

Kommunaler Richtplan

Bericht der Einwendungen

Version für die Festsetzung an der Gemeindeversammlung, verabschiedet vom Gemeinderat am 16. April 2024



Lenkungsausschuss

Christian Benz

Phyllis Scholl

Cornel Dudle

Claudio Fiechter

Daniel Willi

Laura Heid

Gemeinderat, Federführung kRP

Gemeindepräsidentin

Gemeinderat

Leiter Abteilung Tiefbau/Werke

Leiter Bereich Hochbau a.i. bis 16. April 2023

Leiterin Abteilung Hochbau/Liegenschaften ab 17. April 2023

Projektteam EBP

Beatrice Dürr

Valentina Grazioli

Samuel Graf

Daniel Ruiz Gomez

Cyril la Monica

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zürich

Schweiz

Telefon +41 44 395 16 16

info@ebp.ch

www.ebp.ch

Verwendete Abkürzungen

BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BLN	Bundesinventar Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BZ	Bauzone
BZO	Bau- und Zonenordnung
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
E+B	Einwohner und Beschäftigte
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GP	Gestaltungsplan
ha	Hektare
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
KOBI	Kantonales Inventar schutzwürdige Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung
KRP	Kantonaler Richtplan
kRP	Kommunaler Richtplan
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖBA	Öffentliche Bauten und Anlagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBG	Planungs- und Baugesetz
PP	Parkplatz
Regio-ROK	Regionales Raumordnungskonzept
REK	Raumentwicklungskonzept
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
RRP	Regionaler Richtplan
SNP	Sondernutzungsplan
SS	Sammelstrasse
SV	Strassenverkehr
VS	Verbindungsstrasse
VV	Veloverkehr
WMZ	Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	6
1.1	Prozess	6
1.2	Öffentliche Auflage und Anhörung	7
1.3	Kantonale Vorprüfung	7
1.4	Bericht der Einwendungen	8
3.	Siedlungsräume	9
3.1	Bevölkerungswachstum	9
3.2	Verdichtung / Entwicklungsgebiete	9
3.3	Strategien «Bewahren», «Erneuern», «Weiterentwickeln»	12
3.4	Preisgünstiger Wohnraum	13
3.5	Ortsbild- und Denkmalschutz	15
3.6	Quartiererhaltungszone	16
4.	Natur-, Landschafts- und Freiräume	17
4.1	Mehrgenerationenpark	17
4.2	Auszonungen / Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	18
4.3	Panoramaweg	20
5.	Abstimmung Siedlung und Verkehr	21
6.	Abstimmung Siedlung und Energie	21
7.	Verkehr	22
7.1	Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht / PaVO	22
7.2	Veloschnellroute (VSR)	23
7.3	Seeuferweg / Zürichseeweg	24
7.4	Tempo 30-Zonen	25
7.5	Querungsstellen für Zufussgehende	25

Anhang

- A1 Auswertungstabelle kantonale Vorprüfung
- A2 Auswertungstabelle Anhörung Region
- A3 Auswertungstabelle öffentliche Auflage und Anhörung

1. Ausgangslage

1.1 Prozess

Der heute gültige kommunale Verkehrsrichtplan (kRP Verkehr) von Kilchberg stammt aus dem Jahr 2011. Seither haben sich die Verhältnisse, Rahmenbedingungen und Anforderungen wesentlich verändert. Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes im Jahr 2014 sind die Anforderungen an die Planung – und damit auch an die kommunale Richt- und Nutzungsplanung – deutlich gestiegen. Eine wesentliche Aufgabe besteht in der Konkretisierung, wie mit den Vorgaben und Erwartungen aus den kantonalen und regionalen Richtplänen umgegangen wird. Zudem verfügt die Gemeinde über einen Siedlungs- und Landschaftsplan (Stand 1998) und einen Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen (Stand 1982) die den übergeordneten Vorgaben nicht mehr entsprechen. Deshalb wird die Revision des kRP Verkehr mit der Neuerarbeitung des kRP Siedlung und Landschaft, basierend auf dem REK Kilchberg, durchgeführt.

Veränderte Verhältnisse und Rahmenbedingungen; Ziele

Mit der Gesamtrevision des kRP will die Gemeinde Kilchberg auf die stark geänderten übergeordneten Rahmenbedingungen/Planungen, neuen kommunalen Planungen und neuen Mobilitätsformen der letzten Jahre reagieren und die räumlichen Rahmenbedingungen für eine qualitative Entwicklung der Gemeinde setzen. Damit wird insbesondere für die anstehende Revision der Nutzungsplanung eine wichtige Grundlage geschaffen.

Als Grundlage für die Gesamtrevision des Richtplans dienen die übergeordneten Planungsinstrumente, insbesondere der kantonale Richtplan und der regionale Richtplan Zimmerberg sowie das regionale Gesamtverkehrskonzept rGVK Zimmerberg. Die Gemeinde hat mit dem Raumentwicklungskonzept REK Kilchberg 2040 eine wichtige strategische Grundlage für die künftige Entwicklung von Kilchberg erarbeitet und via Gemeinderatsbeschluss verabschiedet. Mit der anstehenden Richtplanrevision wird nun die Verbindlichkeit und die Abstützung des REK beim Kanton, der Region und der Bevölkerung schrittweise erhöht. Zudem findet eine inhaltliche und räumliche Konkretisierung statt.

Grundlagen

Der Bevölkerung sowie weiteren Interessierten standen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, sich zur laufenden Planung zu äussern und sich einzubringen. Zum REK Kilchberg wurden eine Online-Umfrage und drei Bevölkerungskonferenzen durchgeführt, wo sich die Bevölkerung zu den Zielen und strategischen Ansätzen einbringen konnte. Für die Erarbeitung des kRP wurde die informelle Mitwirkung weitergeführt, um einen konstruktiven Austausch mit der Bevölkerung zu gewährleisten: Dies im Rahmen einer Online-Umfrage und einer Informationsveranstaltung (vgl. Ausführungen im Kapitel 1.4 Erläuternder Bericht zum kommunalen Richtplan).

Partizipationsprozess

Der Gemeinderat von Kilchberg hat am 31. Oktober 2023 den Entwurf des kommunalen Richtplans im Sinne von § 7 PBG zur Anhörung bei den übergeordneten Planungsträgern und der öffentlichen Auflage verabschiedet. Am 7. November 2023 hat eine öffentliche Informationsveranstaltung stattgefunden, um die interessierte Bevölkerung aus erster Hand über die Inhalte in Kenntnis zu setzen. Die öffentliche Auflage und Anhörung wurde vom 10. November 2023 bis zum 8. Januar 2024 durchgeführt. Parallel wurden die Dokumente auch dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Öffentliche Auflage und Anhörung

1.2 Öffentliche Auflage und Anhörung

Insgesamt gingen im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung **78 Stellungnahmen** ein. Neben einigen Ortsparteien (vier Stellungnahmen) und verschiedenen Verbänden und Interessengemeinschaften (sieben Stellungnahmen) haben 62 Privatpersonen Einwendungen formuliert.

Parallel zur öffentlichen Auflage wurden auch die neben- und übergeordneten Planungsträger angehört. Von den drei grenzanstossenden Gemeinden hat die Stadt Zürich auf eine Stellungnahme verzichtet, Adliswil und Rüschlikon haben je eine Stellungnahme eingereicht. Die Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) hat ebenfalls eine Stellungnahme mit drei Einwendungen sowie weiteren Hinweisen, Feststellungen und Würdigungen eingereicht.

Total wurden **rund 683 einzelne Einwendungen** eingebracht. Viele der Einwendungen befassten sich mit denselben thematischen Schwerpunkten. Häufig adressierte Themen sind das Bevölkerungswachstum, die Verdichtung bzw. die Entwicklungsgebiete, der preisgünstige Wohnraum, die Quartiererhaltungszone bzw. der Ortsbildschutz, der Mehrgenerationenpark, die Auszonung der Schlimbergwiese, der Panoramaweg, die Parkplatzerstellungspflicht bzw. die Parkierungsverordnung, die Veloschnellroute, der Seefuferweg, Tempo 30-Zonen sowie die Querungsstellen für Zufussgehende. Ein Teil dieser Einwendungen konnte im kRP aufgenommen werden.

Grosses Interesse an der öffentlichen Auflage und Anhörung

Schwerpunkte der öffentlichen Auflage und Anhörung

1.3 Kantonale Vorprüfung

Der Kanton hat im Rahmen seiner Vorprüfung (Schreiben vom 22. Januar 2024) verschiedene Empfehlungen und Genehmigungsvorbehalte angebracht. Insgesamt erachtet der Kanton die Revisionsvorlage als rechtmässig, zweckmässig und angemessen. Er hat die Genehmigung der Gesamtrevision der kommunalen Richtplanung unter der Voraussetzung, dass die Genehmigungsvorbehalte behandelt werden, in Aussicht gestellt. Am 6. Februar 2024 fand zu diesem Thema ein Gespräch mit dem kantonalen Gebietsbetreuer und dem Lenkungsausschuss statt. Die Inhalte dieses Gesprächs sind in den Umgang mit den verschiedenen Einwendungen und in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

Weitgehend positive Beurteilung durch Kanton

1.4 Bericht der Einwendungen

Gemäss § 7 PBG sind nicht oder nur teilweise aufgenommene Einwendungen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung ist zu begründen. Der vorliegende, separate Bericht wurde am 16. April 2024 vom Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet. Er ist als Teil der Vorlage von der Gemeindeversammlung zur Kenntnis zu nehmen, muss jedoch von der Baudirektion nicht genehmigt werden.

Bericht der Einwendungen als Teil der Vorlage

Der Umgang mit den einzelnen Einwendungen wurde im Lenkungsausschuss diskutiert. Ebenfalls wurde der Umgang mit den Schwerpunktthemen der Baukommission präsentiert, welche dazu eine Empfehlung zuhanden des Gemeinderates formulierte. Die Arbeitsgruppe Ortsplanung, welche bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans involviert war, war in dieser Phase nicht mehr involviert.

Diskussion der Einwendungen in den kommunalen Gremien

Im vorliegenden separaten Bericht der Einwendungen finden sich einerseits zusammenfassend zu den thematischen Schwerpunkten die berücksichtigten sowie teilweise oder nicht berücksichtigten Einwendungen von Kanton und weiteren Mitwirkenden (gemäss Kapitel 2 bis 6 in diesem Bericht) und andererseits die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen (Anhänge A1 bis A3). Beim Umgang mit den Einwendungen im kommunalen Richtplan sind folgende Optionen verwendet worden:

Aufbau des Berichts

Kenntnisnahme:	Die Einwendung entspricht einem allgemein gültigen Hinweis oder Feststellung und wird zu Kenntnis genommen.
Berücksichtigen:	Die Einwendung wird berücksichtigt.
Teilweise berücksichtigen:	Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt mit Begründung.
Nicht berücksichtigen	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt mit Begründung d. h. es erfolgt keine Anpassung an der kRP-Version gemäss öffentlicher Auflage/Anhörung.
Bereits abgedeckt	Die Einwendung ist in der kRP-Version gemäss öffentlicher Auflage/Anhörung bereits enthalten, eine Anpassung ist nicht notwendig.

3. Siedlungsräume

Im Folgenden werden die wesentlichen Punkte aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Richtplankapitel 3 «Siedlungsräume» zusammengefasst und der Umgang damit beschrieben. Die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen sind in den Anhängen A1 bis A3 aufgeführt.

3.1 Bevölkerungswachstum

Zwölf Stellungnahmen wurden zum Bevölkerungswachstum abgegeben. Sie fordern kein oder nur ein moderates Wachstum und somit keine Verdichtung und keine Entwicklungsgebiete. Die Begründung ist, dass die Bevölkerung von Kilchberg in den letzten Jahren ein rasantes Wachstum erlebt hat. Dies führte zu Herausforderungen und Qualitätsverlusten, aufgrund z.B. der damit verbundenen Verdichtung, des höheren Verkehrsaufkommens und des Infrastrukturbedarfs (z. B. Schulen). Eine Verstädterung von Kilchberg soll verhindert werden. Kilchberg sei schon gebaut und soll als Dorf bestehen bleiben. Zudem seien grosse Reserven vorhanden, weshalb ein weiteres Bevölkerungswachstum zu erwarten sei.

Einwände und Anregungen

Kilchberg hat von 2010-2022 ein Bevölkerungswachstum von 24% erfahren. Aufgrund der attraktiven Lage und des tiefen Steuerfusses ist weiterhin von einer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme auszugehen. Die Gemeinde will dieses Wachstum nicht aktiv fördern und strebt lediglich eine zurückhaltende und qualitätsorientierte Entwicklung an. Aufgrund der hohen Lagegunst von Kilchberg und den noch vorhandenen Reserven gemäss rechtskräftiger BZO, ist jedoch weiterhin von einem (baulichen) Wachstum auszugehen. Mit den Strategien zur Innenentwicklung und den weiteren im Richtplan formulierten Massnahmen werden die Grundlagen für eine *qualitätsorientierte* Siedlungsentwicklung gelegt.

Erläuterung

Teilweise berücksichtigen: Das übergeordnete Ziel der räumlichen Entwicklung gemäss kRP-Kapitel 2 «Zurückhaltendes Gemeindegewachstum (Bevölkerung, Arbeitsplätze) durch Innenentwicklung» wird umformuliert in «zurückhaltende und qualitätsorientierte Entwicklung (Bevölkerung, Arbeitsplätze) durch Innenentwicklung». Im dazugehörigen Beschrieb wird ergänzt, dass die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, von der Gemeinde nicht aktiv gefördert wird.

Umgang im kRP

3.2 Verdichtung / Entwicklungsgebiete

Insgesamt sind 20 Stellungnahmen zum Thema Verdichtung und Entwicklungsgebiete eingegangen. 15 Stellungnahmen fordern keine Verdichtung und/oder keine Entwicklungsgebiete. Grösstenteils decken sich die Begründungen mit den Stellungnahmen zum Bevölkerungswachstum. Kilchberg sei heute bereits dicht bebaut und soll nicht weiter verstädert werden. Eine weitere Verdichtung sei kaum möglich, ohne Verlust von Qualitäten, namentlich Grünraum, Bäume, Einfamilienhausstrukturen, schöne alte Gebäude sowie der Dorfcharakter der Gemeinde. Zudem würde die Verdichtung zu einer weiteren Erhöhung der Mieten und der Immobilienpreise führen. Die Erhöhung der Nutzerdichten und insbesondere der baulichen Dichte seien entsprechend nicht erwünscht, insbesondere weil die rechtskräftigen BZO eine gewisse Verdichtung noch zulässt. Stattdessen seien Massnahmen zur Sicherung von Qualitäten vorzusehen.

Einwände und Anregungen

Fünf Stellungnahmen bevorzugen eine Verdichtung allgemein in Kilchberg, in bestimmten Gebieten oder auf einzelnen Parzellen. Die Begründung dabei

ist vorwiegend auf Partikularinteressen zurückzuführen. Auch wird argumentiert, dass sich gewisse Gebiete nicht von anderen unterscheiden sollen, einzelne Grundeigentümer nicht bevorzugt werden dürfen und, dass Innenverdichtung ein bundesrechtliches Ziel sei.

Spezifisch zu den einzelnen Gebieten fordern lediglich zwei Stellungnahmen keine Weiterentwicklung im Gebiet Bächlerstrasse, da sich damit die Mietzinsen erhöhen würden und die vorhandene Durchgrünung verloren gehen würde. Ausserdem soll vermieden werden, dass weitere «Sündenfälle» wie bei den bestehenden Bauten an der Bächlerstrasse entstehen.

Gemäss Stellungnahme des Kantons und der ZPZ werden die Dichteziele insgesamt eingehalten. Bei Abweichungen der Dichten (höhere wie auch tiefere Werte) gegenüber kantonalen und regionalen Festlegungen braucht es noch weitere Ergänzungen und Präzisierungen im Erläuterungsbericht.

Der kommunale Richtplan bietet die Chance, eine für Kilchberg stimmige Entwicklung anzustreben. Die rege Bautätigkeit der letzten Jahre in Kilchberg hat insbesondere in den Gebieten am Hang zu einem Verlust an Qualität und entsprechend zu einer Unzufriedenheit der Bevölkerung geführt. Aufgrund der hohen Lagequalitäten von Kilchberg ist allerdings auch künftig von einer baulichen Entwicklung auszugehen.

Erläuterung

Um bestehende Qualitäten zu bewahren und Defizite zu beheben sollte diese nicht grossflächig über das gesamte Gemeindegebiet, sondern nur in ausgewählten Gebieten erfolgen. Entsprechend erachtet es die Gemeinde Kilchberg als wichtig, einerseits Gebiete zu definieren in welchen eine Entwicklung sinnvoll wäre (Strategieansatz «Weiterentwickeln») und andererseits auch Gebiete zu bestimmen, wo eine weitere Entwicklung nicht erwünscht ist (Strategieansatz «Bewahren»). Dieses Vorgehen wurde vom Kanton im Rahmen der Vorprüfung positiv gewürdigt.

Die Festlegung von Gebieten mit «Weiterentwickeln» im kommunalen Richtplan entspricht einer strategisch langfristigen Aussage mit einem Zeithorizont von 25 Jahren. Hier ist eine Optimierung der Qualitäten und eine Überprüfung der Nutzungsdichten aller 4 Gebiete und teilweise auch der baulichen Dichten von 2-3 Gebieten vorgesehen. Gemäss Aussagen vom Kanton im Rahmen des Vorprüfungsgesprächs wird für die Genehmigung des Richtplans nicht erwartet, dass die Gemeinde ein, den Prognosen des «Regio-ROKs» entsprechendes Wachstum sicherstellt. Die Gemeinden müssen jedoch einen Beitrag leisten, um dieses Wachstum abzufedern. Dies gilt insbesondere für die Gemeinden, welche gemäss dem Regio-ROK als «Stadlandschaften» oder «urbane Wohnlandschaften» definiert werden. Dazu gehört auch die Gemeinde Kilchberg. Es ist deshalb wichtig, dass sich Kilchberg mit dem Thema des Bevölkerungswachstums und der dafür nötigen Geschossflächenkapazitäten auseinandersetzt.

Mit der aktuellen Bau- und Zonenordnung bestehen auf Basis der bestehenden Geschossflächenreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen theoretische Kapazitätsreserven für die Aufnahme von ca. weiteren 700-1'500 Einwohner/innen, je nach kantonalen Berechnungsgrundlage. Im Rahmen der anstehenden BZO-Revision mit einem Zeithorizont von 15 Jahren werden die kantonalen Schätzungen zu den vorhandenen Kapazitäten detailliert überprüft. Falls genügend Kapazitäten für diesen Zeitraum bestehen, kann auf eine Erhöhung der baulichen Dichte in den Gebieten Bächlerstrasse, Seestrasse / Bungertstrasse und Bahnhofsumfeld verzichtet werden. Diese Gebiete werden dann als mögliche Potenziale für eine längerfristigen Erhöhung der Kapazitäten betrachtet (d.h. im Rahmen einer übernächsten BZO-Revision).

Dem Einwand der Immobilienpreissteigerung in den Gebieten mit «Weiterentwickeln» wird zudem mit der Förderung von preisgünstigem Wohnraum bei einer allfälligen Weiterentwicklung in diesen Gebieten bereits Rechnung getragen.

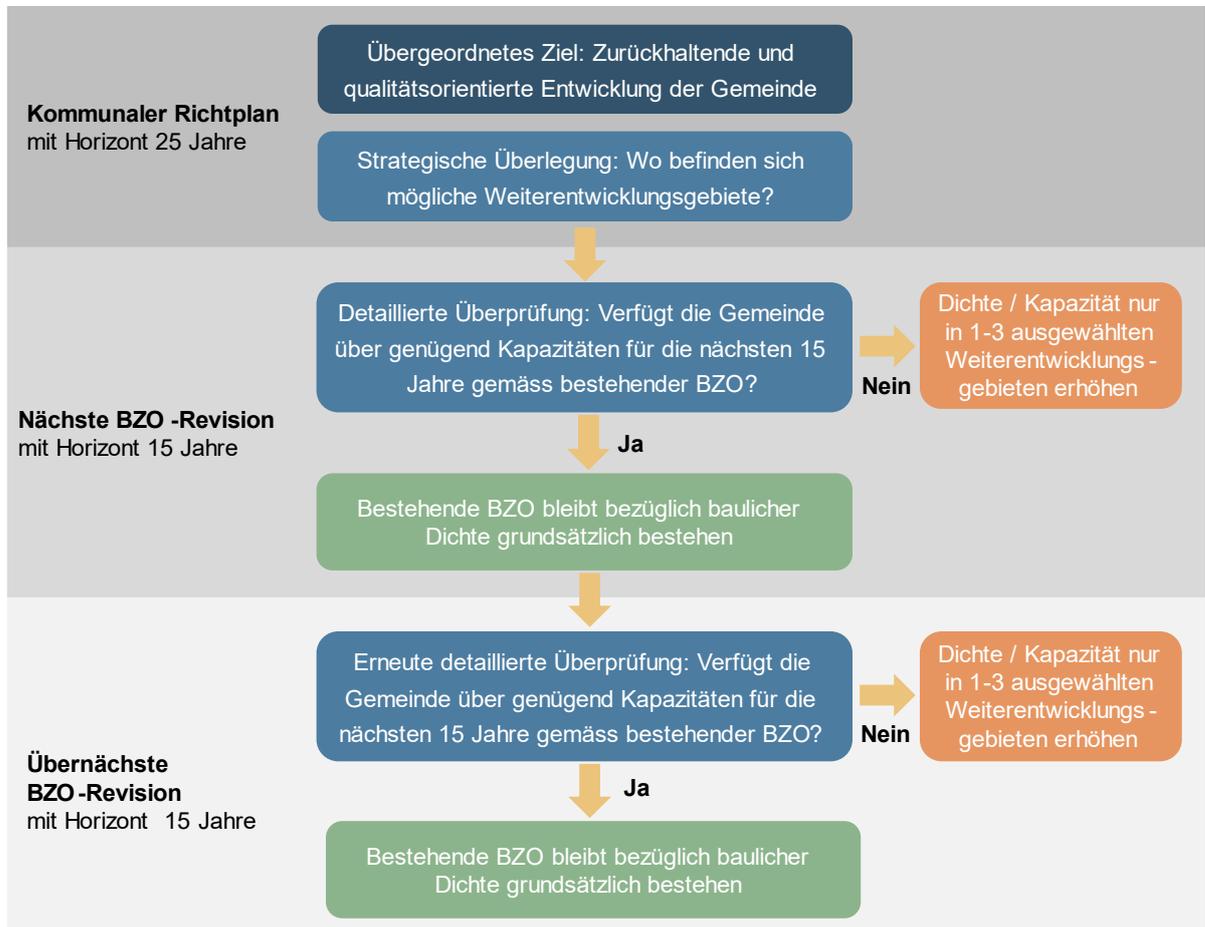


Abbildung 1 Umsetzung der strategischen Überlegung zu den Weiterentwicklungsgebieten in den nachfolgenden Planungsschritten.

Teilweise berücksichtigen: Im Erläuterungsbericht wird stärker betont, dass eine Erhöhung der baulichen Dichte mit der BZO-Revision noch zu prüfen ist und nur umgesetzt wird, falls die vorhandenen Kapazitäten nicht genügen, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufzufangen. Im Richtplantext und im Erläuterungsbericht wird ergänzt, dass die Weiterentwicklungsgebiete als langfristiges Potential vorgesehen sind (für die übernächste BZO-Revision), falls sich im Rahmen der anstehenden BZO-Revision herausstellen sollte, dass genügend Reserven für die nächsten 15 Jahre vorhanden sind.

Umgang im kRP

Berücksichtigen: Im Erläuterungsbericht werden die Abweichungen der Dichten von den übergeordneten Vorgaben, gemäss der Stellungnahme der ZPZ sowie der kantonalen Vorprüfung ergänzt und wo notwendig weiter präzisiert.

3.3 Strategien «Bewahren», «Erneuern», «Weiterentwickeln»

Acht Stellungnahmen kritisierten die Unterteilung der Gebiete gemäss den strategischen Ansätzen «Weiterentwickeln», «Erneuern» und «Bewahren». Es wurde argumentiert, dass alle Gebiete gleich zu behandeln sind, so dass überall eine ausgewogene Verdichtung und Entwicklung möglich sei. Zudem wurde bemängelt, dass die Unterteilung zu grob, die drei strategischen Ansätzen für alle Quartiere gültig und die Übergänge zwischen den Gebieten nicht sanft genug seien.

Einwände und Anregungen

Der Kanton empfiehlt hingegen, eine stärkere Abgrenzung zwischen den Begrifflichkeiten «Weiterentwickeln» und «Erneuern» und eine Schärfung der Unterschiede zwischen den beiden Strategien.

Um bestehende Qualitäten zu bewahren und Defizite zu beheben, erachtet es die Gemeinde Kilchberg als wichtig, einerseits Gebiete zu definieren in welchen eine Entwicklung sinnvoll wäre (Strategieansatz «Weiterentwickeln») und andererseits auch Gebiete zu bestimmen, wo eine weitere Entwicklung nicht erwünscht ist (Strategieansatz «Bewahren»). Dies wurde vom Kanton im Rahmen der Vorprüfung gewürdigt und als besonders wichtig erklärt.

Erläuterung

Die Unterteilung nach den drei Strategieansätzen beruht auf einer sorgfältigen fachlichen Analyse, welche im Rahmen der Erarbeitung des REK als auch des kommunalen Richtplans sowohl politisch als auch mit der Bevölkerung gespiegelt wurde. Eine Verfeinerung der Überlegungen erfolgt dann im Rahmen der anstehenden BZO-Revision.

Im Richtplan wird der Strategieansatz «Weiterentwickeln» und die dazugehörige Abbildung besser aufeinander abgestimmt. So wird einerseits der Übergang zur Strategie «Erneuern» verfeinert (Ergänzung Abbildung um Erweiterungen) und andererseits der Möglichkeitsraum textlich erweitert (Anpassung Text an Abbildung mit «strukturelle Anpassungen»).

Teilweise berücksichtigen: In der Abbildung im Richtplantext und im Erläuterungsbericht wird präzisiert, dass beim strategischen Ansatz «Weiterentwickeln» nicht nur Neu- bzw. Ersatzbauten, sondern auch Aufstockungen und Ergänzungen möglich sind. Zudem wird der Richtplantext um den Hinweis «strukturelle Anpassungen» ergänzt, um die Abbildung adäquater zu beschreiben.

Umgang im kRP

Nicht berücksichtigen: Die «Strategiekarte «Innenentwicklung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» wird nicht angepasst (Ausnahme: vgl. Kapitel 3.5 in diesem Bericht).

3.4 Preisgünstiger Wohnraum

Zum Thema preisgünstiger Wohnraum sind zehn Stellungnahmen eingegangen. Zwei Stellungnahmen sprechen sich für dessen Sicherung aus, teilweise auch durch die Festlegung von verbindlichen Anteilen. Sie begründen diese damit, dass die heutige Bevölkerungsstruktur unter Druck steht und dass alle, die in Kilchberg arbeiten und wohnen, Zugang zu einer bezahlbaren Wohnung haben sollen. Sieben Stellungnahmen begrüßen grundsätzlich preisgünstigen Wohnraum. Er soll jedoch nicht an eine Verdichtung bzw. an ein erhöhtes Wachstum gekoppelt werden, da dies nicht erwünscht ist (gemäss Kapitel 3.1 sowie Kapitel 3.2 in diesem Bericht). Eine Stellungnahme fordert den Verzicht auf Förderung von preisgünstigem Wohnraum. Zudem fordert eine weitere Stellungnahme, dass der Gemeinderat eine Wohnraumstrategie erarbeitet mit dem Ziel, eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur zu fördern.

Einwände und Anregungen

Die Gemeinde Kilchberg möchte für Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen (Demographie, Sozioökonomie usw.) attraktiv bleiben. Entsprechend will die Gemeinde konkrete kommunale Handlungsoptionen für die Realisierung eines attraktiven und durchmischten Wohnangebotes prüfen. Ein durchmisches Wohnungsangebot erfolgt zudem u.a. durch preisgünstigen Wohnraum. Kilchberg unterstützt preisgünstigen Wohnraum bereits durch die Abgabe von Bauland mit günstigem Baurechtszins. Wohnungen im Gemeindeeigentum und von Genossenschaften, die auf Bauland der Gemeinde bauen, werden anhand von Verträgen mit der Gemeinde als preisgünstiger Wohnraum vermietet, der Beurteilungsmassstab dafür ist die Kostenmiete gemäss der kantonalen Verordnung über den preisgünstigen Wohnraum PWV (d.h. die Miete entspricht den Kosten, die für die Finanzierung und den Betrieb entstehen). Die Gemeinde gewährt ein Baurecht bereits an zwei Wohnbaugenossenschaften, welche seit mehreren Jahren insgesamt 100 bestehende Wohnungen zur Miete anbieten. Zudem sind weitere 80 Wohnungen von weiteren gemeinnützigen Bauträgern in Kilchberg vorhanden.

Erläuterung

Die Bevölkerung wurde mit der Online-Umfrage im Juni 2023 gefragt, welche Möglichkeit für die Förderung von preisgünstigem Wohnraum am meisten unterstützt wird. Von den vier Antwortmöglichkeiten wird insbesondere die Einführung eines Mindestanteils in Entwicklungsgebieten und der Gewährung von günstigen Baurechtszinsen durch die Gemeinde mehrheitlich zugestimmt.

Die Gemeinde Kilchberg hält deshalb an der Massnahme fest, dass Anreize für die Erstellung von preisgünstigem Wohnraum bei Gewährung von erhöhten baulichen Möglichkeiten im Rahmen von allfälligen Sondernutzungsplanungen im Falle von erhöhten Ausnutzungsmöglichkeiten gesetzt werden. Damit soll insbesondere in den Gebieten mit Sanierungsbedarf (mit Strategie «Weiterentwickeln») sichergestellt werden, dass weiterhin preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung steht. Ob mit der anstehenden BZO-Revision erhöhte bauliche Möglichkeiten gewährt werden ist aufgrund der vorhandenen Kapazitäten, der festgelegten Zielnutzungsdichten sowie der Strategien (Bewahren, Erneuern, Weiterentwickeln) zu bestimmen (vgl. Kapitel 3.2, Abbildung 1).

Bereits abgedeckt: Die Massnahmen in Kap. 3.2.2 sehen bereits vor, Mindestanteile für Sondernutzungsplanungen in der BZO-Revision zu prüfen.

Umgang im KRP

Berücksichtigen: In Kapitel 3.2.2 wird ergänzt, dass sich die Gemeinde vornimmt, konkrete kommunalen Handlungsoptionen für ein attraktives und durchmisches Wohnangebot (preisgünstiger Wohnraum, Alterswohnen etc.) zu prüfen, um eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur beizubehalten.

Nicht berücksichtigen: Die Gemeinde hält daran fest, Anreize für die Erstellung von preisgünstigem Wohnraum bei Gewährung von erhöhten baulichen Möglichkeiten im Rahmen von allfälligen Sondernutzungsplanungen zu setzen.

3.5 Ortsbild- und Denkmalschutz

Insgesamt sind 22 Stellungnahmen zum Thema Ortsbild- und Denkmalschutz eingegangen. Vier Stellungnahmen fordern, dass die Siedlung «Im Wiesental» als ortsbildprägendes Ensemble bezeichnet wird. Die Siedlung aus den 1940er Jahren sei ortsbildprägend für das Gebiet zwischen der Schokoladenfabrik, dem Bahntrasse und der Gemeinde Rüslikon. Auch das Siedlungsreglement bezwecke den Erhalt des Gesamtbildes.

Einwände und Anregungen

Weitere neun Stellungnahmen fordern generell die Aufnahme von zusätzlichen Denkmalschutzobjekten oder die Festlegung von weiteren ortsbildprägenden Ensembles bzw. die Sicherung der ortsbaulichen Strukturen, wie z.B. an der Gartenstrasse. Auch wird die Erweiterung der Kernzonen Schwelle und Bendlikon angeregt und die Verbesserung der freiräumlichen Strukturen in den Kernzonen. Die Sicherung von ortsbaulichen Qualitäten und die sorgfältige Gestaltung neuer Bauten ist für diese Einwander ein wichtiges Anliegen. Mehrere Stellungnahmen wünschen zudem die Veröffentlichung des Heimatschutzinventars.

Zwei Verfasser/innen von Stellungnahmen sprechen sich gegen die Inventarisierung von Bauten bzw. gegen die Aufnahme des ortsbildprägenden Ensembles an der Böndlerstrasse aus, weil damit bauliche Entwicklungen verhindert oder erhöhte Kosten für die Grundeigentümer verbunden seien.

Kilchberg strebt eine qualitative Entwicklung für das ganze Gemeindegebiet an. Der Erhalt wertvoller baulicher Strukturen ist diesbezüglich besonders wichtig. Durch die rege Bautätigkeit der letzten Jahre wurden viele ortsbildprägende, qualitätvolle Gebäude durch Neubauten ersetzt. Mit den im kRP festgelegten Massnahmen (insbesondere den ortsbildprägenden Ensembles) sowie der Revision des Heimatschutzinventars soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden.

Erläuterung

Die Gemeinde erkennt die Bedeutung der Siedlung «Im Wiesental» für das Ortsbild und hat sie entsprechend dem strategischen Ansatz «Bewahren» zugewiesen und als ortsbildprägendes Ensemble bezeichnet.

Auf eine Erweiterung der Kernzonen wird verzichtet. Die rechtskräftigen Kernzonen decken bereits die historischen Dorfteile ab, aus denen sich die Gemeinde Kilchberg ursprünglich entwickelte und auch in historischen Karten dargestellt sind. Entsprechend weisen sie die älteste historische Substanz auf und sind heute als historische Dorfteile noch erkennbar.

Das Heimatschutzinventar ist bereits öffentlich auf der Homepage der Gemeinde Kilchberg und wird derzeit teilrevidiert und ergänzt.

Berücksichtigen: Die Siedlung «Im Wiesental» wird dem strategischen Ansatz «Bewahren» zugewiesen (Anpassung Strategiekarte «Innenentwicklung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen», gemäss kRP-Kapitel 3.1) und als ortsbildprägendes Ensemble bezeichnet (Anpassung Richtplankarte Siedlung / Landschaft sowie Themenkarte «Ortsbildprägende Ensembles», gemäss kRP-Kapitel 3.3.1). Aussagen zu Erweiterung des Ensembles an der Schwandenstrasse/ Böndlerstrasse gemäss Kapitel 2.6 in diesem Bericht.

Umgang im kRP

Nicht berücksichtigen: Die Kernzonen werden nicht erweitert und keine weiteren ortsbildprägende Ensembles festgelegt.

Bereits abgedeckt: Das kommunale Inventar der Heimatschutzobjekte ist bereits öffentlich einsehbar auf der Homepage der Gemeinde Kilchberg (Ergänzung im Erläuterungsbericht).

3.6 Quartiererhaltungszone

Es sind zwölf Stellungnahmen zur Festlegung von Quartiererhaltungszone eingegangen, wobei acht Stellungnahmen einen Verzicht auf Quartiererhaltungszone fordern. Die Qualitäten sollen z.B. mittels Leitbilder im Anhang zur BZO erhalten werden, ohne ein zu enges «Planungskorsett» anlegen zu müssen. Ausserdem führe eine Quartiererhaltungszone zu einem Wertverlust für die betroffenen Liegenschaften.

Einwände und Anregungen

Fünf Stellungnahmen fordern weitere Quartiererhaltungszone, namentlich «Im Wiesental», bei der «Schwandenstrasse» und der «Aubrig-/Seehaldenstrasse». Dort seien ortsbildprägende Strukturen vorhanden (im Wiesental: gemäss Kapitel 3.5 in diesem Bericht). Die Gebäude an der Schwandenstrasse bilden zudem ein Ensemble mit den Gebäuden an der angrenzenden Bändlerstrasse.

Quartiererhaltungszone dienen den Erhalt oder der Erweiterung der baulichen Gliederung von Ortsteilen mit hoher Siedlungsqualität. Für Quartiererhaltungszone können in der BZO besondere Vorschriften über Masse und Erscheinung der Bauten festgelegt werden, welche in Wohnzone nicht möglich sind. Da es sich um grundeigentümergebundene Vorschriften handelt, kann ein grosser Effekt auf den Erhalt, der für das Ortsbild sehr wertvollen und weitgehende intakten Quartierstrukturen an der Bändler- und Weinbergstrasse erzielt werden. Nur anhand von Leitbildern können die Qualitäten dieser Gebiete nicht gesichert werden

Erläuterung

Die Vorschriften für die Quartiererhaltungszone bewirken einen Anreiz, die bestehenden Gebäude zu erhalten und bei Bedarf zu erweitern, anstatt sie zu ersetzen. Dies unter Beibehalt der für das Ortsbild besonders prägenden Merkmale wie bspw. Umgebungsgestaltung, Stellung und Kubatur der Gebäude. Die hohe Qualität der identitätsstiftenden, spezifisch für die Siedlungsgeschichte von Kilchberg stehenden Strassenräume und Gebäudetypologien, kompensiert den Aufwand für die Umsetzung von komplexeren Bauvorschriften. Die Attraktivität einer Umgebung fliesst in den Wert der Lageklassenbeurteilung einer Liegenschaft ein und kann nur mit der weitgehenden Erhaltung des Quartiers gewährleistet werden.

Gleichzeitig soll das Instrument der Quartiererhaltungszone nur dort eingesetzt werden, wo die grössten, zu erhaltenden Strukturen vorhanden sind. Die Siedlung im Wiesental soll entsprechend nicht umzont werden. Hingegen wird die Quartiererhaltungszone an der Bändlerstrasse um die daran angrenzenden Häuser an der Schwandenstrasse erweitert.

Berücksichtigen: Die Quartiererhaltungszone an der Bändlerstrasse wird um die Häuser an der östlichen Strassenseite der Schwandenstrasse erweitert.

Umgang im kRP

Nicht berücksichtigen: An der Festlegung von Quartiererhaltungszone im Richtplan wird aus Qualitätsgründen festgehalten. Für die Siedlung Im Wiesental und an der Aubrig-/Seehaldenstrasse ist weiterhin keine Quartiererhaltungszone vorgesehen.

4. Natur-, Landschafts- und Freiräume

Im Folgenden werden die wesentlichen Punkte aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Richtplankapitel 4 «Natur-, Landschafts- und Freiräume» zusammengefasst und der Umgang damit beschrieben. Die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen sind in den Anhängen A1 bis A3 aufgeführt.

4.1 Mehrgenerationenpark

Zum Mehrgenerationenpark sind vier Stellungnahmen eingegangen, die allesamt die Streichung des Eintrags zum Mehrgenerationenpark bzw. die Überprüfung des vorgesehenen Standorts fordern. Ein Mehrgenerationenpark sei aus dem Trend gefallen und nicht mehr zeitgemäss. Mit der Umsetzung würden wertvolles Landwirtschaftsland und, aufgrund der ungenügenden Einbettung, auch Landschaftsqualitäten verloren gehen. Ausserdem bestehe eine Abweichung zur übergeordneten Planung, welche Sportanlagen im allgemeinen Erholungsgebiet nicht vorsieht. Dies wird auch im Vorprüfungsbericht vom Kanton angemerkt. Der Eintrag «Mehrgenerationenpark» sei zu streichen, da im regionalen Erholungsgebiet und vielmehr im kantonalen Freihaltegebiet keine Hochbauten zulässig sind. Ebenfalls ist der Auftrag an die Region zur Anpassung des regionalen Richtplans zum Thema Mehrgenerationenpark zu streichen. Hingegen soll im kommunalen Richtplan festgelegt werden, dass die heutigen BZO-Vorgaben überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Einwände und Anregungen

Für die Gemeinde Kilchberg ist der Mehrgenerationenpark eine wichtige Anlage, die zur Belebung der Gemeinde, insbesondere im Bereich des Zentrums an der oberen Dorfstrasse beiträgt. Die rechtskräftige BZO lässt in der Erholungszone B die Erstellung und Erweiterung von Bauten und Anlagen für den Sport- und Freizeitbetrieb zu. Entsprechend wurde das Projekt von Seite Gemeinde bereits bewilligt und ist Gegenstand eines laufenden Rechtsmittelverfahrens. Zudem bestehen rund um die für den Mehrgenerationenpark vorgesehenen Lage, mehrere Sport- und Freizeitanlagen. Entsprechend ist von keiner weiteren Beeinträchtigung von besonderen Landschaftsqualitäten auszugehen. Auch sind vom Projekt keine Fruchtfolgeflächen betroffen. Durch die Ergänzung im kommunalen Richtplan der Nutzweise pro Erholungsgebiet (im Bereich Hochweid: Zulässigkeit von Bauten und Anlagen für den Sport- und Freizeitbetrieb) ist der Eintrag vom Mehrgenerationenpark im Richtplan nicht mehr notwendig. Die Gemeinde beabsichtigt weiterhin, sich bei den übergeordneten Planungsträger für eine Anpassung der Einträge im regionalen und kantonalen Richtplans einzusetzen. Die Erholungsfunktion dieser Fläche wird auf regionaler Stufe durch den Eintrag als Erholungsgebiet, ebenfalls anerkannt.

Erläuterung

Berücksichtigen: Im Richtplantext und in der Richtplankarte wird der Eintrag zum Mehrgenerationenpark gelöscht.

Umgang im kRP

Teilweise berücksichtigen: Im kRP-Kapitel 4.2 wird eine Massnahme ergänzt, gemäss der sich die Gemeinde dafür einsetzt, dass bei einer Revision des kantonalen Richtplans der Perimeter des kantonalen Freihaltegebiets angepasst wird. Der Auftrag an die Region, den regionalen Richtplan anzupassen, wird leicht umformuliert (der Mehrgenerationenpark wird nicht mehr erwähnt, Sportanlagen und Erdsonden nur im Erläuterungsbericht). Die Ergänzung der Erholungsfunktion der Gebiets Stocken- Asp soll erfolgen, sofern das kantonale Freihaltegebiet angepasst wird.

Nicht berücksichtigen: Auf einen Auftrag zur Anpassung der heutigen BZO-Vorgaben innerhalb des kantonalen Freihaltegebiets wird verzichtet.

4.2 Auszonungen / Zone für öffentliche Bauten und Anlagen

Insgesamt sind 17 Stellungnahmen zur Schlimbergwiese eingegangen, wobei neun Stellungnahmen einen Verzicht auf die Auszonung der Schlimbergwiese fordern. Durch den Erhalt der Zonenart kann Land für die langfristigen Bedürfnisse der Gemeinde, insbesondere für den künftigen Schulraumbedarf gesichert werden. Eine allfällige Wiedereinzonung würde steuerliche Nachteile mit sich bringen. Die Sicherung von Grünraum sei auch ohne Auszonung bzw. auch beim Bau einer Schulanlage möglich.

Einwände und Anregungen

Sieben Stellungnahmen, mehrheitlich von den gleichen Verfassern, fordern aus denselben Gründen generell keine Auszonungen. Aufgrund der Argumentation kann davon ausgegangen werden, dass sie sich lediglich auf die Auszonung der Schlimbergwiese beziehen.

Ausserdem fordert die Rechnungsprüfungskommission Kilchberg eine Bezifferung der Kosten, die durch den Wertverlust der gemeindeeigenen Parzellen aufgrund der Auszonungen zu erwarten sind. Dieser würde die Gemeindefinanzen belasten. Stattdessen wird eine Umzonung der Zone für öffentliche Bauten am See vorgeschlagen. Die sich dort befindenden gemeindeeigenen Liegenschaften im Finanzvermögen seien für die Gemeinde aufgrund der Zonierung nicht rentabel, gleichzeitig bestehe kein Bedarf an Verwaltungsgebäuden.

Wegen dem voraussichtlichen Schulraumbedarf für die nächsten 25 Jahre wird auf die Auszonung der Schlimbergwiese verzichtet.

Erläuterung

An der Auszonung in der W1-Zone beim Stockengut wird festgehalten. Eine Bezifferung der Kosten dieser Auszonung wird als nicht zweckmässig erachtet. Die Gemeinde kann gemäss § 16 Abs. 1 lit. a des Mehrwertausgleichsgesetzes für die Auszonung eine monetäre Entschädigung vom Kanton beantragen, weil der Wert des vormaligen Baulandes somit massiv absinkt, auf den Wert einer Nichtbauzone; die Entschädigung wird gezahlt, da solche Auszonungen im öffentlichen Interesse liegen und da wiederum bei Einzonungen entsprechende Mehrwertabgaben fällig werden. Der Antrag kann aber erst im Moment, in der die Auszonung tatsächlich erfolgt (d. h. mit der BZO-Revision), gestellt werden. Entsprechend ist es sinnvoll, die Kosten im Zusammenhang mit dem kantonalen Beitrag zu berechnen. Der genaue Minderwert und die Beitragsberechtigung werden vom Kanton erst im Rahmen der BZO-Revision ermittelt und kommuniziert.

Die vorgeschlagene Umzonung der Zone für öffentliche Bauten am See würde die öffentliche Nutzung und den Erhalt der wertvollen Grünflächen tangieren, was nicht im Sinne der Gemeindeentwicklung ist. Eine Umzonung in Wohn- oder Gewerbezononen geht regelmässig einher mit der Beanspruchung von Umgebungsflächen und einer baulichen Verdichtung. Die Neuvermietung von betroffenen Objekten hat gezeigt, dass es neben der Gemeinde genügend öffentliche Institutionen gibt (z. B. Universität Zürich), welche solche Liegenschaften mit der bestehenden Zonierung nutzen können. Eine Umzonung dieser Zone für öffentlichen Bauten wird deshalb nicht berücksichtigt.

Berücksichtigen: Die Festlegungen und Massnahmen zur Schlimbergwiese gemäss kRP-Kapitel 4.2 und 3.2.2 werden gestrichen. Die Schlimbergwiese wird gemäss kRP-Kapitel 3.2.4 zu den kommunalen Bauten und Anlagen,

Umgang im kRP

mit der Funktion «Erziehung und Bildung», Stand «langfristige Planung» und einem Verweis auf die Bedeutung als Grün- und Freiraum aufgeführt. In der Richtplanabbildung «Siedlung und Landschaft» wird die Schlimbergwiese als Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen mit der Festlegung «Siedlungsfreiraum» dargestellt.

