Materialisierung.
- 2 Die besonders gute Gesamtwirkung ist mit einem Konkurrenzverfahren sicherzustellen.

Art. 10 Erschliessung

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr und die Anlieferung erfolgt ab der Bahnhofstrasse über die im Situationsplan eingetragene Ein- und Ausfahrt.

Art. 11 Parkierung

- 1 Die Anzahl der Parkplätze ist anhand des Parkplatz-Reglements der Gemeinde Rüslikon vom 22. Juni 2000 (Bestandteil der BZO) zu bestimmen.
- 2 Die Erstellung einer unterirdischen Park&Ride-Anlage mit zusätzlich maximal 20 Parkplätzen ist zulässig.
- 3 Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte sind unterirdisch anzuordnen.
- 4 Oberirdische Parkplätze sind in der Vorzone und nur bis zu einem Drittel der Anstosslänge der Bahnhofstrasse zulässig. Sie müssen auf mindestens drei Standorte verteilt sein.
- 5 Es sind genügend grosse, leicht zugängliche Abstellräume oder -flächen für Fahrräder und Kinderwagen bereitzustellen.

Art. 12 Umgebungsgestaltung

- 1 Die Fläche in den Baubereichen A und B ist ausserhalb der Gebäudeumfassung mit einem Anteil zu mindestens 50% zu begrünen oder für den ökologischen Ausgleich zu nutzen. Die Humusschicht muss im Minimum 1.0m betragen. Es sind einzelne Baumgruben vorzusehen.
- 2 Der Bereich Vorzone gemäss Situationsplan dient der gestalterischen Ergänzung des Strassenraums und dem Zugang zu den Gebäuden. Er hat eine adressbildende Funktion. Im Bereich Vorzone ist eine durchgehende Fusswegverbindung vom Dammweg bis zum Bahnhofplatz mit einer Mindestbreite von 2.0m sicherzustellen. Die Pflanzung einer Baumreihe ist anzustreben.
- 3 Das Terrain im Baubereich B ist in Anlehnung an den natürlichen Geländeverlauf zwischen Perron und Bahnhofstrasse zu modellieren.

Art. 13 Energie

Neubauten sind mindestens im Minergie-Standard oder einem gleichwertigen Standard zu erstellen.

Art. 14 Ökologischer Ausgleich

Entlang der westlichen Perimetergrenze sind Flächen für einen angemessenen ökologischen Ausgleich im Sinne von Art. 15 der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzverordnung auszuweisen.

Art. 15 Abfallbewirtschaftung

- 1 Für die Entsorgung des Hauskehrichts sind Unterflurcontainer vorzusehen. Unterflurcontainer sind im Bereich Vorzone zulässig.
- 2 Die Sammelstellen für den Betriebskehricht dürfen nicht ausserhalb von Gebäuden vorgesehen werden.

Art. 16 Inkrafttreten

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

Gemeinde Ruschlikon

Privater Gestaltungsplan "Bahnhof Süd"

gem. § 85 PBG

Situationsplan 1:500

VERKLEINERT

Die Grundigentümerin:

Politische Gemeinde Ruschlikon
(Parz.-Nr. 5673)

An der Urnenabstimmung
angenommen am:

Für die Stimmbevölkerung
Gemeindepräsident:

Gemeindeschreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baufrektion:

BDV Nr. /

Altegg, BAG_075_06_03_Planfile:170628_Ruschlikon_LP.dwg
 Bauprojekt: 170628_03.17
 Auftraggeber: 170628_03.17
 Projekt: 170628_03.17
 Freigegeben: 170628_03.17
 Beschreibung der letzten Änderung:

BUCHHOFER
ARCHITECTS ASSOCIATES
Feldstrasse 1
80305 Zürich
T 059 590 96 50
zuerich@buchhofer.ch
PORTA GROUP
www.porta-group.ch

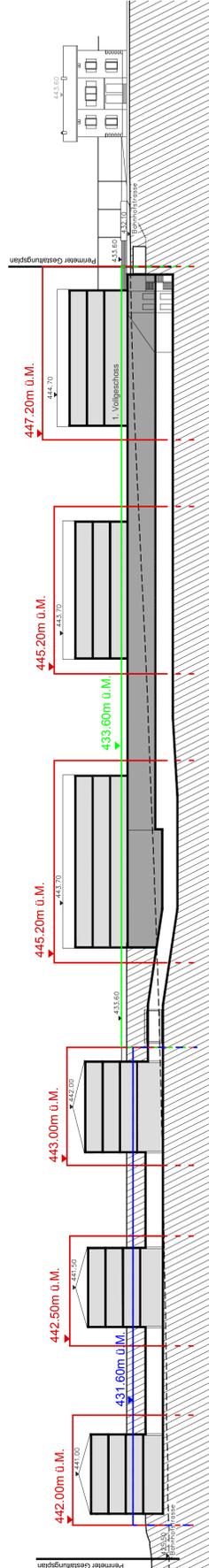
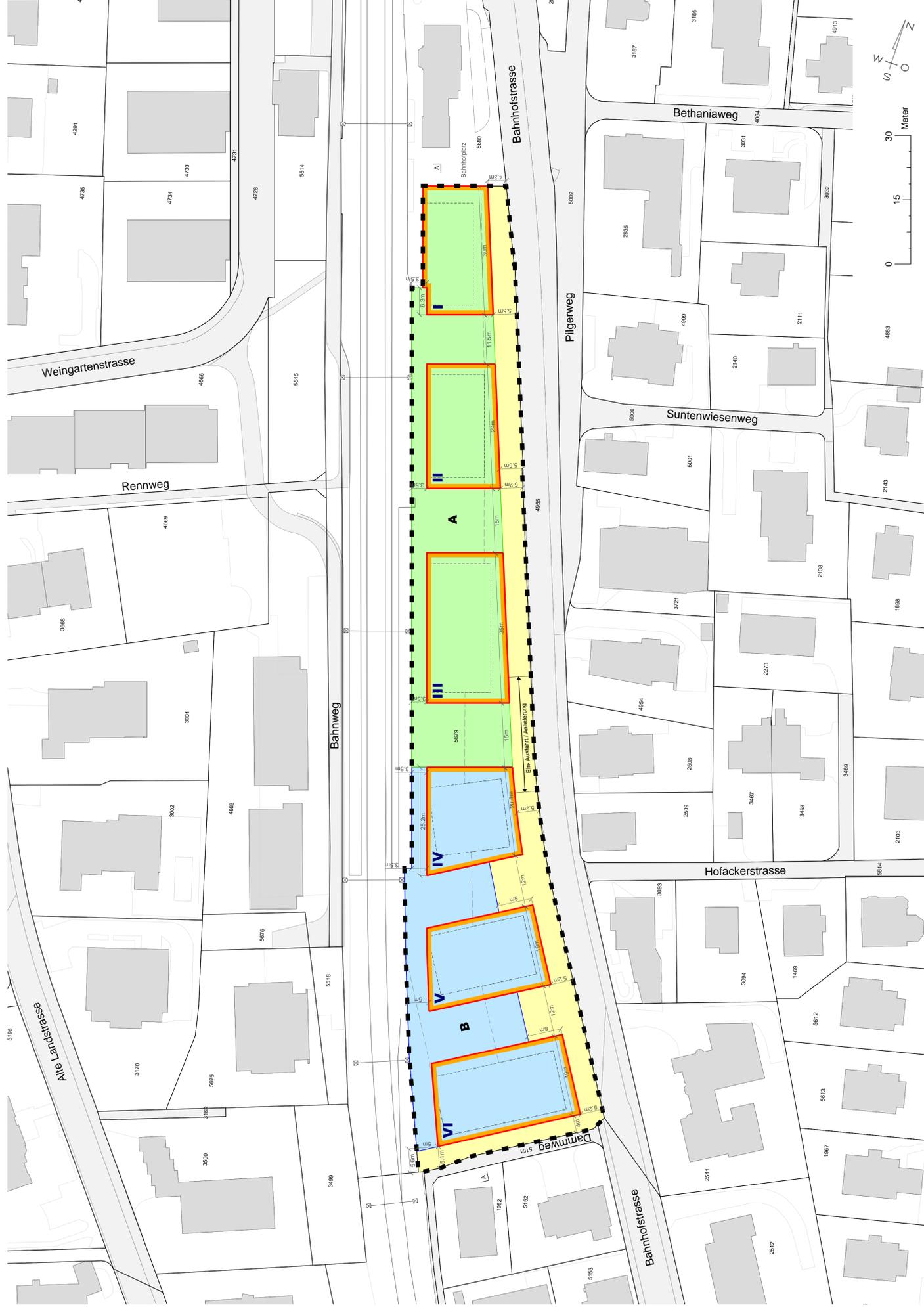
Legende

1. Genehmigungsinhalt:

- Perimeter Gestaltungsplan
- Baubereiche I-VI
- Baubereich A (Sockelgeschoss)
- Baubereich B
- Ein- und Ausfahrt / Anlieferung
- Bereich Vorzone
- Mantellinie Baubereiche I-VI / maximale Gesamthöhe (m ü.M.)
- Mantellinie Baubereich A (Sockelgeschoss) / maximale Höhe OK Fertigdecke (m ü.M.)
- Mantellinie Baubereich B / maximale Höhe OK Fertigdecke (m ü.M.)

2. Orientierungsinhalt:

- Schnittlinie Längsschnitt A-A
- Gebäudegrundfläche gem. Volumenstudie
- Tiefgarage gem. Volumenstudie
- Längsschnitt A-A:**
- Vollgeschoss gem. Volumenstudie
- Sockelgeschoss gem. Volumenstudie
- Tiefgarage gem. Volumenstudie



Längsschnitt A-A mit Mantellinien 1:500

**BAHNHOF
SÜD**

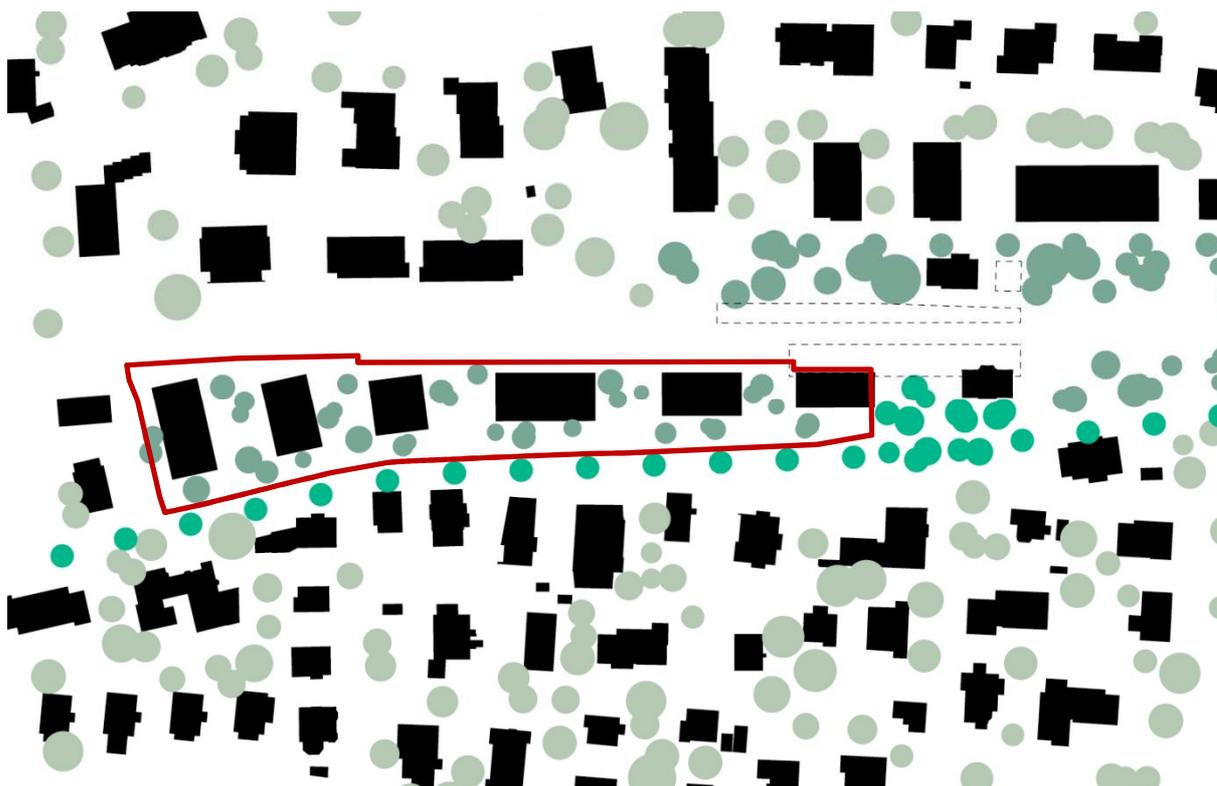


Gemeinde Rüschlikon

Privater Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“

gem. § 85 PBG

Planungsbericht nach Art. 47 RPV



Titelbild: Schwarzplan Volumenstudie (Q: Salewski & Kretz Architekten, Zürich / Beglinger+Bryan, Zürich)