Nicht berücksichtigen: Im kRP wird auf eine Bezifferung der Kosten der Auszonung der W1 beim Stockengut verzichtet. Im Erläuterungsbericht werden entsprechende Ausführungen ergänzt. Zudem wird keine Umzonung der Zone für öffentliche Bauten am See vorgenommen.

4.3 Panoramaweg

Sechs Stellungnahmen beantragen Anpassungen am Panoramaweg. Die Wegführung soll nördlich nicht durch die enge Stockenstrasse ohne Trottoir, sondern über die Bächlerstrasse oder durch das Bächlergebiet führen. Der durchgrünte Charakter des Panoramawegs soll weitergezogen werden und so die Freiräume des Zimmerberggrückens verbinden. Südlich soll der Weg durch attraktive Verbindungen innerhalb der Siedlungen oder den Strassenräumen beim Holzbirliweg weitergeführt werden. Darüber hinaus wies der Kanton im Rahmen der Vorprüfung darauf hin, dass die Ausgestaltung des Panoramawegs im Falle von baulichen Massnahmen potenziell Fruchtfolgeflächen sowie Flächen ohne Hinweise auf massgeblich anthropogene Veränderungen betreffen könnte. Entsprechend ist im Planungsbericht ein Bedarfsnachweis sowie ein Nachweis zu erbringen, dass der Panoramaweg nicht innerhalb des Siedlungsgebiets bzw. ausserhalb von Fruchtfolgeflächen angeordnet werden kann. Andernfalls ist eine Interessenabwägung durchzuführen und zu dokumentieren.

Einwände und Anregungen

Die Gemeinde erachtet den Vorschlag einer Verlängerung des Panoramawegs südlich der Reformierten Kirche als sinnvoll. Dieser soll, unter Berücksichtigung der kantonalen Rückmeldung, umgesetzt werden. Im nördlichen Bereich soll die Wegführung entsprechend den vorgeschlagenen Varianten nicht angepasst werden. Die Rollstuhlgängigkeit wäre aufgrund der Topografie z. B. beim Lättenhölzli nicht gewährleistet. Hingegen erachtet es die Gemeinde als wichtig, öffentlich zugängliche Pärke und Freiräume entlang des Panoramawegs, wie z.B. der künftig öffentlich zugängliche Garten des Emilienheims, zu erschliessen. Dies soll in der Festlegung der Linienführung berücksichtigt werden.

Erläuterung

Berücksichtigen: Der Erläuterungsbericht wird gemäss der kantonalen Rückmeldung ergänzt. Der Panoramaweg wird südlich der Reformierten Kirche verlängert und im Bereich des Emilienheims angepasst. Die Karte «Siedlung und Landschaft» sowie die Themenkarte «Erholungs- und Freizeitaltegebiet» werden entsprechend angepasst.

Umgang im kRP

Nicht berücksichtigen: Im nördlichen Bereich wird der Panoramaweg nicht angepasst.

5. Abstimmung Siedlung und Verkehr

Zum Richtplankapitel 5 «Abstimmung Siedlung und Verkehr» wurden vorwiegend Stellungnahmen zu Themen verfasst, die im Kapitel 7 von diesem Bericht abgehandelt werden (Seeuferweg / Zürichseeweg, Veloschnellroute, Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht). Die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen sind in den Anhängen A1 bis A3 aufgeführt.

6. Abstimmung Siedlung und Energie

Zum Richtplankapitel 6 «Abstimmung Siedlung und Energie» sind lediglich eine Stellungnahme einer Privatperson sowie ein Hinweis der Planungsregion ZPZ eingegangen. Die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen sind in den Anhängen A1 bis A3 aufgeführt.

7. Verkehr

Im Folgenden werden die wesentlichen Punkte aus den Einwendungen und Stellungnahmen zum Richtplankapitel 7 «Verkehr» zusammengefasst und der Umgang damit beschrieben. Die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen sind in den Anhängen A1 bis A3 aufgeführt.

7.1 Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht / PaVO

Insgesamt sind zehn Stellungnahmen zur Parkierungsthematik eingegangen. Ein Grossteil davon fordert keine Anpassungen bei der Parkplatzerstellungspflicht und bei der Parkierungsverordnung (PaVO). Es sollen keine starren Reglementierungen erlassen werden, zudem seien die topographischen Verhältnisse in Kilchberg (Hanglage) zu berücksichtigen. Vereinzelt wurde damit argumentiert, dass durch eine Reduktion der Parkierung auf den privaten Grundstücken der Druck auf den öffentlichen Raum und die öffentlichen Parkplätze steigt.

Einwände und Anregungen

Drei Stellungnahmen fordern hingegen eine Überprüfung von Parkplätzen auf Trottoirs respektive eine Gleichbehandlung der Interessen des Fuss- und Veloverkehr (FVV) und des ruhenden Verkehrs. Eine Stellungnahme beantragt sogar eine komplette Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht auf privatem Grund zugunsten der Erhaltung von Vorgärten und der Durchgrünung. Eine weitere Stellungnahme beantragt die Überarbeitung der Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (PaVO) Kilchberg respektive die Parkierung auf öffentlichem Grund soll restriktiver gehandhabt werden.

An der Prüfung einer Anpassung der Parkplatzerstellungspflicht im Rahmen der BZO-Revision wird festgehalten. Gemäss kRP soll die Parkplatzerstellungspflicht auf die Verkehrserschliessung mit MIV, ÖV, FVV und die Nutzung abgestimmt werden. Von einer grundsätzlichen Reduktion wird deshalb explizit abgesehen. Eine Zunahme der Parkierung im öffentlichen Raum gilt es durch entsprechende Bestimmungen bei der Reglementierung der öffentlichen Parkierung zu verhindern. Die BZO muss deshalb mit der Parkierungsverordnung (PaVO) abgestimmt werden. Auf konkrete Festlegungen betreffend Parkplatzerstellungspflicht sowie Reglementierungen in der PaVO wird im Rahmen der Richtplanung explizit verzichtet. Diese werden in den jeweiligen Überarbeitungsprozessen erarbeitet und zu diesem Zeitpunkt der Bevölkerung nochmals zur Mitwirkung vorgelegt.

Erläuterung

Teilweise berücksichtigen: Die Rücksichtnahme auf die räumlichen Gegebenheiten bei den Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht wird bei den strategischen Ansätzen ergänzt. Das Verhindern einer Zunahme der Parkierung im öffentlichen Raum soll durch eine Abstimmung zwischen der Parkplatzerstellungspflicht und der Parkierungsverordnung erfolgen und wird im Richtplan textlich ebenfalls ergänzt.

Umgang im kRP

Bereits abgedeckt: Die Überarbeitung der PaVO ist mit der Massnahme «Überarbeitung Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (PaVO)» bereits abgedeckt.

7.2 Veloschnellroute (VSR)

Wie bereits die Online-Umfrage im Juni 2023 bei der Bevölkerung zeigte, ist die Haltung gegenüber der Linienführung der kantonalen Veloschnellroute (VSR) sehr geteilt. Insgesamt sind in der öffentlichen Auflage 25 Stellungnahmen zur VSR eingegangen. Es gibt Einwendungen sowohl für als auch zahlreicher gegen eine Linienführung entlang der Alten Landstrasse (3 dafür, 13 dagegen) sowie Stellungnahmen betreffend alternative Linienführungen auf der Seestrasse (4 dafür) und auf der Verbindung Böndlerstrasse - Weinbergstrasse (1 dafür). Vier Stellungnahmen fordern einen kompletten Verzicht der VSR.

Einwände und Anregungen

Wie die Stellungnahme des Kantons festhält, darf die VSR nicht als übergeordnete Festlegung auf der Seestrasse verortet werden. Gemäss regionalem Richtplan sind für die VSR zwei parallele Einträge auf der Alten Landstrasse und Böndlerstrasse-Weinbergstrasse vorgesehen und keine VSR entlang der Seestrasse. Die Gemeinde wurde angewiesen, die Einträge entsprechend im kRP vorzunehmen. Die Einträge dienen der Raumsicherung, bis die definitive Linienführung der Veloschnellroute feststeht. Zulässig wäre die textliche und grafische Festhaltung im kommunalen Richtplan, dass sich die Gemeinde um die Lage der VSR auf der Seestrasse bei der Region einsetzt.

Erläuterung / Genehmigungsvorbehalt

Berücksichtigen: Auf der Richtplankarte wird die Linienführung der VSR entsprechend den übergeordneten Planungsinstrumenten dargestellt (Alte Landstrasse, Böndlerstrasse-Weinbergstrasse). Im Richtplantext wird die Haltung der Gemeinde explizit formuliert und eine entsprechende Massnahme «Die Gemeinde setzt sich bei Kanton und Region bei der Planung der kantonalen VSR für eine Linienführung entlang der Seestrasse ein» formuliert. Im Erläuterungsbericht wird die gewünschte Linienführung der Gemeinde dokumentiert.

Umgang im kRP

7.3 Seeuferweg / Zürichseeweg

Bereits die Online-Umfrage im Juni 2023 bei der Bevölkerung hat gezeigt, dass die Haltung zur Linienführung des Zürichseewegs geteilt sind. Die insgesamt 17 eingegangenen Stellungnahmen aus der öffentlichen Auflage widerspiegeln dies erneut. Sieben Stellungnahmen sprechen sich für eine Linienführung direkt am See aus, zehn Stellungnahmen unterstützen die Konzeption der Gemeinde mit grösseren Abschnitten entlang der Seestrasse. Zudem fordert knapp die Hälfte der Stellungnahmen eine Anpassung der Terminologie von Seeuferweg auf Zürichseeweg.

Einwände und Anregungen

Gemäss Kanton deckt sich die Idee des Seeuferwegs mehrheitlich mit derjenigen der Region. Die Aussage, dass entlang der Seestrasse und in öffentlich zugänglichen Grundstücken die Erlebbarkeit gewährleistet werden kann, ist jedoch zu entfernen da sie nicht mit den regionalen Vorgaben übereinstimmt. Im kommunalen Richtplan soll lediglich festgehalten werden, dass der Seeuferweg so geplant werden soll, dass die Erlebbarkeit des Sees gewährleistet und erhöht wird.

Erläuterung / Genehmigungsvorbehalt

Die ZPP hält zudem fest, dass die im regionalen Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018) eingetragene Linienführung als rechtskräftige übergeordnete Festlegung zum Seeuferweg gilt. Die Linienführung im Entwurf des kRP Kilchberg widerspricht teilweise dieser Linienführung. Das übergeordnete Netz des Fussverkehrs im Bereich vom Seeuferweg ist gemäss der Linienführung des rechtskräftigen regionalen Richtplan abzubilden. Bezüglich Terminologie muss sich die Gemeinde ebenfalls an die Benennung in den übergeordneten rechtskräftigen Planungsinstrumenten halten.

Berücksichtigen: Auf der Richtplankarte wird die Linienführung entsprechend den übergeordneten Planungsinstrumenten (RRP) dargestellt. Im Text wird der strategische Ansatz angepasst und die Haltung der Gemeinde explizit formuliert mit einer entsprechenden Massnahme «Die Gemeinde setzt sich bei Kanton und Region im Zuge der laufenden Revision «Uferbereich zum Zürichsee» für eine alternative Linienführung ein». Im Erläuterungsbericht wird die gewünschte Linienführung der Gemeinde dokumentiert.

Umgang im kRP

Nicht berücksichtigen: Die Terminologie Seeuferweg bleibt bestehen.

7.4 Tempo 30-Zonen

Insgesamt sind 20 Stellungnahmen zur Thematik Tempo 30 (T30) eingegangen. Während elf Stellungnahmen Temporeduktionen begrüssen und ein Grossteil davon (acht) sogar zusätzliche Tempo 30- und eine Begegnungszone im Bereich Stockenstrasse/Dorfstrasse fordern, wollen neun Stellungnahmen den Status-Quo aufrechterhalten und stehen weiteren T30-Zonen kritisch gegenüber. Insbesondere soll bei der Strassenraumgestaltung darauf geachtet werden eine Reduktion der Geschwindigkeiten sicherzustellen.

Einwände und Anregungen

Die vorliegende Variante wurde bereits als Konsenslösung des Gemeinderats auf Basis der Resultate der Bevölkerungsumfrage entwickelt und ist auf die Strassentypen abgestimmt. Mit dem entwickelten Konzept sollen die Siedlungs- und Wohngebiete bestmöglich von den negativen Auswirkungen des quartiereigenen als auch quartierfremden Verkehrs entlastet werden und gleichzeitig der Verkehrsfluss für den Strassenverkehr sichergestellt werden. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an diversen Orten werden die Lärmemissionen durch den Verkehr reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht. Weiter ermöglicht T30 eine qualitativere Gestaltung des Strassenraums. Als negative Auswirkung nimmt die Reisezeit geringfügig zu, weshalb insbesondere auf der Verbindung Alte Landstrasse auf eine Temporeduktion verzichtet wird. Bei sämtlichen Strassenbauprojekten, insbesondere an der Alten Landstrasse und an der Dorfstrasse werden bauliche und/oder gestalterische Massnahmen geprüft, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Erläuterung

Nicht berücksichtigen: Es werden weder zusätzliche T30-Zonen im Richtplan ausgeschieden noch findet eine Reduktion der T30-Zonen statt.

7.5 Querungsstellen für Zufussgehende

Im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit gingen zehn Stellungnahmen zur Errichtung von zusätzlichen sicheren Querungsstellen für Zufussgehende ein. An diversen konkreten Standorten werden zusätzliche Fussgängerstreifen gefordert.

Einwände und Anregungen

Im Richtplan werden die Fussgängerstreifen nicht explizit aufgenommen und spezifisch verortet, da für Querungsstellen keine spezifische Raumsicherung benötigt wird. Der Eintrag von Querungsstellen würde zudem bedeuten, dass bei Neuerrichtungen oder Verschiebungen der Richtplan angepasst werden müsste.

Erläuterung

Weiter gilt im Zusammenhang mit den bestehenden und geplanten T30-Zonen anzumerken, dass in T30-Zonen grundsätzlich keine Fussgängerstreifen markiert werden können (Ausnahme z. B. vor Schulen oder Heimen). Bei konkreten Strassenbauprojekten werden sichere Querungsmöglichkeiten standardmässig spezifisch geprüft und entsprechend umgesetzt.

Nicht berücksichtigen: Da für Querungsstellen keine Raumsicherung notwendig ist und um den Spielraum der Gemeinde nicht einzuengen, wird auf eine Aufnahme im Richtplan verzichtet.

Umgang im kRP

A1 Auswertungstabelle kantonale Vorprüfung

Kommunaler Richtplan Kilchberg, kantonale Vorprüfung
Kanton Zürich, ARE

Optionen:

Kenntnisnahme
berücksichtigen
teilweise berücksichtigen
nicht berücksichtigen
bereits abgedeckt

Kap.	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
	Würdigung		Als konzeptionelle Grundlage für die Revision der Richtplanung hat die Gemeinde das Raumentwicklungskonzept (REK) Kilchberg 2040, unter Beteiligung der Bevölkerung, als strategische Grundlage für die künftige Entwicklung von Kilchberg erarbeitet und als behördenverbindlich verabschiedet. Mit der Richtplanrevision wird die Verbindlichkeit des REK erhöht sowie inhaltlich und räumlich konkretisiert. Der kommunale Richtplan dient wiederum als Grundlage für die vorgesehene Revision der Nutzungsplanung. Das Vorgehen der Gemeinde kann als vorbildlich beurteilt und soll daher gewürdigt werden. Die Gemeinde Kilchberg geht im Grundsatz beispielhaft mit den Vorgaben um, welche aus der Revision des Raumplanungsgesetzes 2014 bzw. den übergeordneten Richtplänen resultieren. Als Ergebnis liegt eine vollständige kommunale Richtplanung vor, welche alle relevanten Themen der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen in einer wirkungsvollen Bearbeitungstiefe abdeckt und diese sorgfältig untereinander abstimmt.	Kenntnisnahme	
	Würdigung		Wir begrüßen auch, dass die Gemeinde konkrete Ziele (u.a. quantifizierte Modalsplit-Ziele) im Richtplankonzept aufgenommen hat. Das Erreichen dieser Ziele bedingt ein breites Spektrum an Strategien und Massnahmen, die grundsätzlich mit dem kommunalen Richtplan stufengerecht abgedeckt werden. Wir finden es weiter als lobenswert, dass die Gemeinde Kilchberg eine kommunale Velonetzkonzeption erstellt hat und diese im Richtplan behördenverbindlich festlegt. Die Ergänzung des kantonalen Velonetzes auf kommunaler Stufe ist ein sehr wichtiger Schritt in der Veloförderung. Auch begrüßen wir die kommunale Festlegung bzw. Massnahme der beabsichtigten systematischen Erfassung der Schwachstellen.	Kenntnisnahme	
	Würdigung		Im Erläuterungsbericht wird ausführlich erklärt, welche Einwohnerkapazitäten die heutige Grundordnung aufweist und wie dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK) Rechnung getragen werden soll. Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass nicht einzig die bestehenden Geschossflächen als Grundlage verwendet werden. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die Geschossflächenreserven einerseits ein theoretischer Wert sind. So kann es sein, dass Eigentumsverhältnisse (z.B. Stockwerkeigentum) dazu führen, dass die Reserven nicht aktivierbar sind. Andererseits befinden sich die Reserven oftmals nicht primär an denjenigen Lagen, welche aus raumplanerischer Sicht geeignet sind. In Anbetracht dieser Ausgangslage ist es wichtig, dass die Gemeinde Kilchberg im kommunalen Richtplan Gebiete bezeichnet, in welchen Kapazitätserhöhungen räumlich erwünscht sind und bei welchen schliesslich in der nachfolgenden Revision der Nutzungsplanung Aufzonungen geprüft werden sollen. Insbesondere aus der Abbildung Nr. 4 im Richtplankonzept sind diese strategischen Überlegungen zu entnehmen. Durch die geplanten Festlegungen kann nachgewiesen werden, dass die Gemeinde dem kantonalen ROK nachkommt und die kommunale Richtplanung somit den übergeordneten Vorgaben entspricht.	Kenntnisnahme	
	Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft Darstellung	Wir empfehlen, für die beiden Festlegungen «Grüner Quartiercharakter in Gebieten am Hang» und «Ausserraumgestaltung» klarer unterscheidbare Symbole zu wählen.	Die Pläne sind insgesamt detailliert und nachvollziehbar dargestellt. Teilweise sind jedoch Symbole nicht eindeutig bzw. schwer zu unterscheiden.	berücksichtigen	

Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Erholungs- und Freihaltegebiet Stocken / Asp (inkl. Mehrgenerationenpark)	Auf den Eintrag «Mehrgenerationenpark» ist innerhalb des kantonalen Freihaltegebiets zu verzichten. Der Eintrag kann höchstens dann belassen werden, wenn im Richtplandtext die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass die spätere Nutzung und die baulichen Möglichkeiten soweit eingeschränkt sind, dass das Ziel des Freihaltegebiets gewährleistet werden kann.	Zwischen den Absichten der Gemeinde (Sport- und Erholungsanlagen mit Hochbauten) und den übergeordneten Festlegungen lässt sich somit ein Konflikt feststellen. Das kantonale Freihaltegebiet sieht keine Bauten und Anlagen vor. Dies muss nach § 16 PBG in den nachfolgenden Planungsstufen berücksichtigt werden. Auch wenn im regionalen Richtplan im fraglichen Bereich ein Erholungsgebiet bezeichnet ist, steht dies nicht per se im Widerspruch mit dem kantonalen Richtplan. Erst dadurch, dass auf kommunaler Stufe Bauten zugelassen werden sollen, entsteht die Abweichung zum kantonalen Richtplan.	teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Erholungs- und Freihaltegebiet Stocken / Asp (inkl. Mehrgenerationenpark)	Der Auftrag ist zu streichen, dass die Gemeinde eine Revision des regionalen Richtplans zu erwirken versucht. Ohne gleichzeitige Anpassung des kantonalen Richtplans ist derzeit nicht davon auszugehen, dass die beabsichtigte Änderung festgesetzt werden kann.	Zwischen den Absichten der Gemeinde (Sport- und Erholungsanlagen mit Hochbauten) und den übergeordneten Festlegungen lässt sich somit ein Konflikt feststellen. Das kantonale Freihaltegebiet sieht keine Bauten und Anlagen vor. Dies muss nach § 16 PBG in den nachfolgenden Planungsstufen berücksichtigt werden. Auch wenn im regionalen Richtplan im fraglichen Bereich ein Erholungsgebiet bezeichnet ist, steht dies nicht per se im Widerspruch mit dem kantonalen Richtplan. Erst dadurch, dass auf kommunaler Stufe Bauten zugelassen werden sollen, entsteht die Abweichung zum kantonalen Richtplan.	teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Erholungs- und Freihaltegebiet Stocken / Asp (inkl. Mehrgenerationenpark)	Es ist im Richtplan der Auftrag zu erteilen, dass die heutigen nutzungsplanerischen Vorgaben innerhalb des kantonalen Freihaltegebiets (v.a. bestehende Erholungszone) überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.	Zwischen den Absichten der Gemeinde (Sport- und Erholungsanlagen mit Hochbauten) und den übergeordneten Festlegungen lässt sich somit ein Konflikt feststellen. Das kantonale Freihaltegebiet sieht keine Bauten und Anlagen vor. Dies muss nach § 16 PBG in den nachfolgenden Planungsstufen berücksichtigt werden. Auch wenn im regionalen Richtplan im fraglichen Bereich ein Erholungsgebiet bezeichnet ist, steht dies nicht per se im Widerspruch mit dem kantonalen Richtplan. Erst dadurch, dass auf kommunaler Stufe Bauten zugelassen werden sollen, entsteht die Abweichung zum kantonalen Richtplan.	nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen im Bereich Seespital	Für das Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen ist basierend auf dem regionalen Richtplan eine Vorgabe zur baulichen Dichte aufzunehmen.	Aus dem Richtplandtext können keine spezifischen Dichtevorgaben für das betroffene Gebiet abgeleitet werden. Es steht einzig beim Arbeitsplatzgebiet Grüstrasse, welches deckungsgleich mit dem Gebiet für öffentliche Bauten und Anlage ist, dass eine hohe Nutzungsdichte angestrebt wird. Es ist somit nicht eindeutig gesichert, dass die regionale Richtplandvorgabe umgesetzt wird	berücksichtigen	Im kRP legt die Gemeinde Nutzungsdichten für Wohn-, Misch-, Zentrums und Arbeitsplatzgebiete festgelegt. Der Seespital ist einer ZÖBA zugewiesen wo grundsätzlich keine Nutzungsdichten vorgesehen sind. Da der Seespital im kRP weiterhin als wichtiger Arbeitsplatzstandort eingetragen ist wird – analog zu den anderen Arbeitsplatzgebieten – eine Nutzungsdichte > 200 E+B/ha festgelegt. Die Übersetzung der Nutzungsdichten in bauliche Dichten wird jedoch erst auf Stufe BZO festgelegt.
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Mittlere Nutzungsdichte im Bereich Dorfstrasse	Die mittlere Nutzungsdichte im Bereich der Dorfstrasse ist zu begründen bzw. nach oben zu korrigieren.	Um die Dorfstrasse (mutmasslich im Bereich der heutigen Kernzone) ist im Richtplan eine mittlere Nutzungsdichte festgelegt. Darum herum ist jedoch eine mittelhohe Nutzungsdichte bezeichnet. Aufgrund der zentralen Lage erscheint auch der Bereich um die Dorfstrasse für eine mindestens mittelhohe Nutzungsdichte geeignet.	nicht berücksichtigen	Der kRP legt für das Gebiet um die Dorfstrasse herum eine geringe Nutzungsdichte (50-100 E+B/ha) fest. Dies entspricht den übergeordneten Vorgaben aus dem Regio-ROK. Eine Abweichung davon ist lediglich im Bereich des GP Brunnenmoos, da der GP eine Nutzungsdichte von ca. 115 E+B / ha ermöglicht. Zudem ist die Kernzone an der Dorfstrasse im KOB als Ortsbild von überkommunaler Bedeutung bezeichnet.
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Kommunales Erholungs- und Freihaltegebiet südlich des Friedhofs	Die Abgrenzung zwischen dem kommunalen und regionalen Erholungsgebiet im Bereich «Chirchmoos – Ghei» ist zu überprüfen und gegebenenfalls an die übergeordneten Vorgaben anzupassen.	Im kommunalen Richtplan ist südlich des Friedhofs ein kommunales Erholungs- und Freihaltegebiet bezeichnet. Gemäss regionalem Richtplan erstreckt sich das Erholungsgebiet «Chirchmoos – Ghei» aber auch über diesen Bereich.	berücksichtigen	
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Aussenraumgestaltung / Grüner Quartiercharakter / Siedlungsrand	Die Bedeutung, Inhalte und Ziele, die mit den Begriffen «Aussenraumgestaltung», «grüner Quartiercharakter in Gebieten am Hang» und «Siedlungsrand» vorgesehen sind, sind im Richtplandtext zu beschreiben bzw. zu definieren.	In der Richtplankarte «Siedlung und Landschaft» werden Festlegungen zur «Aussenraumgestaltung», zum «grünen Quartiercharakter» und zum «Siedlungsrand» bezeichnet. Im Richtplandtext wird aber nicht genauer beschrieben, welche Ziele damit verfolgt werden und welche Massnahmen dadurch ausgelöst werden. Die konkrete Umsetzung der Festlegung ist daher unklar.	berücksichtigen	

Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Ökologisch wertvolle Strukturen	Wir empfehlen daher zu prüfen, auch zwischen den Landwirtschaftsparzellen ökologisch wertvolle Strukturen als Natur- und Landschaftsschutzgebiete auszuweisen.	Als einen strategischen Ansatz zu Natur-, Landschafts- und Freiräumen definiert der kommunale Richtplan, landwirtschaftliche Freiräume als Erholungsräume zu nutzen und mit ökologisch wertvollen Strukturen zu stärken. Im Plan «Siedlung und Landschaft» sind für das einzige Landwirtschaftsgebiet aber nur an dessen Ost- und Südrand Natur- und Landschaftsschutzgebiete eingetragen. Gemäss dem oben erwähnten strategischen Ansatz könnten oder sollten ökologisch wertvolle Strukturen jedoch auch zwischen den Landwirtschaftsparzellen geplant und im Plan als Natur- und Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen werden.	nicht berücksichtigen	Im kRP werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 aufgeführt. Basierend auf dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003 werden ergänzend zwei weitere bestehende Weiher und der Obstgarten auf der Schlimbergwiese integriert. Die Gemeinde erachtet es nicht als zweckmässig, weitere Natur- und Landschaftsschutzgebiete zu bezeichnen, ohne eine fachliche Grundlage dafür.
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Vernetzungskorridore	Wichtigen Vernetzungachsen sollten sinnvollerweise im Plan «Siedlung und Landschaft» dargestellt werden.	In Kapitel 4.5 des kommunalen Richtplans wird erklärt, dass Vernetzungskorridore weder auf kantonaler noch auf regionaler Ebene definiert sind. Es werden auch keine im kommunalen Richtplan festgelegt. Vermutlich sind mit diesen Vernetzungskorridoren nur Wildtierkorridore gemeint, denn in Kap. 4.4 (Natur- und Landschaftsschutzgebiete) wird das Thema Vernetzung ausführlich behandelt. Um Klarheit zu schaffen, sollte der Begriff «Vernetzung» daher differenzierter verwendet werden.	berücksichtigen	Das Thema der ökologischen Vernetzung (inkl. Wildtierkorridore) wird neu in Kapitel 4.5 behandelt
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Gewässerrevitalisierung	Im kommunalen Richtplan, Teil Siedlung und Landschaft, ist der Eintrag «Gewässerrevitalisierung» gemäss der kantonalen Revitalisierungsplanung darzustellen.	Im kommunalen Richtplan ist der Schorenbach mit der Signatur «Gewässerrevitalisierung» (übergeordnete Festlegung) belegt. Der bezeichnete Abschnitt entspricht jedoch nicht vollständig dem im kantonalen GIS-Browser, Karte Revitalisierungsplanung, bezeichneten prioritären Gewässerabschnitt und ist deshalb anzupassen.	berücksichtigen	
Richtplankarte Teil Siedlung und Landschaft	Gewässerrevitalisierung	Die kommunale Festlegung «Gewässerrevitalisierung oder -ausdolung» ist bis zum prioritären Revitalisierungsabschnitt am Schorenbach zu verlängern.	Weiter ist ein Abschnitt des Schorenbachs im Tannenweg als kommunale Festlegung «Gewässerrevitalisierung oder -ausdolung» bezeichnet. Der Eintrag sollte bis zum prioritären Abschnitt gemäss kantonalen Revitalisierungsplanung verlängert werden, da andernfalls ein kleines Teilstück des Schorenbachs weiterhin eingedolt wäre.	nicht berücksichtigen	Der Teilstück, des Schoorenbachs, der im kRP nicht als "Gewässerrevitalisierung oder -ausdolung" festgelegt wurde, ist bereits überbaut (Strasse, Hochbauten). Es ist nicht möglich, diesen Abschnitt auszulöten.
Richtplankarte Teil Strassenverkehr	Anziehungspunkte	Wir empfehlen daher, die Anziehungspunkte in der Legende unter «Orientierungsinhalt» aufzuführen.	In den Karten sind Anziehungspunkte separat und nicht unter einer der Rubriken «Übergeordnete Festlegungen», «Kommunale Festlegungen» oder «Orientierungsinhalt» aufgeführt. Bezüglich dieser Legendenpunkte besteht somit eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich deren Verbindlichkeit.	berücksichtigen	
Richtplankarte Teil Strassenverkehr	Umgestaltung Strassenraum	Die Massnahme SV3 ist aus Kapitel 7.6 und Karte Strassenverkehr und Parkierung zu streichen, solange die übergeordnete Richtplan nicht rechtskräftig ist. Zudem ist die Signatur in der Karte Strassenverkehr und Parkierung «Behebung Schwachstelle» als übergeordnete Festlegung auf die Einmündungen Hornhalden- und Dorfstrasse zu beschränken. Alternativ kann sie in Text und Karte als kommunale Festlegung aufgeführt werden, sofern explizit festgehalten wird, dass es sich um eine Zielsetzung der Gemeinde handelt, wofür sie sich bei der Region einsetzen wird.	Im Text wird die Umgestaltung der Seestrasse als übergeordnete Massnahme SV3 bezeichnet und auf die Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans verwiesen. Auch hier ist festzuhalten, dass die Teilrevision derzeit noch nicht rechtskräftig ist und somit die Massnahme SV3 keine übergeordnete Festlegung ist. In der Karte Strassenverkehr und Parkierung ist folglich die Behebung von Schwachstellen entlang der Seestrasse nicht durchgehend eine übergeordnete Festlegung, sondern nur dort, wo sie der gültige regionale Richtplan bezeichnet, d.h. an den Einmündungen Hornhalden- und Dorfstrasse.	Kenntnisnahme	Die Teilrevision ist mit Festsetzung RRB Nr. 1450/2023 vom 12.12.2023 rechtskräftig; in Kap. 4.2.2 ist unter Nr 11a die Massnahme formuliert
Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Darstellung	Im Plan «Fusswegnetz» sind die orangenen Doppelpfeile in der Legende zu ergänzen.	Im Plan «Fusswegnetz» sind verschiedene orange Doppelpfeile dargestellt. Diese Signatur wird aber in der Legende nicht erklärt.	berücksichtigen	
Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Darstellung	In der Richtplankarte «Velowegnetz» ist die Signatur «Begegnungszone» (inkl. Legendeneintrag) zu streichen.	In der Legende des «Velowegnetzes» bzw. in der Richtplankarte wird unter den kommunalen Festlegungen eine «Begegnungszone» festgelegt. Diese Begegnungszone ist auch im Richtplanteil «Strassenverkehr» aufgeführt. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb diese Festlegung in beiden Teilrichtplänen auftaucht.	berücksichtigen	
Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Fusswegnetz	In diesem Sinn begrüssen wir die Aufnahme bzw. Behebung der Schwachstellen als kommunale Festlegungen und Massnahmen im Richtplanteil.	Das kommunale Fusswegnetz basiert auf dem Konzept Fussverkehr 2015. Dieses ist durch Inputs aus dem räumlichen Entwicklungskonzept Kilchberg sowie durch die Arbeitsgruppe Ortsplanung Kilchberg punktuell ergänzt worden. Das vorliegende kommunale Fusswegnetz stellt grundsätzlich eine gute Grundlage dar und sollte kontinuierlich weiterentwickelt werden. Gerade in Hanglagen ist ein optimales Fusswegnetz essenziell. Gemäss dem Handbuch «Fusswegnetzplanung», herausgegeben von Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Fussverkehr Schweiz, sollte die Maschenweite eines guten Fusswegnetzes 100 m nicht übersteigen und zusätzlich noch Diagonalverbindungen und Abkürzungen enthalten.	Kenntnisnahme	

Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Seeuferweg	In der Karte müssen die übergeordneten Festlegungen übertragen werden, wie sie im gültigen regionalen Richtplan festgelegt sind.	Die Karte Fusswegnetz enthält verwirrende Informationen zum Seeuferweg bzw. enthält Widersprüche zu den übergeordneten Planungen. Grundsätzlich begrüssen wir die Unterscheidung in den übergeordneten Festlegungen zwischen Seeuferweg und dem übrigen Fuss- und Wanderwegnetz, diese müssen aber auch korrekt und transparent eingetragen werden. So gibt es auf dem Gemeindegebiet Kilchberg bestehende, aber keine geplanten Fuss- und Wanderwege von regionaler Bedeutung ausser dem Seeuferweg. Dieser wiederum ist teils bestehend, teils nicht.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Seeuferweg	Der Antrag der Gemeinde zur Linienführung des Seeuferweges kann als kommunale Festlegung, jedoch nicht als Antrag zu den übergeordneten Festlegungen eingetragen werden; dies unter dem Vorbehalt, dass im Text erwähnt wird, dass es sich um eine Zielsetzung der Gemeinde handelt, für die sie sich bei der Region einsetzen wird. Die Legende ist entsprechend anzupassen.	Die Karte Fusswegnetz enthält verwirrende Informationen zum Seeuferweg bzw. enthält Widersprüche zu den übergeordneten Planungen. Grundsätzlich begrüssen wir die Unterscheidung in den übergeordneten Festlegungen zwischen Seeuferweg und dem übrigen Fuss- und Wanderwegnetz, diese müssen aber auch korrekt und transparent eingetragen werden. So gibt es auf dem Gemeindegebiet Kilchberg bestehende, aber keine geplanten Fuss- und Wanderwege von regionaler Bedeutung ausser dem Seeuferweg. Dieser wiederum ist teils bestehend, teils nicht.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Veloabstellanlagen	Auf die doppelte Darstellung des Symbols Veloparkierungsanlage (übergeordnete Festlegung) beim Bahnhof Kilchberg ist zu verzichten.	Im Text wird die Veloparkierungsanlage am Bahnhof als übergeordnete Festlegung erwähnt, was auch zutrifft. In der Karte Velowegnetz wird das entsprechende Symbol zweimal aufgeführt, was suggeriert, es handle sich um zwei Anlagen. Hierzu ist zu beachten, dass die Lage der Anlage in der Karte des regionalen Richtplans unpräzise bezeichnet ist, aber das entsprechende Symbol kommt darin nur einmal vor.	berücksichtigen	Übergeordnete Festsetzungen übernehmen; im Plan wird ein Veloparkierungsanlage-Symbol am Bhf dargestellt, textlich wird erläutert, dass für die Veloparkierung am Bahnhof zwei Standorte relevant sind.
Richtplankarte Teil Fuss- und Velowegnetz	Bodenschutz	Im Planungsbericht ist ein Bedarfsnachweis sowie ein Nachweis zu erbringen, dass der Fussweg FV 3.8, der Veloweg VV 6.3 sowie der Panoramaweg nicht innerhalb des Siedlungsgebiets bzw. ausserhalb von Fruchtfolgefächern angeordnet werden kann. Können diese Nachweise erbracht werden, ist eine Interessenabwägung durchzuführen und entsprechend im Erläuterungsbericht zu dokumentieren.	Die Revision des kommunalen Richtplans beinhaltet u.a. folgende Festlegungen: a) FV 3.8 Fehlende Fusswegverbindung Altes Seespital – Alterszentrum Hochweid b) VV 6.3 Schliessung der Netzlücke im Velonetz, Erschliessung Areal ehemaliges See-Spital c) Panoramaweg Für Vorhaben, welche Fruchtfolgefächere beanspruchen, ist folgender Ablauf bzw. folgende Dokumentation im Erläuterungsbericht notwendig: - Bedarfsnachweis für die vorgesehene Nutzung - Nachweis, dass die Nutzung nicht innerhalb des Siedlungsgebiets untergebracht werden kann Prüfung von Standortalternativen (ohne Beanspruchung von Fruchtfolgefächern) Nachvollziehbare Interessenabwägung d-j- Aufzeigen, weshalb die Interessen an der Umsetzung der Fuss- bzw. Velowege die Interessen des Bodenschutzes und allfälligen weiteren Schutzinteressen überwiegen sollen.	berücksichtigen	Die Interessensabwägung wird im Erläuterungsbericht dokumentiert; auf die Massnahme FV 3.8 (zusätzlicher Fussweg zu den bestehenden Wegen) wird verzichtet
Richtplankarte Teil öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Veloabstellanlagen	Die Veloabstellanlagen in den Gebieten Stockengut und Hochweid sind ausserhalb des kantonalen Freihaltegebiets anzuordnen und grundsätzlich in der Bauzone zu planen. Die Richtplankarte ist entsprechend anzupassen.	Gemäss der Teilrichtplankarte öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität sollen sowohl im Gebiet Hochweid als auch beim Stockengut eine geplante Veloabstellanlage bezeichnet werden. Aufgrund der Darstellung im Richtplan ist davon auszugehen, dass diese Veloabstellanlagen im Bereich des kantonalen Freihaltegebiets (und ausserhalb der Bauzonen) vorgesehen sind. Gemäss kantonalem Richtplan sollen die Freihaltegebiete dauernd von Bauten und Anlagen freigehalten werden. Dementsprechend ist in diesem Bereich auch auf Veloabstellanlagen zu verzichten.	berücksichtigen	In Freihaltegebiet Stockengut wird erwähnt, dass bereits überbaute Fläche zur Veloabstellanlage genutzt werden soll (es wird keine zusätzliche Freihaltefläche für den Veloparkierung beansprucht). Im Bereich Hochweid wurde die Lage der Parkierungsanlage angepasst und aus der Freihaltefläche wegverschoben.
Richtplankarte	Allgemein	Wir empfehlen daher, die Darstellung in diesem Punkt nochmals zu überprüfen.	Im Richtplankarte gibt es immer wieder Abschnitte, welche grau hinterlegt sind. Auf den ersten Blick ist nicht eindeutig klar, ob nur diese Abschnitte als eigentliche Festlegungen gelten sollen. Sollte dem so sein, müsste dies einleitend erklärt werden.	berücksichtigen	

<p>Kapitel 3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung</p>	<p>Die Verwendung des Begriffs «Nutzungsichte» ist im oben erwähnten Ziel und allgemein im Richtplantext zu überprüfen und gegebenenfalls durch bauliche Dichte zu ersetzen.</p>	<p>Gemäss den Zielen zur Innenentwicklung sollen die Nutzungsichten punktuell angepasst werden mit Rücksicht auf die vorhandenen Qualitäten. Die Erhöhung der Nutzungsichte ist im Grundsatz ein wichtiger Baustein für die Innenentwicklung. Es zeigt sich aber, dass die Nutzungsichte nur schwierig gesteuert werden kann. Die Änderung der Nutzungsichte muss nicht zwingend mit der baulichen Dichte verbunden sein. Zieht beispielsweise eine 5-köpfige Familie in ein Einfamilienhaus, in welche bisher eine Person gewohnt hat, wird die Nutzungsichte ohne bauliche Massnahmen deutlich erhöht. In Anbetracht dieser Ausgangslage ist zu hinterfragen, ob das Wort «Nutzungsichte» im oben genannten Ziel korrekt ist oder ob nicht eher die Erhöhung der baulichen Dichte gemeint ist. Ähnliche Formulierungen sind auch sonst im Richtplantext zu finden (siehe beispielsweise zweiter Spiegelstrich auf Seite 13), bei welchen zu prüfen ist, ob tatsächlich die «Nutzungsichte» gemeint ist.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>	<p>Eine Erhöhung der baulichen Dichte soll im Rahmen der BZO-Revision lediglich in ausgewählten Gebieten mit dem strategischen Ansatz "Weiterentwickeln" geprüft werden. Ansonsten strebt der kRP im Sinne der Innenentwicklung an, die Nutzungsichte zu erhöhen, was mehrheitlich ohne Erhöhung der baulichen Dichte möglich ist gemäss heute rechtskräftiger BZO. Im Erläuterungsbericht wurde noch stärker hervorgehoben, aufgrund welcher Veränderungen die Nutzungsichten steigen können. Zudem wurde die Verwendung des Begriffs "Nutzungsichte" nochmals konsequent überprüft.</p>
<p>Kapitel 3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung</p>	<p>Wir empfehlen daher, die Unterschiede zwischen diesen beiden Strategien noch etwas zu schärfen.</p>	<p>Aufgrund der Beschreibungen im Richtplantext bestehen geringe Unterschiede zwischen den Strategien «Erneuern» und «Weiterentwickeln». Die dazugehörige Darstellung zeigt aber, dass es beim «Weiterentwickeln» auch um Änderungen in der Struktur gehen kann.</p>	<p>berücksichtigen</p>	<p>Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten von Kilchberg sind in den Gebieten "Weiterentwickeln" nicht nur Änderungen in der Struktur sondern auch Aufstockungen und Erweiterungen denkbar. Die Abbildung wird entsprechend angepasst. Eine Anpassung an der Beschreibung des Ansatzes "weiterentwickeln" wird um den Hinweis "strukturelle Anpassungen" ergänzt.</p>
<p>Kapitel 3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung</p>	<p>Insbesondere bei den Arbeitsplatzgebieten empfehlen wir zu überlegen und gegebenenfalls festzuhalten, welche strategischen Ansätze weiterverfolgt werden sollen.</p>	<p>In der Abbildung 1 werden «nur» für die Wohn-, Misch und Zentrumsgebiete strategischen Ansätze festgelegt. Grundsätzlich könnten solche Überlegungen auch für die Gebiete für öffentliche Bauten und die Arbeitsplatzgebiete angestellt werden.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>	<p>Kilchberg verfügt über 3 Arbeitsplatzgebiete (2 mit Zonierung Industriezone, 1 mit Zonierung öffentliche Bauten und Anlagen), welche mehrheitlich Grossunternehmungen (Lindt&Sprüngli, Sanatorium) gehören. Eine Differenzierung in strategische Ansätze erachtet die Gemeinde deshalb nicht als sinnvoll, dafür die Festlegung von Dichte, Struktur und Qualität gemäss kRP-Kapitel 3.2.3.</p>
<p></p>	<p>Gebiete mit Bewahren: Erarbeitung von gebietsweisen Leitbildern, insbesondere in den historischen Dorfteilen, welche die charakteristischen Strukturen darstellen und Anpassung der Vorschriften in der BZO inkl. <u>Ergänzungspläne</u> (vgl. Kapitel 3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile)</p>	<p>Gemäss den Ausführungen auf Seite 13 sollen auch in den Gebieten mit Bewahren Anpassungen an der BZO geprüft werden. Die Gebiete mit Bewahren decken unter anderem auch die heutigen Kernzonen ab, bei welchen detaillierte Kernzonenpläne vorliegen. Korrekterweise wird der Abschnitt daher ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>	<p></p>
<p>Kapitel 3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung</p>	<p>Wir empfehlen daher, die Massnahme "Sondernutzungsplanung" unter diesem Aspekt zu hinterfragen und den Richtplantext gegebenenfalls diesbezüglich zu überarbeiten.</p>	<p>Bei den Ausführungen zu den Gebieten mit Weiterentwickeln wird erwähnt, dass dort Sondernutzungsplanungen umgesetzt werden sollen, wo dies als sinnvoll erachtet wird. Dazu gilt es festzuhalten, dass Gestaltungsplanpflichten nur dann eingeführt werden dürfen, wenn dafür ein wesentliches öffentliches Interesse besteht (vgl. S 48 Abs. 3 PBG). Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass wir es als nicht geeignet erachten, einen Flickenteppich aus vielen verschiedenen Sondernutzungsplanungen zu etablieren. Insbesondere bei privaten Gestaltungsplänen gibt die Gemeinde ihre Einflussnahmemöglichkeiten längerfristig aus der Hand. Ist nämlich ein Gestaltungsplan einmal in Rechtskraft erwachsen, sind planerische Anpassungen (an der Grundordnung) erschwert oder fast unmöglich. Für die Gemeinde kann es daher vorteilhafter sein, wenn sie städtebauliche Vorgaben über Ergänzungspläne (2.8. in Kernzonen oder Quartiererhaltungszonen) regelt oder sich bei Aufzonungen über städtebauliche Verträge für Siedlungsqualität einsetzt.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>	<p>Sondernutzungsplanungen sind lediglich in ausgewählten Weiterentwicklungsgebieten zu prüfen. Ziel ist es, mit der Weiterentwicklung auch die Sicherung bestehender oder die Schaffung neuer Qualitäten zu ermöglichen. Gemäss Erläuterungsbericht sind dabei unterschiedliche SNP-Varianten möglich. Im kRP-Text wird geprüft, ob die "Dichte" an Verweis auf die SNP reduziert werden kann, so dass klarer wird dass dies nur in drei Gebieten geprüft wird.</p>
<p>Kapitel 3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung</p>	<p>Für das Wohn- und Mischgebiet Nr. 5 ist aufzuzeigen, dass die Bezeichnung «mittlere Nutzungsichte» nicht zu einem Konflikt mit der regionalen Richtplanvorgabe «niedrige bauliche Dichte» führt.</p>	<p>Aus dem Richtplantext kann nicht eindeutig entnommen werden, ob die Vorgabe der mittleren Nutzungsichte dazu führt, dass auf Stufe der Nutzungsplanung Anpassungen notwendig werden. Es kann somit auch nicht abschliessend geprüft werden, ob diese Festlegung der regionalen Richtplanung entspricht.</p>	<p>berücksichtigen</p>	<p>Der Erläuterungsbericht wird entsprechend ergänzt.</p>

Kapitel 3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Für das Wohn- und Mischgebiet Nr. 10 ist eine Nutzungsdichte vorzusehen, welche dem regionalen Richtplan entspricht. Sollte aus irgendwelchen Gründen vom regionalen Richtplan abgewichen werden, ist dies plausibel zu erklären.	Beim Wohn- und Mischgebiet Nr. 10 (Schwalbenstrasse) ist im regionalen Richtplan eine hohe bauliche Dichte und eine mittlere Nutzungsdichte ausgewiesen. Für dieses Gebiet sieht der kommunale Richtplan nun aber nur eine niedrige Nutzungsdichte vor. Die Vorgabe des regionalen Richtplans ist daher in Frage gestellt.	teilweise berücksichtigen	Die Abweichungen vom regionalen Richtplan bezüglich Nutzungsdichte sind bereits im Erläuterungsbericht in Kapitel 3.1, Tabelle 1 dargelegt. Im Erläuterungsbericht werden in Kapitel 3.1 Aussagen zur Abweichung bezüglich der baulichen Dichte ergänzt
Kapitel 3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Es ist zu prüfen, ob in der Abbildung 3 eine weitere Kategorie (Mischgebiet) eingeführt werden soll	In der Abbildung 3 werden die strategischen Ansätze «Wohnen» und «Arbeiten» aufgeführt. Gemäss regionalen Richtplan besteht aber in Kilchberg ein Mischgebiet um den Bahnhof sowie bis zur Gemeindegrenze zu Rüslikon. Aus dieser Darstellung ist daher nicht ablesbar, inwiefern die Vorgabe des regionalen Richtplans umgesetzt wird.	berücksichtigen	
Kapitel 3.2.1 Zentrumsgebiete	Es würde sich daher anbieten, dass bereits an dieser Stelle im Richtplandtext festgehalten wird, dass die Mindestanteile bei minimal 20% liegen müssen	In der Tabelle auf Seite Nr. 17 wird zu den Zentrumsgebieten bei den raumplanerischen Massnahmen festgehalten, dass in der BZO Mindestanteile für Arbeitsnutzungen vorgesehen werden sollen. Laut dem regionalen Richtplan muss in den regionalen Mischgebieten ein minimaler Arbeitsanteil von 20% festgelegt werden. Zudem ist es basierend auf § 51 PBG die Praxis, dass in Zentrumszonen mindestens 20% Arbeitsnutzungen gesichert werden müssen.	berücksichtigen	
Kapitel 3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Die Formulierung zum Thema «Anreize für die Erstellung von preisgünstigem Wohnraum schaffen» ist im Hinblick auf die Möglichkeiten im Zusammenhang mit § 49b PBG zu überprüfen	Beim zweiten Spiegelstrich auf Seite 18 steht, dass im Zusammenhang mit preisgünstigem Wohnraum die Einführung von Mindestanteilen für Sondernutzungsplanungen in der BZO geprüft werden sollen. Diese Formulierung ist aus unserer Sicht nicht eindeutig. Nach § 49b PBG kann ein Mindestanteil an preisgünstigem Wohnraum festgelegt werden, wenn durch Zonenänderungen, Sonderbauvorschriften oder Gestaltungspläne erhöhte Ausnutzungsmöglichkeiten entstehen.	berücksichtigen	
Kapitel 3.2.2 Wohn- und Mischgebiete		Beim Wohn- und Mischgebiet Nr. 1 steht, dass die Nutzungsdichte erhöht werden soll. Wie bereits oben erwähnt wurde, kann die Nutzungsdichte nur begrenzt beeinflusst werden. Es stellt sich daher auch hier die Frage, ob es nicht darum geht, die bauliche Dichte zu erhöhen.	teilweise berücksichtigen	Eine Erhöhung der baulichen Dichte soll im Rahmen der BZO-Revision lediglich in ausgewählten Gebieten mit dem strategischen Ansatz "Weiterentwickeln" geprüft werden. Ansonsten strebt der KRP im Sinne der Innenentwicklung an, die Nutzungsdichte zu erhöhen, was mehrheitlich ohne Erhöhung der baulichen Dichte möglich ist gemäss heute rechtskräftiger BZO. Im Erläuterungsbericht wird in Kapitel 3.1 bereits erläutert, dass eine Erhöhung der Nutzungsdichte auch ohne Erhöhung der baulichen Dichte möglich ist, hier wurde noch ergänzt, aufgrund welcher Veränderungen die Nutzungsdichte steigern könnte.
Kapitel 3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Die scheinbar notwendige Einzonung der Strassenverbreiterung ist der Vollständigkeit halber auch bei den raumplanerischen Massnahmen aufzuführen.	Beim Wohn- und Mischgebiet Nr. 8 wird bei den raumplanerischen Massnahmen festgehalten, dass eine Auszonung in eine Erholungs- oder Freihaltezone geprüft werden soll. In der linken Spalte steht aber gleichzeitig, dass im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Strasse eine Einzonung notwendig wird.	berücksichtigen	Textliche Berücksichtigung aber ohne Darstellung in Richtplan-Abbildung (da sehr kleine Fläche betroffen) d.h. Umformulierung (Einzonung wird weggelassen) in "Auszonung in Erholungs- oder Freihaltezone prüfen Umzonung Streifen für Strassenverbreiterung in W2B".
Kapitel 3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Im Erläuterungsbericht ist aufzuzeigen, welche Kapazitätsreduktion durch die geplante Auszonung erfolgt und inwiefern dies über die ganze Gemeinde betrachtet kompensiert werden kann, um den übergeordneten Zielen gerecht werden zu können.	Die Auszonung dieses Gebiets führt zu einer Reduktion der Kapazitäten innerhalb der bestehenden Bauzonen. Aus den Erläuterungen ist nicht eindeutig klar, ob diese Kapazitätsreduktion mit anderen planerischen Massnahmen kompensiert wird bzw. wie sich die Auszonung auf die Kapazitäten auswirkt.	berücksichtigen	Der Erläuterungsbericht wird um qualitative Aussagen ergänzt.
Kapitel 3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Die festgelegte raumplanerische Massnahme für Gebiet Nr. 9 ist nochmals zu überprüfen.	Zum Gebiet Nr. 9 steht, dass die Erhöhung der Nutzungsdichte und der baulichen Dichte mit Sondernutzungsplanungen geprüft werden soll. Für die Einführung einer Gestaltungsplanpflicht muss ein wesentliches öffentliches Interesse nachgewiesen werden können. Derzeit fehlt dieser Nachweis. Zudem ist es aus unserer Sicht fraglich, ob sich eine Gestaltungsplanpflicht für dieses grosse Gebiet eignet. Gegebenenfalls könnte auch eine Aufzonung in Erwägung gezogen werden.	bereits abgedeckt	Ziel der Sondernutzungsplanpflicht ist es, mit der Weiterentwicklung auch die Sicherung bestehender oder die Schaffung neuer Qualitäten zu ermöglichen. Damit kann das öffentliche Interesse begründet werden, welches im Erläuterungsbericht bereits erläutert ist. Dort ist auch eine erste Idee plziert, auf welches Gebiet sich eine Gestaltungsplanpflicht beschränken könnte.
Kapitel 3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Die Abgrenzung zwischen den Vorgaben unter «weitere Entwicklung» und «raumplanerische Massnahmen» ist im Allgemeinen und insbesondere bei den Gebieten Nrn. 10, 11 und 12 zu überprüfen.	Bei den Gebieten Nrn. 10, 11 und 12 wird bei den weiteren Themen festgehalten, dass in der BZO Mindestanteile für Arbeitsnutzungen festgelegt werden sollen. Aus unserer Sicht ist unklar, weshalb dies nicht in der Spalte zu den raumplanerischen Massnahmen aufgeführt wird.	berücksichtigen	

Kapitel 3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Die Massnahme zu qualitativen Vorgaben in Arbeitszonen ist dahingehend umzuformulieren, dass deren Umsetzbarkeit realistisch ist.	Laut dem Spiegelstrich Nr. 3 soll in den Arbeitsplatzgebieten die Aufnahme von weiteren qualitativen Vorschriften geprüft werden. Hierzu gilt es festzuhalten, dass das PBG derzeit kaum Grundlagen bietet, um in Arbeitszonen erhöhte Anforderungen an die Bebauung und den Aussenraum zu stellen. Die Umsetzungsmöglichkeit der Massnahme muss demnach stark in Frage gestellt werden.	berücksichtigen	
Kapitel 3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Aus unserer Sicht könnte daher im Richtplante der Auftrag formuliert werden, dass die Umsetzung der Zielsetzung in der BZO geprüft wird.	Im Richtplante ist festgehalten, dass beim Arbeitsplatzgebiet Neuweidstrasse die Ansiedlung von Dienstleistungen / kleineren Läden für den täglichen Bedarf nur im Bereich der Dorfstrasse gefördert werden soll. Nach § 49a Abs. 3 PBG können gewisse Vorgaben in dieser Art in der BZO umgesetzt werden.	berücksichtigen	
Kapitel 3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Im Richtplante ist klar zu deklarieren, falls eine Umzonung im Bereich des heutigen Seesitals umgesetzt werden soll.	Beim Arbeitsplatzgebiet «Grütstrasse» soll zukünftig ein Sanatorium den Betrieb aufnehmen. Aus dem Richtplante ist nicht eindeutig erkennbar, ob für diese neue Nutzung eine Umzonung (der heutigen Zone für öffentliche Bauten) vorgesehen ist. Auch bei diesem Vorhaben ist schliesslich ein wesentliches öffentliches Interesse notwendig, wenn eine Gestaltungsplanpflicht eingeführt werden soll.	bereits abgedeckt	Unter Kapitel 3.2.3 bei Typ und Nutzung ist die Zonierung und die zukünftige Nutzung festgehalten. Eine Gestaltungsplanpflicht ist nicht vorgesehen.
Kapitel 3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Die Signatur beim Gebiet «Grütstrasse» ist in der Legende zu erklären.	In der Abbildung Nr. 5 ist das Gebiet «Grütstrasse» mit einer Schraffur dargestellt. Diese Signatur wird aber in der Legende nicht erklärt.	berücksichtigen	
Kapitel 3.2.4 öffentliche Bauten und Anlagen	Wir empfehlen daher die Prüfung einer Ergänzung im Richtplante hinsichtlich der Erholungszonen und Zonen für öffentliche Bauten.	Im Richtplante wird bei der Festlegung «ruhige Begegnungsorte» unter den raumplanerischen Massnahmen festgehalten, dass die Umsetzung im Rahmen der Überarbeitung der Kernzonenpläne respektive im Rahmen der Über- oder Erarbeitung von Sondernutzungsplänen erfolgen soll. Gemäss unserer Einschätzung betreffen die Festlegungen in den Plänen auch Zonen für öffentliche Bauten und Erholungszonen. In Anbetracht dieser Ausgangslage ist für uns nicht klar, inwiefern mit der vorgesehenen Massnahme das Ziel tatsächlich umgesetzt werden kann.	berücksichtigen	Allgemeinere Formulierung in Analogie zu den "belebten" Begegnungsorten
Kapitel 3.3.1 Ortsbild, historische Dorfteile	Es sollte daher geprüft werden, ob die Zielsetzung so formuliert werden kann, dass die bestehenden Reserven möglichst ausgenutzt und so die Nutzungsdichte erhöht wird.	Beim Spiegelstrich Nr. 3 auf Seite 32 wird festgehalten, dass die Nutzungsdichte im Rahmen der bestehenden BZO-Reserven leicht erhöht werden sollen (jedoch ohne Änderung der baulichen Dichte). Für uns ist unklar, wie die Gemeinde Kilchberg dieses Ziel umsetzen will. Das PBG enthält derzeit keine Bestimmung, anhand welcher eine bestimmte Nutzungsdichte vorgeschrieben werden bzw. schliesslich im Bewilligungsverfahren verlangt werden kann	berücksichtigen	Die Massnahme in Kapitel 3.3.1 wird umformuliert. Im Erläuterungsbericht wird in Kapitel 3.1 bereits erläutert, dass eine Erhöhung der Nutzungsdichte auch ohne Erhöhung der baulichen Dichte möglich ist.
Kapitel 3.3.1 Ortsbild, historische Dorfteile	Ist zur Sicherung der ortsbildprägenden Ensembles die Ausscheidung von neuen Kernzonen vorgesehen, ist das im Richtplante klar zu deklarieren.	Auf Seite 34 steht, dass die Sicherung der ortsbildprägenden Ensembles im Rahmen der BZO-Revision bei der Überprüfung der jeweiligen Zonenvorschriften erfolgen soll. Gemäss PBG können in normalen Wohnzonen nur sehr wenige gestalterische Anforderungen formuliert werden. Es ist daher aufgrund der Ausführungen im Richtplante unklar, wie die Absicht schliesslich umgesetzt werden soll. Sollte eine Umzonung in Kernzonen vorgesehen sein, wäre dies klarer zu deklarieren.	teilweise berücksichtigen	Die Aussage zur Sicherung der ortsbildprägenden Ensembles im Rahmen der BZO-Revisions wird angepasst. Eine Umzonung in Kernzonen ist nicht vorgesehen und deshalb auch nicht im Richtplante enthalten.
Kapitel 3.3.3 Gebiete am Hang, am See, mit Sanierungsbedarf	Sollte bis zur Festsetzung des kommunalen Richtplans bekannt sein, ob neue Regelungen zur Aussenraumgestaltung zulässig oder weiterhin ausgeschlossen sind, ist der Text auf die neue PBG-Situation auszurichten. Dies gilt auch für die Ausführungen zu den «Gebieten am See».	Gemäss dem Richtplante soll bei den Gebieten am Hang die Ergänzung von qualitativen und quantitativen Vorschriften zur Gestaltung der Aussenräume vorgesehen werden (u.a. auch zur Regelung der Unterbauung). Gemäss dem aktuell geltenden PBG sind solche Vorgaben nicht zulässig. Es ist jedoch noch offen, ob im Rahmen der PBG-Revision «Klima» solche Regelungen zugelassen werden sollen.	berücksichtigen	
Kapitel 4.1 Gesamtstrategie	Die Abbildung Nr. 9 ist im Sinne der obigen Erwägungen zu überprüfen.	In der Abbildung Nr. 9 sind die verschiedenen Festlegungen farblich nur minimal unterschieden. Die Lesbarkeit dieser Abbildung ist daher eingeschränkt. Zudem gibt es im südlichen Bereich einen grauen Bereich, der in der Legende nicht erklärt ist.	berücksichtigen	
Kapitel 4.2 Erholungs- und Freizeitgebiete	Die Funktion der Erholungsgebiete ist im Richtplante möglichst konkret zu beschreiben, um schliesslich in der BZO eine Erholungszone mit entsprechenden Bestimmungen einführen zu können.	Bei den Erholungs- und Freizeitgebieten wird im Richtplante jeweils die allgemeine Funktion beschrieben. Nach § 62 Abs. 2 PBG sind in den Erholungszonen nur die den Vorgaben der Richtplanung entsprechenden Bauten und Anlagen zulässig. Der Richtplante enthält somit keine konkreteren Ausführungen, welche schliesslich im Sinne von § 62 PBG in der BZO umgesetzt werden könnten.	berücksichtigen	

Zu Kapitel 4.7 Lokalklima	Die Massnahmen zum Thema Lokalklima sind soweit zu ändern, dass sie mit dem PBG vereinbar sind, welches zum Zeitpunkt der Festsetzung gilt.	Die PBG-Revision «Klima» befindet sich nach wie vor in der Debatte im Kantonsrat. Es ist daher zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht klar, welche Möglichkeiten die Gemeinden zur Regelung dieser Thematik erhalten. Ohne die vorgesehene PBG-Anpassung sind die im Richtplandtext vorgesehenen Massnahmen aber nicht umsetzbar (insbesondere Vorschriften zu Flächen mit Kalteinfluss und Einführung von Vorschriften in BZO zur Durchgrünung etc.). Gegebenenfalls müssen die Massnahmen dahingehend abgeändert werden, dass sie zu einem Prüfauftrag werden.	berücksichtigen	Im Richtplandtext wird konkretisiert, dass die Massnahmen erst nach Festsetzung PBG "Klima" geprüft werden können ("Umsetzung in Abhängigkeit zur PBG-Revision").
Kapitel 7.2.2. Veloverkehr	Die Massnahme VV1 ist aus Kapitel 7.2.2 und Karte Velowegnetz zu streichen, solange die entsprechende Revision des regionalen Richtplans nicht rechtskräftig ist. Alternativ kann sie in Text und Karte als kommunale Festlegung aufgeführt werden, sofern explizit festgehalten wird, dass es sich um eine Zielsetzung der Gemeinde handelt, wofür sie sich bei der Region einsetzen wird.	Im Text und in der Karte Velowegnetz ist die Umgestaltung der Seestrasse als übergeordnete Massnahme VV1 aufgeführt. Sie kommt aber im rechtsgültigen, regionalen Richtplan 2018 auf dem Gemeindegebiet von Kilchberg nicht vor (RRB 11/2018). Im Text wird auf die Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans verwiesen, die jedoch zum Zeitpunkt dieser Vorprüfung nicht in Kraft ist	berücksichtigen	Die Teilrevision ist mit Festsetzung RRB Nr. 1450/2023 vom 12.12.2023 rechtskräftig; dennoch wird die Massnahme VV1 gestrichen, da im RRP keine explizite Velo-Massnahme formuliert ist. Die RRP-Massnahme 11a Umgestaltung Strassenraum wird jedoch als SV3 im kRP aufgenommen, den Veloverkehr gilt es dabei zu berücksichtigen.
Kapitel 7.2.2. Veloverkehr	Die Massnahme VV5 ist aus Kapitel 7.2.2 und Karte Velowegnetz zu streichen. Alternativ kann sie in Text und Karte als kommunale Festlegung aufgeführt werden, sofern explizit festgehalten wird, dass es sich um eine Zielsetzung der Gemeinde handelt, wofür sie sich bei der Region einsetzen wird.	Im Text wird die Massnahme VV5 Veloschnellroute als übergeordnete Festlegung aufgeführt, was an sich zutrifft, aber bereits weiter oben als Festlegung 10_031 eingetragen ist. Zudem wird in der Karte Velonetz die Massnahme VV5 als übergeordnete Festlegung auf der Seestrasse verortet, was falsch ist: Weder der regionale Richtplan noch der kantonale Velonetzplan sehen die Veloschnellroute auf der Seestrasse, sondern auf der Alten Landstrasse vor. Zwar wird in der Legende klar, dass die Gemeinde die Veloschnellroute entlang der Seestrasse beantragt, aber der Antrag wird unter den übergeordneten Festlegungen aufgeführt. Das ist unzulässig und verwirrend.	berücksichtigen	
Kapitel 7.2.1 Fussverkehr	Wir empfehlen daher im Richtplandtext eine andere Formulierung zu verwenden.	Auf Seite 67 wird festgehalten, dass ein Feinerschliessungsplan für den Fussverkehr erarbeitet werden soll. Die Formulierung «Feinerschliessungsplan» wird in der Verkehrserschliessungsverordnung definiert und nicht im Zusammenhang mit dem Fussverkehr verwendet. Die Aussage im Richtplandtext könnte somit verwirrend sein.	berücksichtigen	Die Feinerschliessung soll zusätzlich zum bestehenden Netz weiterentwickelt werden (z.B. bei Neubauprojekten zu prüfen). Die Massnahme wurde entsprechend angepasst und konkretisiert.
Kapitel 7.2.2 Veloverkehr	Die Massnahmen zur Veloparkierung sind dahingehend anzupassen, dass sie die Möglichkeiten des PBG berücksichtigen.	Laut der Massnahme VV7 sollen Veloparkierungsanlagen entsprechend den Standards BZO-Veloparkierung erstellt werden. Uns ist nicht klar, was mit «Standards BZO-Veloparkierung» gemeint ist. In weiteren Massnahmen wird überdies definiert, dass Vorschriften zu privaten Veloabstellplätzen in der BZO aufgenommen werden sollen. Das PBG bietet derzeit keine Grundlage, um qualitative Anforderungen an Veloabstellplätze in der BZO festzuschreiben. Die Zielsetzung ist daher auf Basis des heutigen PBG nicht möglich.	berücksichtigen	
Kapitel 7.3 öffentlicher Verkehr	Der Richtplandtext ist wie folgt zu ändern: «Der ÖV-Anteil zu den jeweiligen Relationen ist, abgesehen von den 25% von/nach der Stadt Zürich, relativ tief. <u>Die substanziellen Ausbauten, die mit Fahrplanwechsel Dezember 2022 erfolgten, sind bei den Angaben zum Modal Split allerdings noch nicht berücksichtigt. Ein wichtiger Grund dafür stellt das entsprechende ÖV-Angebot dar.</u> »	Im Erläuternden Bericht wird auf Seite 63 oben festgehalten «Der ÖV-Anteil zu den jeweiligen Relationen ist, abgesehen von den 25 % von/nach der Stadt Zürich, relativ tief. Ein wichtiger Grund dafür stellt das entsprechende ÖV-Angebot dar.» Diese Aussage suggeriert ein unterdurchschnittlich ausgebautes ÖV-Angebot. Dies ist insbesondere Richtung Zürich mit 2 Bahnlinien im je 30-Minuten-Takt und drei direkten Buslinien nicht der Fall. Abbildung 49 auf Seite 71 zeigt dann auch anhand der ÖV-Güteklassen für 2022 auf, dass ein Grossteil des Siedlungsgebiets der Gemeinde Kilchberg in die ÖV-Güteklassen B und C zugeordnet ist. Somit kann der tiefe Modal Split nicht durch das ÖV-Angebot erklärt werden. Eine Erklärung ist allenfalls der unterschiedliche zeitliche Horizont. Die Modal Split-Werte (Seite 61) beziehen sich auf die Jahre 2018 bis 2020. Der substanzielle Ausbau des ÖV-Angebots in Kilchberg erfolgte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2022.	berücksichtigen	

Kapitel 7.3 öffentlicher Verkehr		Wir empfehlen daher, diese Aussage im Richtplantext zu streichen.	Gemäss den Ausführungen auf Seite 70 soll sich die Gemeinde für die Aufnahme der Schiffsanlagestellen der Schifffahrtslinien auf dem Zürichsee in den regionalen Richtplan einsetzen. Der regionale Richtplan enthält derzeit keine Signatur für Schifffahrtslinien. Im Richtplan werden aber die Schifffahrtsrouten dargestellt. Diese Treffen im Bereich der Schifffahrtsanlagestellen auf Land, womit die Anlagestellen zwar nicht mit einer eigenen Signatur, aber implizit definiert sind. Aktuell ist nicht absehbar, dass im regionalen Richtplan neue Festlegungen für Schifffahrtsanlagestellen aufgenommen werden. Dementsprechend ist die Zielsetzung nicht erfolgversprechend.	berücksichtigen
Kapitel 7.5 Mobilitätsmanagement		Wir interpretieren diese Festlegung als eine «Kann-Regelung». Wir empfehlen, für geeignete Entwicklungsgebiete die Aufnahme der verpflichtenden Erstellung eines Mobilitätskonzepts bereits auf Stufe des kommunalen Richtplans zu prüfen, auch um die im Richtplantext enthaltenen gesamtverkehrlichen Ziele (insb. Modalsplit) zu erreichen	Der Richtplantext führt auf S. 71 folgende kommunale Festlegung bzw. Massnahme auf: «Mobilitätskonzepte Entwicklungsgebiete und Ermöglichung von autoarmem Wohnen: Festschreibung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Sondernutzungsplänen, Planungen von Entwicklungsgebieten und grossen Bauvorhaben (>50 Parkplätze) entsprechend den verankerten Zielsetzungen gemäss KRP Verkehr.»	berücksichtigen
Kapitel 7.6 Strassenverkehr		Vorgeschlagen wird folgende oder sinngemässe Formulierung: «Die Seestrasse sowie die Gemeindestrassen werden siedlungsorientiert und entsprechend ihrer Funktionalität und unter Berücksichtigung der akustischen Prinzipien gestaltet und betrieben.»	Die Festlegungen im Zusammenhang mit Umgestaltungen und Aufwertungen des Strassenraums (Kapitel 7.6) sind optimalerweise bezüglich der akustischen Prinzipien zu ergänzen.	berücksichtigen
Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	Störfallvorsorge	Die Risikorelevanz der Festlegungen innerhalb der Konsultationsbereiche der Eisenbahnlinie und der Autobahn ist gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE zu klären und im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren.	In der vorliegenden Planung wurde die Störfallvorsorge nicht berücksichtigt. Es fehlen die Abklärung der Risikorelevanz sowie ggf. die Massnahmeevaluation, Risikoabschätzung und Stellungnahme der zuständigen Bundesämter. Das Planungsvorhaben ist entsprechend zu ergänzen	berücksichtigen
Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	Angebot des öffentlichen Verkehrs	Aus unserer Sicht ist diese Auflistung nicht korrekt und muss daher angepasst werden.	Im Erläuternden Bericht ist das heutige ÖV-Angebot wie folgt aufgelistet: Siehe Bericht	berücksichtigen
Hinweise für nachfolgende Verfahren	Luftreinhaltung		In der Gemeinde Kilchberg und Umgebung wird der Jahresmittel-Immissionsgrenzwert der Luftreinhaltungsverordnung (LRV) für NO2 grösstenteils eingehalten, entlang der Autobahn je- doch noch überschritten. Bei der Feinstaubbelastung (PM2.5) liegen die Werte insbesondere entlang der Strassen im Bereich des Grenzwertes und darüber. Die Ozonbelastung überschreitet während des Sommerhalbjahres die Grenzwerte der LRV.	Kenntnisnahme
Hinweise für nachfolgende Verfahren	Luftreinhaltung		Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans (Raumordnungskonzept) ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten. Damit hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt (kantonales Modal-Split-Ziel).	Kenntnisnahme
Hinweise für nachfolgende Verfahren	Luftreinhaltung		Für das Gebiet «Bächlerstrasse» wird im kommunalen Richtplan eine mittelhohe Nutzungsdichte angestrebt bei gleichzeitig eher geringen ÖV-Erschliessungsqualität (ÖV-Güteklasse C/D). Unter Berücksichtigung des heute hohen MIV-Anteils von 60% bei den Wegpendler/innen von der Gemeinde Kilchberg ist davon auszugehen, dass ohne geeignete Massnahmen der Verkehrszuwachs des Gebiets «Bächlerstrasse» schwerpunktmässig ebenfalls auf den MIV entfallen wird.	Kenntnisnahme
Hinweise für nachfolgende Verfahren	Waldbelange	Alle geplanten Massnahmen auf Waldareal sind, wie dies im Richtplantext bereits erwähnt ist, mit dem Waldentwicklungsplan abzustimmen und frühzeitig mit dem kantonalen und kommunalen Forstdienst zu koordinieren.	Die Abteilung Wald kann dem Richtplan grundsätzlich zustimmen. Es wird allerdings auf folgendes hingewiesen: Im Richtplan sind verschiedene bestehende Fusswege auf Waldareal eingezeichnet. Die offizielle Ausweisung als Fussweg kann Konsequenzen für die Waldeigentümerschaft haben, da oft ein erhöhter Unterhalt sowie ein erhöhter Sicherheitsbedarf auf und im Einflussbereich der Fusswege gefordert wird. Ausbauten von Fuss- oder Velowegen, sowie die Errichtung von neuen Wegen, z.B. um bestehende Netzlücken zu schliessen, sowie zusätzliche Aussichtspunkte im Waldareal erfordern grundsätzlich eine forstrechtliche Bewilligung als nachteilige Nutzung und das Einverständnis der betroffenen Waldeigentümerschaft. Bei der Planung ist der Forstdienst einzubeziehen. Die bestehenden Planungsgrundlagen im Wald (Waldentwicklungsplan) und bestehende Trampelpfade sind zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme

Hinweise für nachfolgende Verfahren	Bike and Ride	Wie empfehlen, die Möglichkeit der kantonalen Mitfinanzierung des Ausbaus und Attraktivierung der Bike and Ride-Anlagen am Bahnhof von Kilchberg zu prüfen.	Im Erläuternden Bericht wird auf Seite 71 beschrieben, dass die Kapazitäten von Veloabstellmöglichkeiten beim Bahnhof Kilchberg begrenzt sind und den aktuellen Standards nur bedingt entsprechen. Entsprechend sieht die kommunale Massnahme KM1 im Richtplandtext ein Ausbau und die Weiterentwicklung der Abstellanlagen Bahnhof Ost und West vor. Der Kanton bietet ab Anfang 2024 ein Förderprogramm für Bike and Ride-Anlagen an. Nähere Informationen sind unter folgenden Weblink zu finden: www.zh.ch/bikeandride	Kenntnisnahme
-------------------------------------	---------------	---	---	---------------

A2 Auswertungstabelle Anhörung der Region

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
Stellungnahme Regionalplanungsgruppe Zimmerberg

Optionen:
Kennntnisnahme
berücksichtigen
teilweise berücksichtigen
nicht berücksichtigen
bereits abgedeckt

Kap.	Thema	Antrag/Bemerkung	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Siedlung	Die im revidierten KRP definierten kommunalen Zieldichten weichen in einzelnen Gebieten von den Nutzungsdichten des Regio-ROK ab. Die Abweichungen und eine Begründung je Gebiet sind im Erläuternden Bericht (S. 17 ff, Tabelle 1) aufgeführt und grundsätzlich nachvollziehbar.	Feststellung 1: Die Dichteziele des Regio-ROKs sind insgesamt eingehalten. Die kommunalen Differenzierungen zu den regionalen Nutzungsdichtestufen sind zweckmässig (Vorbehalte vgl. Feststellung 2 und Antrag 1). Die Region wird im Rahmen einer Teilrevision (ab 2024) prüfen, ob ein Abgleich mit der kommunalen Planung im Sinne einer Nachschreibung gemacht werden soll.	Kennntnisnahme	
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Siedlung	Die ZPZ beantragt deshalb, den Bericht mit einer entsprechenden Aussage zu ergänzen. Eine Erhöhung der Nutzungsdichteziele darf (trotz zentraler Lage und guter Erschliessung) nicht zu einer Erhöhung der baulichen Dichtevorgaben in der Nutzungsplanung und damit zu einer Abweichung von den regionalen Festlegungen führen.	Die Gebiete 10 und teilweise 11 liegen ebenfalls im Bereich des Gebiets Nr. 9 der niedrigen baulichen Dichte gemäss rechtskräftigem regionalen Richtplan. Der Erläuterungsbericht zur Revision des kommunalen Richtplan Kilchberg macht keine Aussage darüber, ob eine Erreichung der kommunalen Dichteziele innerhalb der rechtskräftigen BZO möglich ist.	berücksichtigen	
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	Im Einzugsbereich des Bahnhofs zwischen Seestrasse und Bahnlinie ist im regionalen Richtplan ein Gebiet hoher baulicher Dichte (Nr. 34) festgelegt. In den bezeichneten Gebieten sollen die Gemeinden in ortsplannerisch zweckmässiger Weise Zonen mit eher hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden sowie für die dazu nötige Erschliessung und Infrastruktur zu sorgen. Es sind auch jene Gebiete, in welchen in erster Linie mit Sondernutzungsplänen eine höhere Bebauung mit entsprechend höherer Dichte ermöglicht werden kann.	Feststellung 4: Gemäss Festlegung im KRP sollen in der BZO-Revision im Bereich des regionalen Gebiets hoher baulicher Dichte eine Erhöhung der Nutzungsdichte und (evtl.) der baulichen Dichte, z.T. mit Sondernutzungsplanungen geprüft werden. Die ZPZ begrüsst dies.	Kennntnisnahme	
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	In den Gebieten 1, 2, 10 und teilweise 11 berühren die erwähnten Abweichungen Gebiete mit der Festlegung einer niedrigen baulichen Dichte gemäss regionalem Richtplan (Nr. 9, rechtskräftiger RRP 2018 und Nr. 9 und 9a Festsetzungsantrag Teilrevision RRP 2022). In diesen Gebieten stehen die landschaftliche Einbettung, Rücksicht auf Orts- und Landschaftsbild, insbesondere durch Beschränkung der Gebäudehöhe, Geschoszahl, Gebäudelänge und Sicherung ausreichender Gebäudeabstände und Durchgrünung der Quartiere im Vordergrund. Gemäss erläuterndem Bericht des revidierten KRP bestehen im Gebiet 1 gemäss heutiger BZO Geschossflächenreserven, die in den nächsten Jahren aktiviert werden können und zu einer Erhöhung der Nutzungsdichte führen. Im Gebiet 2 sei die Ziel-Nutzungsdichte des Regio-ROK gemäss heutiger Bebauung bereits überschritten.	Feststellung 2: Die Gebiete 1 und 2 liegen im Bereich des regionalen Gebiets Nr. 9 der niedrigen baulichen Dichte (RRP 2018). Die ZPZ beurteilt die Erhöhung der Nutzungsdichten gemäss KRP als denkbar, solange sie im Rahmen der heute rechtskräftigen BZO möglich sind. Die Anpassung der Zieldichten nach oben dürfen jedoch nicht Grundlage sein für eine Erhöhung der Dichtevorgaben in der bevorstehenden Revision der BZO. Gemäss erläuterndem Bericht zur Revision des KRP sei keine Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte gegenüber der aktuellen BZO vorgesehen.	Kennntnisnahme	
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	Weiter sind ein Grossteil der Wohngebiete am Hang sowie das Seeufer als regionales Gebiet niedriger baulicher Dichte ausgedehnt.	Feststellung 3: Die ZPZ stellt fest, dass in den betroffenen Hanglagen, sowie entlang des Seeufers keine Erhöhung der baulichen Dichte beabsichtigt ist, sondern lediglich eine Ausschöpfung der Geschossflächenreserven. Mittels neuer Festlegungen in der BZO sollen Themen der Durchgrünung, des Klimas und der Sichtbezüge zum See verbessert werden. Die ZPZ begrüsst diese Stossrichtung.	Kennntnisnahme	

3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Siedlung	Mischgebiet: Im Bahnhofsgelände – Schoren Kilchberg ist im regionalen Richtplan das Mischgebiet Nr. 21 (vgl. Abb. 12) festgelegt. In regionalen Mischgebieten sind durch die Gemeinden nutzungsplanerisch mind. 20% der Gesamtnutzfläche für Arbeiten zu sichern.	Feststellung 5: Die ZPZ stellt fest, dass die Gemeinde Kilchberg im kRP festlegt, dass in der BZO ein Mindestanteil an Arbeitsnutzungen gemäss den regionalen Vorgaben für das Mischgebiet sowie publikumsorientierte Erdgeschossnutzung im Bereich der Bahnhofstrasse gesichert werden sollen. Teilweise liegen auch kommunale Arbeitsplatzgebiete in Bereich des regionalen Mischgebiets. Dies ist gemäss regionalem Richtplan zulässig.	Kenntnisnahme	
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Öffentliche Bauten und Anlagen : Im regionalen Richtplan ist ergänzend zu den kantonalen Festlegungen das Emilienheim für Blinde als öffentliche Baute und Anlage von regionaler Bedeutung festgelegt (vgl. Abb. 13). Mit planerischen Mitteln soll die Gemeinde die privaten Initiativen dieser Einrichtung unterstützen, da sie öffentliche Aufgaben wahrnimmt.	Feststellung 6: Die ZPZ stellt fest, dass der regionale Eintrag in den kommunalen Richtplan übernommen wurde. Das Emilienheim liegt in einer bereits bestehenden Zone für öffentliche Bauten. Gemäss erläuterndem Bericht des kRP bleibt die Fläche für öffentliche Bauten in Kilchberg unverändert.	Kenntnisnahme	
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Schutzwürdiges Ortsbild	Würdigung 1: Die ZPZ würdigt die kritische Reflexion der bestehenden Festlegungen und Vorschriften auf deren Wirksamkeit sowie die beabsichtigte sorgfältige Überprüfung, die im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung stattfinden soll.	Kenntnisnahme	
4. Natur-, Landschafts- und Freiräume	Frei-Grünraum	Landschaft: In der Gemeinde Kilchberg sind im regionalen Richtplan Festlegungen zu regionalen Erholungsgebieten (Nr. 15 – 21), dem Vernetzungskorridor entlang der Grenze zur Stadt Zürich (Nr. 9), einem regionalen Aussichtspunkt (Nr. 5) sowie einer Gewässerrevitalisierung (Nr. 3) vorhanden.	Feststellung 7: Die ZPZ stellt fest, dass die regionalen Festlegungen im kRP übernommen wurden. Es wird begrüsst, dass auch die Revitalisierung des Schoorenbachs nochmals aufgenommen wurde, da diese trotz Umsetzungshorizont von 2020 noch nicht ausgeführt wurde.	Kenntnisnahme	
6. Abstimmung Siedlung und Energie	Energie	Abstimmung Siedlung und Energie Die Gemeinde Kilchberg sieht u.a. in der Seewärmenutzung ein wichtiges Potential für eine Effiziente und klimaneutrale Energieversorgung. Ebenfalls mit dem Ziel einer klimaneutralen Energieversorgung soll der Wärmebedarf des Hallenbads sowie der Turnhalle Hochweid mit Erdsonden gedeckt werden.	Hinweis 1: Im Rahmen der Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans (Stand Festsetzungsantrag) wird ein Eintrag zur Seewärmenutzung im Gebiet Schooren, gemäss Planung der Gemeinde Kilchberg vorgenommen. Eine Festlegung zur Erdsondennutzung für das Hallenbad im Gebiet Stocken-Asp soll mit der Teilrevision 2024 geprüft werden.	Kenntnisnahme	
7. Verkehr	Verkehr	Abstimmung mit rGVK Zimmerberg : Bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans Kilchberg wurde das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zimmerberg berücksichtigt.	Würdigung 3: Die ZPZ begrüsst, dass der kommunale Richtplan sich an den Strategien und Handlungsschwerpunkten des rGVK Zimmerberg orientiert. Die Massnahmen in Zuständigkeit der Gemeinde wurden in den kommunalen Richtplan aufgenommen.	Kenntnisnahme	
7. Verkehr	Verkehr	Seeuferweg	Als rechtskräftige übergeordnete Festlegung zum Seeuferweg gilt die im regionalen Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018) eingetragene Linienführung. Der kommunale Eintrag «Seeuferweg» (Antrag Gemeinde) widerspricht teilweise dieser Linienführung. Die Region Zimmerberg ist im laufenden Verfahren der Revision «Uferbereich vom Zürichsee» und kann deshalb im Moment auf den Antrag nicht eintreten.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7. Verkehr	Verkehr	Würdigung	Die ZPZ würdigt die differenzierte Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten sowie die Auseinandersetzung mit den Themen «kombinierte Mobilität» und «Mobilitätsmanagement».	Kenntnisnahme	
7.2.1 Fussverkehr	Langsamverkehr	Die ZPZ beantragt deshalb, im kommunalen Richtplan (Plan Fusswegnetz) das übergeordnete Netz des Fussverkehrs im Bereich vom Seeuferweg gemäss der Linienführung im rechtskräftigen regionalen Richtplan abzubilden. Dabei ist im Bereich vom Strandbad im regionalen Richtplan der Seeuferweg als bestehende Verbindung eingetragen. Es gilt zudem zu beachten, dass gemäss dem regionalen Richtplan über einen Teil vom übergeordneten Wegnetz ein hindernisfreier Wanderweg geplant ist (Wanderung auf Hangflanke entlang Ortschaften).	Übergeordnete, regionale Festsetzungen müssen im kommunalen Richtplan korrekt dargestellt werden. Es steht der Gemeinde offen, zusätzliche kommunale Festlegungen zu treffen und diese bei Bedarf im Erläuterungsbericht zu begründen.	berücksichtigen	Seeuferweg vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen Wanderweg an Hangflanke bereits im Entwurf enthalten, wird jedoch dem RRP angepasst

7.2.2 Veloverkehr	Veloschnellroute	Die ZPZ beantragt, das übergeordnete Velonetz entsprechend den Einträgen im regionalen Richtplan darzustellen, bis vom Kanton genauere Erkenntnisse betreffend Linienführung der VSR vorliegen. Denn übergeordnete, regionale Festsetzungen müssen im kommunalen Richtplan korrekt wiedergegeben werden.	Gemäss regionalem Richtplan ist keine geplante Veloschnellroute (VSR) entlang der Seestrasse vorgesehen. Sondern zwei parallelen Einträge auf der Alten Landstrasse und Weinberg-/Böndlerstrasse. Diese dienen der Raumsicherung bis die definitive Linienführung der Veloschnellroute feststeht. Zudem ist im regionalen Richtplan nicht definiert, wie die Strassen eingestuft werden, falls keine Veloschnellroute darüber geführt wird.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Schiffsanlagestelle	Die Gemeinde setzt sich für die Aufnahme der Schiffsanlagestelle Bendlikon in den regionalen Richtplan ein. Schiffstationen sind allerdings im regionalen Richtplan nicht explizit eingetragen sondern abgedeckt, indem die Schifffahrtslinie an Land trifft. Die punktuellen Einträge sind Häfen/Bootsanlegeplätze. Es wird empfohlen, im kommunalen Richtplan dieselbe Bezeichnung zu verwenden.	berücksichtigen	Übergeordnete Festsetzungen berücksichtigen und Bezeichnung entsprechend Rückmeldung angepasst

A3 Auswertungstabelle öffentliche Auflage und Anhörung

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Einleitung, Erläuternder Bericht, Allgemeine Rückmeldungen

- Optionen:**
- Kenntnisnahme
 - berücksichtigen
 - teilweise berücksichtigen
 - nicht berücksichtigen
 - bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
1. Einleitung	Prozess	Kein Antrag. Einleitende Bemerkung.	Vielen Dank für die Möglichkeit zu einer Stellungnahme. Zurzeit ist der Einwender im fernen Ausland unterwegs. Gerne lässt der Einwender Ihnen ein paar Punkte zukommen. Für ein allfälliges Gespräch kann der Einwender ab Ende Januar 2024 zur Verfügung stehen.	Kenntnisnahme	
1. Einleitung	Prozess	2. Das Tool für die Vernehmlassung war meines Erachtens sehr schwerfällig, unübersichtlich, verwirrend und nicht intuitiv.	So konnte der Einwender neben der Stellungnahme seiner Partei nicht persönlich Stellung nehmen. Entsprechend nimmt der Einwender auf diesem Weg (an die e-mail Adresse gemäss Mitwirkungshomepage für den Richtplan) fristgerecht zum Richtplan Stellung und stelle nachfolgend meine Anträge.	Kenntnisnahme	
1. Einleitung	Plangrafik	Allgemein Richtplankarten: Um eine Verwechslung mit einem Strasseneintrag zu verhindern und aufgrund der tieferen Lage empfehlen wir, den Zimmerberg Bahntunnel nicht in den Richtplänen abzubilden.	Bahntunnel Der Zimmerberg Bahntunnel in den Richtplänen kann leicht mit einer Strasse verwechselt werden. Dies insbesondere, wenn der Bahntunnel in der Legende nicht als Orientierungsinhalt aufgeführt wird. Zudem liegt der Tunnel so tief im Erdreich, dass er keinen Einfluss auf die übrigen Planinhalte hat. Auch werden im Richtplantext keine Äusserungen zum Zimmerberg Bahntunnel gemacht.	Teilweise berücksichtigen	In der Richtplankarte "Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität" dient die Abbildung des Bahntunnels dem besseren Verständnis der Inhalte der Karte. In den anderen Karten wird der Antrag berücksichtigt.