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsgegenstand und Ziel	6
1.1	Planungsgegenstand	6
1.2	Ziel	7
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Ausgangslage	8
2.2	Übergeordnete und kommunale Grundlagen	9
3	Zentrale Sachthemen	10
3.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	10
3.2	Siedlungsqualität	10
3.3	Natur, Landschaft und Heimatschutz	11
3.4	Umwelt und Naturgefahren	11
3.5	Gewässernutzung/Gewässerschutz	14
3.6	Wirtschaftliche Auswirkungen	14
4	Erläuterungen zu den Planungsinhalten	15
4.1	Volumenstudie	15
4.1.1	Ausgangslage und Ziel	15
4.1.2	Entwurf Volumenstudie	15
4.1.3	Schlussfolgerungen	18
4.1.4	Workshop Bevölkerung	18
4.2	Vorschriften Gestaltungsplan	19
4.2.1	Geltungsbereich	19
4.2.2	Zweck	19
4.2.3	Empfindlichkeitsstufe	19
4.2.4	Nutzung	19
4.2.5	Grundmasse	20
4.2.6	Gestaltung	23
4.2.7	Erschliessung und Parkierung	23
4.2.8	Umgebungsgestaltung und ökologischer Ausgleich	24
4.2.9	Energie und Abfallbewirtschaftung	24
4.3	Zusammenfassende Beurteilung	24
5	Planungsablauf	25
5.1	Gestaltungsplanverfahren	25
5.2	Vorprüfung Kanton	25
5.3	Mitwirkung Bevölkerung	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Perimeter Gestaltungsplan (Q: Orthofoto GIS-ZH, Kanton Zürich, Dez. 16).....	6
Abbildung 2	Auszug Zonenplan (Q: Gemeinde Rüslikon).....	8
Abbildung 3	Siedlungsqualität (Q: BC AG / Grundlage: Volumenstudie, 15. März 2017).....	11
Abbildung 4	Terrainverlauf / Höhenkurven (Q: BC AG).....	12
Abbildung 5	Bestehender Terrainverlauf (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	13
Abbildung 6	Bestehende Kanalisationsleitung im Baubereich VI (Q: BC AG).....	14
Abbildung 7	Körnung und Anordnung Nahversorger (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	15
Abbildung 8	Körnung und Durchblicke (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	15
Abbildung 9	Lärmsituation und Ausrichtung Wohnungen (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	16
Abbildung 10	Ausrichtung der Bauten (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	16
Abbildung 11	Höhenentwicklung der Bauten (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	16
Abbildung 12	Dachformen und Gelände (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	16
Abbildung 13	Erschliessung, Verkehr und Parkierung (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	17
Abbildung 14	Konzept Freiraum (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	17
Abbildung 15	Ansicht Nordost (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	21
Abbildung 16	Ansicht Südost (Q: Volumenstudie, 15. März 2017).....	21
Abbildung 17	Differenz Gebäudeumfassung Volumenstudie – Gestaltungsplan, BSP 1 (Q: BC AG).....	22
Abbildung 18	Differenz Gebäudeumfassung Volumenstudie – Gestaltungsplan, BSP 2 (Q: BC AG).....	23
Abbildung 19	Differenz Gebäudeumfassung aufgrund ÜF-Transfer, Bsp. Baubereich I (Q: BC AG).....	23

Verzeichnis der Anhänge und Beilagen

Anhang 1	Parkplatzberechnung	26
Beilage 1	Volumenstudie Rüslikon Bahnhof Süd, Salewski&Kretz Architekten, Zürich und Beglinger+Bryan, Zürich vom 15. März 2017	26
Beilage 2	Abfallrechtliche Untersuchung, Dr. Heinrich Jäckli AG, Zürich vom 5. Dezember 2014	26
Beilage 3	Lärmgutachten, Porta AG, Brugg, 15. März 2017	26
Beilage 4	Störfallbetrachtung zum Masterplan „SBB-Parzelle“ am Bahnhof Rüslikon, EBP Schweiz AG, Zollikon vom 9. März 2017	26
Beilage 5	Bericht zu den Einwendungen, Buchhofer AG, Zürich vom 28. August 2017	26

1 Planungsgegenstand und Ziel

1.1 Planungsgegenstand

Die Gemeinde Rüslikon hat im Jahr 2012 von den SBB die Parzelle 5679 an der Bahnhofstrasse gekauft. An der Gemeinderatsklausur vom 26. Juni 2015 wurde entschieden, für dieses Areal eine Volumenstudie erarbeiten zu lassen. Die Volumenstudie wurde, begleitet von einem Workshop und einer Feedbackveranstaltung mit der Bevölkerung, Ende 2016 abgeschlossen und zeigt die Entwicklung des Bahnhofgebiets auf.

Die Gemeinde beabsichtigt nun die Erkenntnisse aus der Volumenstudie in einen Privaten Gestaltungsplan zu überführen und eine Zentrumsüberbauung zu realisieren. Der für den Gestaltungsplan notwendige Budgetbetrag wurde am 30. November 2016 von der Gemeindeversammlung bewilligt. Nach dem Erlass des Privaten Gestaltungsplans durch den Souverän soll ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden.

Das Gestaltungsplangebiet umfasst die gesamte Parzelle 5679. Diese befindet sich im Eigentum der politischen Gemeinde Rüslikon und weist eine Fläche von 6'725m² auf. Das nördliche Teilgebiet ist im Zonenplan mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt, welche das gesamte Gebiet rund um den Bahnhof Rüslikon abdeckt.



Abbildung 1 Perimeter Gestaltungsplan (Q: Orthofoto GIS-ZH, Kanton Zürich, Dez. 16)

Der Gestaltungsplan besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Vorschriften (verbindlich)
- Situationsplan 1:500 (verbindlich)
- Vorliegender Planungsbericht nach Art. 47 RPV inkl. Anhang und Beilagen (orientierend)

1.2 Ziel

Ziel des Gestaltungsplans ist es, eine städtebaulich besonders gut in die Umgebung integrierte Überbauung im Zentrum von Rüslikon sowie die Qualitäten der Volumenstudie sicherzustellen. Die Qualität der Volumenstudie macht die angemessene Körnung der Bauten und die daraus entstehenden Sichtachsen zum See sowie die steigende Höhenentwicklung von Süden nach Norden und die Nutzungsanordnung aus. Eine detaillierte Beschreibung der Siedlungsqualität und der Volumenstudie folgt in den Kapiteln 3.2 und 4.1.

Für die Sicherstellung einer städtebaulich besonders guten Überbauung soll genügend Spielraum für das nachfolgende Konkurrenzverfahren (z.B. Architekturwettbewerb) erhalten bleiben. Dies kann mittels Gestaltungsplan erreicht werden. In einem Gestaltungsplan kann gemäss § 83 PBG (Planungs- und Baugesetz) für ein bestimmtes umgrenztes Gebiet die Zahl, Lage, Abmessung und Nutzung von Bauten definiert und bindend festgelegt werden. Dabei kann von der Regelbauweise gemäss BZO (Bau- und Zonenordnung) und den kantonalen Mindestabständen abgewichen werden.

Bestehende Dienstbarkeiten

Beim Kauf der Parzelle 5679 haben der Gemeinderat und die SBB in einem privatrechtlichen Kaufvertrag die folgenden Dienstbarkeiten festgelegt:

- Es gilt ein gegenseitiges Grenzbaurecht in Norden der Parzelle 5680 beim Baubereich I. Einem Näherbaurecht könnten die SBB zustimmen. Die Dienstbarkeit soll angepasst werden, sobald klar ist, was gebaut wird.
- Es gilt das Näherbaurecht von 3.5m/5m im Westen gegenüber den Geleisen.
- Zugänge von der Bahnhofstrasse und vom Dammweg zum Perron sind zu gewährleisten. Es gilt ein Fusswegrecht.
- Ein behindertengerechter Zugang im Bereich der heutigen Treppe seeseits ist zu erstellen. Es gilt das Fuss- und Fahrwegrecht für den behindertengerechten Zugang.

2.2 Übergeordnete und kommunale Grundlagen

Sachpläne und Inventare des Bundes sind keine betroffen.

Das Gebiet befindet sich gemäss kantonalem Richtplan (Beschluss des Kantonsrates Stand 31. August 2016) im Siedlungsgebiet, unmittelbar neben der doppelspurigen Bahnlinie und der Station Rüschlikon. Die Gemeinde Rüschlikon gehört zum Metropolitanraum Zürich und ist eine urbane Wohnlandschaft. Bei der Entwicklung der urbanen Wohnlandschaften steht das Wohnen im Vordergrund. Es besteht Handlungsbedarf bei der Siedlungsentwicklung nach innen unter Wahrung der Qualität. Die Potenziale im gut erschlossenen Bahnhofumfeld zur Deckung des Bedarfs an Wohnungen und Arbeitsplätzen sind zu aktivieren und eine sozialräumliche Durchmischung ist zu fördern. Lokal verankerte und regionale Gewerbebetriebe sind zu erhalten und zur Sicherung der Nahversorgung sind Lagen an Orts- und Quartierzentren zu stärken. Die Gemeinden achten bei der Entwicklung städtebaulicher Konzepte auf diese Punkte.

Im regionalen Richtplan (Fassung 24. November 2016, verabschiedet von der Delegiertenversammlung der ZPZ zu Handen der Festsetzung) ist eine bestehende Parkierungsanlage beim Bahnhof für die Zentrumsnutzungen und als Park&Ride-Anlage sowie eine Erneuerung der Infrastruktur der Veloparkierung eingetragen. Das Gestaltungsplangebiet befindet sich in einem Mischgebiet mit hoher baulicher Dichte. Das Ziel für dieses Gebiet ist eine qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung. Es ist eine mittlere Nutzungsdichte von 100-150K/ha (K=Köpfe=Beschäftigte+Bewohner) anzustreben und insgesamt mindestens 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeiten zu sichern. Das Gebiet eignet sich für eine städtebauliche Akzentuierung und ist mit dem öffentlichen Verkehr besonders gut erreichbar.

Das RegioROK (regionales Raumordnungskonzept, Stand 9. April 2015) sieht vor, mittels Sondernutzungsplänen einen nachhaltigen Wohnungsmix zu sichern und die Region Zimmerberg als Arbeitsstandort mit einem vielfältigen Angebot zu erhalten. Hauptziel der Regionalentwicklung bildet die Förderung der Innenentwicklung in gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossenen Gebieten. In solchen Gebieten ist zudem Wohnungsbau mit wenigen Parkplätzen bis zu autofreies Wohnen anzustreben. In Umnutzungsgebieten gilt es in der Regel mind. 25% der Flächen für Dienstleistung, Gewerbe und Versorgungseinrichtungen vorzusehen.