1. Einleitung	Siedlung/V erkehr	Allgemein: Festsetzungen im kommunalen Richtplan Kilchberg im Rahmen und betreffend § 67a PBG seien zu sistieren und erst nach Eintritt der Rechtskraft der Teilrevision des regionalen Richtplanes Zimmerberg weiterzuführen (vgl. unten Ziff. 1.3).	An Hanglagen ist es ein Bedürfnis der Anwohner, dass zum Beispiel Einkäufe nicht nur zu Fuss oder mit Velo getätigt werden. Zudem gehe ich davon aus, dass die Mobilität in Kilchberg auch für Eltern kleiner Kinder oder aus sonstigen Gründen mit Auto für viele Einwohner einem Bedürfnis entspricht. Besucher sollten in angemessener Distanz einen öffentlichen Parkplatz finden. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass Grundstücke nur genügend erschlossen sind, wenn in zumutbarer Distanz (z.B. 80 Meter) Parkplätze vorhanden sind. Die fehlenden Parkplätze (öffentlich und auf Privatgrundstücken) führen seit Jahren zum Verstellen der privaten und öffentlichen Strassen und damit zur Gefährdung von Fussgänger und der Blockierung von Notwegen sowie der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Verstellen der Sichtbereiche. An der Paradiesstrasse gibt es Neubauten bei denen deutlich mehr Fahrzeuge als private Parkplätze vorhanden sind, was zur Verstellung von Sichtbermen auf öffentlichem Grund vor diesen Liegenschaften führt und die Verkehrssicherheit gefährdet.	Nicht berücksichtigen	Der kommunale Richtplan enthält keine Festlegungen im Rahmen von Art. 67a PBG bzw. Festlegungen, welche den Inhalten der künftigen Teilrevision des RRP widersprechen könnten: - Art. 67a PBG bezieht sich nicht auf die Zonierung im Zonenplan, sondern ermöglicht ergänzende Festlegungen in der BZO für Bau-, Freihalte- und Erholungszonen im Uferbereich. - In Kapitel 4.2. werden im Uferbereich die Gebiete Nr. 9 Bendlikon und 10 Seewart als kommunale Erholungsgebiete festgelegt. Diese sind bereits heute Erholungszonen gemäss der Rechtskräftigen BZO. Die weiteren Erholungsgebiete am See sind übergeordnete Festlegungen. - Im kRP werden keine Festlegungen getroffen, die bereits ergänzende BZO-Festlegungen für Bau-, Freihalte- und Erholungszonen im Uferbereich vorwegnehmen. In Kapitel 3.3.3 werden als raumplanerischen Massnahmen, die Ergänzung von qualitativen und quantitativen Vorschriften in den BZO zur Sicherung und Gestaltung der Durchgrünung und der Grünräume sowie die Umsetzung der Prinzipien gemäss Teilrevision Regionaler Richtplan «Uferbereich vom Zürichsee» festgelegt. Erstere ist auch ohne Grundlage aus dem RRP möglich, zweiteere berücksichtigt die Teilrevision des RRP. - Im rechtskräftigen Regionalen Richtplan (2018) ist der Seeuferweg bereits festgelegt.
1. Einleitung	Prozess	Die Gemeinde sei zu verpflichten, der Stimmbevölkerung in verständlicher Form die wesentlichen Auswirkungen des kommunalen Richtplans zu erklären. Dabei soll u.a. auch aufgezeigt werden, welche verschiedene Folgen die Umsetzung des Richtplans hat wie z.B. Aufwand für die Verwaltung, die zu erwartenden baulichen Massnahmen und ggf. wo Enteignungen zu erwarten sind.	Das Thema ist viel zu komplex und überfordert die Stimmbevölkerung. Es hätte neben den offiziellen Dokumenten mit dem Richtplandtext, den diversen Richtplänen und dem erläuternden Bericht (die für Fachleute gedacht sind und die die Fachleute verstehen) ein einfach verständliches Dokument gebraucht, das der Bevölkerung von Kilchberg verständlich die Materie erklärt und auf die wichtigsten Auswirkungen hingewiesen hätte. Nachdem ich mit einer Richtplanerin, der ich die Unterlagen zugestellt habe, rund eine Stunde über die Unterlagen gesprochen habe, musste ich einsehen, dass ich hier überfordert bin. Überfordert in dem Sinne, dass es für einen Laien nicht erkenntlich ist, was wesentlich ist und was nicht. Die Bevölkerung muss verstehen, was auf sie zukommt. Als gutes Beispiel ist die Velovorzugsroute in Wollishofen, welche von der Bevölkerung zwar in der Abstimmung angenommen wurde, jedoch jetzt bei der Umsetzung auf grossen Widerstand bei der Anrainerbevölkerung stösst. Solche Situationen sollten in Kilchberg verhindert werden.	Kenntnisnahme	Der Erläuterungsbericht erläutert die Festlegungen und Massnahmen und zeigt die Auswirkungen des kommunalen Richtplans auf. Ebenfalls werden im Erläuterungsbericht in Kapitel 8 die Aufgaben der Gemeinde bei der Umsetzung des Richtplans aufgezeigt. Die Gemeinde nimmt mit ihrer Legislatur- und Budgetplanung jeweils eine inhaltliche und zeitliche Priorisierung ihrer Aufgaben war. Neben der Zustimmung zum Gemeindebudget kann sich die Bevölkerung zudem zu den einzelnen Projekten jeweils im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung äussern.
1. Einleitung	Prozess	Die Gemeinde sei zu verpflichten, zukünftig die Vernehmlassung zeitlich so zu legen, dass die Vernehmlassungsfrist nicht auf die Feiertage fällt.	Der Frist und Dauer der Vernehmlassung war meines Erachtens sehr unvorteilhaft gewählt. Der Schluss der Vernehmlassung fiel auf die Festtage und die Frist endet ein paar Arbeitstage nach den Feiertagen. Dadurch wurde die Frist verkürzt und es war auch für Organisationen schwierig, sich entsprechend zu organisieren, weil viele Leute während den Feiertagen in den Ferien und somit nicht erreichbar waren.	Kenntnisnahme	Wir bitten um Verständnis und entschuldigen uns für allfällige Unannehmlichkeiten. Der zeitlich sehr enge Fahrplan der Planungsrevisionen liess leider keine andere Möglichkeit zu.

1. Einleitung	Prozess	<p>In der "Information zur Mitwirkung" wird erklärt: " nach der öffentlichen Auflage werden die eingegangenen Aenderungsbegehren geprüft und fliessen womöglich und richtplanrelevant in die Ueberarbeitungein".</p> <p>Also gute Tips und Anträge der Bevölkerung einholen und danach in der stillen Kammer intransparent und rechtsverbindlich festlegen?</p> <p>Das ist kein transparentes Verfahren und entbehrt der demokratischen Mitwirkung! Aenderungen können privatrechtliche Auswirkungen haben. Wer prüft die Begehren und nach was für Kriterien fliessen diese und durch wen "womöglich ein"?</p>	<p>Die Aenderungsbegehren müssen öffentlich gemacht werden. Nach deren fachtechnischen (?) Prüfung muss wiederum transparent und öffentlich dargelegt werden warum ein Aenderungsbegehren einfließen soll oder nicht. Intransparent schafft Widerstand!</p> <p>Bitte Verfahren umgehend hin zu mehr Transparenz anpassen!</p>	Bereits abgedeckt	<p>Die eingegangenen Anträge wurden vom Bearbeitungsteam sowie von den involvierten politischen und fachlichen Gremien (Lenkungsausschuss, Baukommission) geprüft und diskutiert. Nicht berücksichtigte Anträge werden im vorliegenden Mitwirkungsbericht begründet.</p>
1. Einleitung	Prozess	Kommunales Raumentwicklungskonzept REK (Informativ)	<p>Die Gemeinde Rüslikon nimmt das für die Gemeinde Kilchberg behördenverbindliche und als strategische Grundlage für die künftige Entwicklung von Kilchberg erarbeitete Raumentwicklungskonzept (REK) zur Kenntnis (nicht Bestandteil der aktuellen Anhörung).</p>	Kenntnisnahme	
1.1 Bedeutung und Wirkung kommunaler Richtplan	Prozess	<p>Es muss sichergestellt werden, dass der Bericht nicht später als Argumentarium für die BZO missbraucht werden kann. Es werden zahlreiche Aussagen darin gemacht, welche in einem späteren grundeigentümerverbindlichen Schritt erhebliche Konsequenzen haben können. Es soll aufgezeigt werden welche Gültigkeit die Ausführungen im erläuternden Bericht haben. Im Sinne einer Prozesskritik: Im Bericht werden diverse Aussagen gemacht, welche nicht mit den Ergebnissen der Bevölkerungskonferenzen übereinstimmen (Bsp. Wunsch nach Wachstum und Akzeptanz). Zudem wird vorwiegend auf die anonyme Mitwirkung referenziert, welche sehr simpel Falschangaben beinhalten kann. Es soll sichergestellt werden, dass aus den detaillierten Aussagen im Bericht nicht in der BZO Revision Rosinen herausgepickt werden können.</p>	<p>"Zusätzlich zum Richtplan wurde ein erläuternder Bericht verfasst."</p> <p>Bericht Seite 7: "Die Erläuterungen liefern Hintergrundinformationen zu den Festlegungen im kRP. Sämtliche Aussagen im vorliegenden Erläuterungsbericht haben einen ausschliesslich informativen Charakter und sind weder behörden- noch grundeigentümerverbindlich. Ebenso erheben sie keinen Anspruch auf Vollständigkeit."</p> <p>Die Aussage, dass der Bericht nur informativen Charakter hat und nicht behörden- oder grundeigentümerverbindlich ist, macht ihn wenig bedeutungsvoll. Somit wird man später als Gemeinde nicht auf die Aussagen daraus behaftet? Ist der Bericht nun erläuternd und aussagekräftig oder ist er eigentlich nicht zu beachten?</p>	Nicht berücksichtigen	<p>Der Erläuterungsbericht legt die Interessenabwägungen dar, die den Festlegungen des kommunalen Richtplans zugrunde liegen. Er erläutert somit die behördenverbindlichen Inhalte (Festlegungen und Massnahmen) des Richtplantes und der dazugehörigen Karten. Aufgrund der Behördenverbindlichkeit ist der kRP eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung von weiteren Planungen, z.B. die BZO-Revision. Die Bedeutung des kRP sowie des Erläuterungsberichtes sind in den jeweiligen Dokumenten auf Kapitel 1.1 erläutert. Die Inhalte aller Sachbereiche – mit Ausnahme des Sachbereichs Verkehr – orientieren sich am vom Gemeinderat verabschiedeten Raumentwicklungskonzept REK Kilchberg. Die Ziele, strategischen Ansätze und Strategiekarten wurden mit nur geringfügigen Anpassungen aus dem REK übernommen.</p>
1.2 Bestandteile und Aufbau Richtplan	Prozess	<p>Es soll von der Gemeinde aufgezeigt werden, inwiefern von den übergeordneten Richtplänen und Vorhaben abgewichen werden kann. Grundsätzlich ist die Fahrrihtung dadurch definiert, aber einzelne Entscheide mögen nicht auf Kilchberg zugeschnitten sein und sollten somit auch anders behandelt werden können.</p>	<p>Bericht Seite 8: "Als Grundlage für die Gesamtrevision des Richtplans dienen die übergeordneten Planungsinstrumente, insbesondere der kantonale und der regionale Richtplan Zimmerberg sowie das regionale Gesamtverkehrskonzept rGVK Zimmerberg."</p> <p>Wie sehr darf von den Grundlagen unter Begründung der Mitwirkung und Bedürfnisse abgewichen werden?</p>	Berücksichtigen	Ergänzung im Erläuterungsbericht

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Kapitel 2 Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung

- Optionen:**
- Kennntnisnahme
 - berücksichtigen
 - teilweise berücksichtigen
 - nicht berücksichtigen
 - bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bevölkerungswachstum	Deutliche Verlangsamung der nicht nachhaltigen Bau- und Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre (Konsolidierung).	Kilchberg soll sich nicht zu einer globalisierten Schlafgemeinde entwickeln. Die Entwicklung der letzten 20 Jahre ist weder bau- noch bevölkerungsseitig nachhaltig erfolgt (zuviel, zu schnell, siehe auch Probleme z.B. rund um Schulräume, Verkehrsaufkommen etc.). Eine nachhaltige Bevölkerungsstruktur sollte idealerweise mit Massnahmen gefördert werden welche es den Jungen erlaubt, in der Gemeinde zu bleiben bzw. neue Junge anzieht. 10'000 Einwohner und mehr sind kein anzustrebendes Ziel, ebensowenig ein absolut tiefster Steuerfuss im Kanton zulasten einer qualitativ hochwertigen Entwicklung der Gemeinde (kein Votum für eine Steuererhöhung, aber Relativierung zum Thema Steuerfuss).	teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Energie	Förderung im Rahmen des wirtschaftlich Sinnvollen und Machbaren z.B. über Verbundlösungen (sinngemäss wie heutige Gasversorgung) und nicht jeder Eigentümer für sich. Idealerweise Abbau von behördlichen Hürden.	M.E. grosses Potential an Kosteneinsparungen und eine Beschleunigung der klimafreundlichen Entwicklung. Koordination/Bündelung von Investitionen anstelle von Subventionen (kostet den Staat und Private weniger)	Bereits abgedeckt	Die Gemeinde erarbeitet derzeit die kommunale Energieplanung, in der Wärmeverbrunde geprüft werden. In Kapitel 6 des kRP wird festgelegt, dass die Gemeinde die kommunale Energieplanung und die darin bezeichneten Massnahmen, insbesondere die Prüfung der Wärmeverbrunde in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung, umsetzt.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Verdichtung	Im Verhältnis zur Siedlungsfläche ist Kilchberg bereits dicht besiedelt. Das muss bei der vom Kanton geforderten Verdichtung betont und verteidigt werden.	Die Verdichtung ist nur noch sehr begrenzt möglich ohne Verlust von Grünraum.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Energie	Angesicht der netto null CO2 Vorgabe des Bundes fehlen meiner Ansicht wichtige Punkte. Gesamtenergieverbrauch/Netto Null CO2: Wo wird in diesem Kommunalen Richtplan diese Thema aufgenommen damit es in den weiteren Schritten wie der BZO umgesetzt werden kann? - Im Gebiet „Erneuern“ wird es wesentlich sein wie Erneuert wird? Wie und welche CO2 Vorgaben massgebend sein werden? - In der Debatte wie und wieviel Kilchberg verdichten ist die Gesamtenergiebilanz (inklusive Grauenergie) ebenso zu diskutieren wie das prognostizierte Einwohnerwachstum. Wo finden sich diese Punkte um sie später bei der Erneuerung der BZO integrieren zu können?	An Hangla-gen ist es ein Bedürfnis der Anwohner, dass zum Beispiel Einkäufe nicht nur zu Fuss oder mit Velo getätigt werden. Zudem gehe ich davon aus, dass die Mobilität in Kilchberg auch für Eltern kleiner Kinder oder aus sonstigen Gründen mit Auto für viele Einwohner einem Bedürfnis entspricht. Besucher sollten in angemessener Dis- tanz einen öffentlichen Parkplatz finden. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass Grundstücke nur genügend erschlossen sind, wenn in zumutbarer Dis- tanz (z.B. 80 Meter) Parkplätze vorhanden sind. Die fehlenden Parkplätze (öffentlich und auf Privatgrundstücken) führen seit Jahren zum Verstellen der privaten und öffentlichen Strassen und damit zur Gefährdung von Fussgänger und der Blockie-rung von Notwegen sowie der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Ver- stellen der Sichtbereiche. An der Paradiesstrasse gibt es Neubauten bei denen deut-lich mehr Fahrzeuge als private Parkplätze vorhanden sind, was zur Verstellung von Sichtbermen auf öffentlichem Grund vor diesen Liegenschaften führt und die Ver-kehrssicherheit gefährdet.	Nicht berücksichtigen	Der Strategische Ansatz "Erneuern" definiert, dass eine qualitative Erneuerung im Vordergrund steht. Die Gemeinde Kilchberg ist Mitglied des Trägervereins Energiestadt, verfügt über ein Energie-Leitbild (Jahr 2020) und erarbeitet im 2024 eine kommunale Energieplanung. Themen, wie der CO2-Verbrauch sind in diesen Dokumenten abgehandelt, in Abstimmung mit den Zielen und Stossrichtungen zur Innenentwicklung, die im REK dargestellt wurden. Im kRP werden nur raumrelevante Ziele und Stossrichtungen aufgenommen, welche das Energie-Leitbild und die Energieplanung ergänzen oder präzisieren.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bevölkerungswachstum	Aufgrund der Reserven in der heutigen Richtplanung und BZO soll kein Wachstum angestrebt werden. Wenn es der Situation dienlich ist kann unter Abwägung der Interessen durch die Gemeinde ein zurückhaltendes Wachstum angestrebt werden.	Grundsätzlich reichen aber die Reserven aus um das angestrebte Wachstum zu bewältigen. *Aufgrund der attraktiven Lage und dem tiefen Steuerfuss ist in Kilchberg auch künftig von einer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme auszugehen. Um bestehende Strukturen, Qualitäten sowie den Charakter von Kilchberg zu erhalten, wird ein zurückhaltendes Wachstum angestrebt. Dies im Rahmen einer Siedlungsentwicklung nach innen, wie sie vom Raumplanungsgesetz vorgeschrieben wird.*	teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen Das übergeordnete Ziel der räumlichen Entwicklung in Kapitel 2 «Zurückhaltendes Gemeinewachstum (Bevölkerung, Arbeitsplätze) durch Innenentwicklung» wird umformuliert in «Zurückhaltende Entwicklung (Bevölkerung, Arbeitsplätze) durch Innenentwicklung». Im dazugehörigen Beschrieb wird ergänzt, dass die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, von der aufgrund der attraktiven Lage und dem tiefen Steuerfuss auszugehen ist, nicht aktiv von der Gemeinde gefördert wird.

2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Prozess	Bei den im Grundsatz unbestrittenen strategischen Ansätzen in den Bereichen Verkehr, Energie sowie Bevölkerungsstruktur ist darauf hinzuweisen, dass eine Interessenabwägung zwischen Aufwand und Nutzen im konkreten Einzelfall stets vorbehalten bleibt.	<p>Diese strategischen Ansätze zur Optimierung von Verkehr, Energieversorgung und Bevölkerungsstruktur tönen in abstrakter Form verblüffend gut und praktisch niemand kann dagegen sein - solange die zu treffenden Massnahmen nicht mit einem Preisschild versehen sind.</p> <p>Es ist deshalb stets eine Interessenabwägung zwischen Aufwand und Nutzen einer konkreten Massnahme vor deren Ergreifung vorzunehmen.</p> <p>Mit der Erwähnung der strategischen Ansätze im Richtplandtext besteht nun die Gefahr, dass der Gemeinderat sich künftig auf diesen beruft und sich namentlich im Rahmen seiner eigenen Finanzkompetenzen verpflichtet fühlt, diese Ansätze ohne Wenn und Aber auch bei unvorteilhafter Interessenabwägung umzusetzen, weil ja der Richtplandtext mit dem Richtplan vom Stimmvolk genehmigt und damit unterstützt wurde.</p> <p>Irgendwo im Richtplandtext ist deshalb darauf hinzuweisen, dass die Zustimmung zu diesen strategischen Ansätzen nur in abstrakter Form erfolgt und eine Interessenabwägung zwischen Aufwand und Nutzen im konkreten Einzelfall stets vorbehalten bleibt.</p>	Bereits abgedeckt	Der kommunale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans wurde die Interessenabwägung bereits vorgenommen und mit den involvierten fachlichen und politischen Gremien diskutiert. Dort, wo es zurzeit nicht möglich ist, die Interessenabwägung abschliessend vorzunehmen, z.B. bei der Festlegung von in der BZO umzusetzende Vorschriften, ist diese in den weiteren Planungs- und Projektierungsschritten vorzunehmen. Die Formulierung im Richtplandtext lassen den dafür nötigen Spielraum zu (z.B. "es ist zu prüfen ob...").
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Langsamverkehr	Bei der Stärkung des Fussgänger- und Veloverkehr soll angesichts der starken Hanglage der Gemeinde Kilchberg die Verhältnismässigkeit in punkto Kosten Nutzen gewahrt werden.	Grundsätzlich ist die Stärkung des Fussgänger- und Veloverkehrs begrüssenswert. Gleichzeitig limitiert die starke Hanglage das entsprechende Potenzial und beim Ausbau soll ein realistisches Augenmass gewahrt werden. Insbesondere für älteren Personen und Familien mit Kleinkindern wären gewisse Hanglagen wie z.B. beim Haldenweg oder Sesslerweg auch bei einem Ausbau kaum oder nicht passierbar.	Kenntnisnahme	
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Preisgünstiger Wohnraum	Bei Gebieten welche Weiterentwickelt werden, soll preisgünstiger Wohnraum gesichert werden werden.	Eine ausgewogenen Bevölkerungsstruktur ist aktuell stark unter Druck ist und in Zukunft noch mehr unter Druck sein wird. Deshalb genügt es nicht den preisgünstiger Wohnraum nur zu fördern. Es müssen verbindliche Anteile an preisgünstiger Wohnraum gesichert werden.	bereits abgedeckt	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bus/Zug	Besser sollte der Fokus (auch gemäss Erläuterungen im Bericht) deutlicher auf den ÖV und Fussverkehr, und eher nebensächlich auf Veloverkehr gelenkt werden.	<p>Der ÖV hat zukünftig das grössere Potenzial als Ersatz für MIV zu fungieren (Neigung, überalterte Gesellschaft, kalte Jahreszeit).</p> <p>"Durch die Bevölkerungs- und der damit verknüpften Siedlungsentwicklung in Kilchberg wird die Mobilitätsnachfrage zunehmen und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens stattfinden. Zudem können neue Mobilitätsangebote oder -entwicklungen die Siedlungsentwicklung und -qualität von Kilchberg beeinflussen. Eine optimale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist für Kilchberg deshalb von grosser Bedeutung. Im Sinne einer «Gemeinde der kurzen Wege» liegt dabei ein Fokus auf der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs."</p>	Kenntnisnahme	Die kommunalen Ziele sind mit den übergeordneten Planungsinstrumenten abgestimmt.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bevölkerungswachstum	Der Gemeinderat hat eine Wohnraumstrategie zu erarbeiten, welche zum Ziel hat, die ausgewogenen Bevölkerungsstruktur zu fördern. Dabei ist eine gute Durchmischung der Kilchberger Bevölkerung sicherzustellen, damit Kilchberg weiterhin eine vielfältige und lebendige Gemeinde bleibt.	<p>Das übergeordnete Ziel der räumlichen Entwicklung der "Beibehaltung einer ausgewogenen Bevölkerungsstruktur" ist ein löbliche Ziel, jedoch fehlt es an irgendeiner Strategie dies auch umzusetzen. Einzig bei Gebieten mit Sanierungsbedarf oder bei Gebieten welche Weiterentwickeln werden sollen, wurden schwache Inhalte festgehalten.</p> <p>Bei Gebieten mit Sanierungsbedarf soll bei deren Erneuerung unter anderem eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur angestrebt werden. Bei Gebieten welche Weiterentwickelt werden, soll preisgünstiger Wohnraum gefördert oder erhalten werden.</p> <p>Dies ist zu wenig griffig, insbesondere da die ausgewogenen Bevölkerungsstruktur aktuell stark unter Druck ist und in Zukunft noch mehr unter Druck sein wird.</p>	berücksichtigen	Vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Siedlung/Verkehr	Im Abschnitt "Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Stärkung von Fuss- und Veloverkehr" soll eingefügt werden, dass alle Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs jeweils die topographischen, räumlichen und klimatischen Bedingungen in Kilchberg berücksichtigt werden sollen und Massnahmen immer nach dem Prinzip des Kostennutzen Verhältnis umgesetzt werden sollen.	Mit der Kilchberger Hanglage sowie den engen Strassenverhältnissen sind die Entwicklungsmöglichkeiten von Fuss- und Velowegen begrenzt bzw. werden sie nicht die entsprechenden Wirkungen zeigen. Es werden, auch wenn es attraktivere Fuss- und Velowege geben wird, nicht viele Personen die physisch anstrengenden Wege benutzen. Die Steigungen werden durch die Massnahmen nicht eliminiert. Zudem werden die Wege durch grosse Hitze im Sommer oder bei kalten Schnee- und Regentage im Winter noch unattraktiver. Letztlich gibt es sehr viele Bevölkerungsgruppen, die aufgrund der Steigungen die Fuss- und Velowege gar nicht benutzen können, wie bspw. Personen mit Kinderwagen, schweren Einkaufstaschen oder Personen im Rollstuhl/Rolator oder auch ältere Personen mit Gehbehinderungen. Zudem besteht die Gefahr, dass mit grossen finanziellen Mitteln die Fuss- und Velowege attraktiver gestaltet werden, jedoch dies nicht zu einer Steigerung der Frequenzen führt und somit keine Wirkung entfaltet und der Kostennutzen Effekt bescheiden ist. Es soll jedoch klargestellt werden, dass Massnahmen, die zur Sicherung des Fuss- und Veloverkehrs führen, begrüsst werden.	Kenntnisnahme	Die spezifischen Bedingungen von Kilchberg werden im Kapitel 7 Verkehr einerseits unter der Festlegung der Modal-Split-Ziele berücksichtigt und andererseits bei den diversen Ziel- und Massnahmenformulierungen integriert. Dies entspricht einer stufengerechten Integration des Themas, die übergeordneten Ziele weisen einen weniger hohen Detaillierungsgrad auf.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bevölkerungswachstum	Kilchberg ist gebaut! Es soll nur noch ein sehr moderates Wachstum der Bevölkerung stattfinden, höchstens 15%. Es ist noch genügend Wachstum möglich, weil in Zukunft viele ältere Einfamilienhäuser durch moderne Mehrfamilienhäuser ersetzt werden. Es sollen vermehrt schöne und typische Häuser unter Schutz gestellt werden (alle Chalets, Jugendstilhäuser, Landhäuser etc.) Der Ästhetik ist bei Neubauten vermehrt Beachtung zu schenken ("Schwarze Krematorien" wie an der oberen Hornhaldenstrasse brauchen wir keine mehr!)	Es soll vermieden werden, dass in Kilchberg in Zukunft nur noch bauklotartige MFH stehen und das Dorf seine Seele verliert. Dem historischen Ortsbild ist speziell Sorge zu tragen!	teilweise berücksichtigen	Bevölkerungswachstum: vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen Sicherung von typischen Baustrukturen: Kilchberg strebt eine qualitative Entwicklung für das ganze Gemeindegebiet an. Den Erhalt wertvoller baulicher Strukturen ist diesbezüglich besonders wichtig. Durch die rege Bautätigkeit der letzten wurden viele ortsbildprägende, qualitativ hochwertige Gebäude durch neue ersetzt. Mit den im kRP festgelegten Massnahmen (insbesondere ortsbildprägende Ensembles sowie den Quartierhaltungszonen) und der Revision des Heimatschutzinventars soll dem entgegengewirkt werden.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Langsamverkehr	KURZE Wege für Fussgänger*innen! Für den Privaten Autoverkehr, der erheblich ist, sollten Umwegfahrten wie Einbahnstrassen den Autoverkehr beruhigen und weniger attraktiv machen sowie die Sicherheit der Strassen für Fussgänger und Velofahrerinnen erhöhen.	Sicherheit	Bereits abgedeckt	In der Strategie wird dieses Thema benannt (kurze Wege mit Fokus Fuss- und Veloverkehr)
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bevölkerungswachstum	Minimales Gemeindegewachstum	Auch mit der besetehenden BZO wird die Gemeinde weiter wachsen. Ein weitergehendes Wachstum lehne ich strikte ab.	teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Allgemein	Richtplan Siedlungs- und Landschaft	Belange der politischen Gemeinde Rüschlikon werden nicht tangiert. Der Teilrevision der Nutzungsplanung für die Änderung des kommunalen Richtplanes Siedlung und Landschaft steht aus der Sicht der Gemeinde Rüschlikon nichts entgegen.	Kenntnisnahme	
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Siedlung/Freiräume	Sachgerechte Festsetzungen zum Siedlungsrand sind nach zu tragen respektive im Entwurf festgesetzte Massnahmen zu streichen.	Die übergeordneten Ziele der räumlichen Entwicklung lassen den äusserst bedeutsamen Siedlungsrand aus (vgl. zur Bedeutung: Landschaftskonzept Schweiz, BAFU 2020). Folglich fehlt ein übergeordnetes Ziel für die Pflege und die Entwicklung des Übergangs von der Siedlung zur Landschaft, insbesondere im wertvollen und fragilen Bereich der südlichen Hochweid, am Übergang zu den Sportanlagen. Zur besonders in diesem Bereich vorhandenen Verzahnung von Landschaft und Siedlung fehlen die erforderlichen richtplanerischen Sicherungsmassnahmen (namentlich die ergebnisoffene Bewertung von alternativen Standorten für einen Mehrgenerationenpark).	Teilweise berücksichtigen	Ergänzung um eine Aussage zum Siedlungsrand im Übergeordneten Ziel "Stärkung der Landschaftswerte, Freiräume und Ökologie als Teil einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung". Die sorgfältige Siedlungsrandgestaltung wird im Richtplan in den strategischen Ansätzen in Kapitel 4.1 erwähnt. Zudem werden in Kapitel 4.2 Festlegungen und Massnahmen zum Siedlungsrand gemacht, welche in der Richtplankarte "Teil Siedlung und Landschaft" räumlich verortet sind.
2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung	Bevölkerungswachstum	Siehe Antrag zum Ziel "Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung".	Siehe Antrag zum Ziel "Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung".	Kenntnisnahme	

<p>2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung</p>	<p>Bevölkerungs wachstum Nur geringes Wachstum zulassen.</p>	<p>Kilchberg ist schon heute eine der am dichtesten überbauten Gemeinden im Kanton Zürich. Der Bevölkerungszuwachs in den letzten 15 Jahren, um ca. 2000 Einwohner muss zuerst einmal verkraftet werden. Die explodierenden Schülerzahlen sind für die vielen Provisorien verantwortlich, die irgendwann in definitive Schulhäuser überführt werden sollen. Die Infrastrukturkosten müssen zuerst ebenfalls verdaut werden.</p> <p>Das rasante Bevölkerungswachstum muss darum verlangsamt werden. Deshalb lehnt wir zusätzliche Massnahmen, wie Aufzonungen ab und unterstützt den zurückhaltenden Ansatz des kommunalen Richtplans, für ein Wachstum innerhalb der bestehenden Bau- und Zonenordnung. Die gültige BZO ermöglicht immer noch ein Bevölkerungswachstum, um ca. 1500 zusätzlichen Personen. Das reicht für die nächsten 20 Jahre und entspricht den Vorgaben des Kantons. Wir wollen in Kilchberg keine städtischen Verhältnisse, auch nicht was die Zugänglichkeit von Grünräumen betrifft. Dort gilt es sicherzustellen, dass nicht zwangsweise Öffnungen von Privatrealen vorgesehen werden. Ganz allgemein ist etwas mehr Zurückhaltung durch die Gemeinde angebracht. Der Staat mischt sich schon heute zu stark ins private Eigentum ein.</p> <p>Wir lehnen grundsätzlich eine Verdichtung und damit verbunden eine Aufzonung in den Gebieten Seestrasse, Holzbirliweg und Bächler ab. Das wäre der Startschuss, um in diesen Quartieren Altbauten durch teure Neubauten zu ersetzen. Die älteren Gebäude in unserer Gemeinde bieten meistens noch günstigere Mietzinsen an. Darum soll nicht durch den Richtplan und damit verbunden einer neuen BZO, ein zusätzlicher Druck auf diese Liegenschaften entstehen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.</p>
<p>2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung</p>	<p>Langsamverehr Streichen letzter Satz</p>	<p>Fokus auf Stärkung von Velo und Fussverkehr braucht es nicht.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>	<p>Abstimmung mit übergeordneten kantonalen und regionalen Zielsetzungen</p>
<p>2. Übergeordnete Ziele der räumlichen Entwicklung</p>	<p>Bevölkerungs wachstum Umformulierung des zu zurückhaltend formulierten Zieles "Zurückhaltendes Gemeindegrowth (Bevölkerung, Arbeitsplätze) durch Innenentwicklung" in "Wirksame Verlangsamung des Gemeindegrowth durch Beibehaltung des bisherigen Wohnbaupotentials und äusserst zurückhaltende Erweiterung durch Innenentwicklung".</p> <p>Entsprechende Massnahmen sind zu ergreifen oder wenigstens zu prüfen. Zum Beispiel sind gewisse Wohnbaupotentialerweiterungen in diesem Richtplan zwar vorzumerken, allerdings grundsätzlich erst für eine Umsetzung in der übernächsten Nutzungsplanrevision. Im Wesentlichen sind die Wohnbaupotentiale somit für die nächsten 15-20 Jahre gemäss bestehender BZO einzufrieren.</p>	<p>Kilchberg hinkt aufgrund des rasanten Wachstums der letzten 10 Jahre dem Infrastrukturbedarf massiv hinterher. Nur schon der Nachholbedarf bei der Schulinfrastruktur ist aus finanzpolitischer Sicht eine riesige Herausforderung. Der Gemeinderat hat mit einem Rechenbeispiel selbst vorgerechnet, wie viel Neuzuzüger die Gemeinde kosten und wie wenig Erträge sie bringen, selbst wenn sie gut verdienend sind.</p> <p>Es wurde sodann an der Infoveranstaltung ausgeführt, dass bereits die heutige BZO noch ein erhebliches Wachstumspotential im Sinne der kantonalen Wachstumsprognosen besitzt. Wenn man die obigen finanzpolitischen Bedenken und den in der Mitwirkung vielseitig geäusserten Wunsch der Bevölkerung zur Beschränkung des Wachstums ernst nimmt, dann darf das Wohnbaupotential nicht dermassen weiterentwickelt werden, wie mit diesem Richtplanentwurf vorgeschlagen.</p> <p>Die wenige zu gewährende Wohnbaupotentialerweiterung soll selbstverständlich, wie vom kant. Richtplan vorgesehen, durch Innenverdichtung erfolgen. Gebiete zum "Weiterentwickeln" sind somit zwar vorzumerken, die Wohnbaupotentialerweiterung soll im Wesentlichen aber erst bei der übernächsten Nutzungsplanungsrevision in 15+ Jahren gewährt werden. Diese bewusste Verlangsamung scheint mit den kantonalen Vorgaben vereinbar zu sein.</p> <p>Eine wirksame Verlangsamung des Wachstums erscheint aus finanzpolitischer Sicht und gemäss Einschätzung der Bevölkerung aktuell eine der wichtigsten Zielsetzungen dieser Raumplanungsrevision für Kilchberg zu sein - diesem Anliegen ist somit stärker Rechnung zu tragen!</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen</p>

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Kapitel 3 Siedlungsräume

Optionen:
Kenntrnsnahme berücksichtigen
teilweise berücksichtigen
nicht berücksichtigen
bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
3. Siedlungsräume	Siedlung/Frei-Grünraum	Die Umgebung des Schiessstandes wäre ein guter Standort für Anlagen, die sonst in der Gemeinde einen schweren Stand haben.	Das Areal ist sowieso total vergiftet (mit Blei). Natürlich wächst immer Neues und ist auch ökologisch wertvoll, aber der Ort wäre prädestiniert für gemeindeeigene Anlagen, die es sowieso braucht.	Kenntrnsnahme	Die Gemeinde prüft derzeit, wie der Standort vom ehemaligen Schützenhaus für öffentliche Anlagen genutzt werden kann. Die Bodenbelastung beim 50 m-Schiessstand wurde unterdessen saniert und der Altbau wird temporär vom Werkhof als Unterstand genutzt. Der 300 m-Schiessstand wird voraussichtlich 2025 saniert und wird als Inventarobjekt des Natur- und Landschaftsschutzinventars für die Pflanzen- und Tierwelt erhalten.
3. Siedlungsräume	Ressourcen	Es sind Festlegungen und Massnahmen zu treffen welche nachdrücklich verstärkte Anreize für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft bei Bauprojekten fördern. Dies ist notwendig, um Ressourcen zu schonen, Umweltbelastungen zu reduzieren, lokale Wirtschaftsimpulse zu schaffen und das positive Image unserer Gemeinde zu stärken.	Umweltschutz und Ressourcenschonung: Durch verstärkte Kreislaufwirtschaft werden natürliche Ressourcen geschont, was zu einem direkten Umweltschutzbeitrag führt. Abfallreduktion und lokale Entwicklung: Die Förderung von Recycling minimiert Deponiebelastungen und schafft lokale Arbeitsplätze, wodurch die Gemeinde wirtschaftlich gestärkt wird. Imagegewinn für die Gemeinde: Eine klare Ausrichtung auf nachhaltige Bauprojekte verbessert das Image unserer Gemeinde und macht sie für Investoren, Unternehmen und Einwohner attraktiver.	Bereits abgedeckt	Die Gemeinde setzt sich z. B. für die Schaffung von Quartierhaltungszonen ein, die durch den Anreiz für den Erhalt von wertvoller Bausubstanz zugleich den Verbrauch von grauer Energie markant absenken, der in normalen Wohnzonen bei Abbruch- und Neubauprojekten entsteht. Auch Denkmalschutz von Einzelobjekten und Ensembles sorgt durch den kleinräumigen Erhalt des Gebäudebestandes für eine bestmögliche, umfassende Ressourcenschonung, lokale Wirtschaftsimpulse und ein positives Image der Gemeinde in ökologischer und kultureller Hinsicht, denn ein nachhaltiger Lösungsansatz sollte immer mehrere Probleme zugleich lösen und wird im Rahmen der BZO-Revision einfließen können.
3. Siedlungsräume	Verdichtung	Keine Erhöhung der Baumassenziffer, evtl. mit Ausnahme des Bächlerquartiers und im Gebiet Holzbirrlweg. Keine Einzonungen, Erhalt aller Grün-/Freiflächen, auch keine Auszonungen. Plan mit allen unter Schutz stehenden Gebäuden öffentlich zugänglich machen, ebenso Verzeichnis der unter Schutz stehenden Bäume.	An Hanglagen ist es ein Bedürfnis der Anwohner, dass zum Beispiel Einkäufe nicht nur zu Fuss oder mit Velo getätigt werden. Zudem gehe ich davon aus, dass die Mobilität in Kilchberg auch für Eltern kleiner Kinder oder aus sonstigen Gründen mit Auto für viele Einwohner einem Bedürfnis entspricht. Besucher sollten in angemessener Distanz einen öffentlichen Parkplatz finden. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass Grundstücke nur genügend erschlossen sind, wenn in zumutbarer Distanz (z.B. 80 Meter) Parkplätze vorhanden sind. Die fehlenden Parkplätze (öffentlich und auf Privatgrundstücken) führen seit Jahren zum Verstellen der privaten und öffentlichen Strassen und damit zur Gefährdung von Fussgängern und der Blockierung von Notwegen sowie der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Verstellen der Sichtbereiche. An der Paradiesstrasse gibt es Neubauten bei denen deutlich mehr Fahrzeuge als private Parkplätze vorhanden sind, was zur Verstellung von Sichtbermen auf öffentlichem Grund vor diesen Liegenschaften führt und die Verkehrssicherheit gefährdet.	Bereits abgedeckt	Erhöhung BMZ/Einzonungen/Auszonungen: vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen. Das Heimatschutzinventar sowie das Natur- und Landschaftsschutzinventar sind bereits öffentlich (vgl. Homepage Gemeinde Kilchberg). Sie werden derzeit revidiert.
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Siedlung	1. Die Gebiete am Hang seien in einen Siedlungsraum mit mindestens mittlerer Dichte (100–150 E+B/ha BZ) zuzuweisen;	(siehe angehängte Datei)	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen. Die Festlegung der Ziel-Nutzungsdichten beruht auf den im Regio-ROK definierten Nutzungsdichten (übergeordnete Vorgabe). Die im Erläuterungsbericht aufgeführten Abweichungen beruhen auf einer sorgfältigen Analyse des Siedlungsgebietes unter Anbetracht der bestehenden Dichten (Ziel-Nutzungsdichten gemäss übergeordneten Vorgaben bereits erreicht oder überschritten), der strategischen Ansätzen gemäss Kapitel 3.1 sowie der vorhandenen Geschossflächenreserven. Mit den festgelegten Ziel-Nutzungsdichten werden die Ausnutzungsmöglichkeiten gemäss BZO nicht eingeschränkt. Das Bächlerquartier kennzeichnet sich als Ganzes (nicht nur einzelne Parzellen) als gut erschlossenes Gebiet mit Sanierungsbedarf, in dem die Zielnutzungsdichte aus dem Regio-ROK bereits erreicht ist (Quartieranalyse des Kt. ZH Stand 2021).

3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Siedlung	2. Die Ausführungen auf Seite 20, Absatz 5 des erläuternden Berichts zum kommunalen Richtplan vom 31. Oktober 2023 betr. die Gebiete am Hang seien vollumfänglich aus dem Bericht zu entfernen.	(siehe angehängte Datei)	Kenntnisnahme	Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV hat nur einen Informativen Charakter. Da die Nutzungsdichten nicht angepasst werden, bleiben die entsprechenden Erläuterungen im erläuternden Bericht bestehen.
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Verdichtung	Anpassung	Drang zur Verdichtung soll minimiert werden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Entwicklungsgebiete	Die Aufteilung in drei Bereiche bewahren, erneuern , weiterentwickeln, ist sehr grob dargestellt im Kartenmaterial. Es gibt über alle Quartiere die drei Aspekte. Diese Herangehensweise ist somit in Frage zu stellen. Auch werden die Übergänge der Dichten eher als problematisch eingestuft, es werden jeweils tiefe Dichten an Quartiere mit neu höheren Dichten angeschlossen. Ob es einen sanfteren Übergang braucht soll weiter aufgezeigt werden.	Die Karte rechtfertigt sich nur mit dem Argument weiterentwickeln im Karteninhalt, da die Zonen, die mit bewahren bezeichnet sind, ja bereits geschützt sind in der BZO. Wenn man aber diesen Aspekt nicht betonen möchte, weil es Entwicklungspotenzial in der bestehenden BZO noch hat, und auch in jedem Quartier im kleinen Rahmen vorhanden ist, oder bereits realisiert ist.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Preisgünstiger Wohnraum	Die Gemeinde sorgt dafür, dass erschwingliche Mietwohnungen angeboten werden.	Begründung: All die „guten Geister“ die in unserer Gemeinde arbeiten und unser Leben hier erleichtern / ermöglichen sollen die Möglichkeit haben, in unserer Gemeinde eine Wohnung zu finden die sie mit ihren Löhnen bezahlen können.	Bereits abgedeckt	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Verdichtung	Es sei generell auf eine Erhöhung der Nutzungen zu verzichten. Sowohl Aufzonungen als auch Sondernutzungsplanpflichten sind abzulehnen.	<p>•Die ganze Planung beruht auf der Prognose einer Bevölkerungszunahme von Fachleuten beim Kanton oder andernorts. Es handelt sich um eine klassische «self-fulfilling prophecy»: Weil eine Zunahme prognostiziert wird, soll der entsprechende Wohnraum geschaffen werden, womit die Zunahme dann auch stattfindet. Die Zunahme ist demokratisch nicht legitimiert. Mit der Raumplanung haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zumindest die Möglichkeit, Einfluss darauf zu nehmen, ob die Bevölkerungszunahme auch in ihrer Gemeinde stattfinden soll.</p> <p>•Kilchberg ist in den letzten Jahren weit überdurchschnittlich gewachsen: Bevölkerungszunahme 2010-2022 +24% (vgl. Erläuterungsbericht S. 12). Das Wachstum war auch grösser als in den Nachbargemeinden. Damit hat Kilchberg seinen Beitrag zur Aufnahme des Bevölkerungszuwachses zum grossen Teil bereits geleistet.</p> <p>•Finanziell hat sich das Wachstum nicht gelohnt. Der erhöhte Bedarf an Infrastruktur, insbesondere Schulraum, kostet die Gemeinde weit mehr als die Zunahme an Steuersubstrat ausmacht (s. die für 2026 in Aussicht genommene Erhöhung des Steuerfusses).</p> <p>•Die Reserven gemäss der bestehenden BZO genügen für die allenfalls wünschbare Kapazitätserweiterung. Der Druck, bei Neubauten die vorhandenen baulichen Möglichkeiten voll auszuschöpfen, ist aufgrund der Knappheit und der daraus entstehenden Preise für Bauland bzw. Wohnfläche so gross, dass dies automatisch geschieht. Eine darüberhinausgehende Erhöhung der baulichen Möglichkeiten ist nicht gerechtfertigt.</p> <p>•Insbesondere ist nicht einzusehen, weshalb eine bauliche Verdichtung, falls wirklich notwendig, nur in wenigen Gebieten und nur an Orten stattfinden soll, an denen die Dichte schon überdurchschnittlich ist. Damit wird die Last des Bevölkerungswachstums auf eine kleine Minderheit überwältigt, allfällige Vorteile geniessen aber alle Gemeindeeinhwohner. Die Verdichtung sollte – wenn schon - das ganze Gemeindegebiet in ähnlicher Weise betreffen. Ausserdem ist zu bedenken, dass es auch in den jetzt nicht vorgesehenen Gebieten Hausbesitzer gibt, die es begrüssen würden von einer Aufzonung profitieren zu können.</p> <p>•Eine Erhöhung der Nutzungsdichte in einzelnen Gebieten ist umso weniger gerechtfertigt, als es sich die Gemeinde offenbar erlauben kann, nicht benötigtes Bauland für öffentliche Bauten in eine Freihaltezone statt in eine Wohnzone umzuwandeln (s. Ziff. 3.2.2 Nr. 7, Schlimbergwiese).</p>	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Bevölkerungswachstum	Es soll kein Wachstum stattfinden. Es wurde bereits mit der letzten BZO Revision und durch die anrechenbaren Untergeschosse/Baummassenziffer genügend Wachstum geschaffen - aus der Folge daraus und mangelnder Qualitätsmassnahmen, soll in dieser Revision kein Wachstum angestrebt werden. Es sollen stattdessen qualitative Massnahmen zum Ausgleichen/Auffangen des geschehenen und weiterhin laufenden Wachstums ergriffen werden. Ein Nachholen der fehlenden Umsetzung von qualitativen Massnahmen wie Attraktivierung von Zentren, Freiräumen und Strassenräumen ist höchst fällig. Ebenso zeigte sich als deutliches Resultat aus der Mitwirkung, sowohl digital als auch analog, dass die Kilchberger Bevölkerung "kein Wachstum" mehr befürwortet. Diese Rückmeldungen sollen nicht ignoriert werden.	<p>Wachstumspotenziale sind bereits in der aktuellen BZO zu genüge vorhanden, zudem werden mögliche Gestaltungspläne wie das Areal Sanatorium Kilchberg mit einer Wohnbebauung darin noch nicht eingerechnet. Gemäss Modellrechnungen sind es heute bereits zwischen 700 und 1500 Personen Wachstumspotenzial in der heutigen BZO - das entspricht 8-16%! Noch mehr verträgt Kilchberg nicht, besser weniger und dafür qualitative Aufholmassnahmen von der letzten Wachstums-Krise.</p> <p>"Das Wachstum findet hauptsächlich in ausgewählten Gebieten statt, so dass andere Gebiete bewahrt werden."</p>	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Entwicklungsgebiete	Es sollen keine Wachstumgebiete (Weiterentwicklungs-Gebiete) definiert werden, diese sollen auch unter die Klassifizierung „Erneuern“ fallen.	Die Einwohneranzahl hat in unserer Gemeinde in den letzten 12 Jahren stark zugenommen von 7'400 auf aktuell rund 9'300. Die derzeit geltende Bau- und Zonenordnung ermöglicht ein Wachstum von weiteren 700 bis 1'500 Einwohnerinnen und Einwohner, was auch der Prognose des Kantons Zürich mit ca. 10'400 Personen für das Jahr 2040 entspricht. Massnahmen, die gezielt ein darüber hinausgehendes Wachstum fördern, sind nicht erwünscht. Entsprechend sollen keine Wachstumgebiete (Weiterentwicklungs-Gebiete) definiert werden, diese sollen auch unter die Klassifizierung „Erneuern“ fallen. Die Gemeinde wird bereits aufgrund von grösseren Bauprojekten wie z.B. beim Brunnenmoos und beim Sprüngliweg sowie durch die geplante Umnutzung des Sanatorium-Areals ein weiteres beträchtliches Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren erfahren.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Frei-Grünraum	Der Einwendende würde lieber von durchgrünter Wohnlandschaft sprechen. Kilchberg ist im Verhältnis zur Siedlungsfläche und ohne Wald bereits dicht besiedelt ohne Stadt zu sein, also nicht "Stadtkörper". Was heisst durchgrünt? Es fehlen noch die Konkretisierungen wie z.B. das Baumschutzinventar und eine übersichtliche (!) Auflistung der Pärke und Grünflächen, sowohl der öffentlichen wie der privaten (Brölberg, Sanatorium ,Chli Rigi, Emilienheim , Park Hafter an der Bändlerstrasse). Ist das dann Teil des BZO? Dazu würde dann auch die Baumassenziffer und eine Grünziffer gehören. s. Beispiel Meilen	Konkretisierung, Übersichtlichkeit für die Einwohner. ABKEHR von der Praxis, dass bei Bauvorhaben das gesamte Grundstück bis in grosse Tiefe abgegraben werden darf.	Kenntnisnahme	Der Begriff "Durchgrünter Stadtkörper" ist ein übergeordneter Begriff aus dem Regionalen Richtplan. Das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte ist vorhanden und wird derzeit revidiert. Es ist nicht Teil des kommunalen Richtplans. Der Richtplan sieht als Massnahme vor, dass dieser im Rahmen von Planungen von der Gemeinde angewendet wird. In Kapitel 4.2 werden die kommunalen Erholungs- und Freizeitalgebieten festgelegt und die Erholungs- und Freizeitalgebieten von überkommunaler Bedeutung dargestellt.
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Siedlung	Mischgebiet Bahn / Seestrasse Wieso in diesem Gebiet das Arbeiten auf den Regional vorgesehenen 20% belassen? Sollte es nicht möglich sein für kommende Generationen punktuell in diesem Gebiet mehr Arbeitsraum zu schaffen? Insbesondere im Hinblick auf die Prüfung für eine anrechenbares Untergeschoss?	Das Gebiet ist vom ÖV her gut erschlossen und könnte einen Beitrag für eine gut durchmischte nachhaltige innere Verdichtung sein.	Bereits abgedeckt	Gemäss dem Regionalen Richtplan sind mindestens 20% der Gesamtnutzflächen für Arbeiten zu sichern. Es können auch mehr als 20% der Flächen gesichert werden. Hinweis: es soll im Rahmen der BZO-Revision geprüft werden, ob das anrechenbare Untergeschoss in Zukunft nicht mehr zulässig sein soll.
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Verdichtung	Nutzungsdichten sollen in Kilchberg gegenüber heute in keinem Fall erhöht werden	* Die Nutzungsdichten sind schon heute sehr hoch, siehe Neubauten in Kilchberg, die kaum mehr Grünflächen beinhalten * Durch hohe Nutzungsdichten sind weitere schöne Altgebäude gefährdet und Mieten und Immobilienpreise werden weiter steigen * Der traditionelle Dorfcharakter von Kilchberg wird mehr und mehr aufgehoben	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Frei-Grünraum	S. 14 Schellergut -Park ist nur unter öffentliche Bauten aufgeführt, bitte als Park nennen.	.	teilweise berücksichtigen	In der Karte auf S. 14 werden nur die Zieldichten sowie die Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen bezeichnet. In Kapitel 3.2.4 wird das Schellergut neu explizit als öffentliche Baute und Anlage erwähnt, mit der Funktion "Erziehung und Bildung" sowie "Erholung und Sport". Somit wird die Funktion des Parks berücksichtigt.
3.1 Gesamtstrategie zur Innenentwicklung	Seeuferweg	Umbenennung vom "Uferweg" zum "Zürichseeweg". Der Privatbesitz entlang des Seeufers ist unbedingt zu respektieren! Die bestehende Einteilung in die verschiedenen Bauzonen ist beizubehalten.	Ein durchgehender direkter Uferweg ist heutzutage nicht mehr mit gutem Gewissen durchführbar. Es bestehen in unserer Gemeinde genügend öffentliche Zugänge zum See (Mönchhof, Schilfmatt, Morfanlage, Navillegut etc.). Eine Änderung von Bauzonen ist nur bei dringendem Bedarf nötig.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Siedlung/Verkehr	Zurückhaltung/Verhältnismässigkeit seitens der Gemeinde beim Einsatz von Energie und Finanzen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahnhofstrasse.	Nach dem Einwendenden seiner Wahrnehmung orientiert sich die Mehrheit der Einwohner auch heute noch in Richtung der umliegenden Gemeinden/Städte, was durch die geplante Weiterentwicklung des OeV noch verstärkt werden könnte. Kilchberg kennt sowohl von der Geschichte als auch von der Topografie her kein eigentliches Ortszentrum. Die Bahnhofstrasse kann aufgrund von deren Ausdehnung nur ein beschränktes Angebot bieten.	Kenntnisnahme	Den Festlegungen im kommunalen Richtplan liegt eine sorgfältige Interessenabwägung sowie eine Analyse des Verkehrsaufkommens zugrunde. Es ist Ziel des kommunalen Richtplans (wie auch im REK bereits definiert), die Ortszentren zu stärken, so dass diese als solche besser wahrnehmbar sind.
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Ortsbild	Architektonisch sollten die Gebäude in Aussehen und Grösse dem Charakter der vorhandenen Gebäude angepasst werden.	Ein Bahnhofsareal ist an jedem Ort ein enorm wichtiger und prägender Ort und sollte als Ganzes geplant werden. Auch kleinmaschige Strukturen (kleinere, dafür unterschiedliche Geschäfte), können sehr komfortables Einkaufen ermöglichen und bieten mehr Möglichkeiten zur Planung des Zwischenraums.	Bereits abgedeckt	Das Bahnhofsareal wird als "Ortsbildprägendes Ensemble" festgelegt (Kap. 3.3.1), dessen Qualitäten bei der BZO-Revision bei der Überprüfung der Zonenvorschriften berücksichtigt und womöglich gesichert werden sollen. Eine Inventaraufnahme ist (wo noch nicht erfolgt) zu prüfen. Damit soll der Charakter der vorhandenen Gebäude gesichert werden. Neubauten haben darauf Rücksicht zu nehmen. Im Bahnhofsumfeld wird eine Zentrumsentwicklungsstrategie erarbeitet (Kap. 3.2.1), bei der die städtebaulichen, gestalterischen und verkehrlichen Anliegen im Gesamtkontext geprüft werden. Die Berücksichtigung des Ortsbildprägendes Ensembles sowie die Zentrums-Entwicklungsstrategie sind in der Tabelle in Kapitel 3.2.2 erwähnt.