3 Zentrale Sachthemen

3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das Planungsgebiet ist gut ins Langsamverkehrsnetz eingebunden und auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist gut. Das Gebiet liegt in der ÖV-Gütekategorie B, direkt neben dem Bahnhof Rüslikon. Dieser weist aufgrund der ÖV-Gütekategorie B und der Erreichbarkeit in weniger als 300m eine Haltestellenkategorie III auf. Innerhalb von 16 min ist man mit der S-Bahn im Zentrum von Zürich. Zu Fuss, mit dem Velo und auch mit dem MIV (motorisierter Individualverkehr) kann das Gebiet problemlos über die Bahnhofstrasse erreicht werden. Das Zentrum von Rüslikon ist in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar. Durch die Personenunterführung des Bahnhofs sind auch das Siedlungsgebiet und die Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse bergseitig der Geleise (wie Coop oder Park im Grüene) für den Langsamverkehr ohne grosse Umwege erreichbar. Mit dem geplanten behindertengerechten Ausbau der Personenunterführung wird diese Verbindung noch verbessert. Im kommunalen Verkehrsrichtplan ist die Bahnhofstrasse als Sammelstrasse klassiert. Es handelt sich um eine Gemeindestrasse. Der regionale und kantonale Verkehrsrichtplan enthält keine Aussage zur Bahnhofstrasse. Es besteht die Idee, die Bahnhofstrasse im Bereich des Gestaltungsplans in eine Tempo-20-Zone umzugestalten.

Aufgrund der guten Anbindung ans Langsamverkehrsnetz und den ÖV, wird die Anzahl der Parkplätze für die Bewohner, Beschäftigten und Besucher/Kunden entsprechend dem Parkplatz-Reglement der Gemeinde Rüslikon reduziert. Wenn man die Anzahl Parkplätze für die Volumenstudie berechnet und davon ausgeht, dass für Beschäftigte/Bewohner das Minimum an Parkplätzen und für Kunden/Besucher das Maximum an Parkplätzen realisiert wird, ist von einem Verkehrsaufkommen von 422 Fahrten/Tag auszugehen. Dies entspricht einer Zunahme von rund 5% auf der Bahnhofstrasse bei einer Verteilung von je ca. 50% nach Norden und Süden. Auf der Seestrasse (Kantonsstrasse) beträgt die Zunahme noch rund 1.5%, was nicht spürbar sein wird.

Zu beachten ist, dass sich auf dem Areal zurzeit die Park&Ride-Anlage der SBB befindet. Gemäss Kaufvertrag ist eine Verlegung dieser Anlage auf die Parzelle 5680 möglich. Eine Verlegung wird von Gemeinderat bevorzugt. Falls die Verlegung nicht möglich ist, muss die Anlage im Gestaltungsplangebiet realisiert werden können. Damit möglichst wenig Freifläche durch Verkehrsflächen beansprucht wird und Konflikte zwischen MIV und Langsamverkehr vermieden werden können, ist der grösste Teil der Parkplätze unterirdisch in Tiefgaragen anzuordnen. Die oberirdische Parkierung wird auf die Besucherparkplätze beschränkt und die Zufahrt zu den Tiefgaragen erfolgt gebündelt in dem im Situationsplan bezeichneten Abschnitt.

3.2 Siedlungsqualität

Der Gestaltungsplan ermöglicht an zentraler Lage eine Überbauung mit einer angemessenen baulichen Dichte. Die sechs Baukörper nehmen die Körnung und die Ausrichtung der Bauten aus der Umgebung auf und fügen sich dadurch gut ins Ortsbild ein. Zwischen den Baukörpern entstehen Grünräume, welche zugleich Durchblicke zum See sowie direkte Fusswegverbindungen ermöglichen und einen Beitrag zur Wohnqualität leisten. Entlang der Bahnhofstrasse entsteht ein öffentlicher Freiraum, über welchen die Hauszugänge ebenerdig erreicht werden können und welcher zur Aufwertung der Fusswegverbindung zum Bahnhof beiträgt. Ein Nahversorger im Sockelgeschoss sowie mögliche Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe in den Eingangsgeschossen auf Niveau Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz tragen zur Belebung des öffentlichen Freiraums bei. Durch den minimalen Gebäudeabstand von 12m und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Lärmbelastung) kann die Wohnhygiene gewährleistet werden.

Das Gebiet ist durch die zentrale Lage optimal geeignet für öffentliche Einrichtungen und Arbeitsnutzung (Dienstleistung, Gewerbe, Versorgung), weshalb ein Nahversorger oder eine Arbeitsnutzung im Sockelgeschoss der neuen Überbauung richtig gelegen ist und entsprechend

angestrebt wird. Weitere Einkaufsmöglichkeiten stehen mit dem Spar an der Bahnhofstrasse, dem Coop und der Metzgerei auf der anderen Seite des Bahnhofs in unmittelbarer Nähe zur Verfügung. Im Bahnhofgebäude befindet sich zudem ein Bistro. Der Kindergarten und die Primarschule, die Gemeindeverwaltung sowie die Bank und Post sind in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar. Im Bereich der öffentlichen Bauten und Anlagen ist die Gemeinde Rüschnikon gut aufgestellt. Projekte zur Realisierung von Alterswohnungen sind im Gange. Auch hat sich der Gemeinderat zum Ziel gesetzt, zusätzlich erforderlichen Schulraum auf bestehenden Schularealen zu erstellen.

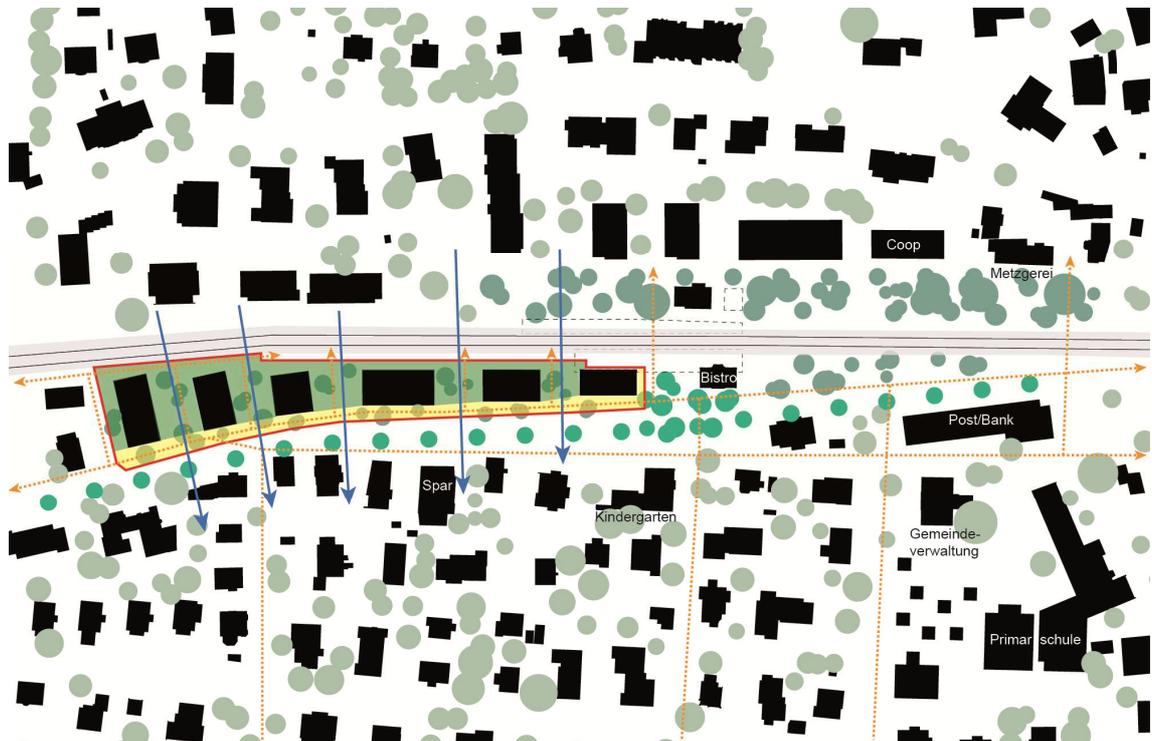


Abbildung 3 Siedlungsqualität (Q: BC AG / Grundlage: Volumenstudie, 15. März 2017)

3.3 Natur, Landschaft und Heimatschutz

Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse in Bereich des Planungsgebietes trägt zur Aufwertung des öffentlichen Freiraums im Zentrum von Rüschnikon bei. Durch die 5.2m - 5.5m breite Vorzone wird Raum für eine adressbildende Gestaltung des Strassenraums mit Bepflanzung und eine attraktive Fusswegverbindung zum Bahnhof gesichert. Die privaten Aussenräume befinden sich zwischen den Gebäuden und sind durch den Terrainverlauf von der Bahnhofstrasse erhöht und mit Distanz zur Bahnlinie angeordnet. Der Streifen entlang der Bahnlinie eignet sich aufgrund der Lärmbelastung, der Platzverhältnisse und der Besonnung zur Anordnung der ökologischen Ausgleichsflächen.

Landwirtschaftliche Interessen, Naturschutzobjekte und -gebiete, schützenswerte Landschaften, Wildtierkorridore, Wald, archäologische Fundstätten sowie der Ortsbild- und Denkmalschutz werden durch die Planung nicht tangiert.

3.4 Umwelt und Naturgefahren

Lärm

Das Lärmgutachten der Porta AG, Brugg zeigt auf, dass die Immissionsgrenzwerte in der Empfindlichkeitsstufe III von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht durch Verkehrsgeräusche

und durch Gewerbelärm an den Fassaden der geplanten Gebäude erfüllt werden. Das Vorhaben ist insofern aus lärmtechnischer Sicht ohne Massnahmen genehmigungsfähig.

Erschütterungen

Die Überbauung liegt im Nahbereich des Bahnhof Rüschlikon. Resultierend aus dem Zugverkehr können sich allfällig auftretende Erschütterungswellen negativ auf die neu zu erstellenden Bauten auswirken. Mit der Eingabe des Baugesuchs ist dannzumal der Nachweis über bauliche Vorkehrungen zu erbringen, welche Bahnerschütterungen im Rahmen des Normbereiches halten.

Luft

Durch die unmittelbare Nähe zum ÖV und die Reduktion der Parkplätze wird mit der Überbauung wenig Mehrverkehr generiert. Zudem trägt der vorgeschriebene Minergie-Standard dazu bei, dass die Luft durch das Vorhaben nicht übermässig belastet wird.

NIS (nichtionisierende Strahlung)

Beim Gemeindehaus ist eine 3G Mobilfunknetz-Antenne mit sehr kleiner Sendeleistung installiert. Aufgrund der Leistung und der Distanz zum Planungsgebiet können die Grenzwerte eingehalten werden. Das Planungsgebiet liegt neben der Fahrleitung der SBB. Der Immissionsgrenzwert wird ausserhalb des Bahngeländes überall eingehalten, da die SBB ihre Fahrleitungen entsprechend saniert haben.¹

Störfallvorsorge

Der Bericht zur Störfallbetrachtung von der EBP Schweiz AG, Zollikon kommt zum Schluss, dass auch die zukünftigen Risiken vollständig im akzeptablen Bereich liegen und keine baulichen Massnahmen notwendig sind. Folglich wird das Risiko als tragbar beurteilt.

Boden

Das Planungsgebiet liegt an einem Hang und wurde durch eine Aufschüttung und Stützmauern so gestaltet, dass für den ehemaligen Güterumschlag der SBB ein ebener Platz entstand. Im Rahmen des Gestaltungsplans wird vorgegeben, dass die Modellierung des Terrains an den natürlichen Geländeverlauf angelehnt sein muss. Zudem müssen die Geschosse in den Baubereichen A und B mit mindestens 1.0m Humus überdeckt werden und es sind einzelne Baumgruben zu erstellen. Dies ermöglicht eine Begrünung der Umgebung und bewirkt, dass die Gebäude oberirdisch über dem gestalteten Terrain als 3- bis 4-geschossig in Erscheinung treten.

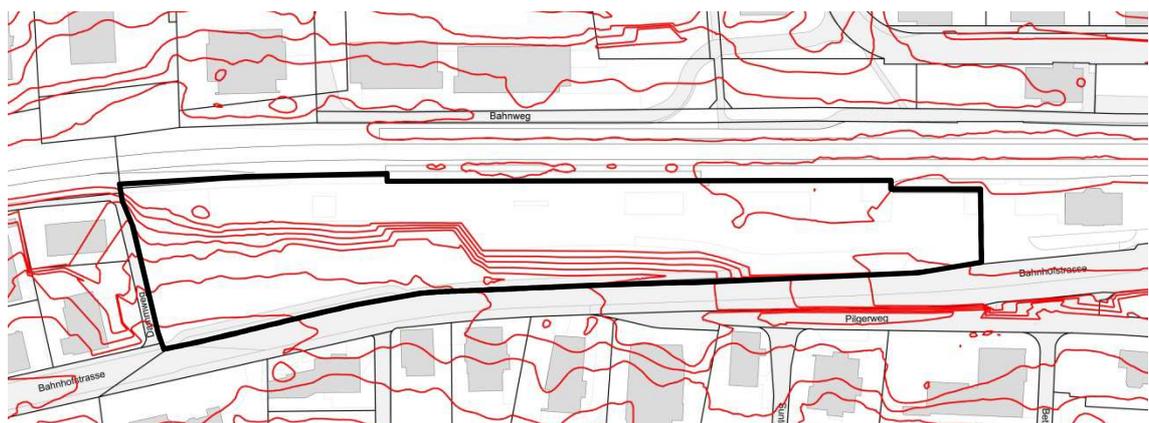


Abbildung 4 Terrainverlauf / Höhenkurven (Q: BC AG)

¹ Quelle: Merkblatt „Stromanlagen und NIS / Meldepflicht von Bauvorhaben im NIS-Korridor“, AWEL ZH, 7. Februar 2014



Abbildung 5 Bestehender Terrainverlauf (Q: Volumenstudie 15. März 2017)

Belasteter Standort

Die Parzelle 5679 ist im Kataster der belasteten Standorte als Ablagerungsstandort eingetragen. Die Schüttung beim Bahnhof Rüslikon besteht aus Aushubmaterial, welches den U-Wert der Aushubrichtlinie nicht einhält. Die Dr. Heinrich Jäckli AG kam 2014 in der durchgeführten abfallrechtlichen Untersuchung zum Schluss, dass bei zukünftigen Bauvorhaben mit schadstoffbelastetem Aushubmaterial zu rechnen ist. Dieses ist gesetzeskonform zu entsorgen. Vom stark belasteten Boden der Kategorie III kann Gefährdung für Mensch, Tier und Pflanzen ausgehen. Der Aushub kann deshalb nicht wieder als Boden verwendet werden. Die Altlastenentsorgung wird gemäss den Vorschriften des übergeordneten Rechts beim konkreten Bauvorhaben relevant. Auf Stufe des Gestaltungsplans sind keine Massnahmen oder Vorschriften notwendig.

Abfälle

Für die Entsorgung des Hauskehrichts sind entlang der Bahnhofstrasse Unterflurcontainer vorzusehen. Für den Betriebskehricht sind Sammelstellen innerhalb von Gebäuden vorzusehen, sodass die Container nur an Abholtagen an der Strasse stehen.

Hochwassergefahr

Das Planungsgebiet befindet sich nicht in einem hochwassergefährdeten Gebiet.

Neobiota

Im Planungsgebiet sind keine Neobiota vorhanden.

Energie

Rüslikon ist eine Energiestadt und die Gemeinde will bei eigenen Bauten Vorbild sein um der Umweltzerstörung entgegenzuwirken. Deshalb wird mindestens ein Minergie-Standard oder ein gleichwertiger Standard gefordert.

UVP

Die Umwelt wird durch das Bauvorhaben nicht erheblich belastet. Demzufolge ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig.

3.5 Gewässernutzung/Gewässerschutz

Das Planungsgebiet befindet sich im Gewässerschutzbereich Ao. Grundwasservorkommen wird in der Karte des Kantons keines ausgewiesen, dementsprechend sind auch keine Grundwasserschutzzonen und -areale betroffen. Bäche werden keine tangiert. Versickerung von Regenwasser ist im Gebiet unzulässig, da es sich um einen belasteten Standort handelt. Genauere Abklärungen zur Entwässerung sind im Zusammenhang mit einer Altlastensanierung bzw. Baubewilligung zu machen.

Die Überbauung kann an die bestehende Wasserversorgung und Kanalisation im Bereich der Bahnhofstrasse angeschlossen werden. Im Süden des Planungsgebiets entlang des Damms verläuft eine Kanalisationsleitung mit \varnothing 600. Eine Verschiebung dieser Leitung würde hohe Kosten verursachen. Der Verlauf der Leitung ist bei der Projektierung der Baute im Baubereich VI zu beachten.



Abbildung 6 Bestehende Kanalisationsleitung im Baubereich VI (Q: BC AG)

3.6 Wirtschaftliche Auswirkungen

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstrasse lösen Kosten aus, welche durch die öffentliche Hand getragen werden müssen. Dessen ist sich der Gemeinderat bewusst. Zudem ist vertraglich geregelt, dass die Erstellung des behindertengerechten Zugangs zum Perron (Rampen) ebenfalls die Gemeinde (als Eigentümerin der Parzelle 5679) finanzieren muss. Die Wirtschaftlichkeit des Bauprojekts wurde von verschiedenen Fachpersonen und unter Betrachtung verschiedener Wohnformen (Eigentumswohnungen, preisgünstiger Wohnraum,...) überprüft und nachgewiesen.

4 Erläuterungen zu den Planungsinhalten

4.1 Volumenstudie

Nachfolgend werden die Qualitäten der Volumenstudie beschrieben, welche wegleitend sind. Der Gestaltungsplan und der Architekturwettbewerb orientieren sich an der Volumenstudie, setzen diese jedoch nicht im Detail um. Die Spielräume werden in den Vorschriften des Gestaltungsplans festgelegt und im Kapitel 4.2 erläutert.

4.1.1 Ausgangslage und Ziel

Nach dem Scheitern der Entwicklungsabsichten seitens der SBB-Immobilien und dem Kauf der SBB-Liegenschaften durch die Gemeinde strebt diese eine ortsverträgliche Bebauung der Parzelle mit überwiegender Wohnnutzung im mittleren Preissegment an.

Das Ziel der Volumenstudie war, eine ortsverträgliche bauliche Struktur zu finden. Die Körnung sollte nicht zu stark von der Umgebung abweichen, Sichtbezüge zum See gewährleistet und der Bezug zur Bahnhofstrasse gestärkt werden, insbesondere durch die Anordnung der Hauseingänge. Die Wohnnutzung sollte im mittleren Preissegment mit überwiegend 3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnungen liegen. Eine besondere Aufmerksamkeit lag auf der Verbindung der hang- und seeseitigen Ortsteile durch die Personenunterführung, barrierefreien Zugängen zu den Perons sowie einer Belebung des Bahnhofplatzes als Ankunftsort für Rüslikon. Neben Wohnnutzung und einem kleinen Teil Arbeitsnutzung war die Unterbringung eines Nahversorgers zu prüfen, um die Versorgung insbesondere des seeseitigen Ortsteils zu verbessern und den Bahnhofplatz zu beleben.

4.1.2 Entwurf Volumenstudie

Bebauung

Die Volumenstudie schlägt eine Bebauung mit einem Sockelgeschoss mit Nahversorger zwischen dem Bahnhofplatz und der Einmündung Pilgerweg sowie sechs drei bis vier geschossige Baukörper mit Wohnnutzung vor. Die Baukörper weisen eine geringe Geschossfläche auf, wodurch sie sich in der Körnung an den Bestand anlehnen und Durchblicke von den wichtigsten bergseitigen Sichtachsen zulassen.



Abbildung 7 Körnung und Anordnung Nahversorger (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

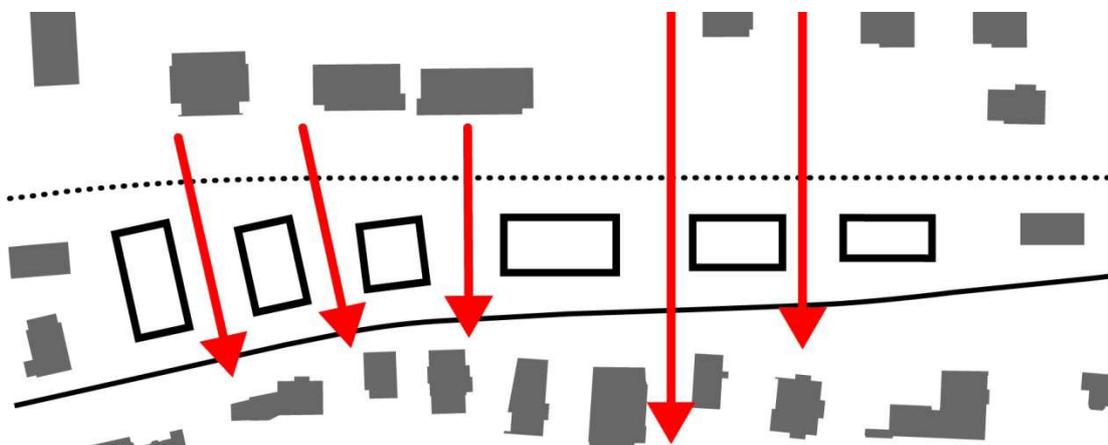


Abbildung 8 Körnung und Durchblicke (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

Als Zwei- und Dreispänner ermöglichen sie zudem Wohnungsgrundrisse, die die Vorgaben zum Immissionsschutz vom Bahnlärm einhalten können und sich zum See orientieren. Während sich der erste Baukörper mit einem Kiosk und dem Zugang zum Nahversorger im Sockelbau nach Norden zum Bahnhofplatz orientiert, liegen die Wohnungseingänge der anderen Baukörper ebenerdig an der Bahnhofstrasse, die durch eine abwechslungsreich gestaltete Vorzone begleitet wird. Drei Treppen verbinden die Bahnhofstrasse und das Perron sowie das Gleisfeld. Entlang der Bahnhofstrasse sind im Erdgeschoss auch Arbeitsnutzungen möglich und der Baukörper am Bahnhofplatz kann in den Obergeschossen ebenfalls für Arbeiten genutzt werden, beispielsweise als Ärztehaus.

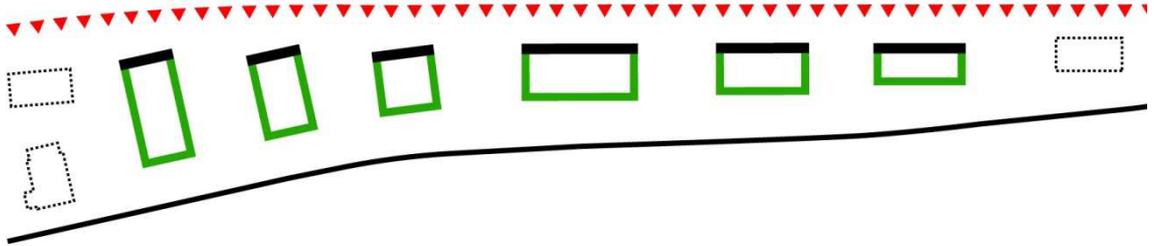


Abbildung 9 Lärmsituation und Ausrichtung Wohnungen (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

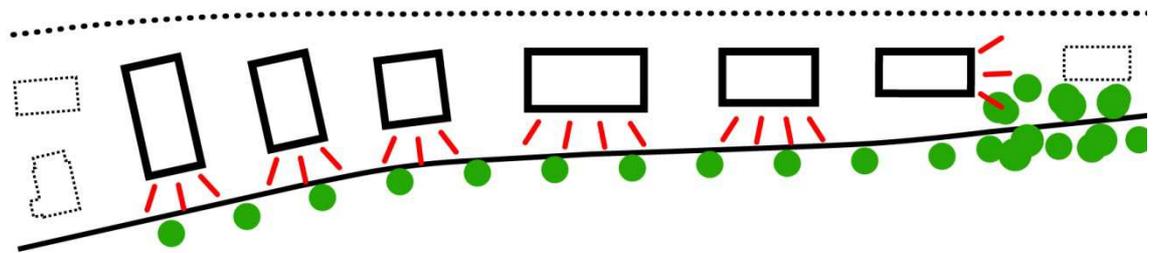


Abbildung 10 Ausrichtung der Bauten (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

Die Baukörper richten sich am Strassenverlauf aus und folgen in ihrer Höhenentwicklung der Bahnhofstrasse. Die Firstrichtung wechselt mit der Parzelle geometrie von trauf- zu gibelständig, der Übergang erfolgt durch ein annähernd quadratisches Volumen mit Zeltdach. Der zunehmende Höhenunterschied zwischen Gleiskörper und Bahnhofstrasse wird mittels ortstypischer Terrassierungen überwunden, so dass wohnungsbezogene Freiräume entstehen können.