3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Siedlung/Verkehr	Die Bahnhofstrasse ist Umgebung des Bahnhofs und oberste Wichtigkeit hat der Bahnhof und seine Funktion.	Der Bahnhof Kilchberg wird sehr rege genutzt, neben den vielen Pendlern auch von den Massen von täglichen Touristen aus der ganzen Welt die das Lindt Museum besuchen. Der Bahnhof muss eine offene, attraktive Pforte der Gemeinde sein mit Signalisationen und Informationen zur Gemeinde. Zudem muss ein Bahnhof auch die Funktionen eines Bahnhofes wieder übernehmen: Möglichkeit sich zu Verpflegen (Kiosk, ev. mit lokalen Produkten), Kurzparkplätze für Begleitpersonen zum Zug usw. Überhaupt muss der Zugang zum Bahnhof für alle Benutzer*Innen optimal sein.	Kennntnisnahme	
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Öffentliche Anlagen	Die Festlegung eines Begegnungsortes im Bereich der südlichen Hochweid ist auf zu heben oder zumindest weiter südlich mit dem bereits belebten Bereich der Sportanlagen zu verbinden.	Die strategische Festsetzung eines belebten Begegnungsortes im Bereich der südlichen Hochweid ist dysfunktional. Sie belastet den Landschaftsraum in der Hochweid durch Lärm und Verkehr.	Nicht berücksichtigen	Die Lage des Begegnungsortes in der Karte ist schematisch. Der Begegnungsort steht an dieser Stelle mit den verschiedenen Sportanlagen (Fussballfelder, Hallenbad usw.) in Verbindung.
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Öffentliche Anlagen	Die Prüfung der Schulräume sollte vor respektive mit der BZO Revision geschehen. Potenzialgebiete wie die Schlimbergwiese sollen nicht aufgrund vorschneller Entscheide ausgezont werden, so würden bei einer allfälligen Wiedereinzonung Mehrwertabgaben in Millionenhöhe für die Gemeinde seitens Kanton anfallen, welche vermeidbar wären.	Steuerliche Nachteile bei Wiedereinzonung und die Schulraumplanung auch über die Richtplanperiode hinaus. "Öffentlicher Raum: Die öffentlichen Anlagen sind zugänglich und werden als Begegnungsorte mit unterschiedlichen Nutzungsprofilen und hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet. In den Kernzonen Schwelle und Bendlikon wird ebenfalls je ein Begegnungsort angestrebt. Für die langfristigen Raumbedürfnisse (Entwicklung Schülerzahlen, pädagogische Konzepte) der Kilchberger Schule werden Flächen für zusätzlichen Schulraum geprüft."	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Gewerbe	Es sollen insbesondere auch für belebende Gewerbe in den Erdgeschoss Räume geschaffen werden.	Kilchberg fehlt es an Cafés, Restaurants und Kleingewerbe. Es werden viele Briefkastenfirmen und Büronutzungen mit hohen Renditen angesiedelt - diese sollen nicht den belebenden Gewerben die Möglichkeiten nehmen, die Gemeinde attraktiv zu gestalten. "In den Arbeitsplatz- und Dienstleistungsgebieten wird eine qualitätsvolle Gestaltung der Aussenräume angestrebt sowie – wo sinnvoll und möglich – die Zugänglichkeit von Grünräumen für die Bevölkerung geschaffen."	Bereits abgedeckt	Es ist bereits möglich, in den Erdgeschossen Arbeitsnutzungen und Kleingewerbe anzusiedeln. Innerhalb des regionalen Mischgebiets besteht zudem die übergeordnete Vorgabe mit der Nutzungsplanung insgesamt mindestens 20% der Gesamtnutzflächen für Arbeiten zu sichern. Zudem prüft die Gemeinde im Rahmen der BZO-Revision die Sicherung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen an der Bahnhofstrasse. Im Dorfzentrum an der oberen Dorfstrasse sollen gemäss dem kommunalen Richtplan die bestehenden verschiedene Nutzungen erhalten und gestärkt werden.
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Gewerbe	Im Quartier "Bächler" ist dringend ein Detailhandelsgeschäft und/oder ein Restaurant (Café) zu errichten.	die ganze Nordhälfte der Gemeinde ist ohne Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants, wie es früher einmal war. Die Bevölkerung von Kilchberg hat sich in den letzten Jahrzehnten vor allem hier stark entwickelt.	Kennntnisnahme	Mit dem Richtplan wurde dem Gebiet an der Bächlerstrasse die Strategie «Weiterentwickeln» zugewiesen und dafür wurde die Massnahme «Erhöhung Nutzungsdichte und bauliche Dichte mit Sondernutzungsplanungen prüfen» erwähnt. Ob eine Weiterentwicklung stattfinden soll, ist in der anstehenden, wie auch in der übernächsten BZO-Revision zu prüfen. Im Rahmen einer allfälligen der Sondernutzungsplanung könnte ein solches Anliegen integriert werden.
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Ortsbild	Kernzone Schwelle wird ausgeweitet auf Schellergut - Auf Brunnen (mit Conradstift, C.F.Meierhaus, Meierhüsl) und Brunnenmoos.	An hervorragender Lage und sowohl architektonisch wie ökologisch überaus wertvoll kann ein neues zusammenhängendes grosszügiges Zentrum mit Gastronomie entstehen für Kultur (Museum, Ausstellungen, Veranstaltungen), Freizeit und Erholung (ökologisch wertvoller Park mit Aussichtsterrasse und Freizeitangebot für Familien, Kinder und Jugendliche)	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen. Das C. F. Meyer Haus sowie das Gebiet "Auf Brunnen" liegen bereits in der Kernzone. Das Schellergut liegt in der Zone für öffentlichen Bauten und Anlagen, in der Nutzungen wie Kultur, Freizeit und Erholung gestattet sind.
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Siedlung	Korrektur der bestehenden, irrtümlichen Zoneneinteilung der Liegenschaft, Gheistrasse 40 - 8802 Kilchberg von W1 auf W2	Die Liegenschaft wurde 1942, also vor 80 Jahren erstellt, lange vor Erstellung eines Zonenplans. Eckdaten: Umfasst 3.5 Geschosse GH über 10 m GA tangiert teilweise den aktuell geltenden GA. Der Zonenplan/ordnung wurde erst in den 80iger Jahren erstellt, in diesem wurden die bestehende Liegenschaftsgrösse/masse des 1942 gebauten Hauses nicht berücksichtigt und das Grundstück - K-Nr 8357 - fälschlicherweise in die Zone W1 eingeteilt. Die Umgebung war bis in die 60iger Jahre Bauland und wurde erst nach dem geplanten Bau von Dow Chemical gegen Vergütung von 20 mio der Grünzone zugeteilt. Damit besteht eine Besitzstandsgarantie, weshalb ich den Antrag auf Korrektur der damals, bei der Erstellung des Zonenplans, fälschlicherweise erfolgten Zuteilung W1 beantrage.	Nicht berücksichtigen	Der kommunale Richtplan macht keine parzellenscharfe, grundeigentümergebundene Aussagen. Die Anpassung der Zonengrenzen wird im Rahmen der BZO-Revision geprüft. Da es sich um ein Gebiet am Siedlungsrand handelt, wird eine Erhöhung der baulichen Dichte als nicht zweckmässig erachtet.

3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Siedlung/Frei-Grünraum	Unterirdischer Ausbau bei Neubauten dürfen alte Baumbestände von Nachbargrundstücken nicht gefährden. Ebenso müssen bestehende Bäume nach Möglichkeit geschont werden. Für jeden gefälltten Baum muss ein Ersatz gepflanzt werden.	Das bedingt, dass ein Grundstück nicht beliebig unterirdisch genutzt werden darf. Bei Neupflanzungen von Grundstücken ist zu überlegen, ob der gegenwärtige gesetzliche Grenzabstand zur Pflanzung eines Baumes reduziert werden könnte.	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.7 wird festgelegt, dass in der BZO Vorschriften für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen (auch Arbeitsplatzgebiete), für den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes, die Förderung von Neupflanzungen, die Schaffung von neuen Grünflächen, die Entsiegelung sowie für die Beschränkung der Unterbauung von Freiflächen eingeführt werden sollen.
3.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	Siedlung/Frei-Grünraum	Unterirdischer Ausbau bei Neubauten dürfen alte Baumbestände von Nachbargrundstücken nicht gefährden. Ebenso müssen bestehende Bäume nach Möglichkeit geschont werden. Für jeden gefälltten Baum muss ein Ersatz gepflanzt werden.	Das bedingt, dass ein Grundstück nicht beliebig unterirdisch genutzt werden darf. Bei Neupflanzungen von Grundstücken ist zu überlegen, ob der gegenwärtige gesetzliche Grenzabstand zur Pflanzung eines Baumes reduziert werden könnte.	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.7 wird festgelegt, dass in der BZO Vorschriften für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen (auch Arbeitsplatzgebiete), für den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes, die Förderung von Neupflanzungen, die Schaffung von neuen Grünflächen, die Entsiegelung sowie für die Beschränkung der Unterbauung von Freiflächen eingeführt werden sollen.
3.2.1 Zentrumsgebiete	Siedlung	Der Bahnhofsvorplatz könnte ein so guter Ort für Zusammenkünfte für die Bewohner:innen von Kilchberg sein, ein Kultur- und Begegnungsraum für Austausch und "Verlinkung" der Menschen aus der Gemeinde. Es ist schade, dass Parklätze solch einen wichtigen Raum im Dorf einnehmen, wo sich doch so viele Wege von Menschen (SBB, Coop/Voi, Apotheke, Kafi Känzli) dort kreuzen.	Gemeindegut sollte im Interesse der Gemeindeglieder gestaltet werden.	Bereits abgedeckt	Für die Bahnhofstrasse gilt der rechtskräftige Gestaltungsplan "Bahnhofstrasse". In Kapitel 3.2.1 wird allerdings festgelegt, dass die Zentrumsfunktionen des Bahnhofgebietes zu stärken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sind. Es soll eine Zentrums-Entwicklungsstrategie für die langfristige Entwicklung des Gebiets erarbeitet werden.
3.2.1 Zentrumsgebiete	Verkehr	Errichten einer Begegnungszone mit Tempo 20 in der Kernzone Kirche Kilchberg zwischen der reformierten Kirche Kilchberg und dem Kirchgemeindehaus.	Die Kernzone Kirche Kilchberg ist die kulturelle Begegnungszone Kilchbergs. In den Räumlichkeiten der Kirche wie auch dem Kirchgemeindehaus finden jährlich unzählige kulturelle Veranstaltungen wie zB Konzerte, Lesungen, Theatervorstellungen, Versammlungen, Informationsveranstaltungen, Sportbörsen, Männertreff etc statt. Vielfach gibt es ein „Flow“ von Besuchern der verschiedenen Veranstaltungen zwischen der Kirche und dem Kirchgemeindehaus. Es wäre daher wünschenswert und ein Mehrwert für alle Kilchberger*innen, wenn auch in dieser Zone eine Begegnungszone mit Tempo 20 analog zur geplanten Zone Bahnhof Kilchberg errichtet würde. Als ähnliches Beispiel aus der Region hat die Gemeinde Thalwil vor ihrer reformierten Kirche einen Chile Platz mit Tempo 20 vor Jahren erfolgreich eingeführt. Die Situation dort ist vergleichbar mit unserer in Kilchberg. Auch dort ist eine Durchgangsstrasse (alte Landstrasse) mit ÖV Verkehr (TROL Bus) und Bushaltestelle. Besten Dank.	Nicht berücksichtigen	Der Umgang mit dem Dorfkern rund um die Kirche wurde im Zuge der Erarbeitung des kRP intensiv diskutiert. Aufgrund der Strassentypisierung und der Verbindungsfunktion der Dorfstrasse wurde auf eine Temporeduktion vor der Kirche verzichtet. Allerdings ist eine Verkehrsberuhigung via baulicher oder gestalterischer Massnahmen in diesem Bereich (vgl. kommunale Massnahmen Kapitel 7.6) im Richtplan vorgesehen.
3.2.1 Zentrumsgebiete	Verkehr	Tempo 30Km/h in der Busschleife wäre auch wünschenswert. Tempo 20Km/h zwischen Kirche & Kirchgemeindehaus wäre auch gut.	Bei den diversen Anlässen zirkulieren viele Fussgänger.	Nicht berücksichtigen	Der Umgang mit dem Dorfkern rund um die Kirche wurde im Zuge der Erarbeitung des kRP intensiv diskutiert. Aufgrund der Strassentypisierung und der Verbindungsfunktion der Dorfstrasse wurde auf eine Temporeduktion vor der Kirche verzichtet. Allerdings ist eine Verkehrsberuhigung via baulicher oder gestalterischer Massnahmen in diesem Bereich (vgl. kommunale Massnahmen Kapitel 7.6) im Richtplan vorgesehen.
3.2.1 Zentrumsgebiete	Siedlung	Zentrumsgebiet schaffen	Es fehlt ein Treffpunktort oder Platz im oberen Zentrum. Das historische Zentrum bei der Kirche ist prädestiniert.	Bereits abgedeckt	Mit der Festlegung des Zentrumsgebiets "Historisches Dorfzentrum an der oberen Dorfstrasse" (Kap. 3.2.1) ist der Antrag bereits abgedeckt. Dieses Zentrum soll ein "attraktiver Begegnungsort dank Kirche und Kirchgemeindehaus, Nähe zu Freihaltezone und Sportanlagen, Restaurant" sein.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verkehr	Kein Antrag an dieser Stelle sofern untenstehende Annahme zutrifft (Antrag betreffend Stockenstrasse am Ende des Dokuments).	Ich habe verstanden, dass die Verbreiterung/Umgestaltung der Stockenstrasse für den ÖeV zulasten Gemeindeland (Westseite der Strasse) geplant ist. Ich würde es vorziehen, wenn Umgestaltung der Stockenstrasse zugunsten des ÖeV über andere Massnahmen (Tempo 30, Schwellen, Engnisse) als die Inanspruchnahme von Landwirtschaftsland erfolgen könnte. Strassen sollten nicht den immer grösseren Fahrzeugen angepasst werden.	Kenntnisnahme	
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Ortsbild	Allfällige Gestaltung mit Platz- und Aufenthaltsflächen prüfen - Umgestaltung der gefährlichen Kreuzung vor der reformierten Kirche. Gestaltung der Vorzonen und Schaffung von Möglichkeiten für Cafés und Kleingewerbe in den Erdgeschoss.	Kernzonen werden in Kilchberg oft von stillen Gewerben und Wohnnutzungen ummantelt. Es entstehen keine attraktiven und belebten Kerngebiete. Die Ausgestaltung von Plätzen und aussenräumlichen Stuhlbereichen/Vorzonen fand in Kilchberg bislang keine Anwendung und fehlt deutlich im Siedlungsgefüge. "Historisches Dorfzentrum an der oberen Dorfstrasse"	Bereits abgedeckt	"Umgestaltung der gefährlichen Kreuzung vor der reformierten Kirche" und "Schaffung von Möglichkeiten für Cafés und Kleingewerbe in den Erdgeschossen" sind durch die Festlegungen in Kap.,3.2.1 (Nutzung), Kap. 3.3.1 (Fussgängerfreundlichere Gestaltung insbesondere zwischen Denner und reformierte Kirche, Strassenraumbegrünung) sowie in Kap. 5 (Strassenraumgestaltung Dorfstrasse) bereits abgedeckt.

3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Entwicklungsgebiete	Das Gebiet Bächlerstrasse soll statt mit «Weiterentwickeln» mit «Erneuern» eingestuft werden. Auf eine Erhöhung der Nutzungsdichte und der baulichen Dichte sei zu verzichten. Sowohl eine Aufzoning als auch eine Sondernutzungsplanpflicht sind abzulehnen.	<p>•Mit einer Erhöhung der baulichen Dichte werden Totalsanierungen und Neubauten provoziert. Das führt nicht zu mehr günstigem Wohnraum, sondern zu teureren, neuen oder sanierten Wohnungen. Kein Bauherr wird in seinem Ersatzneubau die Wohnungen zum gleichen Mietzins oder gar günstiger vermieten als davor. Damit schiesst eine Aufzoning am erklärten Ziel vorbei, günstigen Wohnraum zu erhalten bzw. zu schaffen.</p> <p>•Entgegen den irreführenden Ausführungen im Erläuterungsbericht (S. 27) sind im Gebiet Bächlerstrasse noch keine «10-geschossigen Gebäude bereits vorhanden». Das Haus Bächlerstrasse 36 hat 8 Geschosse und mit dem Haus Bächlerstrasse 55/57 besteht ein weiteres Gebäude mit 6 Geschossen. Alle übrigen Bauten treten mit max. 4 Geschossen in Erscheinung. Die beiden genannten Gebäude sind aus heutiger Sicht ein zonenwidriger «Sündenfall» aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.</p> <p>•Anzustreben sind nicht weitere «Sündenfälle», sondern eine möglichst homogene, W3B-konforme Überbauung. Eine gewisse Diversität entsteht aufgrund der unterschiedlichen Geländeneiveaus von selbst.</p> <p>•Die vorgesehene Sondernutzungsplanung ist eine «Blackbox». Es muss damit gerechnet werden, dass – mit der Begründung einer «qualitativen Verbesserung» - weit höhere Gebäude entstehen, als gemäss der heutigen W3B-Zone zulässig wären, und dass eine allenfalls teilweise kompensierende «Durchgrünung» dort stattfindet, wo sie der Allgemeinheit wenig nützt. Eine Sondernutzungsplanpflicht ist daher abzulehnen.</p>	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Preisgünstiger Wohnraum	<p>Der Absatz "Förderung von preisgünstigem Wohnraum für ein durchmisches Wohnangebot" sowie weitere vergleichbare Absätze werden für Kilchberg in Frage gestellt.</p> <p>Preisgünstiger Wohnraum wird generell begrüsst, er soll aber nicht zu erhöhtem Wachstum führen.</p> <p>Der preisgünstige Wohnraum soll ohne weitere Wachstumsanreize geschaffen werden und die Kostenmiet-Umsetzung in einem Reglement genauer beschrieben werden.</p>	<p>Die Mehr-Verdichtung, welche damit im Zusammenhang steht erhöht das anzunehmende Wachstum noch weiter. Bei der Bevölkerungsumfrage und den Konferenzen wurde explizit kein Wachstum gewünscht. Preisgünstiger Wohnraum wird generell zu einem Anteil begrüsst. Aber soll folglich ohne weitere Wachstum geschehen.</p> <p>"Anreize für die Erstellung von preisgünstigem Wohnraum schaffen: Einführung von Mindestanteile für Sondernutzungsplanungen in der BZO-Revision prüfen, Gewährung von günstigen Baurechtzinsen durch die Gemeinde fortführen."</p>		Kenntnisnahme
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	Die Ausnutzung für die Tiergartenstrasse oberes Ende ist wieder zu erhöhen.	Die Liegenschaften an der Tiergartenstrasse 25 bis 27 sind heute übernutzt, weil die Baubehörde im Rahmen die der neuen Nutzungsordnung die Festsetzung des Geländeverlaufs und die Qualifikation für Nebenbauten geändert hat. Dies war eine entschädigungslose materielle Enteignung, die aufgehoben werden sollte.	Kenntnisnahme	Der kommunale Richtplan macht keine parzellenscharfe, grundeigentümergebundene Aussagen. Allfällige Anpassungen der zulässigen baulichen Dichten können nur im Rahmen der BZO-Revision geprüft werden. Gemäss der Analyse, die dem REK und dem kommunalen Richtplan zugrunde lag ist das Gebiet, in dem sich die genannten Parzellen befinden, nicht für eine Aufzoning geeignet.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Allgemein	Die Gemeinde sei zu verpflichten, der Stimmbevölkerung detailliert und anhand von konkreten Beispielen aufzuzeigen, ob und wie in Kilchberg preisgünstiger Wohnraum geschaffen werden kann.	Es ist für die Stimmbevölkerung schwer nachvollziehbar, wie bei den hohen Landpreisen in Kilchberg preisgünstiger Wohnraum realisiert werden kann (man vergleiche zum Beispiel die Kilchberger Siedlung obere Bänken der Baugenossenschaft Turicum, wo meines Wissens ein sehr tiefer Landpreis von CHF 500 als Berechnungsgrundlage eingesetzt wurde) . Entsprechend ist es wichtig, dass bei der Raumplanung in Kilchberg von realistischen Szenarien ausgegangen wird.	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Auszonungen	Die Schlimbergwiese soll weiterhin in der Reservezone für Öffentliche Bauten behalten und nicht in eine Freihaltezone umgewandelt werden.	Die Möglichkeit einer allfälligen späteren Nutzung für Bedarfe der Gemeinde (z.B. Bedarf für Schulräumlichkeiten in mittel- und langfristiger Sicht) angesichts der Bevölkerungsentwicklung soll beibehalten werden.	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Auszonungen	Keine Auszonungen vornehmen - spätere steuerliche Nachteile mit Wiedereinzoning als potenzieller Schulraum sollen vermieden werden.	<p>Steuerliche Nachteile bei allfälliger Wiedereinzoning. Schulraumplanung Langfristig.</p> <p>"Raumplanerische Massnahmen Schlimbergwiese: BZO-Revision: Auszonung in Erholungs- oder Freihaltezone prüfen"</p>	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Siedlung	Die Überbauung des Areals des Sanatoriums ist locker zu gestalten mit viel Grünfläche und unbedingt mit Erhalt der Seesicht von der Rigistrasse aus.	Vom See aus betrachtet sollte diese Überbauung nicht wie eine Fabrikanlage aussehen und der Blick von der Rigistrasse gegen den See ist einmalig.	Bereits abgedeckt	Der kRP kann keine konkreten Aussagen zur Architektur der neuen Überbauung machen. Er berücksichtigt allerdings die erwähnten Aspekte mit den Festlegungen in Kap. 3.3.3 zu den Gebieten am Hang, sowie mit der Festlegung eines ruhigen Begegnungsortes in Kap. 3.2.4.

3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Bevölkerungswachstum	Einerseits wird dies begrüsst, da die Dichten so nicht weiter erhöht werden können. Andererseits ist eine sinnvolle Massnahme um kleinere Parzellen zu Energieverbund und gemeinsamen Projekten zu motivieren.	Kein Wachstum soll entstehen - aber energieeffiziente Siedlungen sollen begünstigt werden - Arealüberbauungen sind nicht nur schlecht. "Zulassung von Arealüberbauungen in der BZO-Revision überprüfen."	Nicht berücksichtigen	Das Thema "Energie" inkl. Energieverbünde wird im Rahmen des kommunalen Energieplans behandelt, welches sich derzeit in Erarbeitung befindet.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Bevölkerungswachstum	Erhöhung Nutzerdichte willkommen - aber kein Wachstum der bisherigen Baudichte. Stattdessen - Prüfung stärkerer Durchgrünung und Dienstbarkeit zur Verbindung des grünen Zimmerbergrückens Wollishofen/Stockengut.	Kein Wachstum. "Raumplanerische Massnahme Vorbühlstrasse: Erhöhung Nutzungsdichte im Rahmen privater Planungen prüfen"	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	Keine Erhöhung der baulichen Dichte. Dichten sind ausreichend in heutiger BZO.	"Raumplanerische Massnahmen Seestrasse/Bungertstrasse: BZO-Revision: Erhöhung Nutzungsdichte und bauliche Dichte mit Sondernutzungsplanungen prüfen"	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Entwicklungsgebiete	Keine Erhöhung der baulichen Dichte. Nutzerdichte erhöhen ist willkommen, aber das Gebiet ist heute stark durchgrünt und soll als Verbindung der Naherholungsgebiete über den Zimmerbergrücken fungieren. Eher Sicherung kleiner Fussabdrücke durch Sondernutzungsplanungen.	Kein Wachstum - stattdessen qualitative Massnahmen zur Verbindung der Grün- und Naherholungsräume. "Raumplanerische Massnahmen Bächlerstrasse: ...bauliche Dichte mit Sondernutzungsplanungen prüfen..."	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Bevölkerungswachstum	Keine Erhöhung der Nutzungsdichte durch Zuweisung zu einer Bauzone.	Die Einwohnerzahl ist in Kilchberg in den letzten Jahrzehnten überdurchschnittlich stark gestiegen. Die ZPZ prognostizierte für 2030 eine Einwohnerzahl von 8274 Personen. Diese ist heute schon deutlich überschritten worden. Bei Umzonungen profitieren trotz Mehrwertabgabe die betreffenden Liegenschaftsbesitzer. Die Finanzierung des zusätzlichen erforderlichen Ausbaus der Infrastruktur geht zu Lasten der bisherigen Gemeinschaft. Eine weitere Verstärkerung von einzelnen Dorfbereichen Kilchbergs muss vermieden werden.	bereits abgedeckt	Die Zuweisung einer Bauzone ist in den bereits überbauten Gebieten Bänklen und Bröberg vorgesehen. Dies bedingt keine Veränderung der Nutzungsdichte. Die Ausnutzungsmöglichkeiten (bauliche Dichte) sind in diesen Gebieten mittels bereits realisierten Gestaltungsplänen geregelt.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Siedlung	Mischgebiet Nr. 12 Bahnlinie/Seestrasse Es sei auf die Festsetzung «Überprüfung anrechenbares Untergeschoss in WG3» in diesem Mischgebiet zu verzichten. Vielmehr sei festzulegen: «BZO-Revision: Bereichsweise Verdichtungen mittels Sondernutzungsplanungen zwecks Umsetzung von inno-vativen kombinierten Wohn-/Arbeitsplatz-Projekten zu prüfen».	Der Entwurf sieht im Richtplante/karte für den als Mischgebiet Nr. 12 festge-setzten WG3-Bereich zwischen Bahnhof- und Seestrasse - für den Fall einer BZO-Revision (vgl. auch Ziff. 3.2.2 Richtplante) behördenverbindlich vor was folgt: Bereits die bestehende Bauordnung (2012 festgesetzt) sieht zusätzlich ein anre-chenbares UG vor, das auch in Bereichen bereits realisiert worden ist. Eine Festlegung dessen «Überprüfung» deutet klar eine in Betracht zu ziehende Streichung an: Dies widerspräche fundamental einer auch hier anstehenden und einzuleitenden resp. zu intensivierenden(!) Innenentwicklung der Bauzonen, insbesondere der hier betroffenen Mischzone: Die Streichung des anrechenbaren UGs hier widerspräche dem Hauptanliegen der bereits damaligen 1. Teilrevision des RPG, die seit 1.5.2014 in Kraft steht (vgl. Art. 1. Ff. RPG): Die «Siedlungsentwicklung nach Innen», um die während Jahrzehnten fortgeschrittene Zersiedelung und die flächenmässige Ausdehnung der Siedlungen einzudämmen - nicht zuletzt auch zum Schutz der bestehenden Grünräume (Freihalte-/ Erholungszone...!). Eine solche «Überprüfungs»-Festlegung steht auch quer zur regionalen Festle-gung «Gebiet mit hoher baulicher Dichte». Vielmehr wäre hier im lichte der entsprechenden übergeordneten planungsrecht-lichen Grundsätze wie Festlegungen - also der bestehenden Planungsrechts- lage! - eben bei der nächsten Teilrevision der BZO zu prüfen, wo hier im be-troffenen WG-Mischgebiet bereichsweise Verdichtungen ermöglicht werden sollten (BZO); und es sollte richtplanerisch das öffentliche Interesse bekundet wer- den, Sondernutzungsplanungen zu fördern zwecks Umsetzung von innovativen kombinierten und verdichteten Wohn-/Arbeitsplatz-Projekten in anspruchsvoller Umgebung. Vgl. Abb: Auszug Siedlungs-Landschaftsplan Richtplan Text Ziff. 3.2.2 Abbildung 4	Nicht berücksichtigen	In flachen Gebietslagen wirkt sich das anrechenbare Untergeschoss ungünstig auf die Wohnqualität und die Erlebbarkeit des Strassenraums aus, weshalb in einem Teil der dreigeschossigen Wohn- und Gewerbezone, sowie im Gebiet «Bächlerstrasse» die Zulässigkeit des anrechenbaren Untergeschosses überprüft werden soll. Dabei wird keine "Abzonung" beabsichtigt. Eine allfällige Streichung des anrechenbaren Untergeschosses soll durch die Zulassung eines zusätzlichen Vollgeschosses kompensiert werden. Dadurch verändert sich die Ausnutzbarkeit des Grundstückes nicht.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Auszonungen	Schlumbergswiese als potenziellen Schulraum nicht auszonieren.	Grüne Gestaltung ist auch innerhalb einer Schulumgebung möglich und die langfristige Schulraumplanung und Lage verlangt allenfalls eine Wiedereinzonung, welche steuerliche Nachteile (Mehrwertabgabe seitens Kanton in Millionenhöhe) nach sich ziehen würde.	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Entwicklungsgebiete	Strategie "Weiterentwickeln" mit Erhöhung der Nutzungsdichte und Sondernutzungsplanungen sind abzulehnen.	- Die Einwohnerzahl ist in Kilchberg in den letzten Jahrzehnten überdurchschnittlich stark gestiegen. - Die ZPZ prognostizierte für 2030 eine Einwohnerzahl von 8274 Personen. Diese ist heute schon deutlich überschritten worden. - Bei Erhöhungen der Nutzungsdichte profitieren trotz Mehrwertabgabe die betreffenden Liegenschaftsbesitzer. Die Finanzierung des zusätzlichen erforderlichen Ausbaus der Infrastruktur geht zu Lasten der bisherigen Gemeinschaft. - Eine weitere Verstärkung von einzelnen Dorfbereichen Kilchbergs muss vermieden werden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	Streichen	Soll nicht weiter bebaut werden.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Preisgünstiger Wohnraum	Streichung	Gemeinde soll subventionierten Wohnungsbau nicht fördern.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Preisgünstiger Wohnraum	Streichung	Subventionierter Wohnungsbau wie in der Stadt Zürich wird nicht begrüsst.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.2.2 Wohn- und Mischgebiete	Verdichtung	Zusätzlich zur Vorbühlstrasse sollte die Schützenmattstrasse bei der Prüfung der Erhöhung der Nutzungsdichte im Rahmen privater Planungen mit einbezogen werden.	Charakterlich gleichzusetzen, Potential für zusätzlichen Wohnraum.	Nicht berücksichtigen	Die vorgesehenen Massnahmen zu den Wohn- und Mischgebieten beruht auf eine sorgfältige Analyse und Interessenabwägung, welche die übergeordnete Vorgaben, die Gesamtstrategie zur Innenentwicklung aus Kapitel 3.1, die örtlichen Gegebenheiten, die Diskussionen aus den Bevölkerungsveranstaltungen sowie die Resultate der Onlineumfrage berücksichtigt.
3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Siedlung	Der Begriff unverhältnismässiger Verkehr soll genauer definiert werden, da ansonsten gerichtliche Folgekosten für die Gemeinde durch Unstimmigkeiten entstehen könnten.	Kostenreduktion von gerichtlichen Prozessen für die Gemeinde. "Raumplanerische Massnahme — Vgl. allgemeine Massnahmen — Betriebe, die unverhältnismässigen Verkehr generieren, weiterhin verbieten"	Nicht berücksichtigen	Die Begrifflichkeit wird in Anlehnung an die gültige BZO der Gemeinde verwendet.
3.2.3 Arbeitsplatzgebiete	Prozess	Die Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Grütstrasse muss über das Gemeindegebiet von Kilchberg oder auf der östlichen Seite der Autobahn erfolgen. Bei der weiteren Planung des Areal und insbesondere auch bei der Erschliessungsplanung ist die Stadt Adliswil in geeigneter Weise miteinzubeziehen.	Das Arbeitsplatzgebiet Grütstrasse (ehemaliges See-Spital) soll künftig durch das Sanatorium Kilchberg genutzt werden. Heute erfolgt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den MIV über das Stadtgebiet von Adliswil. Die Parkierungsanlage befindet sich ebenfalls auf Adliswiler Stadtgebiet in der Reservezone. Sie wurde auf Basis des privaten Gestaltungsplans «Parkierungsanlage Sanitas» aus dem Jahr 2003 erstellt. Der Gestaltungsplan wurde aufgestellt, um dem «chronischen Mangel an Abstellplätzen» des damaligen öffentlichen Spitals Sanitas entgegenzuwirken. Da das Areal der Parkierungsanlage in einer Reservezone liegt, konnten nur mit dem privaten Gestaltungsplan die damaligen rechtlichen Voraussetzungen für den Bau geschaffen werden. Ein solches Vorgehen - Überlagerung der Reservezone mit einem Gestaltungsplan - wäre heute nicht mehr denkbar und widerspricht den Zielen und Grundsätzen gemäss Raumplanungsgesetz RPG. Gemäss Richtplintext soll eine, der zukünftigen Nutzung angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr auf Kilchberger Seite stattfinden. Die Richtplankarten enthalten zwar eine Bushaltestelle im betreffenden Gebiet, allerdings ist nicht ersichtlich, wie die Erschliessung auf Kilchberger Seite stattfinden soll. So enthält die Karte «Strassenverkehr und Parkierung» keine geplante kommunale Erschliessungsstrasse zum Areal. Zudem fehlen im Richtplintext Aussagen zur Erschliessung durch den Privatverkehr. Im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren und / oder Sondernutzungsplanungen mit «nachhaltigem Mobilitätskonzept» ist auch der Parkplatzbedarf für diesen Standort zu überprüfen. Die künftige Nutzung durch das Sanatorium Kilchberg und dessen Parkplatzbedarf soll dabei in einer Tiefgarage im Neubau integriert werden. In diesem Zusammenhang soll die heutige Fläche mit dem Parkhaus dem Landwirtschaftsgebiet als Fruchtfolgefläche zugeführt werden. Dementsprechend fordert der Stadtrat Adliswil, dass die Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes an der Grütstrasse (ehem. See-Spital) über das Kilchberger Gemeindegebiet oder zumindest auf der östlichen Seite der Autobahn zu erfolgen hat.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Kilchberg kann gemäss Rückmeldung der kantonalen Gebietsbetreuung weder im Richtplanverfahren, noch anders auf ihrem Gemeindegebiet eine Erschliessung für das Neubauprojekt herstellen, da das Grundstück von Fruchtfolgeflächen und anderen übergeordneten Planungsvorschriften umringt ist. Ohne das Baubewilligungsverfahren hier vorwegnehmen zu können, wird die Gemeinde beim Neubauprojekt ein Mobilitätskonzept verlangen und eine bestmögliche, rechtskonforme Schonung von Adliswiler Gebiet und Bevölkerung unter Einbezug des Adliswiler Stadtrates verfolgen, damit der MIV minimiert wird. Teil des Mobilitätskonzeptes ist auch der Nachweis Parkplatzbedarf und die Überprüfung des Parkhauses gemäss Gestaltungsplanbedingungen und Bestandesgarantie.

3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Reformierte Kirche inkl. Friedhof und Schützenhaus an dieser Stelle ebenfalls auflisten.	Katholische Kirche wird aufgeführt. Schützenhaus ist m.W. ebenfalls ein öffentliches Gebäude.	Bereits abgedeckt	Wegen der langfristigen Gültigkeit des kRP und der Entstehungsdynamik neuer Anlagen (bspw. Spielplätze) sind im kRP nur Anlagen als ÖBA aufgeführt, welche aufgrund ihrer Funktion und des Raumbedarfs eine Zone für ÖBA benötigen; dies zur Raumsicherung dieser Gebiete zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben. Entsprechend nicht aufgenommen werden jene bestehenden ÖBA, welche in einer anderen Bauzone als den Zonen für ÖBA liegen und darin zonenkonform sind. Die Reformierte Kirche befindet sich in der Kernzone und ist zonenkonform. Die Abgrenzung der Kernzone entspricht dem historischen Ortsbild, welches auch im kantonalen Inventar schutzwürdige Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung enthalten ist. Der Friedhof und das Schützenhaus sind in der Auflistung in Kap. 3.2.4 bereits als öffentliche Gebäude aufgeführt.
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Auszonungen	Beibehaltung des Gebietes für öffentliche Bauten "Schlimmbergwiese"	Eine voreilige Reduktion von Flächen für öffentliche Bauten könnte kurzfristig Vorteile bieten, aber langfristig zu einer teuren Fehlentscheidungen führen. Eine umsichtige und langfristig orientierte Raumplanung berücksichtigt nicht nur aktuelle Bedürfnisse, sondern auch zukünftige Entwicklungen und Herausforderungen. Daher ist es ratsam, einen breiten Spielraum für die langfristige Planung zu erhalten, um den Bedürfnissen der Gemeinde auch in den kommenden Jahren gerecht werden zu können.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Das Areal des Schützenhauses wird für das neue Feuerwehrdepot gebraucht.	Der Schiessplatz ist nicht mehr und der Ort bietet (nach der Entgiftung) beste Voraussetzungen für grosse und grosszügig und weitsichtig geplante Gemeindegebäude, wie das Feuerwehrdepot.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde prüft derzeit, wie der Standort vom ehemaligen Schützenhaus für öffentliche Anlagen genutzt werden kann. Die Bodenbelastung beim 50 m-Schiessstand wurde unterdessen saniert und der Altbau wird temporär vom Werkhof als Unterstand genutzt. Der 300 m-Schiessstand wird voraussichtlich 2025 saniert und wird als Inventarobjekt des Natur- und Landschaftsschutzinventars für die Pflanzen- und Tierwelt erhalten.
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Den Tennisanlage vom TC Kilchberg im Richtplan als öffentlichen Bauten und Anlagen von kommunaler Bedeutung festzulegen eintragen.	Wie die Hochweid und das Hallenbad ist auch die Tennisanlage als öffentlichen Bauten und Anlagen von kommunaler Bedeutung festzulegen. Die Tennisanlage ist im Richtplankontext mit keinem Wort erwähnt. Sie hat nur im der Richtplankarte Siedlung und Landschaft eine Eintrag als Symbol. Die Tennisanlage hat jedoch eine ähnliche Bedeutung wie das Hallenbad und die Sportanlage Hochweid. Mit einem Eintrag als als öffentlichen Bauten und Anlagen von kommunaler Bedeutung wird der Tennisanlage ihrer Bedeutung gerechter. Alternativ kann es auch als kommunales Erholungsgebiete festzulegen. Beim Perimeter ist eine allfällige Erweiterung in Richtung Pfadiheim mitberücksichtigen.	Kenntnisnahme	Die Festlegung von kommunal bedeutsamen öffentlichen Bauten und Anlagen (ÖBA) dient der Standortsicherung der öffentlichen Dienstleistungen und als planungsrechtliche Grundlage für die Weiterentwicklung oder die Landschaftsicherung. Wegen der langfristigen Gültigkeit des kRP und der Entstehungsdynamik neuer Anlagen (bspw. Spielplätze) sind im kRP nur Anlagen als ÖBA aufgeführt, welche aufgrund ihrer Funktion und des Raumbedarfs eine Zone für ÖBA benötigen; dies zur Raumsicherung dieser Gebiete zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben. Entsprechend nicht aufgenommen werden jene bestehenden ÖBA, welche in einer anderen Bauzone als den Zonen für ÖBA liegen und darin zonenkonform sind. Die Tennisanlage befindet sich gemäss der rechtskräftigen BZO der Gemeinde Kilchberg in der Erholungszone EB, in der die Erstellung und Erweiterung von Bauten und Anlagen für den Sport- und Freizeitbetrieb zulässig ist. Zudem befindet sich die Tennisanlage innerhalb des Erholungsgebietes von regionaler Bedeutung "Chirchmoos-Ghei". In den Koordinationshinweisen sind "Sport- und Freizeitanlagen" erwähnt. Damit wird die richtplanerische Grundlage für die Erholungszone und den Bestand der Tennisanlage geschaffen.