Abbildung 11 Höhenentwicklung der Bauten (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

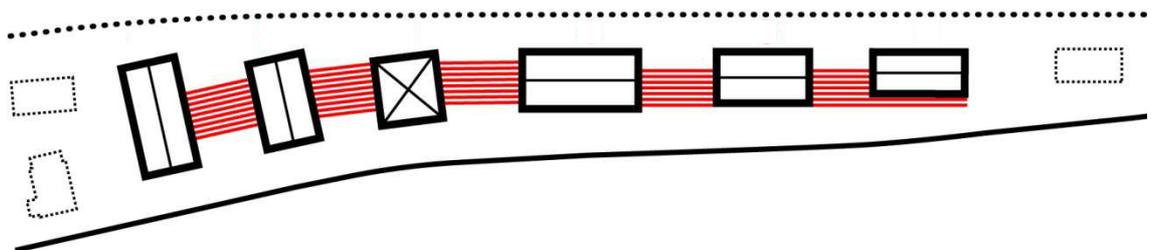


Abbildung 12 Dachformen und Gelände (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

Verkehr

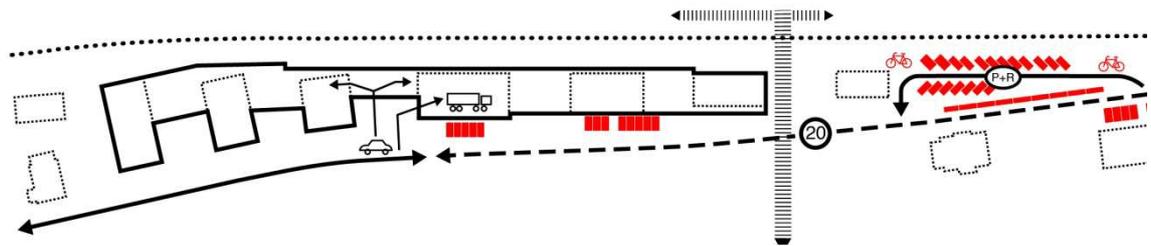


Abbildung 13 Erschließung, Verkehr und Parkierung (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

Die motorisierte Erschließung erfolgt über eine zentrale Zufahrt gegenüber der Einmündung des Pilgerwegs in die Bahnhofstrasse, hier liegt auch die innenliegende Anlieferung für den Nahversorger. Im südlichen Abschnitt liegt die Einstellhalle hängeseitig auf dem Niveau Bahnhofstrasse, im nördlichen unter dem Nahversorger. Die Veloräume befinden sich teils an der Bahnhofstrasse, teils auf dem Niveau Perron, wo sich auch Nebenhauszugänge der Baukörper eins bis drei befinden.

Der Bahnhofplatz wird für einen barrierefreien Betrieb angepasst. Ein neues, längeres Perrondach soll den ersten Baukörper mit dem bestehenden Bahnhofgebäude verbinden, dessen Nebenbauten abgebrochen werden sollen. Die Personenunterführung soll zum Pilgerweg verlängert werden und einen direkten Anschluss an den Nahversorger im Sockelbereich erhalten. Neben einer Rampe steht ein Aufzug im ersten Baukörper zur Verfügung, der auch ausserhalb der Betriebszeiten genutzt werden kann, ein öffentliches WC ist vom Perronbereich aus zugänglich.

Die Bahnhofstrasse soll seeseitig eine Baumreihe erhalten und mit einem durchgängigen, versatzfreien Bodenbelag gestaltet werden. Zwischen Dorfstrasse und Pilgerweg wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo-20 angestrebt, damit Fahrzeuge und Fussgänger rücksichtsvoll miteinander umgehen können. Zwischen Bahnhofgebäude und Dorfstrasse entsteht ein P&R-Parkplatz.

Freiraum

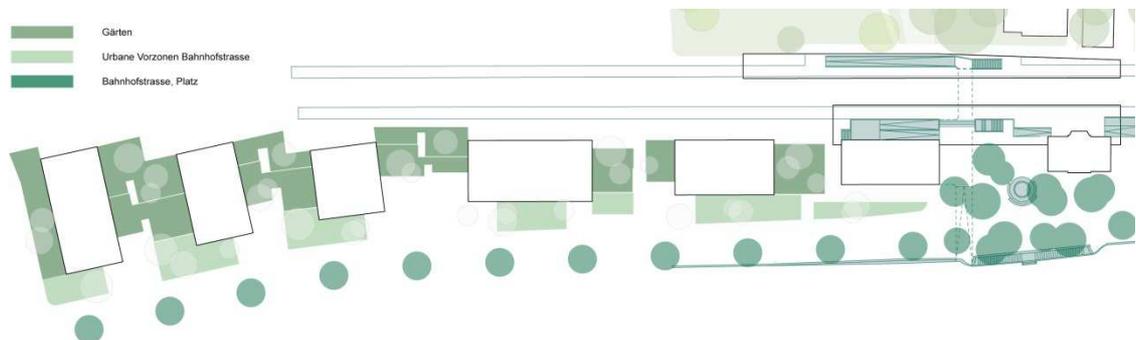


Abbildung 14 Konzept Freiraum (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

Die Umgebungsgestaltung des Areals soll die verschiedenen Aussenraumbereiche (urbane Vorzonen der Bahnhofstrasse, Gartenbereiche zwischen den oberirdischen Baubereichen, den Perron/Gleisfeld begleitenden Bereich) verzahnen und eine spannungsvolle Raumabfolge generieren. Auf eine gute Durchlässigkeit in räumlicher Hinsicht sowie auf eine kontextuelle Gestaltung der Anschlussbereiche ist zu achten. Insgesamt soll eine kohärente Gestaltung über den gesamten Gestaltungsperimeter erarbeitet werden.

Die urbanen Vorzonen begleiten die Bahnhofstrasse. Sie weisen abwechselnd Grün- und Hartbereiche auf und sollen gemeinschaftlich/öffentlich zugänglich sein. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Hart- und Grünflächen ist unter Berücksichtigung der funktionalen Aspekte anzustreben (z.B. Parkierung, Einfahrten, Entsorgung, usw.). Ihre Anordnung/Verortung ist ge-

bündelt und in Abstimmung mit der Bahnhofstrasse zu gliedern. Die Vorzonen sollen als raum- und atmosphärenbildende Basis die Bahnhofstrasse begleiten und adressbildend wirken.

Die Bereiche zwischen den einzelnen oberirdischen Baubereichen sind den Wohnungen zuzuordnen und haben einen privaten Aussenraumcharakter. Sie sind als ausgeprägte Grünräume zu gestalten und durch Mauern oder Böschungen sinnvoll abzustufen. Die Bepflanzung soll in lockeren Gehölzgruppen erfolgen und eine gute Durchlässigkeit zulassen.

Der das Perron/Gleisfeld begleitende Bereich ist als Aufenthaltsbereich für die gemeinschaftlichen Nutzungen zu gestalten. Er soll zum Perron hin eine Schutzwirkung haben, jedoch als ansprechende Kulisse vom Gleisfeld her wahrgenommen werden.

Grundsätzlich ist bei der Bepflanzung darauf zu achten, dass sie im Kontext zur nahen Umgebung steht (Gartentypologie des Quartiers). Die Grünflächen sind, wo sinnvoll (z.B. Randbereiche, Böschungen, usw.), extensiv zu gestalten. Ein genügend dimensionierter Erdaufbau auf unterirdischen Anlagen ist zu gewährleisten, um das Gedeihen der Pflanzen nachhaltig zu garantieren.

4.1.3 Schlussfolgerungen

Der Entwurf der Volumenstudie weist die Machbarkeit der Entwicklungsziele auf der Parzelle, unter den Voraussetzungen eines Verzichts auf Formeffizienz der Baukörper und ein ausgebreitetes Parkplatzangebot, nach. Aus dem Entwurf lassen sich grundlegende Entwicklungsleitlinien für zukünftige qualitätssichernde Verfahren ableiten:

- Die Entwicklung der ehemaligen SBB-Parzelle soll mit Rücksicht auf zukünftige Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung, wie jene der Bahnhofstrasse, des Bahnhofplatzes und des P&R-Parkplatzes konzipiert werden. Gestaltung und Nutzung der Vorzonen und der Zwischenräume tragen wesentlich zur Belebung wie auch zur ortsbildlichen Einpassung bei.
- Auf der Parzelle sollen sechs oberirdische Baukörper entstehen, die sich der ortstypischen Körnung annähern und die wichtigsten Durchblicke zum See freihalten. Die Höhenentwicklung folgt der Bahnhofstrasse, ein leichter Akzent am Bahnhofplatz ist denkbar.
- Aktivierende Nutzungen wie Zugänge und Arbeitsnutzungen orientieren sich ebenerdig zur Bahnhofstrasse und zum Bahnhofplatz. Der Bahnhofplatz soll barrierefrei zum attraktiven Ankunftsort für Rüslikon umgestaltet werden. Die Wohnungen orientieren sich wenn möglich zum See.
- Erschliessung und Parkierung erfolgen zentral bei der Einmündung des Pilgerwegs. Die Personenunterführung soll unter dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstrasse zum Pilgerweg verlängert und an den Nahversorger angeschlossen werden.

4.1.4 Workshop Bevölkerung

Die Ergebnisse der Volumenstudie wurden der Bevölkerung in einem Workshop im Mai 2016 präsentiert und gemeinsam in Arbeitsgruppen diskutiert. Dieser Workshop führte zu einer Überprüfung und Überarbeitung der Volumenstudie. Dadurch konnte die Qualität der Planung verbessert werden. Der Workshop hatte zur Folge, dass der Bearbeitungsumfang ausgeweitet wurde, um auch das Bahnhofgebäude und die zukünftige bergseitige Entwicklung bis zur Weingartenstrasse einzubeziehen sowie verkehrliche Aspekte zu berücksichtigen. Zudem wurde den Planern mitgegeben, dass die Anordnung der Baukörper und der Umgang mit dem Gelände mehrheitlich begrüsst werden und sich die Volumenstudie auf einem guten Weg befindet. An der Feedbackveranstaltung im Oktober 2016 beurteilten 85% der Teilnehmenden die überarbeitete Volumenstudie als überwiegend gut und tragen diese mit. Gefallen fanden die Beteiligten an den verschiedenen Bauten respektive Bauweisen sowie an einer gut funktionierenden und hindernisfreien Verbindung (Unterführung) zwischen Bahnhofstrasse und Weingartenstrasse. Zudem wünschen sich die Mitwirkenden, dass der Gestaltungsplan den Prinzipien der Volumenstudie folgt, jedoch über einen Ausgestaltungs- bzw. Interpretationsspielraum verfügt.

4.2 Vorschriften Gestaltungsplan

4.2.1 Geltungsbereich

Der Private Gestaltungsplan umfasst die gesamte Parzelle 5679.

4.2.2 Zweck

Aufgrund der zentralen Lage und der strategischen Bedeutung der Parzelle 5679 werden hohe Anforderungen bezüglich Dichte, Nutzungsmix, Qualität und Eingliederung in die Umgebung an die Überbauung gestellt. Die Volumenstudie zeigt eine ortsverträgliche bauliche Struktur auf. Insbesondere die Dichte und Eingliederung in die Umgebung wurden genauer untersucht, da frühere Bauvorhaben aufgrund dieser Aspekte gescheitert sind. Ziel des Gestaltungsplans ist es nun die ermittelte ortsverträgliche Dichte und die gute städtebauliche Eingliederung der Überbauung grundeigentümergebunden festzulegen. Rahmenbedingungen werden im Gestaltungsplan auch für den Nutzungsmix und die Qualität sowie die Gestaltung festgelegt. Die detaillierteren Anforderungen zu diesen Aspekten sind im vorgeschriebenen Konkurrenzverfahren zu formulieren.