3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Der Allwetterplatz und der Rasenplatz beim Spinnergut, sind als Erholung und Sport Gebiet festzuhalten.	<p>Mit der Öffnung des Areals als öffentlichen Schulanlage können der Allwetterplatz und der Rasenplatz beim Spinnergut einen bedeutenden Beitrag zum lokalen Erholungs- und Sportangebot darstellen und sollten daher unbedingt als solches erhalten bleiben. Es gibt mehrere entscheidende Gründe, die für die Beibehaltung dieser Plätze sprechen:</p> <p>Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten: Die beiden Plätze bieten eine breite Palette von Nutzungsmöglichkeiten für die lokale Gemeinschaft. Von Sportveranstaltungen über Freizeitaktivitäten bis hin zu familiären Picknicks – die Vielseitigkeit trägt dazu bei, dass Menschen unterschiedlicher Altersgruppen und Interessensbereiche das Gelände gleichermaßen schätzen und nutzen können.</p> <p>Gesundheitsförderung und Gemeinschaftsbindung: Sport und Bewegung spielen eine zentrale Rolle für die Gesundheit der Bevölkerung. Die vorhandenen Sportplätze ermöglichen es den Menschen, aktiv zu sein, sich zu bewegen und ein gesundes Lebensstilverhalten zu fördern. Gleichzeitig dienen sie als Treffpunkt für die Gemeinschaft, stärken die sozialen Bindungen und fördern das Gemeinschaftsgefühl.</p> <p>Förderung des Breitensports: Die Sportplätze bieten Raum für eine Vielzahl von Sportarten, von Fussball über Basketball bis hin zu Leichtathletik. Dies fördert den Breitensport und ermöglicht es Menschen mit unterschiedlichen sportlichen Interessen, ihre Aktivitäten auszuüben und zu geniessen.</p> <p>Insgesamt sind die Sportplätze beim Spinnergut nicht nur ein Ort für sportliche Betätigung, sondern auch eine wichtige Ressource für die Förderung von Gesundheit, sozialer Interaktion und Umweltschutz. Daher ist es entscheidend, diese Gebiete zu bewahren und weiterhin für die Gemeinschaft zugänglich zu machen.</p>	Berücksichtigen	
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Prozess	Die Gemeinde soll proaktiv darauf hinwirken, dass der Stiftungsrat "Emilienheim" ein redimensioniertes, abgeändertes Projekt erstellt.	Das bestehende Projekt hat vor Gericht wahrscheinlich keine Chance, da es gegen bestehende Gesetze verstösst und vom nördlichen Teil der Gemeindebevölkerung abgelehnt wird. Ein Hochhaus an dieser empfindlichen Lage brauchen wir nicht, schon der hohe Bau beim Altersheim musste redimensioniert werden. Wir brauchen auch nicht mehr Alterswohnungen, die Tendenz geht eindeutig in die Richtung: möglichst lange im eigenen Heim wohnen und Hilfe von aussen holen.	Kenntnisnahme	Nicht richtplanrelevant
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Entwicklungsgebiete	Die verschiedenen Siedlungsgebiete in Kilchberg sind bezüglich der Entwicklungsmöglichkeiten gleich zu behandeln. Es ist nicht einzusehen, warum wenige Gebiete zum "Ortsmuseum" ausgebremst werden sollen. Auch in diesen Gebieten muss eine ausgewogene Verdichtung und Entwicklung möglich sein, welche deutlich über die heutige Regulierung hinausgeht. Ältere Bausubstanz und die ungenutzten Gärten müssen entwicklungsfähig und verdichtbar bleiben, auch wenn die Bauhöhen am Hang gleich bleiben.	Diese Planung ist ein typisches "TopDown" Werk. Es werden Rahmenbedingungen geschaffen, ohne die Auswirkungen in der Gemeinde zu prüfen. Diese Bedingungen sind aber am Schluss in Stein gemeisselt und müssen kommunal z.B in Planung zum Bauen (BZO) oder Verkehr umgesetzt werden. Dieses Vorgehen ist abzulehnen. Die Texte sind gedrechselte und schön geschriebene PR-Texte (aufwerten...). Der Einwendende kann sich darin nicht erkennen und will auch nicht an einer derartig hochgeschraubten Planung weiter mitdenken. Einiges sind direkte Vorgaben vom Kanton. So wurde das an der Info gesagt. Das heisst nicht, dass eine Gemeinde diese Vorgaben widerspruchlos übernehmen muss.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Es soll überprüft werden, ob der beim reformierten Kirchgemeindehaus vorgesehene Begegnungsort ergänzt resp. verschoben werden kann zur Kienastwiese beim Alterszentrum, wo eine qualitativ hochwertige und Erholung schaffende Gestaltung ermöglicht werden kann.	Bereits bestehende Anlage bei der Kienastwiese kann mit relativ geringen Mitteln zu einem Begegnungsort aufgewertet werden	Berücksichtigen	
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Verkehr	Hafenanlagen Kilchberg muss einen eigenen Hafen für Segel- und Sportboote bauen, wo zumindest die in der Gemeinde Niedergelassenen einen Platz mieten können.	Bei einer der Grünanlagen hätte es genug Platz (z.B zwischen Schiffstation und Navillegut), einen Hafen wie z.B in Thalwil zu bauen und zu betreiben. Es erscheint heute so, dass die meisten Plätze im kleinen Hafen und an den Bojen durch Leute belegt sind, welche nicht in der Gemeinde wohnen.	Nicht berücksichtigen	Es wird von der Gemeinde eine gesetzeskonforme Warteliste für Bootsplätze geführt und regelmässig publiziert. Die kantonalen Vorschriften fordern äusserst umfangreiche Kompensationsflächen für die bestehenden Hafenanlagen, was eine Erweiterung dieser Flächen verunmöglichen dürfte.
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Bus/Zug	Öffentlicher Verkehr Der öffentliche Verkehr wäre zumindest besser in der Lage, zumindest den Freizeitverkehr aufzunehmen, wenn die lokalen Busslinien die Route Bahnhof Kilchberg-Bahnhof Adliswil-Luftseilbahn Felsenegg-Bahnhof Langnau-Bahnhof Thalwil-Bahnhof Rüschiikon-Bahnhof Kilchberg ohne Umsteigen verbinden würde. In Langnau wird das z.B. mit Thalwil schon gemacht.	Die lokalen Busse fahren zu unpassenden Zeiten. Von Kilchberg nach Adliswil geht es nicht ohne umsteigen und die Wartezeiten in der Mitte bei der Abzweigung zum Spital sind länger als die Zeit, um zu Fuss nach Adliswil zu gehen. Die Luftseilbahn Felsenegg ist mit einer lokalen Buslinie in Adliswil schlecht angebunden. Die Dörfer mit einer Buslinie zusammenhängend in einer Richtung im richtigen Takt mit der S-Bahn am See und der SZU ergäbe am ganzen Albis/Sihlital/Seegemeinden eine gute und attraktive Entlastung.	Bereits abgedeckt	Optimierung Verbindung Adliswil und Rüschiikon in den Massnahmen enthalten

3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Problematik der (gemeindeeigenen) Liegenschaften am See in der Zone für öffentliche Bauten (z.B. Scheiblergut/Navillegut) mit einem zielführenden Massnahmenvorschlag angehen (Umzonung?).	Die gemeindeeigenen Liegenschaften im Finanzvermögen am See in der Zone für öffentliche Bauten liegen in einem Spannungsfeld der Interessen: Gemäss ihrer Einteilung ins Finanzvermögen der Gemeinde sollten diese Gebäude eigentlich Rentabilität bringen. Gemäss ihrer Zoneneinteilung sind sie jedoch gleichzeitig als Reserve für künftigen Verwaltungsbedarf vorgesehen. Für kommunale Verwaltungsgebäude besteht aber für die Gebäude an dieser Lage auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes auf absehbare Zeit kein sinnvoller Bedarf, wie auch die Diskussion um die künftige Nutzung des Scheiblergutes gezeigt hat. Jedenfalls haben wir in Kilchberg schon genügend mietbare Party-Räume. Zwar konnte nun zwar mit der Universität Zürich ein Mieter gefunden werden, der auch den Aspekt der Rentabilität abdeckt. Dies leider mit der Konsequenz, dass nun andere (von der Universität bisher gemietete) Gebäudeeinheiten rund ums Navillegut frei werden, welche derselben Problematik unterstehen. Sinnvoll wäre wohl, wenn mittels raumplanerischer Massnahme (Umzonung?) der Gemeinde künftig erlaubt würde, gewisse dieser Gebäude auch an privates Gewerbe zu vermieten, jedoch mit Auflagen, z.B. dass der Umschwung/Park der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. Dieses Problem resp. ein an sich naheliegender raumplanerischer Lösungsansatz wurde vorliegend nicht (ersichtlich) bearbeitet.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Sanatorium vorläufig als Zone öffentlicher Bauten beibehalten, u.a. wegen der historischen Gartenanlage und der grossen Zone der Magerwiese.	Für eine Zone öffentlicher Bauten gelten andere Vorschriften. Der Umzug des Sanatoriums ist noch nicht bewilligt.	Kenntnisnahme	Das Sanatorium befindet sich bereits in einer Wohnzone und nicht in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Der kommunale Richtplan berücksichtigt allerdings die erwähnten Aspekte (historische Gartenanlage, Magerwiese) mit den Festlegungen in Kapitel 3.3.3 zu den Gebieten am Hang, mit der Festlegung eines "Ortsbildprägenden Ensembles" (Kap. 3.3.1), des kommunalen Erholungs- und Freihaltegebiet (Kap. 4.2), sowie des kommunalen Natur- und Landschaftsschutzgebiets (Kap. 4.4). Zudem sind einzelne Objekte des Gebiets im kommunalen Inventar der Heimatschutzobjekte enthalten.
3.2.4 Öffentliche Bauten und Anlagen	Öffentliche Anlagen	Weitere bedeutende öffentliche Bauten auflisten: C.-F.-Meyer Haus, Schellergut, Ensemble Uf Brunnen, Sulzergut, Scheiblergut, Reformierte Kirche inkl. Kirchgemeindehaus, Stockengut, ggf. Weitere.	Ergänzung/Vervollständigung der Auflistung auf Seite 27.	Teilweise berücksichtigen	Wegen der langfristigen Gültigkeit des kRP und der Entstehungsdynamik neuer Anlagen (bspw. Spielplätze) sind im kRP nur Anlagen als ÖBA aufgeführt, welche aufgrund ihrer Funktion und des Raumbedarfs eine Zone für ÖBA benötigen; dies zur Raumsicherung dieser Gebiete zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben. Entsprechend nicht aufgenommen werden jene bestehenden ÖBA, welche in einer anderen Bauzone als den Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen liegen und darin zonenkonform sind. Das Schellergut wird als ÖBA aufgenommen.
3.3 Bebauungsstruktur und -qualität	Allgemein	Bitte erklären/definieren Sie die Folgen einer Kategorisierung "Gebiet mit Sanierungsbedarf".	Ich verstehe die Folgen einer Kategorisierung "Gebiet mit Sanierungsbedarf" nicht. Welche Interessen werden damit zum Ausdruck gebracht?	bereits abgedeckt	Unter Kapitel 3.3 ist unter den strategischen Ansätzen eine Erläuterung enthalten.
3.3 Bebauungsstruktur und -qualität	Siedlung/Frei-Grünraum	Die Gebiete mit Sanierungsbedarf auf dem Zimmerberggrücken nehmen ihre verbindende Funktion in der Naherholungsroute auf dem Zimmerberg von Wollishofen nach Rüschiikon wahr. Sie sollen einen erhöhten Grünanteil aufweisen und Siedlungsinterne Durchwegungen für die Allgemeinheit eindenken.	Sicherstellung von landschaftlichen Qualitäten auf dem Zimmerberggrücken. Gewährleistung von wichtigen Nah- und Nächstenerholungs-funktionen der Umgebung, Spazierwege durch attraktive Strassen- und Grünräume verbinden. "Gebiet mit Sanierungsbedarf: Bei der Erneuerung dieser Gebiete wird eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur, eine qualitätsvolle Durchgrünung, eine klimaangepasste Stellung der Bauten, eine gute Durchwegung für Fussgänger sowie eine lärmgerechte Planung angestrebt."	Bereits abgedeckt	Dies wird durch die in der Tabelle in Kapitel 2.3.3 raumplanerischen Massnahmen sichergestellt, namentlich: "Ergänzung von qualitativen und quantitativen Vorschriften in den BZO-Vorschriften zur Sicherung von Grünräumen und zur Baumpflanzung" und "Gebietsweise Prüfung von Sondernutzungsplanungen zur Sicherung von einer guten Durchwegung, preisgünstigem Wohnraum sowie lärmgerechter und klimaangepasster Quartierentwicklung".

3.3 Bebauungsstruktur und -qualität	Ortsbild	Die Zone des historischen Dorfteils beim Bahnhof soll erweitert werden bis hin zum Bahnhofsgebäude.	Diese gesamte Zone soll als Aufenthaltsort gestaltet werden. Entsprechend sollen für das ganze Areal gelten, dass (Ersatzneu-) Bauten architektonisch sorgfältig zu gestalten sind, wie dies in der Zielsetzung und den strategischen Ansätzen auf Seite 30 formuliert wird.	Nicht berücksichtigen	Historische Dorfteile sind die Gebiete, aus denen sich die Gemeinde Kilchberg ursprünglich entwickelte und welche entsprechend die älteste historische Substanz aufweisen. Sie sind auch in historischen Karten dargestellt und heute als historische Dorfteile noch erkennbar. Im Zonenplan sind sie als Kernzone ausgewiesen. Die Bebauung nördlich des historischen Gebiets Bendlikon bis hin zum Bahnhofsgebäude gehört nicht dazu. Allerdings sind im benannten Bereich historische Strukturen vorhanden, welche Zeitzeugen jüngeres Datums der Geschichte von Kilchberg sind und eine Bedeutung aus Sicht des Ortsbildschutzes haben. Entsprechend werden sie im Richtplan als "Ortsbildprägende Ensembles" definiert, dessen Qualitäten im Rahmen der BZO-Revision sowie der Überarbeitung des Heimatschutzinventars berücksichtigt und möglichst gesichert werden sollen.
3.3 Bebauungsstruktur und -qualität	Siedlung/Frei-Grünraum	Ziele: "Pärke" ausdrücklich nennen als besondere Qualität Kilchbergs als alter Villenvorort Kilchbergs, nicht nur pauschal "durchgrünter Charakter".	Besondere Qualität Kilchbergs benennen.	Teilweise berücksichtigen	Zielergänzung "Die Erneuerung und Weiterentwicklung nimmt Rücksicht auf bestehende bauliche und freiräumliche Strukturen und Qualitäten."
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Kein Antrag, nur Hinweis.	Kommt das "Bewahren" aufgrund der Bautätigkeit bezogen auf die Weinbergstrasse nicht etwas spät?	Kenntnisnahme	
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Bei der Inventarisierung nicht nur historische Gebäude erfassen, sondern auch hervorragende Werke neuerer Zeit.	Herausragende Werke in Architektur schützen bevor sie an ihrer Bausubstanz und Identität verlieren.	Kenntnisnahme	Nicht richtplanrelevant, die Gemeinde ist aktuell an der Überarbeitung des Inventars für Denkmalschutzobjekte.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Das ortsbildprägende Ensemble Bändler wird sofort umgebaut	Die jahrzehntelangen Einsprachen des Heimatschutzes sind für alle (ausser den vielen Tieren, die die Scheune beleben) eine unzumutbare Situation. Man hat den Anschein, dass es nur um Verhinderung geht.	Kenntnisnahme	nicht richtplanrelevant
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Das Wiesental - insbesondere die Überbauung der Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» - ist als «ortsbildprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzonen» in den Siedlungsplan aufzunehmen: In Kapitel 3. 3. 1 (Text und Abb.8) ist das Wiesental als ortsbildprägendes Ensemble aufzunehmen. Analog zum Gebiet an der Bändlerstrasse ist auch eine Einstufung des Wiesental als Quartiererhaltungszone zu prüfen.	Das Wiesental wurde vor 80 Jahren erstellt (Baujahr 1943/44) und eine Siedlungsgenossenschaft gegründet. Die von Architekt Alfred Binggeli - übrigens auch der Architekt vom Schulhaus Brunnenmoos - gebaute Siedlung Wiesental wurde in der Schweizerischen Bauzeitung vom 30. 6. 1945 lobend beschrieben. Die Siedlung prägt das Gebiet zwischen Schokoladenfabrik, Bahntrasse und Rüschiikon und verdient eine Klassierung als «ortsprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzone», genauso gut wie das im Richtplan bereits aufgenommene Gebiet an der Bändlerstrasse. Die Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» hat diese Ortsbildprägung bereits in ihrer Siedlungsordnung vom 6. 2. 1946 festgehalten. So lautet auch in der am 3. 6. 2004 revidierten und heute noch gültigen Siedlungsordnung Art. 1 : «Die Siedlungsordnung hat den Zweck, das Gesamtbild der Siedlung soweit wünschenswert zu bewahren.» In Art. 2 ist ausserdem geregelt: «Bauliche Massnahmen, die das Gesamtbild der Siedlung verändern bedürfen der Zustimmung der Genossenschaftsversammlung.»	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	das Wiesental soll als historische Wohnbauform unter Schutz gestellt werden.	Der ganz spezielle Charakter der Siedlung Wiesental ist als Ganzes schützenswert.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen. Eine Unterschutzstellung im Rahmen des kommunalen Richtplans ist nicht möglich.

3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	<p>Das Wiesental - insbesondere die Überbauung der Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» - ist als «ortsbildprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzonen» in den Siedlungsplan aufzunehmen: Im Kapitel 3. 2. 2 ist fürs Wiesental ein zusätzlicher neuer Punkt 15 festzulegen. Die Massnahmenkarte Abb. 4 ist entsprechend zu korrigieren.</p>	<p>Das Wiesental wurde vor 80 Jahren erstellt (Baujahr 1943/44) und eine Siedlungsgenossenschaft gegründet. Die von Architekt Alfred Binggeli - übrigens auch der Architekt vom Schulhaus Brunnenmoos - gebaute Siedlung Wiesental wurde in der Schweizerischen Bauzeitung vom 30. 6. 1945 lobend beschrieben. Die Siedlung prägt das Gebiet zwischen Schokoladenfabrik, Bahntrasse und Rüschtikon und verdient eine Klassierung als «ortsprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzone», genauso gut wie das im Richtplan bereits aufgenommene Gebiet an der Bändlerstrasse. Die Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» hat diese Ortsbildprägung bereits in ihrer Siedlungsordnung vom 6. 2. 1946 festgehalten. So lautet auch in der am 3. 6. 2004 revidierten und heute noch gültigen Siedlungsordnung Art. 1 : «Die Siedlungsordnung hat den Zweck, das Gesamtbild der Siedlung soweit wünschenswert zu bewahren.» In Art. 2 ist ausserdem geregelt: «Bauliche Massnahmen, die das Gesamtbild der Siedlung verändern bedürfen der Zustimmung der Genossenschaftsversammlung.»</p>	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	<p>Der nachfolgende Antrag/Begründung beziehen sich auf die Siedlung «Im Wiesental», Kilchberg, sprich, die im Jahr 1943/44 erstellten Wohnhäuser auf den Katastern 2446 bis 2457 sowie das Wohnhaus auf dem Kataster 5054.</p> <p>Die Siedlung Im Wiesental (Kataster 2446 bis 2457 sowie Kataster 5054) ist als «ortsbildprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzonen» in den Richtplan aufzunehmen: In der Strategiekarte (siehe Abb. 1 in Kapitel 3. 1 des Richtplantes) ist die Siedlung Im Wiesental dem strategischen Ansatz «Bewahren» zuzuordnen, nicht dem Ansatz «Erneuern».</p>	<p>Die Siedlung Im Wiesental (Kataster 2446 bis 2457) wurde vor 80 Jahren erstellt (Baujahr 1943/44) und eine Siedlungsgenossenschaft gegründet. Die von Architekt Alfred Binggeli - übrigens auch der Architekt vom Schulhaus Brunnenmoos - gebaute Siedlung Im Wiesental wurde in der Schweizerischen Bauzeitung vom 30. 6. 1945 lobend beschrieben. Die Siedlung prägt das Gebiet zwischen Schokoladenfabrik, Bahntrasse und Rüschtikon und verdient eine Klassierung als «ortsprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzone», genauso gut wie das im Richtplan bereits aufgenommene Gebiet an der Bändlerstrasse.</p> <p>Die Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» hat diese Ortsbildprägung bereits in ihrer Siedlungsordnung vom 6. 2. 1946 festgehalten. So lautet auch in der am 3. 6. 2004 revidierten und heute noch gültigen Siedlungsordnung Art. 1 : «Die Siedlungsordnung hat den Zweck, das Gesamtbild der Siedlung soweit wünschenswert zu bewahren.» In Art. 2 ist ausserdem geregelt: «Bauliche Massnahmen, die das Gesamtbild der Siedlung verändern bedürfen der Zustimmung der Genossenschaftsversammlung.»</p>	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	<p>Der nachfolgende Antrag/Begründung beziehen sich auf die Siedlung «Im Wiesental», Kilchberg, sprich, die im Jahr 1943/44 erstellten Wohnhäuser auf den Katastern 2446 bis 2457 sowie das Wohnhaus auf dem Kataster 5054.</p> <p>Die Siedlung Im Wiesental (Kataster 2446 bis 2457 sowie Kataster 5054) ist als «ortsbildprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzonen» in den Richtplan aufzunehmen:</p> <p>In der Richtplankarte Siedlung und Landschaft ist die Siedlung Im Wiesental mit der gleichen Signatur wie die Bändlerstrasse einzutragen.</p>	<p>Die Siedlung Im Wiesental (Kataster 2446 bis 2457) wurde vor 80 Jahren erstellt (Baujahr 1943/44) und eine Siedlungsgenossenschaft gegründet. Die von Architekt Alfred Binggeli - übrigens auch der Architekt vom Schulhaus Brunnenmoos - gebaute Siedlung Im Wiesental wurde in der Schweizerischen Bauzeitung vom 30. 6. 1945 lobend beschrieben. Die Siedlung prägt das Gebiet zwischen Schokoladenfabrik, Bahntrasse und Rüschtikon und verdient eine Klassierung als «ortsprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzone», genauso gut wie das im Richtplan bereits aufgenommene Gebiet an der Bändlerstrasse.</p>	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	<p>Das Wiesental - insbesondere die Überbauung der Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» - ist als «ortsbildprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzonen» in den Siedlungsplan aufzunehmen: Im Siedlungs- und Landschaftsplan ist das Wiesental mit der gleichen Signatur wie die Bändlerstrasse einzutragen.</p>	<p>Das Wiesental wurde vor 80 Jahren erstellt (Baujahr 1943/44) und eine Siedlungsgenossenschaft gegründet. Die von Architekt Alfred Binggeli - übrigens auch der Architekt vom Schulhaus Brunnenmoos - gebaute Siedlung Wiesental wurde in der Schweizerischen Bauzeitung vom 30. 6. 1945 lobend beschrieben. Die Siedlung prägt das Gebiet zwischen Schokoladenfabrik, Bahntrasse und Rüschtikon und verdient eine Klassierung als «ortsprägendes Ensemble ausserhalb der Kernzone», genauso gut wie das im Richtplan bereits aufgenommene Gebiet an der Bändlerstrasse. Die Siedlungsgenossenschaft «Im Wiesental» hat diese Ortsbildprägung bereits in ihrer Siedlungsordnung vom 6. 2. 1946 festgehalten. So lautet auch in der am 3. 6. 2004 revidierten und heute noch gültigen Siedlungsordnung Art. 1 : «Die Siedlungsordnung hat den Zweck, das Gesamtbild der Siedlung soweit wünschenswert zu bewahren.» In Art. 2 ist ausserdem geregelt: «Bauliche Massnahmen, die das Gesamtbild der Siedlung verändern bedürfen der Zustimmung der Genossenschaftsversammlung.»</p>	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	<p>Die freiräumlichen Strukturen sollen nicht nur erhalten bleiben, sondern verbessert werden. So wären Platzräume als Treffpunkte eine wichtige Massnahme. Plätze vorsehen.</p>	<p>Kilchberg fehlt es an qualitativ gestalteten Aussenräumen mit Treffpunktfunktion.</p> <p>"obere Dorfstrasse: Das schutzwürdige Ortsbild bewahren, samt seinen baulichen sowie freiräumlichen Strukturen"</p>	Bereits abgedeckt	<p>Der historische Dorfteil an der Oberstrasse wird als Zentrumsgebiet identifiziert, in dem die Nutzung als attraktiver Begegnungsort dank Kirche und Kirchgemeindehaus, Nähe zu Freihaltezone und Sportanlagen, Restaurant gesichert und gestärkt werden soll. Die genaue Projektierung und Gestaltung der öffentlichen Aussenräume z.B. als Plätze kann nicht im Richtplan festgelegt werden und ist in den nachgelagerten Planungen zu prüfen</p>

3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Die niedrige Nutzungsdichte ist beizubehalten. Die Zuweisung in eine Quartiererhaltungszone sollte unter dieser Prämisse erfolgen.	- Die Einwohnerzahl ist in Kilchberg in den letzten Jahrzehnten überdurchschnittlich stark gestiegen. - Die ZPZ prognostizierte für 2030 eine Einwohnerzahl von 8274 Personen. Diese ist heute schon deutlich überschritten worden. - Bei Umzonungen profitieren trotz Mehrwertabgabe die betreffenden Liegenschaftsbesitzer. Die Finanzierung des zusätzlichen erforderlichen Ausbaus der Infrastruktur geht zu Lasten der bisherigen Gemeinschaft. - Eine weitere Verstädterung von einzelnen Dorfbereichen Kilchbergs muss vermieden werden.	Bereits abgedeckt	In den Gebieten, in denen die Prüfung einer Quartiererhaltungszone vorgesehen ist, legt der kommunale Richtplan eine niedrige Nutzungsdichte fest.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Die niedrige Nutzungsdichte ist beizubehalten. Die Zuweisung in eine Quartiererhaltungszone sollte unter dieser Prämisse erfolgen.		bereits abgedeckt	In den Gebieten, in denen die Prüfung einer Quartiererhaltungszone vorgesehen ist, legt der kommunale Richtplan eine niedrige Nutzungsdichte fest.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Erweiterung	Erweiterung um das Ensemble an der Gartenstrasse	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Erweiterung	Der Einwendende möchte beliebt machen auch die Häuser an der Gartenstrasse zu schützen. Diese sind bald rund 100 jährig und gut erhalten.	Nicht berücksichtigen	Mit dem kommunalen Richtplan können Gebäude weder inventarisiert noch unter Denkmalschutz gestellt. Dies ist Aufgabe des zu revidierenden Heimatschutzinventars.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Der Einwendende beantragt die Schwandenstrasse in die gleiche architektonisch anspruchsvolle Kategorie aufzunehmen wie dies für die Bänderstrasse (und Weinberstrasse) vorgesehen ist (was ich sehr begrüsse).	Die alten Gebäude an der Bänderstrasse und der der Schwandenstrasse bilden mit ihren dazwischen liegenden ein Ensemble. Zudem stehen in der Schwandenstrasse etliche Gebäude aus der gleichen Epoche, um das Jahr 1900, und im gleichen Stil wie in der Bänderstrasse in diesem Abschnitt. Weiterhin gibt es ein harmonisches Ortsbild mit den 30er Jahre Gebäuden auf der Seeseite der Schwandenstrasse das meiner Meinung nach wertvoll und bewahrenswert ist.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Laut Kapitel 3.3.1, Seite 34, wird im kommunalen Richtplintext empfohlen, die Gebiete an der Weinbergstrasse, unter denen auch die Weinbergstrasse 4 fällt, einer Umzonung in eine Quartiererhaltungszone im Rahmen der BZO-Revision zu unterlegen. Es wird insbesondere erwähnt, dass diese bei einer Baubewilligung als Hilfestellung dienen soll. Der Einwendende beantragt diese Empfehlung zu streichen.	Der Einwendende möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass die Weinbergstrasse 4 zwar ein Gebäude mit Charme ist, doch im Moment keinen baulichen Richtlinien unterliegt. Es sind auch keine anerkannte schutzwürdigen Bauteile zu erkennen. Alleine die Tatsache, dass es "alt" ist, macht das Gebäude nicht schutzwürdig. Sollte eine BZO-Revision tatsächlich die Weinbergstrasse 4 einer Umzonung unterlegen, würde dies mit sehr hohen Wertverluste für die Liegenschaft verbunden werden. Diese Umzonung würden der Einwendende mit den notwendigen juristischen Mitteln entgegenwirken.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Schaffung einer neuen Quartiererhaltungszone streichen; die aktuelle Zoneneinstufung soll beibehalten werden.	Zusätzliche Vorschriften für eine Quartiererhaltungszone nicht nötig.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Quartiererhaltungszone	Schaffung einer neuen Quartiererhaltungszone streichen; die aktuelle Zoneneinstufung soll beibehalten werden.	Zusätzliche Vorschriften für eine Quartiererhaltungszone nicht nötig.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
3.3.1 Ortsbild, Historische Dorfteile	Ortsbild	Seite 32, Punkt "Überarbeitung des kommunalen Heimatschutzinventars...": Es soll nicht proaktiv um Inventarisierung von weiteren Gebäuden im Heimatschutzinventar ersucht werden. Entsprechend soll der letzte Teilsatz ersatzlos gestrichen werden ("..., die bisher nicht inventarisiert wurden"); Angepasster Punkt: „Überarbeitung des kommunalen Heimatschutzinventars mit Fokus Überprüfung bereits vorhandener Objektblätter von Gebäuden.“	Solche geschützten Gebäude verursachen Kosten für den Steuerzahler, weil sie nach den Regeln des Heimatschutzes unterhalten werden müssen.	Kenntnisnahme	Das Heimatschutzinventar sorgt dafür, dass die historische Substanz und dessen Qualitäten durch die Siedlungsentwicklung nicht verloren gehen oder beeinträchtigt werden. Eine Inventarisierung entspricht nicht direkt einer Unterschutzstellung. Im Rahmen der Überarbeitung des Heimatschutzinventars wird von Fachpersonen eine allfällige Aufnahme von weiteren Objekten sorgfältig überprüft.
3.3.2 Kulturobjekte	Ortsbild	Die historischen Orte sollten mit Beschreibungen öffentlich vor Ort die Geschichte Kilchbergs dokumentieren.	Ähnlich wie in Rüschlikon wäre es eine grosse Bereicherung der Gemeinde, wenn inhaltlich und gestalterisch gute Tafeln an den verschiedenen Stellen das frühere Leben in Kilchberg, sowohl historisch, kulturell (z.B. Thomas Mann) wie auch wirtschaftlich, z.B. Schoorener Porzellan) dokumentieren. Wir sind eine sehr internationale Gemeinde (auch mit den vielen Tagestouristen), die vielleicht Interesse hätte.	Kenntnisnahme	nicht richtplanrelevant, das Inventar der kommunalen Heimatschutzobjekten mit entsprechenden Beschreibungen kann auf der Gemeindehomepage eingesehen werden.
3.3.2 Kulturobjekte	Ortsbild	Kulturobjekte von archäologischer Bedeutung	Es hat sonst viele Kulturobjekte!	Kenntnisnahme	Mit "Kulturobjekte" werden im kommunalen Richtplan vorgeschichtliche und geschichtliche Stätten sowie archäologische Gebiete gemäss § 203 PBG definiert
3.3.2 Kulturobjekte	Ortsbild	Standortwahl eines oder einiger Kulturobjekte auf öffentlichem Grund bestimmen.	Es würde der reichen Gemeinde Kilchberg gut anstehen, einmal eine oder gar mehrere Skulpturen zu platzieren, evtl. liesse sich dafür der eine oder andere Mäzen finden. Es muss ja nicht gleich ein Henry Moore sein.	Kenntnisnahme	Mit "Kulturobjekte" werden im kommunalen Richtplan vorgeschichtliche und geschichtliche Stätten sowie archäologische Gebiete gemäss § 203 PBG definiert

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Kapitel 4 Natur-, Landschafts- und Freiräume

- Optionen:**
 Kenntnisnahme
 berücksichtigen
 teilweise berücksichtigen
 nicht berücksichtigen
 bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
4. Natur-, Landschafts- und Freiräume	Seeuferweg	Der Wortlaut Seeuferweg ist durch den Wortlaut Zürichseeweg zu ersetzen.	Der kantonale Richtplan hat dies bereits implementiert und die kompromissbereitere Lösung zugunsten des Eigentumsschutzes der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer. Die Begründung durch die Online-Umfrage ist nicht repräsentativ, daher soll dieser nicht im Richtplanteil integriert werden.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
4. Natur-, Landschafts- und Freiräume	Frei-Grünraum	Die Raumtypen sind in der Strategiekarte deutlich zu unterscheiden und sachgerecht zu lokalisieren.	Die Vermischung von Landschafts- und Landwirtschaftsräumen mit Erholungsgebieten, insbesondere Sportanlagen, ist irreführend. Der doppelt angebrachte Hinweis dazu vermag daran nichts zu ändern. Es handelt sich um zwei Raumtypen mit unterschiedlichen Funktionen und unterschiedlichem Charakter (z.B. Acker vs. Fussballanlage).	Bereits abgedeckt	In der Strategiekarte werden die strategischen Ansätze verortet. Eine detailliertere Unterscheidung der Raumtypen (Landwirtschaftsgebiet/Erholungs- und Freizeitalgebiet/Natur- und Landschaftsschutzgebiete) ist im behördenverbindlichen Plan "Siedlung und Landschaft" bereits dargestellt.
4. Natur-, Landschafts- und Freiräume	Frei-Grünraum	Landschaft: In der Gemeinde Kilchberg sind im regionalen Richtplan Festlegungen zu regionalen Erholungsgebieten (Nr. 15 – 21), dem Vernetzungskorridor entlang der Grenze zur Stadt Zürich (Nr. 9), einem regionalen Aussichtspunkt (Nr. 5) sowie einer Gewässerrevitalisierung (Nr. 3) vorhanden.	Feststellung 7: Die ZPF stellt fest, dass die regionalen Festlegungen im kRP übernommen wurden. Es wird begrüßt, dass auch die Revitalisierung des Schoorenbachs nochmals aufgenommen wurde, da diese trotz Umsetzungshorizont von 2020 noch nicht ausgeführt wurde.	Kenntnisnahme	
4. Natur-, Landschafts- und Freiräume	Ökologie	Verbot von Laubbläsern auf dem ganzen Gemeindegebiet von Januar bis September. Beispiel Stadt Zürich, wo der Gemeinderat dies beantragt hat.	Weniger Lärm, weniger Emissionen, erhalten der kleinen Lebewesen in den Böden und Gärten, besser für die Umwelt und für die Vögel!	Nicht berücksichtigen	Der Antrag ist nicht richtplanrelevant (keine räumlichen Auswirkungen).
4. Natur-, Landschafts- und Freiräume	Frei-Grünraum	Wenn immer möglich sollten sie erhalten bleiben.	Der Einwendende konnte keinen Hinweis auf die Schlittewege neben dem Tannenweg und im Bächler finden. Auch wenn es zur Zeit nicht mehr oft Schnee hat, werden sie rege benutzt sobald Schnee liegt. Auch als Wiesen – wo zum Teil noch Schafe weiden, sind sie Bestandteil einer lebendigen Umgebung.	Bereits abgedeckt	Die genannten Flächen befinden sich auf privaten Grundstücken in Wohnzonen. Der Schlittelweg am Tannenweg ist mittels Baulinien bereits gesichert.
4.1 Gesamtstrategie	Frei-Grünraum	«Strategie»-Eintrag «Natur- und Freiraum» «Böndler» Auf die Eintragung eines «Strategie»-Bereichs «Natur-/Freiraum» im Bereich zwischen Böndlerstrasse/Bahnhoflinie sei zu verzichten.	Der Richtplanteil enthält unter Ziff. 4.1 die neue Festlegung eines «Strategie»-Eintrages «Natur- und Freiraum» «im Bereich zwischen der Böndlerstrasse und der Bahnhoflinie Böndler». Es handelt sich um einen RPP- und RPB-konform vollständig erschlossenen Bauzonensbereich, welcher entweder bereits seit Jahrzehnten überbaut ist oder kürzlich überbaut wurde resp. Gegenstand eines Überbauungsprojekts vor Einreichung zur baurechtlichen Bewilligung bildet. Eine «strategisches» Freihalte-Interesse ist daher bereits im Ansatz verfehlt - es besteht dort auch nicht ein potenzielles Naturschutzobjekt oder dergleichen. Das öffentliche Interesse kann sich daher nur - aber dennoch immerhin - darauf konzentrieren, dort zwischen Böndlerstrasse und Bahnhoflinie eine Überbauung zu verhindern, welche im Hinblick auf die Umgebung hinreichend anspruchsvollen Frei- raum-Gestaltungsinteressen genügt: Hierzu stehen der Gemeindeverwaltung jedoch die bestehenden Werkzeuge des RPB und der BauO zur Verfügung, mit welchen sich dieses Ziel auf dem Weg der Rechtsanwendung (Baubewilligung, Auflagen etc.) verfolgend muss und erreichen kann: Für die Eintragung eines «Strategie»-Bereichs «Natur-/Freiraum» im Bereich zwischen Böndlerstrasse/Bahnhoflinie besteht kein hinreichendes öffentliches Interesse; darauf ist zu verzichten. Vgl: Abb.: Auszug Richtplanteil Ziff. 4.1 und «Strategiekarte»	Berücksichtigen	
4.1 Gesamtstrategie	Frei-Grünraum	Abb 9 : Schellergut-Park auführen, wird hier nur unter Zone öffentlicher Bauten subsumiert. Pärke eigens Benennen gilt auch für Nr. 13 Sanatorium , besser Sanatoriumspark und historische Gartenanlage sowie wiederum S. 41 Nr. 20 Schellergut-Park	Pärke sichtbar machen.....	Teilweise berücksichtigen	Abbildung 9: Der Natur- und Freiraum beim Sanatorium wird verschoben, so dass vom Eintrag in der Karte auch der Park mit der historischen Gartenanlage betroffen ist. Der Schellergutpark wird ergänzt. Allerdings verortet die Strategiekarte (Abbildung 9) die Natur- und Freiräume in schematischer Weise. Damit werden die Absichten der Gemeinde für diese Typologie von Räumen definiert. Es handelt sich jedoch nicht um konkrete Massnahmen und Festlegungen. Entsprechend werden nicht alle Pärke einzeln benannt. Die Auflistung in Kapitel 4.2 im Abschnitt "Kommunale Festlegungen und Massnahmen" (z.B. S.40 und 41) enthält hingegen konkrete Massnahmen und Festlegungen für Erholungs- und Freihaltegebiete. Dabei werden allerdings nur Flächen aufgelistet, welche in der Nutzungsplanung durch eine Erholungs- oder Freihaltezone gesichert werden sollen. Die Einträge Nr. 13 und Nr. 20 bezeichnen nicht die Parkanlage beim Sanatorium und den Schellergutpark, sondern Grünflächen in derer Nähe. Zum besseren Verständnis werden sie unbenannt. Der Schellergutpark befindet sich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und ist dort zonenkonform; es besteht kein Bedarf, diesen als Erholungs- oder Freihaltezone auszuscheiden. In der Auflistung der Öffentlichen Bauten und Anlagen in Kapitel 3.2.4 wird die Funktion als Park ergänzt. Der Park beim Sanatorium wird mittels der Erarbeitung eines Gestaltungsplans und des Heimatschutzinventars gesichert.

4.1 Gesamtstrategie	Frei-Grünraum	Aufnahme des Gebietes Rigistrasse 1 – 5 und Seehaldenstrasse 6 – 12 ins Zonenregister als Natur und Landschaftsschutzgebiet.	Begründung: Die Fläche hat eine sehr hohe ökologische Qualität und einen wertvollen Baumbestand (Mammutbäume), zudem bieten die Pfade und Bänke Raum zum Erholen und Kühlen in heissen Sommern. Auf der Süd- und Ostseite des Grundstücks befindet sich eine fast durchgehende über 150 m lange Hecke so wie eine Vielzahl von Bäumen. Die untere Wiese, die zur Seehaldenstrasse geht, wird nur 2–3-mal im Jahr gemäht (nicht gedüngt) und zeigt mit ihrem Bewuchs Züge einer Magerwiese. Die verschiedenen Zonen der Chlini Rigi bieten Wildtieren eine Heimat, die Hecken und Bäume sind Aufenthaltsort und Brutplätze für eine Vielzahl von Wildvögeln. In den Mammutbäumen versammeln sich ganze Vogelscharen. Das Grundstück beheimatet nicht nur Igel, Mäuse und Maulwürfe, sondern bietet auch Nahrung für Bienen, Hummeln und zahlreiche Schmetterlingsarten und sogar Füchse / Dachse sind anzutreffen.	Nicht berücksichtigt	Der kommunale Richtplan ersetzt nicht das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Im Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 bzw. zwei Einträge gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003, aufgeführt, mit dem Ziel, die räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen (z.B. Gebietsentwicklungen, Erholungsnutzungen usw.) zu ermöglichen. Allfällige zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzflächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufzunehmen. Dieser befindet sich derzeit in Erarbeitung (separater Prozess).
4.1 Gesamtstrategie	Frei-Grünraum	Die Gemeinde sorgt dafür, dass Grünräume und Flächen zur Biodiversität erhalten bleiben und ausgebaut werden. Bäume sind zu schützen und nur über eine Baubewilligung zu fällen. Ausserdem sorgt die Gemeinde dafür, dass Windgassen erhalten bleiben oder neu erstellt werden.	Begründung: die vom Kanton gewünschte Verdichtung vernichtet Grünräume die ersatzlos verbaut werden. Bäume werden abgeholzt und, wenn nur durch Sträucher ersetzt. Schatten / Kühleffekt fallen weg. Bei hohen Temperaturen sind in verdichteten Quartieren der Luftumschlag / Kühlung zu gewährleisten.	Bereits abgedeckt	In allen Strategischen Ansätzen wird der Erhalt und die Stärkung oder die Ausgestaltung von Grün- und Freiräumen erwähnt. Ebenfalls besteht ein strategischer Ansatz zu den Kaltluftströmen. Der Erhalt von Bäume ist Teil des Ziels einer klimaangepassten Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Eine konkrete Aussage zur Bewilligungspflicht beim Fällen der Bäumen ist eine kommunale Massnahme und kein strategischer Ansatz. Der Masterplan definiert in den nachfolgenden Kapiteln kommunale Massnahmen und Festlegungen zum Erhalt von Bäumen.
4.1 Gesamtstrategie	Frei-Grünraum	Die Naherholungsgebiete auf dem Zimmerbergrücken werden durch eine verbindende Gestaltung durch die Quartiere und Strassenräume erlebbar gemacht.	Wichtige Funktionen des Nah- und Nächsten-erholungsgebiets Zimmerbergrücken nicht nur erhalten, sondern stärken. Das in heutiger BZO vorhandene Wachstum belastet diese Räume zusätzlich - somit müssen auch sie "wachsen". "Zimmerbergrücken: Die siedlungsnahen landschaftlichen Freiräume werden als Erholungsräume mit ökologisch wertvollen Strukturen gestärkt und weitere Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt. Es wird auf eine sorgfältige Siedlungsrandgestaltung geachtet."	Bereits abgedeckt	Unter den Zielen der Gesamtstrategie ist dies mit "Die Erholungsräume Zimmerberg und Seeuferlandschaft sind via Freiräume im Siedlungsgebiet untereinander vernetzt" bereits abgedeckt. Mit Freiräume sind einerseits explizit die freien Parzellen angesprochen aber auch Freiräume in den Strassenräume und Grün- oder Freiräume in den Quartieren. Gestalterische Aspekte diesbezüglich (u.a. auch Funktion der ökologischen Vernetzung ist im Siedlungskapitel aufgeführt.
4.1 Gesamtstrategie	Seeuferweg	Es sollte angestrebt werden, das Seeufer für Spazierende zugänglich zu machen.	Leider hat die Gemeinde die Gelegenheit bei der ehemaligen „Chacheilfabrik“ (vormals Gemeindebesitz) versäumt.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
4.1 Gesamtstrategie	Frei-Grünraum	Wie die Stadt Zürich soll die Gemeinde Grundstückbesitzer unterstützen bei Erhaltung / Gestaltung von ökologisch wertvollen Flächen und auch durch die Ausrichtung eines einmaligen Beitrages.	Begründung: die vom Kanton gewünschte Verdichtung vernichtet Grünräume die ersatzlos verbaut werden. Bäume werden abgeholzt und, wenn nur durch Sträucher ersetzt. Schatten / Kühleffekt fallen weg. Bei hohen Temperaturen sind in verdichteten Quartieren der Luftumschlag / Kühlung zu gewährleisten.	Kenntnisnahme	Nicht richtplanrelevant (keine Raumsicherung notwendig).
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Mehrgenerationenpark	Standort und Gestaltung Mehrgenerationenpark nochmals überprüfen.	Der Mehrgenerationenpark wie geplant und genehmigt ist m.E. nicht mehr im Trend (z.B. Rollbreterbahn). Der geplante Standort geht zulasten von knappem und fruchtbarem Landwirtschaftsland. Weshalb wird nicht z.B. mit einem anderen Konzept das Land rund um das Hallenbad genutzt (siehe selten Badegäste auf der Wiese)?	Nicht berücksichtigt	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Mehrgenerationenpark	Angesichts des übergeordneten Rechts ist der Eintrag des Mehrgenerationenparks unzulässig und zu streichen.	Diese Themenkarte ist Ausdruck des undifferenzierten Umgangs mit der Landschaft und der Natur. Sie zielt darauf ab, den Mehrgenerationenpark inkl. Skate-Park zu legitimieren. Der gewählte Standort ist im Vergleich zu bestehenden Alternativen jedoch suboptimal und widerspricht übergeordnetem Recht: Das allgemeine Erholungsgebiet steht für Sportanlagen nicht offen, was offenbar auch die Planungsbehörde erkennt und einräumt. So wird der Widerspruch im Planungsbericht auf Seite 43 explizit beschrieben und mit der Forderung nach einer Änderung der übergeordneten Pläne verbunden. Der Mehrgenerationenpark am geplanten Ort stellt eine unzulässige Abweichung vom kantonalen und vom regionalen Richtplan dar: Die Abweichung liegt weder im Anordnungsspielraum der übergeordneten Richtpläne, noch ist sie sachlich gerechtfertigt und untergeordnet. Ebenso wenig ist sie als eine Durchstossung zu qualifizieren, wobei eine solche am fraglichen Ort ohnehin unzulässig wäre. Der Eintrag ist damit rechtswidrig. Aus denselben Gründen ist im Übrigen auch der kommunale Nutzungsplan im fraglichen Gebiet rechtswidrig. Zudem liegen die Lärmemissionen über dem umweltschutzrechtlich zulässigen Bereich.	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.