4.2.3 Empfindlichkeitsstufe

Aufgrund der Lärmimmissionen der Bahn und der zulässigen Gewerbebetriebe (maximal mässig störend) wird an der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Zonenplan festgehalten.

4.2.4 Nutzung

In den Baubereichen I-VI sind Wohnnutzung, Handels- und Dienstleistungs- sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zulässig. Dies entspricht der zulässigen Nutzungen in der W3G-Zone und der Zentrumszone. Im Sockelgeschoss im Baubereich A und im ersten Vollgeschoss im Baubereich I ist Wohnnutzung nicht zulässig. Werden diese Flächen zum Arbeiten genutzt, beträgt der Anteil an Arbeitsnutzung 30%. Der Anteil Arbeitsnutzung der Volumenstudie beträgt 22% (Vergleichswert). In den Vollgeschossen der Baubereiche I-VI ist sowohl Wohnnutzung wie auch Arbeitsnutzung zulässig. Dies lässt insbesondere in den Vollgeschossen auf Niveau Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz eine Flexibilität bei der Nutzung zu. Es werden jedoch grundsätzlich möglichst viele Wohnungen angestrebt.

Berechnung Anteil Arbeitsnutzung:

Baubereich	Gebäudeumfassung gemäss GP (Fläche)	Anzahl Vollgeschosse	Vollgeschossfläche (brutto) gemäss GP Total
I	303 m ²	3	909 m ²
II	335 m ²	3	1'005 m ²
III	452 m ²	3	1'359 m ²
Total I-III	1'091 m²		3'273 m²
IV	288 m ²	4	1'152 m ²
V	335 m ²	4	1'340 m ²
VI	402 m ²	4	1'608 m ²
Total IV-VI	1'025 m²		4'100 m²
Total I-VI	2'116 m²		7373 m²

Baubereich	Maximal mögliche Geschossfläche *	Anzahl Geschosse	Total
A (Sockelgeschoss)	2'717 m ²	1	2'717 m²

*Fläche entspricht Baubereich A gem. Situationsplan 1:500 und nicht der Geschossfläche des Sockelgeschosses gem. Volumenstudie

Nutzungsichte

Gemäss regionalem Richtplan ist im Planungsgebiet eine mittlere Nutzungsichte von 100-150K/ha (K=Köpfe=Beschäftigte+Bewohner) zu erreichen. Diese Dichte kann mit dem Gestaltungsplan erreicht werden. Je nach Nutzungsmix wird eine Nutzungsichte von ca. 160-225K/ha erreicht. Gemäss Volumenstudie können im Gebiet 42 Wohnungen entstehen. Bei einer durchschnittlichen Haushaltgrösse von 2.31 Personen pro Haushalt (BFS, 2015) ist folglich mit ca. 97 Einwohnern zu rechnen. Die geforderte mittlere Nutzungsichte kann folglich erreicht werden.

Bei einem Anteil von 30% Arbeitsnutzung (entspricht dem Sockelgeschoss in Baubereich A und dem 1. Vollgeschoss im Baubereich I) ist mit einer Nutzungsichte von ca. 160 K/ha zu rechnen.

Geschossfläche	Faktor *	Anrechenbare Geschossfläche	Ø Wohnfläche pro Person 2015 (BfS)	Anzahl Einwohner
7'070 m ²	0.9	6'363 m ²	45 m ²	141

Geschossfläche	Faktor *	Anrechenbare Geschossfläche	Ø Fläche pro Arbeitsplatz **	Anzahl Beschäftigte
3'020 m ² (Verkauf)	0.9	2'718 m ²	150 m ²	18

Total Köpfe (Einwohner + Beschäftigte)	159
---	------------

* Faktor zur Berechnung der anrechenbaren Geschossflächen (Erfahrungswert)

** Verkauf: Schätzung (abhängig von Konzept und Anbieter (Migros, Spar, ...))

4.2.5 Grundmasse

Abstände

Der Grundabstand wird durch die Baubereichsgrenzen festgelegt. Entlang der Bahnlinie beträgt der Abstand 5m bzw. 3.5m entsprechend dem Näherbaurecht zur SBB-Parzelle. Gegenüber dem Bahnhofplatz gilt ein Grenzbaurecht. Ein Näherbaurecht sowie die Zustimmung zu Fassadenöffnungen haben die SBB in Aussicht gestellt. Eine entsprechende privatrechtliche Vereinbarung wird beim Vorliegen eines konkreten Bauprojekts getroffen. Gegenüber dem Dammweg wird der Grundabstand von 3.5m gemäss § 265 PBG eingehalten, hingegen wird an der Bahnhofstrasse vom Grundabstand (6m) gemäss PBG und BZO abgewichen.

Die minimalen Gebäudeabstände werden durch die Abstände von 12-15m zwischen den Baubereichen eingehalten. Zudem sichern die Abstände zwischen den Baubereichen die Durchblicke zum See. Die Festlegung der Baubereichsgrenze aufgrund der Abstände und Durchblicke lässt einen Spielraum bei der Anordnung sowie bei der Länge und Breite der Gebäude zu. Die Stellung der Gebäude (längs oder quer zur Strasse) hingegen ist durch die Baubereiche vorgegeben.

Geschossigkeit und Gebäudehöhe

Im Gestaltungsplangebiet sind Gebäude mit maximal vier anrechenbaren Geschossen erlaubt. Anrechenbare Dachgeschosse sind nicht zulässig. Da sich die Gebäude am Hang befinden,

werden sie nur von der Bahnhofstrasse als 4-geschossig wahrgenommen. Bergseits, vom Peron aus gesehen, treten die Gebäude als 2- bis 3-geschossig in Erscheinung. Die Gebäude in den umliegenden W3 und W3G Zonen weisen drei Vollgeschosse und ein Dachgeschoss auf. Somit gliedert sich die neue Überbauung optimal in die Umgebung ein und es entsteht ein stimmiges Ortsbild.

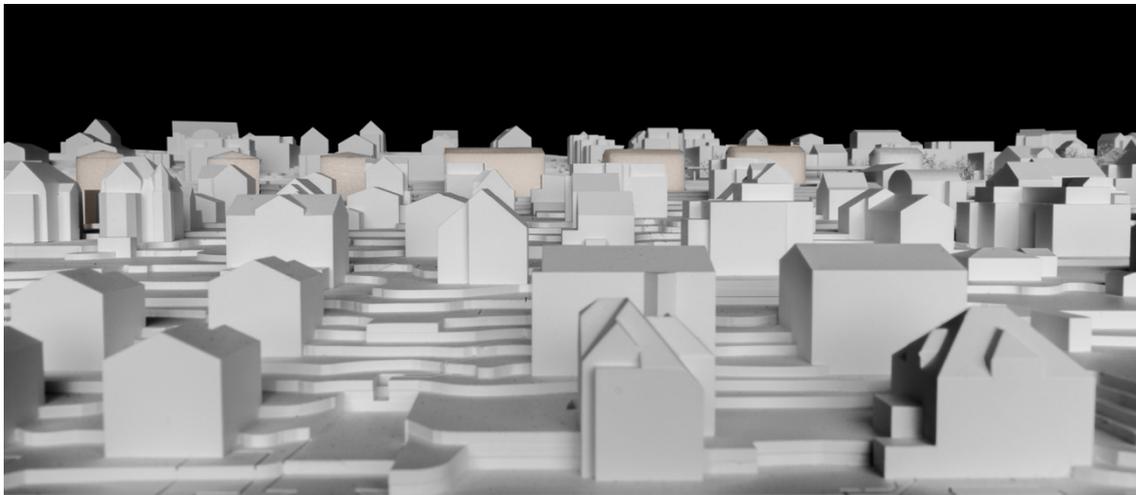


Abbildung 15 Ansicht Nordost (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)



Abbildung 16 Ansicht Südost (Q: Volumenstudie, 15. März 2017)

Die maximale Höhe der Gebäude wird durch Höhenkoten und Mantellinien definiert. Für die Baubereiche I-VI wird eine maximale Gesamthöhe vorgegeben. Sie entspricht den Gesamthöhen der Gebäude gemäss Volumenstudie mit einem Spielraum von 1.0m-2.5m. Der Spielraum gewährleistet, dass die Vollgeschosse auf Niveau Bahnhofstrasse/Bahnhofplatz mit einer lichten Höhe von 4.0m-4.5m erstellt werden können und somit für Arbeitsnutzungen geeignet sind. Für das Sockelgeschoss im Baubereich A wird eine maximale Höhe für die Oberkante der Fertigdecke definiert. Sie befindet sich auf der Höhe des Perrons, welches das Sockelgeschoss nicht überragen soll. Die maximale Höhe für die Oberkante der Fertigdecke im Baubereich B misst 5.0m ab Höhe der Bahnhofstrasse bei der Tiefgarageneinfahrt. Somit kann das Geschoss auf Niveau Bahnhofstrasse durchgehend mit einer lichten Höhe von mindestens 4.0m erstellt werden, wie es die Bestimmungen zu den Grundmassen vorsehen. Für das Sockelgeschoss wird ebenfalls eine lichte Mindesthöhe vorgeschrieben. Sie beträgt 4.5m (OK Fussboden roh bis UK Decke roh).

Bauliche Dichte

Die bauliche Dichte der Volumenstudie wurde als angemessen beurteilt. Die Volumen der Gebäude sollen deshalb mit einem angemessenen Spielraum im Gestaltungsplan festgelegt werden, damit die Eingliederung in die Umgebung gewährleistet bleibt. Im Gestaltungsplan wird die maximal mögliche bauliche Dichte mit der Überbauungsfläche (ÜF) der jeweiligen Baubereichsfläche definiert. Die Überbauungsfläche definiert das Verhältnis der grössten Gebäudeumfassung zur Baubereichsfläche. Die ÜF gemäss Volumenstudie wurde anschliessend gerundet, sodass im Gestaltungsplan für die Baubereiche Überbauungsflächen zwischen 60-70% festgelegt werden. Dies entspricht einer Zunahme der Gebäudeumfassung um 99m² (über alle Baubereiche gesehen), welche einen Spielraum bei den Wohnungsgrössen und Loggien zulassen. Diese sind in der Volumenstudie eher knapp bemessen. Die Zunahme der Gebäudeumfassung bewirkt, dass die Gebäude gemäss Volumenstudie je nach Baubereich zwischen 0.0-1.0m breiter beziehungsweise zwischen 0.0-2.0m länger werden.