4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Siedlung/Frei-Grünraum	<p>Bereich Bendlikon: Erholung</p> <p>Es sei auf die richtplanerischen Festsetzungen nach § 67a PBG für die Freihaltezone (Erholung EA2) Bendlikon zu verzichten; jedenfalls soweit sie sich auf den Bereich nördlich Kat.-Nm. 4910, 4911 und 4684.</p> <p>Jedenfalls:</p> <p>Es sei die Festlegung "belebter Begegnungsbereich" Bendlikon nur mit zusätzlicher Abgrenzung zum als «nicht belebter, naturschutz-orientiert zu sichernden Bereich» zu wählenden Zone EA2 nördlich der Anlegestelle Bendlikon festzulegen.</p>	<p>§ 67a PBG erlaubt nur Festsetzungen für Erholungszonen, soweit sie überhaupt zweckmässig sind: Unzweckmässig erweist sich eine Festsetzung des konkret vorgesehenen «belebten Begegnungsortes» mit «Parkanlage» Bendlikon «Navilegut»: «Begegnungsorte» sind keine richtplanerische Instrumente und/oder entsprechend vorgesehene Festlegungen.</p> <p>-Der konkret festgelegte «belebte Begegnungsort» ist offensichtlich zumindest unzweckmässig: Er verhindert eine anzustrebende Konzentration auf den am Ort der Anlegestelle selbst und südlich angrenzend bereits nutzungsplanerisch bestehenden intensiven Erholungszone (EA1) mit der Badi (inkl. Festzelt- Betrieb und - Bauten etc.): Ohne bereits richtplanerisch klare Abgrenzung zum nördlichen Bereich (heute EA2), welche heute dem Naturschutz-orientierten Erholungszweck gewidmet ist: Wenn überhaupt (vgl. § 67a zur Einschränkung von Festsetzungen für Erholungszonen) hier nutzungsplanerische Festlegungen gesichert werden soll-ten, dann müsste bereits hier diese Abgrenzung klar statuiert werden oder zum Ausdruck kommen:</p> <p>-Der Begriff «Parkanlage» mit der Verbindung «belebte Begegnungszone», in Verbindung mit der bereits nicht räumlich differenzierten Bestimmung richt-planerischer Festlegung führt hier auch zu Überladung mit zweckwidriger Vermengung vielschichtiger öffentlicher Interessen an einem klar zu differenzierenden Bereich: «belebte Begegnungsort» verträgt sich nicht mit dem konk-ret Naturschutz-orientierten Bereich nördlich der Schiffs-Anlagestelle (u.a. auf Kat-Nr. 4121).</p> <p>-Wenn überhaupt Festlegungen erfolgen sollten, müsste eine richtplanerische Abgrenzung für diesen EA2-Bereich nördlich durch dessen Bezeichnung als «Aufwertungsbereich Naturschutz» erfolgen.</p> <p>- Letzteres wird schliesslich auch durch den im Verkehrsplan Fusswege vorge-sehene Sicherung der Seeuferweg-Sicherung unterlegt, welche ab Anlegestel-le Bendlikon eine vom öffentlichen Interesse getragene, zweckmässige Füh-rung über den folgenden Seestrassen-Abschnitt im Bereich «Ortsdurchfahrt» zeigt</p> <p>- Aus denselben Gründen sieht auch der regional vorgesehene Eintrag eine kla-re geografische Differenzierung des mit dem kommunalen Interesse parallelen regionalen Interesses vor (vgl. Nr. 17 nördliche Abgrenzung).</p> <p>Vgl. Abb. Auszug Richtplan Siedlung / Landschaft & Fusswegnetz kommunal</p>	Nicht berücksichtigen	<p>Der kommunale Richtplan enthält keine Festlegungen im Rahmen von Art. 67a PBG. Kapitel 4.2 definiert die Erholungs- und Freihaltegebiete, die in der Nutzungsplanung mittels Erholungs- oder Freihaltezone zu sichern sind. Ebenfalls macht es Aussagen zur Funktion dieser Gebiete. Damit können in diesen Gebieten im Rahmen der Nutzungsplanung Bauten und Anlagen zugelassen werden, welche diesen Funktionen entsprechen (§ 62 PBG). Darüber hinaus ist das Gebiet Nr.9 ist heute eine Erholungszone gemäss der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kilchberg. Mit der Funktion für das Gebiet Nr. 9 Bendlikon "Erholungsgebiet am See" werden keine neuen Festlegungen getroffen, die der rechtskräftigen Zonierung nicht entsprechen. Im Weiteren betrifft Art. 67a PBG weder richtplanerischen Inhalten noch die Zuweisung von Erholungs- und Nutzungszonen, sondern ermöglicht ergänzende Festlegungen in der BZO für Bau-, Freihalte- und Erholungszonen im Uferbereich. Im kommunalen Richtplan werden keine Festlegungen getroffen, die bereits ergänzende BZO-Festlegungen für Bau-, Freihalte- und Erholungszonen im Uferbereich vorwegnehmen. In Kapitel 3.3.3 "Gebiete am Hang, am See, mit Sanierungsbedarf" werden als raumplanerischen Massnahmen, die Ergänzung von qualitativen und quantitativen Vorschriften in den BZO zur Sicherung und Gestaltung der Durchgrünung und der Grünräume sowie die Umsetzung der Prinzipien gemäss Teilrevision Regionaler Richtplan «Uferbereich vom Zürichsee» festgelegt. Diese Massnahmen haben keinen negativen Einfluss auf die Parzellen Kat.-Nm. 4910, 4911 und 4684, welche sich in der angrenzenden Kernzone befinden. Der besagte belebte Begegnungsort betrifft den Bereich um die Bootsanlegestelle. Es wird in den Koordinationshinweisen aufgeführt, damit dies berücksichtigt wird, obwohl es nicht direkt Gebiet Nr. 9 betrifft. "Belebte Begegnungsorte" gemäss Kapitel 3.2.4 sind wichtige Treffpunkte für die Bevölkerung eines Quartiers oder der gesamten Gemeinde. Bendlikon ist ein wichtiges Erholungsgebiet am See und entsprechen ein belebter Begegnungsort in Kilchberg.</p>
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Mehrgenerationenpark	<p>Der Eintrag zum Mehrgenerationenpark ist zu streichen.</p>	<p>Der Übergang von der Siedlung in die Landschaft ist in diesem Bereich nicht sachgerecht geplant. Die wertvolle Verzahnung von Landschaft und Siedlung wird in diesem Bereich übergangend, was die Qualität der Landschaft und des Siedlungsrandes massgeblich vermindert. Der Mehrgenerationenpark führt zu einer Verkleinerung der landwirtschaftlich genutzten Fläche, übergeht die bestehende, ausdrucksstarke Baumreihe als siedlungsbegrenzendes Element und vermindert die Landschaftsqualität durch versiegelte Flächen, Lärm, Beleuchtung, Mehrverkehr etc. Es ist bezeichnend, dass das Hauptelement der Skate-Anlage nicht explizit angesprochen wird. Der Mehrgenerationenpark am geplanten Ort stellt eine unzulässige Abweichung vom kantonalen und vom regionalen Richtplan dar: Die Abweichung liegt weder im Anordnungsspielraum der bergeordneten Richtpläne, noch ist sie sachlich gerechtfertigt und untergeordnet. Ebenso wenig ist sie als eine Durchstossung zu qualifizieren, wobei eine solche am fraglichen Ort ohnehin unzulässig wäre. Der Eintrag ist damit rechtswidrig. Aus denselben Gründen ist im Übrigen auch der kommunale Nutzungsplan im fraglichen Gebiet rechtswidrig.</p>	Berücksichtigen	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.</p>
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Mehrgenerationenpark	<p>Der gesamte Abschnitt zum Mehrgenerationenpark (obere Seitenhälfte) ist an dieser Stelle und in sämtlichen Richtplandokumenten zu streichen resp. für einen Alternativstandort festzusetzen.</p>	<p>Der Richtplan suggeriert, dass der Mehrgenerationenpark ein Park sei, der gut in die Landschaft eingebettet werden könne und als naturnaher Übergang zur Landwirtschaft gestaltet werde. Dies ist irreführend: Die Anlage führt zu einer Verkleinerung der landwirtschaftlich genutzten Fläche, übergeht die bestehende, ausdrucksstarke Baumreihe als siedlungsbegrenzendes Element und vermindert die Landschaftsqualität durch versiegelte Flächen, Lärm, Beleuchtung, Mehrverkehr etc. Es ist bezeichnend, dass das Hauptelement der Skate-Anlage nicht explizit angesprochen wird. Der Mehrgenerationenpark am geplanten Ort stellt - genauso wie die zugrundeliegende kommunalen Nutzungszone - eine unzulässige Abweichung vom kantonalen und vom regionalen Richtplan dar und ist damit rechtswidrig.</p>	Berücksichtigen	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.</p>
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Mehrgenerationenpark	<p>Der Koordinationshinweis zum Mehrgenerationenpark beim Gebiet Nr. 1 (Stocken-Asp) basiert auf unsachgemässen planerischen Überlegungen.</p>	<p>Der Koordinationshinweis ist zu streichen.</p>	Berücksichtigen	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.</p>
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Frei-Grünraum	<p>Der Panoramaweg soll weitergeführt werden von der reformierten Kirche bis zur Grenze mit Rüschkon (IBM-Gebäude).</p>	<p>Ergänzung/Vervollständigung.</p>	Berücksichtigen	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.</p>
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Frei-Grünraum	<p>Karte: Panoramaweg weiterführen</p>	<p>Der Zimmerberggrücken ist ein bedeutsamer Nah- und Nächstenerholungsraum und soll in seiner Charakteristik und Funktion gestärkt werden.</p>	Berücksichtigen	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.</p>
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Frei-Grünraum	<p>Der südliche Rand der Landschaft im Bereich Hochweid ist entlang dieser Baumreihe festzusetzen.</p>	<p>Das zentrale Element des Siedlungsrandes ist im Bereich Hochweid nur fragmentarisch bearbeitet. Dies zeigt, dass die Bedeutung dieses Übergangs nicht richtig eingeschätzt wird. Der Siedlungsrand ist im empfindlichen Bereich Hochweid durchgängig, d.h. auch südseitig sachgemäss festzulegen. Dabei ist die markante und wertvolle Baumreihe als bereits heute räumlich wirksames Element zu respektieren.</p>	Berücksichtigen	<p>Siedlungsrand wird bis Ende Baumreihe weitergeführt.</p>

4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Auszonungen	Geplante Auszonungen (und andere kostenintensive Massnahmen) sind kostenmässig zu beziffern. Sofern hohe Kostenfolgen für die Gemeinde aufgrund des Richtplans bereits absehbar sind, ist die RPK im Beleuchtenden Bericht zur Stellungnahme einzuladen.	Die vorgeschlagene langfristige Freihaltung von zwei Grundstücken (Schlimbergwiese und Schwingmulde) wird als wichtig und richtig erachtet und grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Aus- resp. Abzonungen belasten jedoch die Gemeindefinanzen erheblich, namentlich durch den Wertverlust im Falle von gemeindeeigenen Parzellen. Möglicherweise bestehen Alternativen zur raumplanerischen Instrument der Auszonung, um zu gewährleisten, dass das Grundstück wenigstens in den nächsten 15-20 Jahren nicht überbaut wird. Mit einer Umzonung zu einer Freihaltezone gibt die Gemeinde die Hoheit über das Bauen (auch für Provisorien) jedenfalls aus der Hand und neu wäre der Kanton für dessen Beurteilung zuständig. Aufgrund der Behördenverbindlichkeit des Richtplans wird man kaum darum herum kommen, die "zu prüfende" Auszonungen, auch effektiv in der Nutzungsplanungsrevision vorzuschlagen. Entsprechend sind bereits beim Richtplan die finanziellen Konsequenzen auszuweisen und es ist die RPK vor dem Volksentscheid zur Stellungnahme im Beleuchtenden Bericht einzuladen.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Öffentliche Anlagen	Ist sicher sehr gut und wichtig, wenn's in der Hochweid zu kompliziert ist, auf jeden Fall sonst wo realisieren.	Es braucht in Kilchberg Orte für die Jugend. Um jahrelanges Verzögern zu vermeiden, wären andere Standorte vielleicht anzustreben. z.B. im Thal (Schützenhaus, neben Feuerwehrgebäude, in Verbindung mit dem Sportzentrum /Schwimmbad Adliswil ???	Kenntnisnahme	
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Auszonungen	Keine Auszonung, stattdessen Gestaltung als Freiraum für Nächstenerholung - für eine bessere Freiraumversorgung um das in BZO vorhandene Wachstumspotenzial auszugleichen. Bei einer allfälligen Nutzung als Schulraum - stark durchgrünte Gestaltung.	Steuerliche Nachteile bei Wiedereinzonung. Langfristige Schulraumplanung. "Schlimbergwiese Auszonung in Erholungs- oder Freihaltezone prüfen"	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Frei-Grünraum	Kienaspark ist als Kleinkinderspielplatz und Erholungsraum für Jung und Alt aufzuwerten und im bestehenden Umfang zu bewahren.	Die Kienastanlage ist eine Freihaltezone mit ESIII Einstufung und dient der Erholung der Bevölkerung im umliegenden Quartier. Zudem ist sie Teil eines Wanderwegs. Die Kienastanlage wurde bereits mehrfach zwecks Verkehr verkleinert. Eine weitere Verkleinerung würde ihre Funktion nicht mehr gewährleisten. So ist auf unnötige grosse Infrastrukturen für den Bus- und Strassenverkehr zu verzichten.	Bereits abgedeckt	Durch den Eintrag als Erholungsgebiet von kommunaler Bedeutung ist der Antrag bereits abgedeckt.
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Panoramaweg	Panoramaweg nicht durch die Enge Stockenstrasse ohne Trottoir führen, sondern in Bächlerstrasse oder Siedlungen im Bächlergebiet. Durchgrünten Charakter weiterziehen und Freiräume des Zimmerbergrückens verbinden.	Funktion als Naherholungsstrecke fördern und weiter ausbauen für zukünftiges Wachstum in bestehender BZO.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Frei-Grünraum	Parks in Kilchberg: alle öffentlichen Parks müssen integral erhalten und geschützt werden.	Bei grösseren privaten Parkanlagen, die bei Bauvorhaben der Pflicht eines öffentlichen Gestaltungsplans unterliegen, wie z.B. Broëlberg, kleiner Rigi, Sanatorium und Emilienheim soll in Bezug auf die Bäume ein Ensemble-Schutz gefordert werden.	Bereits abgedeckt	Öffentliche Parks werden durch die Festlegung als Erholungs- oder Freihaltegebiete (Kapitel 4.2) und entsprechend in der BZO als Erholungs- oder Freihaltezonen gesichert. Private Parkanlagen sind teilweise mit weiteren kommunalen Festlegungen zu Siedlungsfreiräumen in öffentlichen Bauten und Anlagen und zu den Begegnungsorten (Kapitel 3.2.4) behördenverbindlich gesichert. Diese Festlegungen werden in der BZO-Revision berücksichtigt z.B. durch deren Aufnahme in den Zielen für die Erarbeitung von GPs, durch die Sicherung von Grün- und Freiflächen in den Kernzonen usw. Zudem sollen gemäss der Festlegung in Kapitel 4.7 in der BZO künftig Vorschriften für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen eingeführt werden, die den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes, die Förderung von Neupflanzungen, die Schaffung von neuen Grünflächen, die Entsiegelung sowie für die Beschränkung der Unterbauung von Freiflächen erzielen.
4.2 Erholungs- und Freihaltegebiete	Panoramaweg	Weiterführen des Panoramawegs beispielsweise durch attraktive Verbindungen in Siedlungen oder Strassenräume beim Holzbirriweg.	Funktion als Naherholungsstrecke fördern und weiter ausbauen für zukünftiges Wachstum in bestehender BZO.	Berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen.
4.3 Aussichtspunkte und -lagen	Aussicht	Auf keinen Fall Enteignungen vornehmen, um Aussichtspunkte zu schaffen (Bsp. Liegenschaft Rigistrasse 1/3/5)	Das Privateigentum ist auf jeden Fall zu schützen!	Kenntnisnahme	
4.3 Aussichtspunkte und -lagen	Aussicht	Aussichtspunkt/Aussichtslage beim Wendekreis am Ende der Bahnhofstrasse ergänzen (See, anderes Seeufer)	Wichtiger Halt für alle Touristen, die mit dem Zug ins Schokolade-Museum anreisen. Aussichtsqualität ist vergleichbar mit anderen festzusetzenden Aussichtspunkten.	Nicht berücksichtigen	Die Festlegung der Aussichtspunkte beruht auf dem rechtskräftigen Aussichtsutzplan.
4.3 Aussichtspunkte und -lagen	Aussicht	Keine privaten Grundstücke als Aussichtspunkte festsetzen. Private Grundstücke sind nicht öffentlich zugänglich, und sollen durch den KRP auch nicht tangiert werden.	Schützen der Privatsphäre und des privaten Eigentums (Stichwort kleiner Rigi etc.)	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Kilchberg verfügt über einen grundeigentümergebindlichen Aussichtsutzplan aus dem Jahr 2012, wo Aussichtspunkte und Aussichtsungen bezeichnet sind. Der Aussichtsutzplan ist Teil der BZO und enthält damit grundeigentümergebindliche Vorschriften für die Freihaltung der Aussicht von Bauten und Hecken. Im KRP werden die bestehenden Aussichtspunkte und -Aussichtsungen gemäss Aussichtsutzplan aufgeführt d.h. es werden keine zusätzlichen Aussichtspunkte festgesetzt.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Antrag Kirchenpflege der reformierten Kirche Kilchberg: Zugänglichkeit für Erholung; bitte streichen.	Begründung: Der Weihe ist ein Gefahr für Kinder - Ertrinkung oder Eisbruch im Winter - es braucht sonst eine Aufsicht. Falls dies Gebiet bevölkert wird, dann besteht die Gefahr durch Vermutung durch Abfälle	Berücksichtigen	
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Ausser Magerwiesen viele neue (an die klimatischen Veränderungen angepasste) Bäume und einheimische Büsche pflanzen	Da fast alle Gärten überbaut und die Bäume gefällt werden, wäre es gut, wenn sich die Gemeinde ans Pflanzen von vielen jungen Bäumen Sträucher macht.	Bereits abgedeckt	Gemäss der Festlegung in Kapitel 4.7 sollen in der BZO künftig Vorschriften für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen eingeführt werden, die u.a. den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes und die Förderung von Neupflanzungen erzielen.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Ökologie	Bäume die im Baumkataster eingetragen sind, sollten regelmässig von Fachleuten gepflegt werden. Falls diese Pflege für einen privaten Besitzer eine unzumutbare Belastung bedeutet, schlage ich vor, dass die nötige Pflege auf Ansuchen des Eigentümers in angemessenem Rahmen durch die Gemeinde subventioniert wird.	Diese Massnahme könnte Besitzer von landschaftlich und ökologisch wertvollen Bäumen ermutigen, diese ins Baumkataster aufnehmen zu lassen.	Kenntnisnahme	Nicht richtplanrelevant. Der Antrag betrifft die Regelungen des Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte, zu welchem der Baumkataster gehört. Eine Subventionierung durch die Gemeinde ist via andere Gefäss einzubringen.

4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Okologie	Die Broschüre 'Lebendige Gärten in Kilchberg' sollte sehr offensiv bei allen Bauprojekten verteilt werden.	Nach wie vor werden viele Gartenreste und Terrassen nach Neubauten mit Null-Acht-Fünfzehn-Pflanzen bepflanzt (Kirschlorbeer usw.), dabei würden Bepflanzungen (bei Terrassen auch Urban-Gardening-mässig) viel gutes Klima, Abwechslung und Freude bringen.	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.4 wird festgelegt, dass die Gemeinde bestehenden Listen und Broschüren (Lebendige Gärten in Kilchberg, Invasive Neophyten, Ersatzpflanzen für gebietsfremde Arten,) bei den Bauvorhaben im Rahmen des Baubewilligungsverfahren anwenden soll.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Der Einwendende bittet um die Aufnahme des Gebietes Rigistrasse 1-5 und Seehaldenstrasse 6-18 ins Zonenregister als Natur und Landschaftsschutzgebiet	Die Fläche hat eine sehr hohe ökologische Qualität und einen wertvollen Baumbestand, zudem bieten die Pfade und Bänke Raum zum Erholen Auf der Süd- und Ostseite des Grundstücks befindet sich eine lange Hecken so wie eine Vielzahl von Bäumen Die Grünfläche zur Seehaldenstrasse bietet Wildtieren eine Heimat, die Hecken und Bäume sind Aufenthaltsort und Brutplätze für eine Vielzahl von Wildvögeln und in den Mammutbäumen versammeln sich ganze Vogelscharen und Nahrung für Bienen, Hummeln und zahlreiche Schmetterlingsarten. Durch die starke Überbauungen in Kilchberg ist es notwendig die noch bestehenden Grünflächen als Erholungszonen und Lebensraum für die Tiere zu erhalten.	Nicht berücksichtigen	Der kommunale Richtplan ersetzt nicht das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Im Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 bzw. zwei Einträge gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003, aufgeführt, mit dem Ziel, die räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen (z.B. Gebietsentwicklungen, Erholungsnutzungen usw.) zu ermöglichen. Allfällige zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzflächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufzunehmen. Dieser befindet sich derzeit in Erarbeitung (separater Prozess).
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Antrag zur Aufnahme des Gebietes Rigistrasse 1-5 und Seehaldenstrasse 6-24 ins Zonenregister als Natur- und Landschaftsschutzgebiet	siehe beiliegendes Schreiben	Kenntnisnahme	Der kommunale Richtplan ersetzt nicht das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Im Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 bzw. zwei Einträge gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003, aufgeführt, mit dem Ziel, die räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen (z.B. Gebietsentwicklungen, Erholungsnutzungen usw.) zu ermöglichen. Allfällige zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzflächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufzunehmen. Dieser befindet sich derzeit in Erarbeitung (separater Prozess). Derzeit schützt der Gestaltungsplan Chline Rigi die Vegetation auf dem Areal. Der Hinweis wird an das Fachbüro weitergeleitet.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Der Einwendende bittet um die Aufnahme des Gebietes Rigistrasse 1-5 und Seehaldenstrasse 6-18 ins Zonenregister als Natur und Landschaftsschutzgebiet	Die Grünfläche bietet eine hohe ökologische Qualität und ein weit sichtbares Landschaftsbild inkl. z.T. geschützten und wertvollen Baumbestand. Die Süd- und Ostseite des Grundstücks ist mit einer praktisch durchgehende über 150 m lange Hecke begründet die von einer Vielzahl von Bäumen begleitet wird. Die untere Wiese, die zur Seehaldenstrasse geht, wird 2 Mal im Jahr gemäht und nicht gedüngt. Sie ist mit Disteln, Gänseblümchen, Margarithen, Klee, Löwenzahn, Ampfer, Pechnelke usw. bewachsen und weist daher alle Pflanzen einer Magerwiese auf. Auf dem zur Hornhaldenstrasse gehenden Teil der Wiese wachsen massenhaft Brennesel die wichtiges Futter für Schmetterlinge sind. Die verschiedenen Zonen der Chline Rigi bietet unzähligen Wildtieren eine Heimat, die Hecken und Bäume sind Aufenthaltsort und Brutplätze für Spatzen deren Lebensraum bedrohlich abnimmt und einer Vielzahl von Wildvögeln und in den Mammutbäumen versammeln sich ganze Vogelscharen. Das Grundstück beheimatet nicht nur Igel, Mäuse und Maulwürfe, sondern bietet auch massenhaft Nahrung für Bienen, Hummeln und zahlreiche Schmetterlingsarten und sogar Marder und Füchse und Fledermäuse sind anzutreffen. Nutzungskonflikte sollten vermieden werden da der Park mit seinen Pfaden und Bänken einen sehr hohen Erholungs- und Freizeitwert bietet.	Kenntnisnahme	Der kommunale Richtplan ersetzt nicht das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Im Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 bzw. zwei Einträge gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003, aufgeführt, mit dem Ziel, die räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen (z.B. Gebietsentwicklungen, Erholungsnutzungen usw.) zu ermöglichen. Allfällige zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzflächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufzunehmen. Dieser befindet sich derzeit in Erarbeitung (separater Prozess). Derzeit schützt der Gestaltungsplan Chline Rigi die Vegetation auf dem Areal. Der Hinweis wird an das Fachbüro weitergeleitet.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Wir bitten um die Aufnahme des Gebietes Rigistrasse 1-5 und Seehaldenstrasse 6-16 ins Zonenregister als Natur und Landschaftsschutzgebiet.	Die Fläche hat eine sehr hohe ökologische Qualität und einen wertvollen Baumbestand, zudem bieten die Pfade und Bänke Raum zum Erholen Auf der Süd- und Ostseite des Grundstücks befindet sich eine fast durchgehende über 150 m lange Hecke so wie eine Vielzahl von Bäumen Die untere Wiese, die zur Seehaldenstrasse geht wird nur 2-3 mal im Jahr gemäht (nicht gedüngt) und zeigt mit ihrem Bewuchs starke Züge einer Magerwiese Die verschiedenen Zonen der Chline Rigi bietet unzähligen Wildtieren eine Heimat, die Hecken und Bäume sind Aufenthaltsort und Brutplätze für Spatzen deren Lebensraum ja bedrohlich abnimmt und eine Vielzahl von Wildvögeln und in den Mammutbäumen versammeln sich ganze Vogelscharen Das Grundstück beheimatet nicht nur Igel, Mäuse und Maulwürfe, sondern bietet auch massenhaft Nahrung für Bienen, Hummeln und zahlreiche Schmetterlingsarten und sogar Füchse sind regelmässig anzutreffen.	Kenntnisnahme	Der kommunale Richtplan ersetzt nicht das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Im Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 bzw. zwei Einträge gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003, aufgeführt, mit dem Ziel, die räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen (z.B. Gebietsentwicklungen, Erholungsnutzungen usw.) zu ermöglichen. Allfällige zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzflächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufzunehmen. Dieser befindet sich derzeit in Erarbeitung (separater Prozess). Derzeit schützt der Gestaltungsplan Chline Rigi die Vegetation auf dem Areal. Der Hinweis wird an das Fachbüro weitergeleitet.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Zu prüfen, ob das Parkareal der kleinen Rigi (im Dreieck zwischen Hornhaldenstrasse, Rigistrasse und Seehaldenstrasse; Rigistrasse 1-5 und Seehaldenstrasse 6-12) auf die Liste der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzgebiete in die Richtplan- und Themenkarte aufgenommen werden soll.	Das Parkareal der kleinen Rigi ist der Garten einer ehemalige grossen Villa. Die Villa wurde durch eine Überbauung ersetzt, der Park blieb bestehen. Die Areal ist eine Grünfläche mit hoher ökologischer Qualität und einem wertvollen Baumbestand, zudem bieten die Pfade und Bänke Raum zum Erholen. Auf der Süd- und Ostseite des Grundstücks befindet sich eine fast durchgehende über 150 m lange Hecke so wie eine Vielzahl von Bäumen. Die untere Wiese, wird nur 2-3 mal im Jahr gemäht und nicht gedüngt, und zeigt mit ihrem Bewuchs starke Züge einer Magerwiese. Die Chline Rigi bietet unzähligen Wildtieren eine Heimat, die Hecken und Bäume (u.a. alte Mammutbäume) sind Aufenthaltsort und Brutplätze für Spatzen und andere Wildvögel. Das Grundstück beheimatet Igel, Füchse und Maulwürfe, und bietet Nahrung für Bienen, Hummeln und zahlreiche Schmetterlingsarten. Die Aufnahme in den Richtplan soll das Landschaftsbild und den alten Baumbestand sichern.	Kenntnisnahme	Der kommunale Richtplan ersetzt nicht das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Im Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 bzw. zwei Einträge gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003, aufgeführt, mit dem Ziel, die räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen (z.B. Gebietsentwicklungen, Erholungsnutzungen usw.) zu ermöglichen. Allfällige zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzflächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufzunehmen. Dieser befindet sich derzeit in Erarbeitung (separater Prozess). Derzeit schützt der Gestaltungsplan Chline Rigi die Vegetation auf dem Areal. Der Hinweis wird an das Fachbüro weitergeleitet.
4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Frei-Grünraum	Schellergut-Park fehlt in Abb 12, fällt wieder unter öffentliche Bauten. Bitte benennen	Sichtbar machen des Parks	Nicht berücksichtigen	In den Themenkarten werden jeweils nur die Festlegungen dargestellt, welche in diesem Kapitel behandelt werden. Für den Schellergutpark wird keine Natur- und Landschaftsschutzgebiet festgelegt, entsprechend wird er in der Karte nicht dargestellt.

4.4 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Ökologie	Wie verbindlich sind die Obstanlagen. Es soll von starren Festsetzungen abgesehen werden und stattdessen flexible Charakterförderung vorgenommen werden.	Eine Flexibilität wäre wünschenswert. Was wenn sich die landwirtschaftlichen und freirauplanerischen Bedürfnisse/Rahmenbedingungen verändern.	Nicht berücksichtigt	Im kommunalen Richtplan werden Natur- und Landschaftsschutzflächen gemäss dem kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte 2009 aufgeführt. Basierend auf dem Landschaftsentwicklungskonzept LEK Kilchberg 2003 werden ergänzend zwei weitere bestehende Weiher und der Obstgarten auf der Schlimbergwiese integriert. Mir der Festlegung der Natur- und Landschaftsschutzgebiete in Kapitel 4.4 erzielt der Richtplan eine räumliche Koordination mit weiteren gebietsbezogenen Themen. Das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von 2009, welches ebenfalls Obstgärten bezeichnet, ist weiterhin gültig.
4.5 Vernetzungskorridore	Ökologie	Vernetzungskorridor aus dem Wiesel Projekt des naturnetz Zimmerberg sollte pber das Areal des Stockenguts gehen. Bitte nachprüfen!	Vernetzungskorridore sollten nicht an Kilchbergs Grenze aufhören.	Teilweise berücksichtigen	Im Richtplantext wird das Thema Vernetzung im Kapitel 4.5 Vernetzungskorridore differenziert. Dabei wird eine Massnahmen aufgenommen, dass auf Basis des Projekts "Dialogprozess Wachstum+ Grenzraum Adliswil, Kilchberg, Zürich-Süd" eine rauplanerische Sicherung der überkommunalen Korridore geprüft wird.
4.6 Gewässer Schoorenbach	Gewässer	1.Es sei der gemäss Richtplankarte «Siedlung und Landschaft» auszufüllende Abschnitt des Schorenbachs beim Tannenweg so zu verlegen, dass er nicht über das Grundstück Kat.-Nr. 4699 führt. 2.Es sei der gemäss Richtplankarte «Siedlung und Landschaft» auszufüllende Abschnitt des Schorenbachs beim Tannenweg so zu öffnen, dass der Gewässerraum das Grundstück Kat.-Nr. 4699 nicht tangiert.	1. Die vorliegende Online-Eingabe wird der guten Ordnung halber mit identischem Wortlaut auch auf dem Postweg versendet. 2. Gemäss dem Richtplankarte zum neuen kommunalen Richtplan soll der Schorenbach im Bereich des Tannenwegs teilweise ausgedolt werden (vgl. S. 50). Der entsprechende Abschnitt ist in der Richtplankarte «Siedlung und Landschaft» hellblau markiert und als «Gewässerrevitalisierung oder -ausdolung» bezeichnet. 3. Das Grundstück Kat.-Nr. 4699, in 8802 Kilchberg, liegt in der Wohnzone W2A und grenzt südlich an den Tannenweg, der direkt am Schorenbach liegt. Auf dem Grundstück Kat.-Nr. 4699 besteht eine Schlittellinie, die mit Gemeinderatsbeschluss vom 10. Oktober 1989 festgesetzt und mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2293 vom 11. Juli 1990 genehmigt wurde (vgl. Katasterplan Schlittellinie). 4. Innerhalb der Schlittellinie sind Bauten, Anlagen und Bewirtschaftungen unzulässig, die dem Zweck dieser Linien widersprechen (§ 112 Abs. 1 PBG). Damit sind die baulichen Möglichkeiten auf dem Grundstück Kat.-Nr. 4699 bereits heute erheblich eingeschränkt. Sollte zusätzlich zur bestehenden Schlittellinie ein Teil des Schorenbachs ausgedolt und über besagtes Grundstück geführt oder der Gewässerraum so festgelegt werden, dass er in den südlichen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 4699 hineinragt, würde eine angemessene Restüberbaubarkeit des Grundstücks zwischen Schlittellinie und Tannenweg verunmöglicht. Unter Berücksichtigung der erheblichen Eigentumsbeschränkung aufgrund der bestehenden Schlittellinie ist die geplante Gewässerrevitalisierung aus Verhältnismässigkeitsgründen so vorzunehmen, dass keine weitergehende Beeinträchtigung der Bau- und Nutzungsmöglichkeiten auf dem Grundstück Kat.-Nr. 4699 erfolgt. Wir ersuchen Sie höflich um Berücksichtigungen der vorliegenden Einwendungen. Weitergehende Einwendungen werden der guten Ordnung halber vorbehalten.	Nicht berücksichtigt	Die Gemeinde dankt für die Stellungnahme, hält aber, unter bestmöglicher Rücksicht auf private Interessen, aus übergeordneten öffentlichen Interessen am Vorgehen fest.
4.6 Gewässer	Gewässer	Auch der Tannenbach sollte frei fließen dürfen	Es ist erfreulich, dass der Schoorenbach frei fließen soll. Auf dem Grundstück Haab in der Schwandensiedlung darf er das ja bereits. Hingegen wurde der Tannenbach, der unter dem Tannenweg verläuft, nicht erwähnt. Zur Befreiung des Tannenbachs wurde vor ca. 30 Jahren von Gärtner Willi Schirmer und Rolf Nägeli ein Projekt beim Gemeinderat eingereicht. Aus Anlass der Umstellung des Schuljahresbeginns vom Frühling auf den Herbst offerierten die Projektverfasser, dieses Werk unentgeltlich zusammen mit den Schulklassen der Oberstufe (Real und Sek.) auszuführen. Es fand damals leider kein Interesse.	Bereits abgedeckt	Mit dem Eintrag Nr. 2 "Schoorenbach (Bereich Tannenweg)" ist der Antrag bereits abgedeckt
4.6 Gewässer	Gewässer	Auf die Ausdöhlung des Schoorenbachs im Bereich der Gheistrasse soll verzichtet werden. Die eingedöhlten Bäche im Landwirtschaftsland sollen ausgedöht werden (Ghei im Acker sowie zwischen Hallenbad und Schwingplatz).	Die Ausdöhlung des Schoorenbachs im Bereich der Gheistrasse kann nur mit dem Fällen der Bäume und dem Roden der Hecken entlang der Ghei-Strasse umgesetzt werden. Dies ist eine Katastrophe und ökologisch nicht nachhaltig. Zudem ist zu erwarten, dass die Ghei-Strasse auf eine Fahrspur verringert werden muss. Dies ist wohl das Hauptziel dieser Massnahmen. Wie dann auch noch eine Velokomfortroute realisiert werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die Gheistrasse ist offensichtlich eine Verbindungsstrasse zur Autobahn Richtung Chur sowie ins Migros-Einkaufszentrum. Das Vorgehen richtet sich primär gegen die Bevölkerung von Kilchberg und ist nicht nachvollziehbar. Hochwasserrisiken sind keine in der Ghei vorhanden. Hingegen ist sinnvoll im Landwirtschaftsgebiet die Bäche auszudöhlen und eine ökologische Nachhaltigkeit zu erzeugen.	Nicht berücksichtigt	Die Ausdöhlung des Schoorenbachs bei der Gheistrasse ist eine übergeordnete Vorgabe aus dem Regionalen Richtplan und ist so im kommunalen Richtplan zu übernehmen. Bei Gewässerrevitalisierungen haben ökologische Interessen und Naturschutzinteressen eine grosse Bedeutung. Diese werden bei der Projektierung berücksichtigt. Eine Ausdöhlung der Bäche im Landwirtschaftsgebiet ist aktuell nicht vorgesehen. Die Bäche im Landwirtschaftsgebiet behindern einerseits die Bewirtschaftung, führen andermorts zu wenig Wasser und andererseits geht es um die Gewässerausdöhlung im Siedlungs- und nicht im Landschaftsraum. Der Bachverlauf kann an den bestehenden Bewuchs mit Bäumen angepasst werden.
4.6 Gewässer	Gewässer	Eine Ausdöhlung des "Bächler" entlang der Bächlerstrasse ist ins Auge zu fassen.	Das würde im Bereich von zwei Kindergärten und vielen Spaziergängern interessante Begegnungen ermöglichen.	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.6 wird festgelegt, dass die Bäche wo möglich und verhältnismässig auszudöhlen und zu revitalisieren sind. Im Siedlungsgebiet sollen sich dazu bietende Möglichkeiten bei Aus- oder Umzonungen und bei grösseren Gebietsentwicklungen, insbesondere im Gebiet Bächlerstrasse, aktiv genutzt werden.
4.6 Gewässer	Gewässer	Karte Bächlerstrasse: Eingedöhte Gewässer in Sondernutzungsplanungen ausdöhlen.	Potenzial für Zimmerberg-Panoramaweg	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.6 wird festgelegt, dass die Bäche wo möglich und verhältnismässig auszudöhlen und zu revitalisieren sind. Im Siedlungsgebiet sollen sich dazu bietende Möglichkeiten bei Aus- oder Umzonungen und bei grösseren Gebietsentwicklungen, insbesondere im Gebiet Bächlerstrasse, aktiv genutzt werden.
4.7 Lokalklima	Ökologie	Alle, die ein Baugesuch eingeben, erhalten Beratungsangebot für ökologische Gartengestaltung und Bauweise (z.B. wenn ich ein Haus saniere und einrüste, kann ich ohne viel Aufwand an der Fassade auch Kästen für Fledermäuse und Mauersegler anbringen. Oder: Zäune oder Mauern mit "Tunnel" helfen dem Igel, einen Durchschlupf zu finden. Oder: einheimische Pflanzen, Bäume fördern die Biodiversität).	Naturschutz, Biodiversität	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.7 wird die Erarbeitung von Broschüren und Leitfäden zum Lokalklima für die Bauherrschaft sowie die Beratung und Sensibilisierung im Rahmen vom Baubewilligungsverfahren als kommunale Massnahme festgelegt.

4.7 Lokalklima	Siedlung/Frei-Grünraum	Allgemein soll in ganz Kilchberg geprüft werden, wo den Strassenzügen entlang Bäume gepflanzt werden können.	Dadurch kann Kilchberg als grüne Lunge ausgebaut und das Lokalklima positiv beeinflusst werden.	Bereits abgedeckt	Im Kapitel 5 Abstimmung Siedlung und Verkehr wird unter den strategischen Ansätzen bei Gestaltung Strassenraum auf eine hohe Aufenthaltsqualität verwiesen und in den Festlegungen unter den Qualitätsstandards bei den Strassen mit Zentrumscharakter wie auch bei den Strassen mit Ortsteilcharakter explizit eine klimaanpassende Gestaltung festgehalten. Darunter sind auch die Pflanzung von Bäumen angesprochen, sofern dies die engen Platzverhältnisse und die weiteren Anforderungen an den Strassenraum zulassen. Geprüft wird dies jeweils auf Projektebene im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (vgl. dazu Kapitel 7 Verkehr).
4.7 Lokalklima	Ökologie	Erhalt der Baumbestände auf dem ganzen Gemeindegebiet (Baumarchiv), Bei neuen Bauprojekten keine "Steingärten" sondern ein sinnvoller Anteil an Grünflächen, Büschen, Bäume vorschreiben.	Der Erhalt des Baumbestandes trägt wesentlich zum Klima bei und ist wesentlich auch für die Tierwelt (Vögel), Steingärten speichern im Sommer die Hitze und dies bei immer steigender Temperaturen. Wiesen, Büsche und Bäume hingegen bieten den Temperatenausgleich.	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.7 wird folgende kommunale Massnahme festgelegt: Einführung von Vorschriften in der BZO für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen (auch Arbeitsplatzgebiete), für den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes, die Förderung von Neupflanzungen, die Schaffung von neuen Grünflächen, die Entsiegelung sowie für die Beschränkung der Unterbauung von Freiflächen. Das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte (inkl. Baumkataster) wird derzeit revidiert.
4.7 Lokalklima	Ökologie	Erhalt und Erhöhung des Baumbestandes auf Privatgrundstücken durch Massnahmen wie Verringerung des Mindestabstandes zur Nachbarnparzelle, Schutz von bestehenden Bäumen bei Neubauten, Anbauten inkl. Nachbarparzelle, Aktualisierung des Bauminventars.	Ökologie, Biodiversität, Klima	Bereits abgedeckt	In Kapitel 4.7 wird folgende kommunale Massnahme festgelegt: Einführung von Vorschriften in der BZO für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen (auch Arbeitsplatzgebiete), für den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes, die Förderung von Neupflanzungen, die Schaffung von neuen Grünflächen, die Entsiegelung sowie für die Beschränkung der Unterbauung von Freiflächen. Das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte (inkl. Baumkataster) wird derzeit revidiert.
4.7 Lokalklima	Ökologie	Es sind Massnahmen festzulegen um die ökologische Qualität und die Biodiversität in allen Bauzonen zu sichern und zu fördern.	Der Zustand der Biodiversität in der Schweiz ist unbefriedigend. Die Hälfte der Lebensräume und ein Drittel der Arten sind gemäss Bundesamt für Umwelt bedroht. Die biologische Vielfalt in der Schweiz hat seit 1900 deutlich abgenommen. Mit dem Rückgang der Artenvielfalt ist auch genetische Vielfalt verloren gegangen. Die Biodiversität und ihre Leistungen – die so genannten Ökosystemleistungen – sind die Grundlage des Lebens auf dieser Erde. Ihr Verlust bedroht die Existenzgrundlage der Menschen und die Wirtschaftsleistung der Schweiz. Art. 15 der Natur- und Heimatschutzverordnung verlangt den ökologischen Ausgleich. Damit gemeint sind Massnahmen, die der Erhaltung und Förderung von Lebensräumen und ihrer Vernetzung in intensiv genutzten oder dicht besiedelten Landschaften dienen. Zahlreiche Akteure wie etwa die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) oder die Europäische Umwelagentur (EUA) weisen darauf hin, dass die bisherigen Instrumente und Massnahmen zum Erhalt der Biodiversität nicht ausreichend sind. Entsprechend sind Massnahmen festzulegen um die ökologische Qualität und die Biodiversität in allen Bauzonen zu sichern und zu fördern.	Bereits abgedeckt	Der Antrag ist mit den Festlegungen in Kapitel 4 bereits abgedeckt, insbesondere mit den Festlegungen in Kapitel 4.4, 4.6 und 4.7. In Kapitel 4.7 wird z.B. folgende Massnahme festgelegt: Einführung von Vorschriften in der BZO für die Durchgrünung des Siedlungsgebiets für alle Zonentypen (auch Arbeitsplatzgebiete), für den Erhalt der Begrünung und des Baumbestandes, die Förderung von Neupflanzungen, die Schaffung von neuen Grünflächen, die Entsiegelung sowie für die Beschränkung der Unterbauung von Freiflächen. All diese Festlegungen haben neben dem Stadtklima und der Siedlungsqualität ebenfalls einen Einfluss auf die ökologische Qualität sowie auf die Biodiversität.
4.7 Lokalklima	Energie	Kilchberg setzt sich das Ziel Netto-Null und erarbeitet einen Umsetzungsplan dazu.	Um die Klimaerwärmung (gegenüber vorindustrieller Zeit) auf 1,5°C zu begrenzen, ist es nötig, die Treibhausgas-Emissionen weltweit bis spätestens 2050 auf Netto-Null zu reduzieren. Auch der Bundesrat hat dieses Ziel bis 2050 definiert und der Zürcher Regierungsrat strebt Netto-Null bis 2040, jedoch spätestens bis 2050 an. Netto-Null heisst, dass nur so viel Treibhausgase ausgestossen werden, wie durch natürliche oder technische Senken auch wieder aus der Atmosphäre entnommen und sicher gespeichert werden können. Kilchberg soll sich zu dem Klimaschutzziel von Paris und dem Klimaziel des Bundesrates und des Zürcher Regierungsrates von Netto-Null Treibhausgas-Emissionen, idealerweise früher, jedoch spätestens bis 2050 verpflichten. Mit dem Umsetzungsplan übernimmt Wädenswil die aktuellen energie- und klimapolitischen Ziele, Rahmenbedingungen und Grundlagen von Bund und Kanton und überträgt diese auf das eigene Gemeindegebiet und die Gemeindeverwaltung.	Nicht berücksichtigen	Die Gemeinde Kilchberg ist Mitglied des Trägervereins Energiestadt, verfügt über ein Energie-Leitbild (Jahr 2020) und erarbeitet im 2024 eine kommunale Energieplanung. Deshalb werden im kRP nur raumrelevante Ziele und Stossrichtungen aufgenommen, welche das Energie-Leitbild und die Energieplanung ergänzen oder präzisieren.