Baubereich	Gebäudeumfassung gemäss Volumenstudie	Baubereichsfläche	ÜF in Prozent der jeweiligen Baubereichsfläche gemäss Volumenstudie	ÜF in Prozent der jeweiligen Baubereichsfläche gemäss Gestaltungsplan	Differenz Gebäudeumfassung
I	256 m ²	466 m ²	55%	65%	+47 m ²
II	321 m ²	479 m ²	67%	70%	+14 m ²
III	447 m ²	647 m ²	69%	70%	+6 m ²
IV	272 m ²	481 m ²	57%	60%	+16 m ²
V	318 m ²	516 m ²	62%	65%	+17 m ²
VI	402 m ²	622 m ²	65%	65%	0 m ²
Total	2016 m²	3211 m²			+100 m²

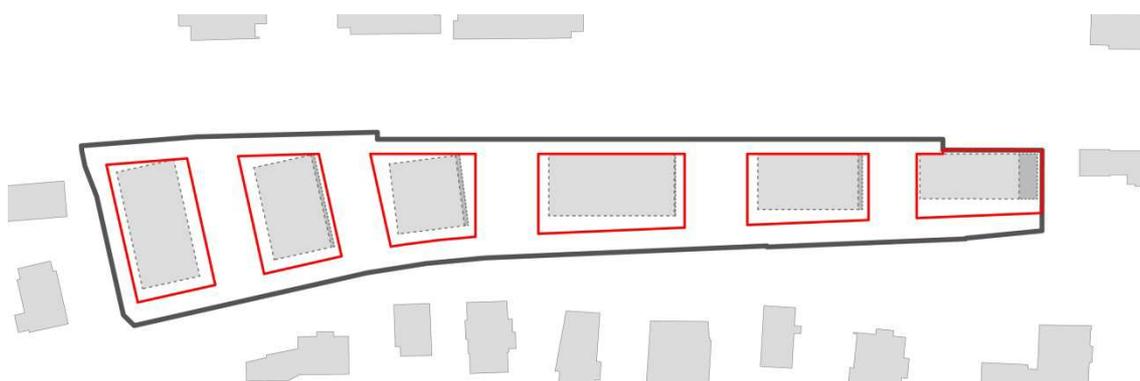


Abbildung 17 Differenz Gebäudeumfassung Volumenstudie – Gestaltungsplan, BSP 1 (Q: BC AG)

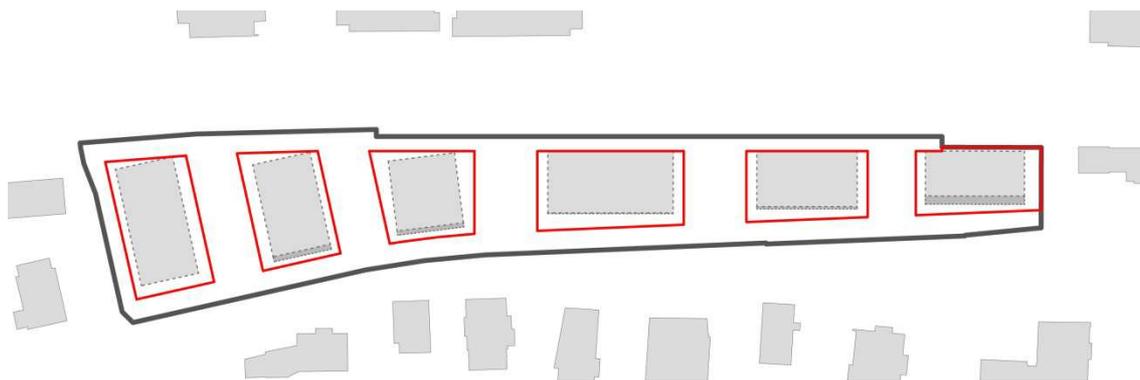


Abbildung 18 Differenz Gebäudeumfassung Volumenstudie – Gestaltungsplan, BSP 2 (Q: BC AG)

ÜF-Transfer

Um bei der Anordnung des möglichen Volumens einen Anordnungsspielraum zu belassen, darf ÜF transferiert werden, solange sich die ÜF im Empfängerfeld um maximal 10% erhöht. Transferiert wird dabei nicht der Prozentsatz sondern Flächen. Der Transfer ermöglicht, dass die Gebäudeumfassung der Vollgeschosse je nach Baubereichen um 30-50m² vergrössert werden können.

Beispiel Baubereich I:

Baubereichsfläche:	466m ²
Gebäudeumfassung:	303m ²
ÜF in Prozent der jeweiligen Baubereichsfläche:	65%

$$303m^2 * 10\% = 30.3m^2$$

$$303m^2 + 30.3m^2 = 333.3m^2 \quad (\text{Entspricht der max. möglichen Gebäudeumfassung.})$$

$$333.3m^2 / 466m^2 = 0.715 \quad (\text{Die maximal mögliche ÜF im Baubereich I entspricht folglich 71.5%.})$$

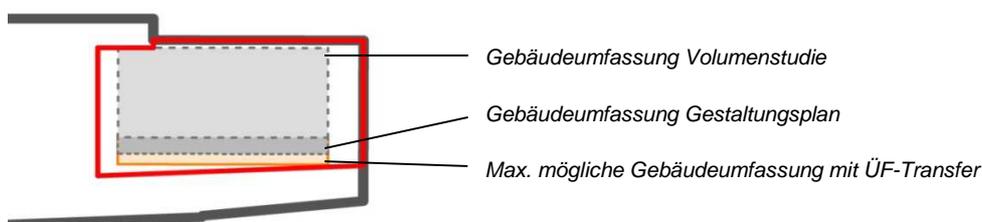


Abbildung 19 Differenz Gebäudeumfassung aufgrund ÜF-Transfer, Bsp. Baubereich I (Q: BC AG)

4.2.6 Gestaltung

Die Gebäude der Volumenstudie gliedern sich aufgrund ihrer Volumen und Anordnung gut in die Umgebung ein. Damit sich das Volumen durch Vorsprünge wie Balkone, Vordächer, Erker und Laubengänge nicht wesentlich vergrössert und kompakt bleibt und somit diese Qualität der Volumenstudie gesichert ist, werden sie an die ÜF angerechnet. Die Schrägdächer der Gebäude wirken stimmig und werden deshalb vorgeschrieben. Auf weitere Vorgaben zur Gestaltung wird verzichtet. Mit dem anschliessenden Konkurrenzverfahren kann am besten ermittelt werden, was eine besonders gute Gesamtwirkung ausmacht.

4.2.7 Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung erfolgt gebündelt über eine Zu- und Wegfahrt. Dies trägt zur Verkehrssicherheit sowie zur Reduktion der Lärmbelastung bei. Oberirdisch sind nur Besucherparkplätze auf einem Drittel der Anstosslänge der Bahnhofstrasse zulässig. Sie sind auf mindestens drei ver-

schiedene Standorte zu verteilen, was eine sorgfältige Eingliederung in die Umgebung ermöglicht. Eine attraktive Gestaltung des Strassenraums für den Langsamverkehr zwischen den Bauten und der Fahrbahn wird zudem durch den 5.2m-5.5m breiten Bereich Vorzone und die Fusswegverbindung von mindestens 2.0m Breite sichergestellt. Zudem ist eine Bepflanzung in Form einer Baumreihe anzustreben um die adressbildende Funktion der Vorzone zu unterstreichen. Die Anzahl der Parkplätze ist aufgrund der gut mit dem ÖV erschlossenen und zentralen Lage zu reduzieren. Die Reduktion erfolgt gemäss Parkplatz-Reglement. Für Bewohner sind zwischen 50-80%, für Beschäftigte zwischen 30-45% und für Besucher sowie Kunden zwischen 40-60% des Grenzbedarfs zulässig. Für Kinderwagen und Fahrräder sind genügend grosse, leicht zugängliche Abstellräume und -flächen zur Verfügung zu stellen. Falls die bestehende Park&Ride-Anlage nicht verschoben wird, muss sie gemäss Kaufvertrag auf der Parzelle 5679 erstellt werden, weshalb zusätzlich eine unterirdische Park&Ride Anlage mit maximal 20 Parkplätzen zulässig ist. (weitere Erläuterungen zum Verkehr vgl. Kapitel 3.1)

4.2.8 Umgebungsgestaltung und ökologischer Ausgleich

Der Terrainsprung im Planungsgebiet ist beim Dammweg bis zu ca. 7.0m hoch. Um eine qualitative Gestaltung der Umgebung zu erreichen, ist das Terrain im Baubereich B in Anlehnung an den natürlichen Geländeverlauf zu modellieren. Die Modellierung des Geländes mit Böschungen und Terrassen ermöglicht die Erstellung von privaten Aussenräumen zwischen den Gebäuden, welche abseits vom Verkehr (Bahnlinie und Bahnhofstrasse) liegen. Die Vorgaben zum Grünanteil und zur Erstellung von Baumgruben tragen ebenfalls zur Wohnqualität bei. Mindestens 50% der Baubereiche A und B ausserhalb der Gebäudeumfassung, was ca. 1'500m² entspricht, sind zu begrünen oder als ökologischen Ausgleichsflächen zu gestalten. Diese Flächen dienen als Spiel- und Ruheflächen gem. PBG und zum ökologischen Ausgleich. Über das gesamte Planungsgebiet gesehen, beträgt der Anteil der Grünfläche 22%. Der Bereich Vorzone hat eine adressbildende Funktion, welche mit einer Bepflanzung verdeutlicht werden soll.

Aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit der Fläche und der Besonnung sind die ökologischen Ausgleichsflächen primär entlang der Bahnlinie anzuordnen und auszuweisen.

4.2.9 Energie und Abfallbewirtschaftung

Die Gemeinde Rüschnikon ist einerseits Energiestadt und will bei eigenen Bauvorhaben ein Vorbild sein. Andererseits lösen Minergie-Bauten auch Kosten aus, welche sich auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts auswirken. Deshalb wird mindestens der Minergie-Standard jedoch nicht der Minergie-P oder Minergie-A-Standard vorgeschrieben.

Die Abfallentsorgung erfolgt mit Unterflurcontainer im Bereich Vorzone. Für Betriebskehricht sind Sammelstellen im Gebäude vorzusehen.

4.3 Zusammenfassende Beurteilung

Die Anordnung der Baubereiche im Situationsplan 1:500 sowie die Vorgaben zu den Grundmassen in den Vorschriften stellen sicher, dass sich die Überbauung städtebaulich besonders gut in die Umgebung eingliedert. Die Vorschriften zur Nutzung und zur Gestaltung geben die Rahmenbedingungen und somit auch den Spielraum für das nachfolgende Konkurrenzverfahren vor, welches detaillierte Vorgaben zum Nutzungsmix und zur Gestaltung der Bauten und der Umgebung macht. Der Gestaltungsplan ist folglich zielführend. Zudem erfüllt er die raumplanerischen Vorgaben, wie die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen und den haushälterischen Umgang mit dem Boden. Es kann eine mittlere Nutzungsdichte von ca. 160K/ha und ein Anteil von 20% an Arbeitsnutzung erreicht werden und die Ansiedelung eines Nahversorgers im Zentrum wird ermöglicht. Somit ist der Gestaltungsplan auch auf die übergeordneten Grundlagen und Planungen abgestimmt.

5 Planungsablauf

5.1 Gestaltungsplanverfahren

Das Ziel ist, den Gestaltungsplan an der Urnenabstimmung im November 2017 zu beschliessen.

Arbeitsschritt	Zeitraum
Entwurf GP	Dezember 2016 – Februar 2017
Präsentation Planungskommission Gemeinderat	März 2017
Vorprüfungsexemplar erstellen	März 2017
Beratung GR und Verabschiedung für VP und Mitwirkung	Anfangs April 2017
Öffentliche Auflage und Anhörung Nachbargemeinden (60 Tage) / Kantonale VP (90 Tage)	Ab Mitte April 2017 - Juni 2017
Einwendungen behandeln	Juli 2017
Bereinigung aufgrund Vorprüfung und Bericht nicht berücksichtigte Einwendungen	Juli – August 2017
Verabschiedung Antrag und Weisung durch GR	Anfangs September 2017
Auflage Antrag und Weisung	Oktober – November 2017
Urnenabstimmung	26. November 2017
Publikation Beschluss (30 Tage)	Dezember 2017
Einholen Rechtskraftbescheinigung / Genehmigung durch Baudirektion	Ab Januar 2018

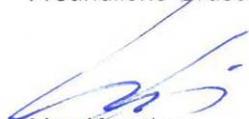
5.2 Vorprüfung Kanton

Die Auflagen des Kantons zum Gestaltungsplan wurden bereinigt. Somit kann die Genehmigung des Privaten Gestaltungsplans in Aussicht gestellt werden. Die Vorlage ist gemäss § 5 PBG rechtmässig, zweckmässig und angemessen.

5.3 Mitwirkung Bevölkerung

Der Private Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“ wurde gemäss § 7 PBG vom 13. April 2017 bis 12. Juni 2017 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist gingen drei Einwendungen und drei Stellungnahmen beim Gemeinderat ein. Die Einwendungen werden im Bericht zu den Einwendungen erläutert.

Freundliche Grüsse


Max Kersting
Projektverantwortlicher


Bruno Schmid
Stv. Gruppenleiter

Anhang 1 Parkplatzberechnung

Nutzung		Wohnen	Gewerbe	Verkauf EG	Verkauf Sockel	Total
mGF/Whg.	[m2 / Whg.]	42	108	171	1650	
Grenzbedarf	Bew./Pers. [1 PP pro]	0.5	80	150	150	
	Bes./Kund. [1 PP pro]	5	100	30	30	
	Bew./Pers. [PP]	84	1.35	1.14	11	
	Bes./Kund. [PP]	8.4	1.08	5.7	55	
Pflichtbedarf	Bew./Pers. Min	50%	30%	30%	30%	
	Bew./Pers. Max	80%	45%	45%	45%	
	Bes./Kund. Min	40%	40%	40%	40%	
	Bes./Kund. Max	60%	60%	60%	60%	
	Bew./Pers. Min [PP]	42.0	0.4	0.3	3.3	46.0
	Bew./Pers. Max [PP]	67.2	0.6	0.5	5.0	73.3
	Bes./Kund. Min [PP]	3.4	0.4	2.3	22.0	28.1
	Bes./Kund. Max [PP]	5.0	0.6	3.4	33.0	42.1

Verkehrsaufkommen

Nutzung		Wohnen	Gewerbe	Verkauf EG	Verkauf Sockel	Total
Anzahl PP	Bew./Pers. [PP]	42.0	0.4	0.3	3.3	46.0
	Bes./Kund. PP]	5.0	0.6	3.4	33.0	42.1
SVP	Bew./Pers. [Fahrten/PP]	2.5	2.5	2.5	2.5	
	Bes./Kund. /Fahrten/PP]	2.5	4	8	8	
induzierter Verkehr	Bew./Pers. [Fahrten/d]	105	1	1	8	115
	Bes./Kund. /Fahrten/d]	13	3	27	264	307
						422

Beilage 1 Volumenstudie Rüslikon Bahnhof Süd, Salewski&Kretz Architekten, Zürich und Beglinger+Bryan, Zürich vom 15. März 2017

Beilage 2 Abfallrechtliche Untersuchung, Dr. Heinrich Jäckli AG, Zürich vom 5. Dezember 2014

Beilage 3 Lärmgutachten, Porta AG, Brugg, 15. März 2017

Beilage 4 Störfallbetrachtung zum Masterplan „SBB-Parzelle“ am Bahnhof Rüslikon, EBP Schweiz AG, Zollikon vom 9. März 2017

Beilage 5 Bericht zu den Einwendungen, Buchhofer AG, Zürich vom 28. August 2017

Gemeinde Rüschlikon

Privater Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“

gem. § 85 PBG

Bericht zu den Einwendungen

1 Verfahren

Der Private Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“ wurde gemäss § 7 PBG vom 13. April 2017 bis 12. Juni 2017 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist gingen drei Einwendungen und drei Stellungnahmen beim Gemeinderat ein.

2 Stellungnahmen

1 Stadt Adliswil	
Beitrag	Das Gebiet „Bahnhof Süd“ liegt zentral und ist durch den Bahnhof optimal erschlossen. Die angestrebte bauliche und nutzungsspezifische Verdichtung und gute Gestaltung ist angemessen und zweckmässig.

2 CVP Rüslikon	
Beitrag	<p>Der Gestaltungsplan ist gut und zweckmässig, die Ausarbeitung des Planes entspricht weitgehend den im letzten Workshop besprochenen Vorgaben.</p> <p>Wichtig ist, dass eine gute behindertengerechte Bahnhofunterführung und preiswerte bzw. bezahlbare Wohnungen für Familien realisiert werden.</p>

3 ZPZ (Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg)	
Beitrag	<p>Das gewählte Verfahren zur Sicherstellung der qualitativ hochwertigen Überbauung an zentraler Lage mit Erstellung einer Volumenstudie, Überprüfen in einem Workshop sowie die Aussicht auf einen Architekturwettbewerb wird begrüsst.</p> <p>Der Private Gestaltungsplan entspricht den Zielsetzungen und Vorgaben der Region gemäss dem rechtskräftigen und neuen regionalen Richtplan.</p>

3 Einwendungen

1	
Antrag	<p>1) Die im Planungsbericht aufgeführten Dienstbarkeiten (S.9 Kapitel 2.1.) sind im Gestaltungsplan einzuzeichnen.</p> <p>2) Alle aus dem Gestaltungsplan entstehenden Bauvorhaben sind der SBB AG zur Prüfung nach EBG Art. 18m zuzustellen.</p>
Erwägungen	<p>1) Der privatrechtliche Dienstbarkeitsvertrag regelt die erwähnten Dienstbarkeiten abschliessend und grundeigentümergebunden. Er gilt auch nach Inkrafttreten des Gestaltungsplans.</p> <p>2) Bundesrecht ist übergeordnetes Recht, welches bei jeder Planung zu berücksichtigen ist. Das EBG gilt also auch für die Bauvorhaben innerhalb des Gestaltungsplanperimeters.</p>
Beschluss Gemeinderat	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2	
Antrag	<p>Der Gemeinderat soll die Vorlage des Privaten Gestaltungsplans „Bahnhof Süd“ zurückziehen, bis grundlegende Fragen geklärt sind und verbindlich in den Gestaltungsplan aufgenommen werden können.</p> <p>Es fehlen verbindliche Vorgaben im Gestaltungsplan zu der Gesamtplanung des Ortsbilds und dem Einbezug des Dorfcentrums, der Förderung günstigen Wohnraums, der Mitgestaltung der Mietzinsentwicklungen auf dem Gemeindegebiet und der Mietzinsberechnung, dem zukünftigen weiteren Verdichten des Bauens, der Finanzierung sowie der Unverkäuflichkeit des Grundstückes.</p>
Erwägungen	<p>Der vorliegende Gestaltungsplan setzt die, von den interessierten Rüschliker Stimmberechtigten in einem zweistufigen Mitwirkungsverfahren (Volumenstudie), festgelegten Vorgaben um und definiert die baurechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die Gestaltung und das Mass der Bebauung sowie die zulässige Nutzung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters.</p> <p>Die aufgeführten Fragen, wie die Gesamtplanung des Ortsbilds oder das weitere verdichtete Bauen, betreffen nicht nur das Areal „Bahnhof Süd“ sondern die ganze Gemeinde. Diese sollen im Rahmen einer Revision der Bau- und Zonenordnung behandelt werden. Die Förderung von günstigem Wohnraum ist ein wichtiges politisches Ziel des Gemeinderats (siehe auch Legislaturziele 2014-2018 und Bericht zum Gestaltungsplan). Die dazu erforderlichen Massnahmen können nicht im Gestaltungsplan festgelegt werden. Sie werden in einem nächsten Schritt, bei der Wahl des Bauträgers und der Ausgestaltung des Baurechtsvertrags, behandelt werden. Die Stimmbürger werden darüber anlässlich einer kommenden Gemeindeversammlung beschliessen.</p>
Beschluss Gemeinderat	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3	
Antrag	<p>1) Die Baukörper gemäss Volumenstudie sind auszustecken, ansonsten kann nicht beurteilt werden, ob sich die Bauvolumen in die Umgebung einfügen.</p> <p>2) Die Entstehungsgeschichte der Volumenstudie ist nachvollziehbar zu erklären. Insbesondere sind die verschiedenen Szenarien offenzulegen.</p> <p>3) Die Bauvolumen sind in der Höhe deutlich zu reduzieren und die Anordnung der Bauten ist zu überdenken. Es wird keine Rücksicht auf die bestehende Umgebung genommen und der See wird nicht mehr sichtbar sein.</p> <p>4) Im Bereich der Baufelder I und II ist ein Bahnhofplatz zu schaffen.</p> <p>5) Die Bedürfnisse des lokalen öffentlichen Verkehrs sind abzuklären und allenfalls zu berücksichtigen.</p> <p>6) Der Gestaltungsplanperimeter ist zweckmässig zu erweitern. Die Schnittstellen zum Bahnhof Nord und der Weingartenstrasse sind klar zu definieren.</p>
Erwägungen	<p>1) Die Eingliederung der Bauten in die Umgebung wurde anhand eines Modells geprüft (vgl. Modellfotos in der Dokumentation der Volumenstudie). Eine Aussteckung wird im Rahmen der Baubewilligung vorgenommen, wenn das tatsächliche Volumen der Baukörper bekannt ist und der Realität entsprechend abgebildet werden kann.</p> <p>2) Der Prozess der Volumenstudie wird im Planungsbericht und der Volumenstudie beschrieben. In einer ersten Phase wurden aufgrund von verschiedenen Skizzen die Anforderungen an die Überbauung definiert und schliesslich der beste Lösungsansatz vertieft ausgearbeitet. Die interessierte Bevölkerung hat zu diesem Lösungsansatz an zwei gut besuchten Mitwirkungsveranstaltungen ihre Ideen eingebracht. Das Resultat dieses, in der Planung üblichen, Prozesses bildet die Grundlage für den Gestaltungsplan.</p> <p>3) Dazu ist zu erwähnen, dass mit der heute rechtsgültigen Regelbauweise im Planungsgebiet höher und dichter gebaut werden kann, als in der Umgebung. In der W3G beträgt die Gebäudehöhe 11.4m und es sind 2 Dachgeschosse zulässig, was einer Firsthöhe von ca. 17.4m entspricht. In der Zentrumszone beträgt die Gebäudehöhe 13.5m und es sind 2 Dachgeschosse zulässig, was einer Firsthöhe von ca. 19.5m entspricht. Der Gestaltungsplan erlaubt weniger hohe Gebäude. Die maximal mögliche Firsthöhe beträgt, mit Ausnahme im Baubereich III, ca. 16.5m. Auch die Gebäudelänge von 35m in den Baubereichen III und VI ist wesentlich kürzer im Vergleich zur Regelbauweise, welche 50m lange Gebäude erlaubt. Mit dieser Reduktion der Masse wird erreicht, dass die Bauten eine Körnung aufweisen, welche sich städtebaulich gut in die Umgebung einfügt, wie die Volumenstudie aufzeigt. Die Volumenstudie wurde mit der Bevölkerung diskutiert. An den Workshops wurde den Planern mitgegeben, dass die Anordnung der Baukörper und der Umgang mit dem Gelände mehrheitlich begrüsst werden.</p>

	<p>Bei der Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) im Jahr 2014 ist neben dem haushälterischen Umgang mit dem Boden auch die Innenentwicklung (oder Verdichtung) als Ziel festgelegt worden. Ein Gebiet an einer solchen zentralen Lage nicht vollständig auszunutzen und teilweise freizuhalten, lässt sich nicht mit diesen Zielen des RPG vereinbaren.</p> <p>4) Eine Platz anstelle der Baubereiche I und II widerspricht den städtebaulichen Überlegungen der Volumenstudie und den Zielen des Raumplanungsgesetzes. Der Bahnhofplatz ist ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters zwischen dem Baubereich I und dem alten Bahnhofgebäude geplant (vgl. Volumenstudie).</p> <p>5) Ein Privater Gestaltungsplan hat grundsätzlich die arealinterne Erschliessung zu regeln. Zudem ist der Bahnhof Rüslikon kein Knotenpunkt mehrerer lokaler Ortsbuslinien. Die Buslinie der VBZ ist die einzige Busverbindung in Rüslikon. Ein Bedürfnis nach einem Busbahnhof mit Wendeplatz besteht folglich nicht.</p> <p>6) Der Perimeter umfasst die Parzelle 5679 in Rüslikon. Die Schnittstelle zum Bahnhof Nord wurde an Gesprächen mit den SBB geklärt. Der Gestaltungsplan „Bahnhof Süd“ steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Weingartenstrasse, welche sich auf der anderen Seite der Geleise befindet. Der Gestaltungsplan und die Weingartenstrasse sind zwei von mehreren Teilen der Entwicklung rund um den Bahnhof Rüslikon. Mit der Volumenstudie liegt ein Gesamtkonzept für die Entwicklung vor. Die Realisierung wird schrittweise erfolgen. Über dieses Vorgehen hat der Gemeinderat an den Workshops zur Volumenstudie und der Infoveranstaltung zum Gestaltungsplan informiert.</p>
Beschluss Gemeinderat	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.