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Kapitel 5 Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Optionen:**
 Kenntnisnahme
 berücksichtigen
 teilweise berücksichtigen
 nicht berücksichtigen
 bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Allgemein	"Tannenweg"	Korrektur Tippfehler	Berücksichtigen	
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Langsamverkehr	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass im Rahmen der Abstimmung Siedlung und Verkehr (Kapitel 5) die Durchgängigkeit für Fussgänger auf dem oberen Abschnitt der Paradiesstrasse verbessert wird.	Wie im Richtplan aufgezeigt, sind wichtige Fussgängerverbindungen am Hang im Bereich der Paradiesstrasse vorhanden (auch Paradiessteig und Rosenweg). Der Abschnitt Paradiesstrasse von unterhalb des Rosenwess bis zur Alten Landstrasse ist in diesem Zusammenhang eine wichtige Fussgängerverbindung insbesondere für Kinder auf dem Schulweg (auch von Weinbergstrasse, Hornhaldenstrasse und Seestrasse), deshalb sei unter Beanspruchung der Baulinie in diesem Abschnitt ein seeseitiges Trottoir zu ergänzen.	berücksichtigen	Ergänzung Massnahme FV 2.6 im Kapitel 7
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Parkierung	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass im Rahmen der Abstimmung Siedlung und Verkehr (Kapitel 5) die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen für Private nur reduziert werden kann, wenn Bewohner/ regelmässige Nutzer von solchen Grundstücken dafür keine Motorfahrzeuge besitzen dürfen, bzw. keine öffentlichen Parkplätze im näheren Umkreis regelmässig nutzen dürfen.	Die fehlenden Parkplätze auf Privatgrundstücken führen seit Jahren zum Verstellen der privaten und öffentlichen Strassen und damit zur Gefährdung von Fussgängern und der Blockierung von Notwegen sowie der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Verstellen der Sichtbereiche.	Teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Veloschnellroute	Der Veloverkehr ist in der Gemeinde stark zu fördern.	An Hanglagen ist es ein Bedürfnis der Anwohner, dass zum Beispiel Einkäufe nicht nur zu Fuss oder mit Velo getätigt werden. Zudem gehe ich davon aus, dass die Mobilität in Kilchberg auch für Eltern kleiner Kinder oder aus sonstigen Gründen mit Auto für viele Einwohner ein Bedürfnis entspricht. Besucher sollten in angemessener Distanz einen öffentlichen Parkplatz finden. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass Grundstücke nur genügend erschlossen sind, wenn in zumutbarer Distanz (z.B. 80 Meter) Parkplätze vorhanden sind. Die fehlenden Parkplätze (öffentlich und auf Privatgrundstücken) führen seit Jahren zum Verstellen der privaten und öffentlichen Strassen und damit zur Gefährdung von Fussgängern und der Blockierung von Notwegen sowie der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Verstellen der Sichtbereiche. An der Paradiesstrasse gibt es Neubauten bei denen deutlich mehr Fahrzeuge als private Parkplätze vorhanden sind, was zur Verstellung von Sichtbereichen auf öffentlichem Grund vor diesen Liegenschaften führt und die Verkehrssicherheit gefährdet.	bereits abgedeckt	In den übergeordneten Zielen wie auch in der Gesamtstrategie Verkehr ist dieses Thema bereits abgedeckt.
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	MIV	Die Einwendung beantragt, dass sich die Gemeinde bei den übergeordneten Planungsträgern im Bereich der Seestrasse, der Dorfstrasse und der alten Landstrasse für eine massive Reduktion der Lärmmissionen durch den MIV einsetzt.	Die Lärmbelastung durch starkes Beschleunigen von Motorfahrzeugen besonders bei Lichtsignalen beeinträchtigt stark die Wohnqualität im Dorf und die Möglichkeit zur Erholung in den Erholungsgebieten. Zum Beispiel beim Sulzergut sind regelmässig die Lärmmissionen von Motorrädern und PKWs beim Anfahren an der nahen Kreuzung so stark, dass hier die Ruhe der Natur und des Sees massiv gestört wird. Ähnliches Verhalten findet bei der Lichtsignal-Anlage bei Bendlikon, bei der Eisenbahnbrücke der Hornhaldenstrasse und beim CF-Meyer-Haus an der Kreuzung Alte Landstrasse-Dorfstrasse statt.	bereits abgedeckt	SV-I besagt, dass die Seestrasse ... siedlungsorientiert ... gestaltet und betrieben wird (damit ist auch die Lärmthematik angesprochen) mit Adressat Kanton. Zudem setzt sich die Gemeinde beim Kanton für die Interessen des Fussverkehrs auf dieser Achse ein. Bei den kommunalen Strassen (Dorfstrasse, alte Landstrasse) hat die Gemeinde via gestalterische Massnahmen ebenfalls eine siedlungsverträglichere MIV-Abwicklung angedacht.
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Seeuferweg	Der Einwendende beantragt, dass sich die Gemeinde für einen Seeuferweg durchgängig am oder über dem See (z.B. mittels Steg) einsetzt.	Der Einwendende ist nicht einverstanden mit dem Vorgehen der Gemeinde: An der Seestrasse ist es einerseits kaum möglich zu zweit auf dem Trottoir zu gehen, da ebendieses auch von Bewohnern der Seeansässigen Parzellen als Parkplatz genutzt wird. Zudem ist hier die Lärmbelastung und Abgasbelastung so stark, sodass sich der Aufenthalt hier sehr stressig anfühlt. Sinn eines Seewegs müsste zudem sein, den See geniessen zu können – das ist bei dieser Lösung kaum oder nur auf Teilstrecken mit max 10min Fussweg möglich.	berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Langsamverkehr	Der Einwendende bittet den GR zu prüfen, ob auch das untere Teilstück des Aubrigsteigs, von der Seehaldenstrasse bis zur Alten Landstrasse, als Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität festgelegt werden soll, und damit den gesamten Aubrigsteig in diese Kategorie aufzunehmen.	Der untere Aubrigsteig zwischen der Seehaldenstrasse und der alten Landstrasse ist eine wichtige Fuss-Verbindung des Quartiers zur Bushaltestelle "Hornhaldenstrasse". Der Weg ist heute bei nassem Wetter und im Winter rutschig und gefährlich und sollte aufgewertet werden.	berücksichtigen	Verlängerung des Fusswegs mit erhöhter Aufenthaltsqualität Nr. 2 "Aubrigsteig" in der Richtplankarte und in der Abbildung im Text.
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Langsamverkehr	Karte: Durchgängigkeit für Fuss- und Veloverkehr. Die Durchgängigkeit wird begrüsst, soll aber nicht zu Lasten des privaten Eigentums stattfinden. Der Schutz des Eigentums soll in diesem Zusammenhang nicht tangiert werden.	Eigentumsschutz und Respekt vor Privatsphäre Karte & Abschnitt "Erhöhung der Durchgängigkeit insbesondere bei den Gebieten am Hang und bei grösseren Entwicklungsgebieten durch öffentlich nutzbare Fusswege im Rahmen von anstehenden Bauprojekten (vgl. Kapitel 7 Verkehr)."	bereits abgedeckt	Gemäss Massnahme im Richtplan sollen Lösungen zusammen mit den GrundeigentümerInnen im Rahmen von Bauprojekten gefunden werden.
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Parkierung	Keine Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht für Private.	Die öffentlichen Parkmöglichkeiten werden immer mehr eingeschränkt. Es ist dringend nötig, dass bei Neubauten pro Wohnung zwei Parkplätze vorzusehen sind. Ebenso braucht es genügend Abstell- und Besucherparkplätze.	nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
5. Abstimmung Siedlung und Verkehr	Seeuferweg	Wortlaut Seeuferweg soll im gesamten Dokument durch Zürichseeweg ersetzt werden. Dies als Folge der neusten kantonalen Entscheide, welche bei einem privatisierten Seeufer die Führung entlang der Seestrasse vorsehen. Der Kommentar wird nachfolgend nicht wiederholt sondern gilt für das ganze Dokument.	"Der Seeuferweg wird so geplant, dass die Erlebbarkeit des Sees entlang der Seestrasse und auf den öffentlich zugänglichen Grundstücken gewährleistet ist."	nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage

Einwendungen zu Kapitel 6 Abstimmung Siedlung und Energie

Optionen:

- Kenntnisnahme
- berücksichtigen
- teilweise berücksichtigen
- nicht berücksichtigen
- bereits abgedeckt

Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
Energie	<p>Wo finden sich die ganz konkreten Einflüsse Energie / Innere Verdichtung?</p> <p>Wie ist die Erneuerung und innere Verdichtung auf das geplante und kommende Fernwärmenetz abgestimmt?</p> <p>Wo wird der lokalen Stromproduktion von privaten explizit Raum gegeben um dies in der kommenden Erneuerung der BZO zu verankern?</p>	<p>Die Abstimmung von Energie und innerer Verdichtung ist essentiell insbesondere für die Nett null CO2 Vorgabe des Bundes.</p> <p>Eine ausgewogene Integration von Erneuerbarer Energie ist essentiell für die Zukunft von Kilchberg. Nicht nur im Bezug auf die steigenden Strompreisen des EKZ sondern auch auf die steigende Zahl der e-Mobilität. Mit einem klaren Bekenntnis zu erneuerbaren Energien und Photovoltaik unterstützt die Gemeinde die Akzeptanz der Energiewende.</p> <p>Bekanntlich ist nicht nur die kantonale Energieverordnung massgebend sondern auch die Umsetzung in der Gemeinde und die Akzeptanz in der Bevölkerung.</p>	bereits abgedeckt	<p>Die Gemeinde Kilchberg ist Mitglied des Trägervereins Energiestadt, verfügt über ein Energie-Leitbild (Jahr 2020) und erarbeitet im 2024 eine kommunale Energieplanung. Deshalb werden im kRP nur raumrelevante Ziele und Stossrichtungen aufgenommen, welche das Energie-Leitbild und die Energieplanung ergänzen oder präzisieren. Die aufgeworfenen Fragen werden in der Energieplanung beantwortet.</p>

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Kapitel 7 Verkehr

- Optionen:**
 Kenntnisnahme
 berücksichtigen
 teilweise berücksichtigen
 nicht berücksichtigen
 bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
7. Verkehr	Langsamverkehr	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass die Paradiesstrasse entsprechend der Funktion und Anzahl Wohneinheiten als Zufahrtsstrasse I gemäss VErV, Strassentyp 3, ausgebaut wird und im Bereich der Baulinien seeseitig ein durchgehendes Trottoir sowie bergseitig einige öffentliche Parkplätze - kombiniert mit einem beidseitigen Parkverbot auf der übrigen Paradiesstrasse - vorgesehen werden Der Kreuzungsbereich zur Alten Landstrasse bis und mit Kreuzung zur Privatstrasse auf dem Grundstück Kat 1899 sollen als Notzufahrt gemäss VErV ausgebaut werden (z.B. Kurvenradien).	Die Paradiesstrasse ist relativ stark befahren und wird von Kindern als Schulweg benutzt. Aufgrund der steilen Strasse werden sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten gefahren, Velofahrer benötigen bergaufwärts viel Platz, Schulkinder und Jugendliche benötigen regelmässig fahrzeugähnliche Geräte hangabwärts. Die Strasse ist sehr schmal und bergseitig liegen Stützmauern vor, sodass sämtliche Verkehrsteilnehmer in der Regel in der Mitte der Strasse fahren. Die Sicherheit für Fussgänger ist aufgrund des fehlenden Trottoirs zwischen Paradiessteig/Rosenweg und Alte Landstrasse ungenügend. Bei Ein- und Ausfahrten zu Grundstücken und Privatstrasse und in der oberen Kurve nahe der Akten Landstrasse bestehen besondere Gefahren. Genügend Sicherheit kann nur eine nach den Anhängen zur VErV genügend ausgebaute Zufahrtsstrasse I bieten, die gemäss Strassentyp 3 ein durchgehendes Trottoir aufweist. Heute werden zudem Fahrzeuge in den Sichtbermen und auf der Fahrbahn abgestellt, was dem Verkehrsfluss und der Sicherheit - insbesondere der Fussgänger und Velofahrer - abträglich ist sowie eine Verstellung des Notweges bedeutet. Auf der Bergseite sind daher einige öffentliche Parkplätze an Orten im Baulinienbereich zu erstellen, wo die Sichtverhältnisse dadurch nicht beeinträchtigt werden. Im Übrigen ist die Strasse mit einem beidseitigen Parkverbot zu belegen.	teilweise berücksichtigen	Es wird eine Massnahme im Fussverkehr zur Optimierung der Verkehrssicherheit im oberen Teil der Paradiesstrasse aufgenommen.
7. Verkehr	Verkehr	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass generell die ausserhalb von Gebäuden liegenden Standorte für Entsorgungs-Container (Abfall und Grüngut) bewilligungspflichtig seien und die Anforderungen der VEr an Sichtbermen etc. sowie an die Sicherheit der Bedienung zu erfüllen haben. So seien keine in den Strassenraum reichende Türen zuzulassen.	An Hanglagen bedeutet dies, dass neben der Einhaltung der Sichtbermen auch die Verhinderung von Abrutschungen der Container sicherzustellen ist. Für Container welche an den Abholtagen an die Strasse gestellt werden, seien ebenfalls sichere und der VErV entsprechende Standorte (ausserhalb der Sichtbermen und Notwege) vorzuschreiben.	Kenntnisnahme	Kein richtplanrelevantes Thema.
7. Verkehr	Verkehr	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass generell die Baulinien für Strassenraumbauten zur Erhöhung der Sicherheit des Fussgänger- und Veloverkehrs sowie für die Bereitstellung von öffentlichen Parkplätzen beansprucht werden und generell keine privaten Anlagen (inkl. Parkplätze) im Baulinienbereich bewilligt werden.	Die Baulinien sind ihrem Zweck nach auszunutzen bevor die Siedlungsqualität oder gar die Verkehrssicherheit eingeschränkt werden müssen. Die Bautätigkeit hat zur höheren Beanspruchung der Verkehrswege geführt und durch fehlende Umsetzung der damit einhergehenden höheren Sicherheitsanforderungen (Sichtbermen, Rangierflächen, Notwegfreihaltung) zur eingeschränkten Sicherheit und Durchlässigkeit. Die entsprechenden Massnahmen sind nachzuholen. Das gleiche gilt für die Umsetzung der VErV, die Strassenqualifizierung hat regelmässig - und objektiv - zu erfolgen und auch vorausschauend berücksichtigt zu werden. Dies ist in Kilchberg leider nicht der Fall. Trotz reger Bautätigkeit, werden die Qualifizierungen nicht nach oben angepasst und so nur die zu tiefen Anforderungen (z.B. Sichtbermen, Strassenbreiten und Trottoirs) vorgesehen. Notwege und Stellflächen sollen ebenfalls gemäss VErV (und FKS-Richtlinie, Ausgabe 2015) umgesetzt werden.	bereits abgedeckt	Wird durch Ziele und strategische Ansätze bereits behandelt, eine detaillierte Umsetzung erfolgt auf Stufe Baulinienplan.

7. Verkehr	Parkierung	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass im Rahmen der Abstimmung Siedlung und Verkehr (Kapitel 5) mehr öffentliche Parkplätze entlang der Strassen (insbesondere der Paradiesstrasse) eine gewisse Mindestanzahl im Verhältnis zur Anzahl Wohneinheiten, erstellt werden und eine Pflicht zur Erstellung und Nutzung eigener Parkplätze mindestens im Umfang der auf Liegenschaftsbenuzter zugelassenen Fahrzeuge eingeführt wird.	An Hanglagen ist es ein Bedürfnis der Anwohner, dass zum Beispiel Einkäufe nicht nur zu Fuss oder mit Velo getätigt werden. Zudem gehe ich davon aus, dass die Mobilität in Kilchberg auch für Eltern kleiner Kinder oder aus sonstigen Gründen mit Auto für viele Einwohner einem Bedürfnis entspricht. Besucher sollten in angemessener Distanz einen öffentlichen Parkplatz finden. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass Grundstücke nur genügend erschlossen sind, wenn in zumutbarer Distanz (z.B. 80 Meter) Parkplätze vorhanden sind. Die fehlenden Parkplätze (öffentlich und auf Privatgrundstücken) führen seit Jahren zum Verstellen der privaten und öffentlichen Strassen und damit zur Gefährdung von Fussgänger und der Blockierung von Notwegen sowie der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Verstellen der Sichtbereiche. An der Paradiesstrasse gibt es Neubauten bei denen deutlich mehr Fahrzeuge als private Parkplätze vorhanden sind, was zur Verstellung von Sichtbermen auf öffentlichem Grund vor diesen Liegenschaften führt und die Verkehrssicherheit gefährdet.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7. Verkehr	Veloschnellroute	Richtplan Verkehr	Die von Kilchberg vorgeschlagene Veloschnellroute entlang der Seestrasse als Alternativroute gegenüber dem im regionalen Richtplan eingetragene Vorschlag der ZPZ wird von der Gemeinde Rüschlikon begrüsst. Topographie und Ausbau der Seestrasse sprechen eher für eine Veloschnellroute auf der Seestrasse als entlang der Alten Landstrasse. Im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Rüschlikon ist zwar an der Seestrasse keine «Veloschnellroute» vorgesehen, der Richtplan weist aber eine überkommunale Veloverbindung auf.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7. Verkehr	Verkehrssicherheit	Sichere Übergänge für Schüler und Schülerinnen auf der Alten Landstrasse beim Schulhaus Brunnenmoos sowie beim Gemeindeschulhaus, Abschnitt C.F Meyer Haus bis Gemeindehaus durch geeignete Massnahmen (Lokal Tempo 30, Schwellen oder Fahrbahnerhöhung).	Durch die Einführung der Tagesschule in Kilchberg werden vermehrt auch die Erst- bis Drittklässler die Alte Landstrasse überqueren müssen. Die Kinder gehen nicht mehr in das nächstgelegene Schulhaus, sondern in das Schulhaus mit der entsprechenden Schulform. Kinder von unterhalb der Alten Landstrasse ins Brunnenmoos und Kinder von oberhalb der alten Landstrasse ins Schulhaus Dorf. Es werden deutlich mehr kleine Kinder die Alte Landstrasse überqueren müssen. Dies bedarf sicherer Übergänge auf der Alten Landstrasse, die bestehenden Übergänge sind nicht sicher genug oder es fehlt an Übersichtlichkeit, bspw. Übergang Gemeindeschulhaus/Gaisserain Weg.	Kenntnisnahme	Querungsstellen sind im Rahmen von konkreten Projekten (siehe Massnahmen) zu bestimmen, vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

7. Verkehr	Verkehrssicherheit	<p>Überprüfung der geplanten Verbindungsstrassen Alte Landstrasse und Dorfstrasse an den Standorten von 3 Schulhäusern (Dorfschulhaus, Brunnenmoos, Gemeindeschulhaus) und der daraus resultierenden Korrelationen mit den Schulkindern und deren Sicherheit, welche ein erhöhtes Risiko durch den zunehmenden Durchgangsverkehr als belassene Durchfahrtsstrassen mit Tempo 50 und der daraus resultierenden Zunahme vom motorisierten Individualverkehr bedeutet.</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, Die Einwendende war an der Infoveranstaltung zum Richtplan von Kilchberg. Was ihm aufgefallen ist; es wird viel von Qualität gesprochen. Und, es gibt Analysen zu öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr, Velonetz, Siedlungsgebieten und Fusswegzonen. Dass aber die geplanten Verbindungsstrassen dort durchführen, wo 3 Schulhäuser stehen (Brunnenmoos, Gemeindeschulhaus, Dorfschulhaus) scheint niemanden zu beunruhigen. Wenn man davon ausgeht, dass ca. 800 Schulkinder in Kilchberg im Schnitt 4 mal am Tag die Verbindungsstrassen überqueren werden, ergibt das eine Anzahl von 3200 Interaktionen von Kindern mit dem motorisierten Individualverkehr von einem Durchschnitt von ca. 4'000 Quell- und Zielverkehr von und nach Kilchberg (Abb. 43, Erläuternder Bericht kommunaler Richtplan vom 31.10.24). Es gibt einen Bewegungsstrom von Kindern, der dem des motorisierten Individualverkehrs fast gleichkommt, der aber im kommunalen Richtplan nicht berücksichtigt wird. Wo bleibt die Qualität für die Kinder? Der motorisierte Individualverkehr, der in Kilchberg überdurchschnittlich hoch ist, wird tendenziell mit der geplanten Verbindungsstrasse noch zunehmen, da die besorgten Eltern ihre Kinder nun mit dem Auto zur Schule fahren werden. Die anfahrenenden, parkenden und wegfahrenden Fahrzeuge erhöhen das Sicherheitsrisiko für die Kinder noch zusätzlich und werden die Durchfahrt auf den Verbindungsstrassen erschweren. Diese Verbindungsstrassen sind, meiner Meinung nach, am falschen Ort geplant worden. Welche Massnahmen werden in der Ortsplanung implementiert um ein sicheres Bewegen der Kinder ab einem Alter von 4 Jahren zu gewährleisten? Sollen die Kinder zusätzlich zum Schulthek noch die geplante Bevölkerungszunahme auf ihren Schultern tragen? In Kilchberg ist das sichere Bewegen von Kindern schon seit Jahren eine Zumutung; Kindergartenkinder müssen beispielsweise die Kreuzung Dorfstrasse/alte Landstrasse zweimal überqueren (Ecke C.F.Meyer-Haus) und die Verkehrsregeln aus Sicht eines Autos verstehen (blinkt das Auto, will es abbiegen oder nicht?), um zu wissen, ob sie die Strassen sicher passieren können. In ihrer Erfahrung als Mutter hat die Einwendende Lastwagen erlebt, die mit mindestens 50 h/km an wartenden Kindergartenkindern vorbeirasen, während diese knapp (wie von der Polizei empfohlen) am Bordstein darauf warten die Strasse passieren zu können. Es wurden nie Geschwindigkeitsregulationen umgesetzt, keine Schikanen oder Strassenverengungen oder andere Vorrichtungen gebaut, um die Verkehrsteilnehmenden an ein bedachtes, kindergerechtes Fahren zu erinnern. Wenn diese Herausforderung schon in der Vergangenheit ohne Umerziehung der MIV's auf die Verbindungsstrassen bestanden hat, wie soll denn eine kindgerechte Verkehrslösung für diese neue Verbindungsstrasse aussehen, die durch das belassen mit Tempo 50 an Beliebtheit gewinnen wird? Die Einwendende bittet um eine ehrliche und realistische Überprüfung der Sicherheit der Verbindungsstrassen im Bezug auf die Schulwege und Korrelationen mit Schulkindern, welche müde, hungrig, träumerisch, spielerisch oder auch frech ihrer Umwelt begegnen können und somit auf ein Umfeld angewiesen sind, welches Kinder in ihrer Wesensart unterstützt und bestärkt. Die Einwendende erwartet konkrete Lösungsvorschläge um ein sicheres Bewegen der Kilchberger Kinder zu gewährleisten. Ausserdem wäre ich Ihnen sehr verbunden, offen und transparent, wie an der Infoveranstaltung kommuniziert, über die einzelnen Prüfschritte dieser Anfrage informiert zu werden. Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen Die Einwendende</p>	Kenntnisnahme	<p>Querungsstellen sind im Rahmen von konkreten Projekten (siehe Massnahmen) zu bestimmen, vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen</p>
------------	--------------------	---	---	---------------	---

7. Verkehr	Tempo 30	Stellungnahme einer Partei: Bestehendes Verkehrskonzept beibehalten.	Was den Verkehr anbelangt, hat unsere Gemeinde in den letzten 40 Jahren die richtigen Schlüsse gezogen, an denen wir festhalten sollten. Dazu gehört, dass die bestehenden Strassen bei einer Sanierung, mit Ausnahme der Tiefbauten nicht ausgebaut werden. Damit sind wir grösstenteils von einer Zunahme des Durchgangsverkehrs verschont geblieben, da unser Strassennetz nicht einladend war und ist. Ebenfalls brauchen wir in unserer Gemeinde keine zusätzlichen oder flächendeckende Tempo-30-Zonen. Diese Anliegen fanden in unserer Gemeinde schon zwei Mal keine Mehrheit. Die bereits bestehenden Tempo-30-Zonen reichen völlig aus. Es existieren in unserer Gemeinde keine erwähnenswerten Unfallschwerpunkte, wo Handlungsbedarf bestehen würde.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7. Verkehr	Verkehr	Zur Verkehrslenkung: Prüfung von Einbahnstrassen in den Gebieten, wo die Ortsbusse durchfahren, z.B. an der Schwellestrasse. Evt. nur der Bus kann beide Richtungen fahren, der Individualverkehr muss über die Dorfstrasse/ Alte Landstrasse kehren oder die Mönchhofstrasse wird ebenfalls Einbahnstrasse in der anderen Richtung, sodass eine Art Kreisverkehr entsteht. Reduktion des Individualverkehrs innerorts unter 60%	Als Anwohnerin der Schwellestrasse beobachtet die Einwanderin, dass der Bus oftmals aufs Trottoir ausweicht und dass auch der Fussgänger- und Veloverkehr beeinträchtigt ist. M.E. sollte versucht werden den Autoverkehr noch gezielter zu lenken und Gefahrenherde so zu minimieren. Der Umweg über die Mönchhofstrasse ist zumutbar, die Fussgänger*innen, viele Schülerinnen, sind sicherer auf dem Schwelleweg unterwegs. Die Einwanderin bin sehr für den ÖV UND DESSEN AUSBAU. Der Individualverkehr innerorts sollte unter die angestrebten 60% kommen	Kenntnisnahme	Diese Themen werden auf Stufe BGK-Massnahmen behandelt und sind nicht richtplanrelevant.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehr	Zielwerte ehrgeiziger formulieren.	Generell zuviel (unnötiger) Autoverkehr gemessen an dem bereits in weiten Teilen der Gemeinde vorhandenen, gutem OeV Angebot. Bin kein Autogegner aber Befürworter eines angemessenen (Need-to-Use) Einsatzes von Privatautos.	Kenntnisnahme	Die Zielsetzungen sind auf die übergeordneten Ziele (Kanton/Region) abgestimmt und vom Gemeinderat bestätigt/festgelegt.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehr	Auf die Ziele, den FVV-Anteil im Binnenverkehr um 60% zu erhöhen, den FVV-Verkehr mit den Nachbargemeinden auf mindestens 10% zu erhöhen und den ÖV-Verkehr Richtung Stadt Zürich auf mindestens 50% zu erhöhen, ist zu verzichten.	Es kann nicht die Aufgabe zu Lasten der Einwohner von Kilchberg sein, den MIV-Verkehr aus den Nachbargemeinden, aus St.Gallen, der Innerschweiz und anderen Quellgebieten für die Stadt Zürich zu bewirtschaften. Aus Abbildung 17 des Richtplanteils geht hervor, dass Kilchberg den externen Quellverkehr aufnehmen und in Zielrichtung Zürich reduzieren soll. Dies würde umfangreiche Park + Ride Anlagen in Kilchberg bedingen. Es ist aber geplant, die Parkplätze entlang der Seestrasse aufzuheben (vgl. 7.2.1 Optimierung Fussverkehr Seestrasse inkl. Seeuferweg mit 7.2.2 VV1 Umgestaltung Strassenraum Seestrasse). Mit der Verlegung der Busschlaufe ist dasselbe auch im Bereich Denner teilweise geplant. Es fehlt einerseits der Platz und andererseits profitiert Kilchberg im Gegensatz zur Stadt Zürich wirtschaftlich nicht vom externen Zielverkehr. Um die Attraktivität des MIV-Umverkehrs via Kilchberg zu vermindern, soll in Kilchberg mit Ausnahme der Alten Landstrasse (ab auf Brunnen) und der unteren Hornhaldenstrasse sowie der Seestrasse auf sämtlichen Strassen maximal Tempo 30 gelten. Die Einwohner von Kilchberg werden bestraft. Die Wege zur Autobahn A3, zum Einkauf in Adliswil, Wollishofen, Rüslikon und Thalwil werden immer länger. Aufgrund der Abwanderung der Privatbetriebe aus Zürich hat sich der Arbeitsplatz von manchem Kilchberger bereits in die Innerschweiz verschoben. Covid hat zu einem neuen Arbeitsumfeld geführt. Home-Office hat dazugeführt, dass heutzutage viel weniger MIV in Richtung Zürich unterwegs ist. Die Studien bezüglich der Verkehrsentwicklung aus 2018 wurden alle falsifiziert und sind keine valide Grundlage mehr für das strategische Verkehrskonzept bzw. den kommunalen Richtplan. Selbstverständlich ist sich der Gemeinderat bewusst, dass die Bevorzugung des fremden MIV nur auf Kosten des Binnen-MIV zu gewährleisten ist. Darum sollen die Einwohner, wenn nötig, mit dem Rollator zur Beck einkaufen gehen (im Gegensatz zu den 1930er Jahren gibt es in Kilchberg nur noch eine Beck). Der Gemeinderat berücksichtigt aber nicht, dass Kilchberg einen Steilhang aufweist und dass mehr als die Hälfte der Einwohner keine Hobby-Sportler sind und dies auch nicht beabsichtigen, zu werden. Der Gemeinde Kilchberg fehlt auch offensichtlich ein Konzept für den Wocheneinkauf. Der findet in Adliswil, Rüslikon oder Thalwil statt. Zu diesen Infrastrukturen gibt es für die meisten Einwohner von Kilchberg keinen direkten ÖV und FVV die geeignete Einkaufsart um Wocheneinkauf zu tätigen. In Kilchberg gibt es keine genügende Infrastruktur, nicht einmal mehr eine Post oder Bank. Die Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz wird zu einem weiteren Ladensterben führen. Ein Umsiedlung der Läden ins Gebiet des Denners wäre zu prüfen. Auf die Ausgrabung des Schoorenbaches auf der Gheistrasse, der Sourreduktion und auf das Fällen sämtlicher Bäume und das Roden der	Nicht berücksichtigen	Die Ziele sind auf die übergeordneten Ziele (Kanton/Region) abgestimmt. Quell-/Zielverkehr bedeutet, dass der Weg entweder in Kilchberg startet (Quelle) oder endet (Ziel). Weiterführende gemeindefremde Wege (von ausserhalb nach Zürich) sind darin nicht enthalten.

			Hecken entlang der Gheistrasse könnte dann verzichtet werden.		
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehr	Die Gemeinde sei zu verpflichten, die Stimmbevölkerung aufzuklären, was der strategische Ansatz VS-IV konkret für die Parkplatzentwicklung bedeutet. Sollte der strategische Ansatz VS-IV zu einer Verminderung der Parkplätze führen, wird der Antrag gestellt, diesen im Richtplan zu streichen.	Es ist für die Stimmbevölkerung nicht zumutbar, dass bei der steilen Hanglage der MIV eingeschränkt werden soll. Der MIV ist bei solchen topographischen Verhältnissen unverzichtbar. Ich dürfte dies während den letzten vier Monaten selbst erfahren, der Einwendende war mit Krücken unterwegs und wäre ohne MIV aufgeschmissen gewesen.	Berücksichtigen	Bei den Massnahmen wird bereits erwähnt, dass bei der PP-Erstellungspflicht auf die Topographie Rücksicht genommen werden soll. Die Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten wird aufgrund der Rückmeldung zusätzlich in der Strategie ergänzt.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Parkierung	ERSTELLUNG VON PARKIERUNGSPflicht auf Privatgrund verringern oder besser noch aufheben.	Auto ist nicht notwendig für Mobilität, Erhalt von Vorgärten und "Durchgrünung"	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehr	Es braucht gute öffentliche Verbindungen nach Adliswil und Rüschlikon (nicht nur vom See her)	Nach wie vor ist man am Schnellsten zu Fuss im Zentrum Adliswil und Rüschlikon, das kann's ja nicht sein.	bereits abgedeckt	Vgl. Kapitel 7.3 Öffentlicher Verkehr unter den kommunalen Massnahmen.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Langsamverkehr	Grosszügiger Ausbau für den Veloverkehr	Innerhalb von Kilchberg ist man mit dem E-Bike überall hin total schnell (viel schneller als mit dem Auto) und man ist glücklich, bleibt unabhängig und fit.	bereits abgedeckt	Mit den Zielen, strategischen Ansätzen und den vorgesehenen Massnahmen im Kapitel 7.2.2 wird darauf bereits Bezug genommen.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Langsamverkehr	Die Einwendende beantragt, dass die Gemeinde sich höhere Ziele setzt für den Anteil des FVV sowohl im Binnverkehr als auch für den Verkehr in die Nachbargemeinden.	Die Ziele für den Ausbau des FVV Anteil sind zu klein. Im Hinblick auf die Klimaerwärmung muss der MIV reduziert werden und der klimafreundliche Verkehr gestärkt werden. Fahrräder und Fussgänger nehmen im Gegensatz zu PKWs einen kleinen Platz auf der Strasse ein. Gerade in den letzten Jahren hat ein Trend hin zu grösseren und schwereren PKWs stattgefunden. Individuelle beanspruchen so viel Platz auf Strassen und Parkplätzen, während man als Fahrradfahrer an den Rand gedrängt wird. Eine fairere Aufteilung des Strassenraums für diejenigen, die wenig Platz beanspruchen wäre wünschenswert. Einen grösseren Ausbau des Anteils des FVV hätte mehrere positive Effekte für die Gemeinde Kilchberg: - weniger Lärmbelastung - weniger Abgasbelastung - mehr Sicherheit im Strassenbereich - Begegnungen und Austausch im Strassenbereich häufen sich - die Wohnqualität steigt	nicht berücksichtigen	Die Zielsetzungen sind auf die übergeordneten Ziele (Kanton/Region) abgestimmt und vom Gemeinderat bestätigt/festgelegt.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehr	Im Text soll statt der Wortlaut, "begrenzt", durch den Wortlaut "angestrebt" ersetzt werden.	Es sollen keine starren Beschlüsse gegen die Bedürfnisse gefasst werden. Sollte ein angestrebter Zustand nicht erreicht werden, muss ein Umdenken möglich sein.	Berücksichtigen	
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	MIV	MIV in der Zielsetzung reduzieren, statt ein Wachstum von 100% zu prognostizieren	Im Richtplandtext wird korrekterweise auf die klimaschädlichen Auswirkungen des MIV hingewiesen. Ebenso wird aufgeführt, dass die Mobilität im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme auf möglichst flächeneffiziente und umweltschonende Verkehrsmittel auszulegen ist. Daher ist es in keiner Weise verständlich, dass dennoch eine MIV-Zunahme von bis zu 10% akzeptiert wird und gar in den Zielen festgelegt wird. Während dem Städte wie Zürich oder Winterthur aktiv eine Reduktion des MIV anstreben, wir im kommunalen Richtplan eine Steigerung des ohnehin schon überproportional und bekanntlich schädlichen motorisierten Individualverkehrs akzeptiert. Entsprechend muss es das Ziel sein, mit dem Richtplan den MIV Anteil als Mindestmassnahme auf dem aktuellen Stand zu deckeln. Noch wichtiger wäre eine Umlagerung auf nachhaltige und flächeneffiziente Verkehrsmittel und damit eine aktive Reduktion des MIV.	Kenntnisnahme	Die Zielsetzungen sind auf die übergeordneten Ziele (Kanton/Region) abgestimmt und vom Gemeinderat bestätigt/festgelegt.

7.1 Gesamtverkehrsstrategie	MIV	Quantifizierte Ziele - MIV Zielsetzung reduzieren - statt Wachstum Deckelung oder noch besser Reduktion definieren.	Im vorliegenden Richtplan wird auf die klimaschädlichen Auswirkungen des MIV hingewiesen. Ebenfalls wird aufgeführt, dass die Mobilität im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme auf möglichst flächeneffiziente und umweltschonende Verkehrsmittel auszulegen ist. Somit ist es wenig verständlich, dass dennoch eine Zunahme des MIV von bis zu 10% akzeptiert und sogar als Ziel festgelegt wird und die Steigerung des ohnehin schon überproportional und bekanntlich schädlichen motorisierten Individualverkehrs einfach akzeptiert wird. Für die Attraktivität und Qualität unserer Gemeinde muss es das Ziel sein, mit dem zukünftigen Richtplan den MIV-Anteil mindestens auf dem aktuellen Stand zu deckeln. Noch wichtiger wäre eine Umlagerung auf die nachhaltigen und flächeneffizienten Verkehrsmittel und damit eine aktive Reduktion des MIV.	Kenntnisnahme	Die Zielsetzungen sind auf die übergeordneten Ziele (Kanton/Region) abgestimmt und vom Gemeinderat bestätigt/festgelegt.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehrssicherheit	Parkierung auf öffentlichem Grund verringern.	Sicherheit für Fussgänger, bes. Kinder, Beruhigung des Verkehrs. Förderung der Fahrten mit dem ÖV	Bereits abgedeckt	Im Rahmen der im kommunalen Richtplan definierten Massnahme "Überarbeitung Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (PaVO)" werden diese Überlegungen einfließen.
7.1 Gesamtverkehrsstrategie	Verkehr	VS-IV Der Abschnitt ist wegzulassen respektive anzupassen. In Kilchberg wird autofreies Wohnen in verschiedener Hinsicht in Frage gestellt.	Die Hangneigung in Kilchberg begünstigt für betagte Personen oder Haushalte mit Kindern kein autofreies Wohnen.	Berücksichtigen	Bei den Massnahmen wird bereits erwähnt, dass bei der PP-Erstellungspflicht auf die Topographie Rücksicht genommen werden soll. Die Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten wird aufgrund der Rückmeldung zusätzlich in der Strategie ergänzt.
7.2.1 Fussverkehr	Langsamverkehr	Verkehrsplan: Fusswegnetz Auf die Sicherung von «Begegnungszonen» insbesondere im Bereich nördlich der Anlagestelle Bendlikon bzw. nördlich der EA1 sei zu verzichten.	-Unzweckmässig und nicht begründet erweist sich die konkret vorgesehene Festsetzung eines «Begegnungszone» im kommunalen Verkehrsplan im vorstehend betroffenen Bereich nördlich der Anlagestelle Bendlikon in der EA2, W1 usw. Richtung Norden. -«Begegnungszonen» gehören nicht in Verkehrspläne, auch insbesondere nicht in Fusswegnetz-Richtpläne; sie sind auch nicht «nur orientierungshalber» aufgeführt. -Geradezu offensichtlich nicht zweckmässig ist, dort, wo gerade keine «belebte» und -den dort zu bewahrenden und aufzuwertenden Natur(schutz)-Interessen gegenläufige - Zone bzw. Bereiche entstehen sollen, mittels planungsrechtlicher Mittel einzurichtende «Begegnungsbereiche» vorzusehen. -Vielmehr wäre - in diesem Zusammenhang bemerkt und zum Schutze einer zweckgebundenen Nutzung des Seeuferweges als Fussgänger-Anlage(!) und der beidseits bestehenden schutzbedürftigen Seeufer-Bereiche dessen explizite und exklusive Nutzung durch Fussgänger zu sichern (Velo-Fahrverbot!) - gerade in Anbetracht der kürzlich bundesweit eingeführten «erweiterten» Nutzungsmöglichkeit von Trottoirs für bis 12 Jahre alte Velofahrende! Vgl. Abb. Auszug Verkehrsplan Fusswegnetz kommunal; Verlauf «Begegnungszone» nördlich und Zürichseeweg-Sicherung	Nicht berücksichtigen	Eine Begegnungszone ist nur beim Bahnhof Kilchberg gemäss bereits vorliegender Planung der Gemeinde vorgesehen. Die Schraffierung entlang dem See stellt die Linienführung des Zürichseewegs entsprechen dem regionalen Richtplan dar und ist so in den kommunalen Richtplan zu übernehmen.
7.2.1 Fussverkehr	Langsamverkehr	Zusammen mit der Lindt und Sprüngli wird vereinbart, wie Besucher*innen zeitgemäss und attraktiv zum 'House of Chocolate' geführt werden.	Es braucht eine funktionierende Signalisation (beim Bahnhof, bei den Bushaltestellen, unterwegs - wieso nicht ein 'Schoggiweg?'), zum Museum, zum Outlet-Shop; damit die Besuchermassen nicht mit ihren Apps auf den Handys in den verschiedenen Strassen herumirren müssen.	Kenntnisnahme	Die Thematik wurde bei der Erarbeitung in Lenkungsausschuss und Arbeitsgruppe diskutiert; Die Signalisation zu Lindt & Sprüngli ist nicht richtplanrelevant und wird deshalb nicht im KRP behandelt.
7.2.2 Veloverkehr	Veloschnellroute	Veloroute Weinberg-, Bändlerstrasse oder Seestrasse statt Alte Landstrasse.	Was die Veloroute aus Zürich über die Kilchbergstrasse betrifft, sind wir explizit gegen eine Fortführung über die alte Landstrasse. Für uns kommt nur eine Veloroute über die Weinberg- und Bändlerstrasse in Frage, oder dann auf der Seestrasse. Wir brauchen auf der Alten Landstrasse keine Tempo 30 Zone. Die Bevölkerung hat das schon zwei Mal abgelehnt.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

7.2.2 Veloverkehr	Veloschnellroute	VV5 Veloschnellroute auf der Seestrasse streichen und wie im kantonalen Velonetzplan auf der Alten Landstrasse vorsehen.	<p>Gemäss beiliegenden Bericht "Velonetzkonzeption" wird von der Gemeinde via kommunalen Richtplan beantragt, die kantonale Veloschnellroute nicht wie kantonal und regional festgelegt auf der Alten Landstrasse zu realisieren, sondern auf die Seestrasse zu verlegen.</p> <p>Dies ist aus folgenden Gründen NICHT zweckmässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Seestrasse ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert und weist einen hohen DTV von über 15'000 motorisierte Fz/Tag auf. Ebenfalls gilt auf der Seestrasse aktuell Tempo 50. Die Führung auf den bestehenden Velostreifen entspricht höchstens dem Ausbaustandard für Nebenverbindungen. - Gemäss Regierungsratsbeschluss und den verbindlichen kantonalen Velostandards sind Veloschnellrouten für den Begegnungsfall von 2:2 Velos ausulegen. Bei dem Geschwindigkeitsniveau und DTV ist eine separate Veloinfrastruktur, konkret mindestens ein 4.5m breiter reiner Radweg oder je 3.0m breite Einrichtungradwege einzurichten. - Die Realisierung der Veloschnellroute mit dem geforderten Ausbaustandard entlang des Sees ist illusorisch. Davon zeugt auch der bereits seit längerem vorgesehene Projekt des Seeuferwegs für den Fussverkehr. - Die Anschlüsse an die Velovorzugsroute Kilchbergstrasse der Stadt Zürich sowie Weiterführung der Veloschnellroute in Rüschnikon ist bei einem solchen "Alleingang" durch den kommunalen Richtplan Kilchberg nicht gegeben. <p>Die Argumentation gegen die Alte Landstrasse ist vor allem dem Widerstand gegen die Einführung von Tempo 30 geschuldet. Durch eine Reduktion des motorisierten DTV, klare Vortrittsverhältnisse zugunsten der Alten Landstrasse und der Tempobeschränkung auf T30 wäre ist die Realisierung einer Veloschnellroute mittels Regime "Velostrasse" möglich und realistisch.</p> <p>Entlang der Seestrasse würde der Ausbau zur Veloschnellroute massive bauliche Massnahmen inkl. grosszügigem Landerwerb/Enteignung bedingen. Faktisch würde somit die Umsetzung der kantonalen Veloschnellroute in die weit entfernte Zukunft verschoben. Der Richtplan ist jedoch per Definition auf die Planung der nächsten 15-20 Jahre auszulegen. Das nationale Veloweggesetz fordert zudem eine Umsetzung der Velowegnetze innerhalb der nächsten 20 Jahre.</p>	teilweise berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.3 Öffentlicher Verkehr	Bus/Zug	<p>Der Busverkehr in der Böldlerstrasse führt wegen den viel zu grossen Fahrzeugen (meist ohne Fahrgäste) anhaltend zu Vortrittsproblemen, wenn der Bus Richtung Zürich fährt. Der Bus drängelt ohne Vortrittsrecht und vortrittsberechtigte Fahrzeuge müssen dann über Privatgrund/private Parkplätze ausweichen.</p> <p>Die Busfahrt durch die Böldlerstrasse-Dorfstrasse-Seestrasse-Schwandenstrasse dauert in beide Richtungen weniger als 5 Minuten. Das heisst, dass der Bus, egal welche Route er fährt, immer die Runde in Richtung Rüschnikon durch die Böldlerstrasse, dann Schwandenstrasse-Seestrasse-Dorfstrasse ohne Zeitverlust für Passagiere fahren kann. Dadurch entfallen alle Vortrittsprobleme in die andere Richtung. Die PW können problemlos ausweichen.</p> <p>Bei Tempo 30 wird auch die heute oft rücksichtslose Fahrweise vom Bus gedrosselt, was allen mehr Sicherheit und Ruhe bringt. Für Fahrräder wird es dadurch auch wesentlich einfacher, den Bus zu kreuzen.</p>	<p>Schon heute ist der ÖV in den Morgen- und Abendstunden nicht in der Lage, die Kapazitäten für eine Verlagerung vom Verkehr anzubieten. Die Züge und Busse sind überfüllt. Der Individualverkehr wird auch mit Verlagerung in alle Richtungen zunehmen.</p>	Bereits abgedeckt	<p>Im kommunalen Richtplan sind Tempo 30 bei der Böldlerstrasse und zusätzliche eine Massnahme für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts enthalten.</p>
7.3 Öffentlicher Verkehr	Bus/Zug	<p>Es soll eine direkte (d.h. ohne Umsteigen) Busverbindung geben vom Bahnhof Kilchberg zum Bahnhof Adliswil.</p>	<p>Damit wäre Kilchberg wirklich mit den Nachbargemeinden verbunden. Die heutige Verbindung ist unpraktisch und unattraktiv.</p>	Bereits abgedeckt	<p>Vgl. Kapitel 7.3 Öffentlicher Verkehr unter den kommunalen Massnahmen.</p>

7.3 Öffentlicher Verkehr	Bus/Zug	<p>Das „Emilienheim“ im Bereich Stockenstrasse 22 soll wieder über eine in direkter Nachbarschaft liegende, behindertengerecht ausgebildete Bushaltestelle an den öffentlichen Verkehr angebunden wird.</p>	<p>Das Emilienheim ist seit über 90 Jahren eine Nonprofit – Organisation mit öffentlichem Charakter (so beschrieben in den Weisungen zur Abstimmung zum Privaten Gestaltungsplan „Emilienheim“). Es bestehen heute 25 Pflegeplätze (geplant sind neu insgesamt 32 Pflegezimmer und 15 Alterswohnungen – bewilligt als Gestaltungsplan an der Urnenabstimmung vom 15. Mai 2022).</p> <p>Seit Jahren verfügte das Emilienheim über eine direkt unterhalb des Heimes liegende Bushaltestelle des Ortsbusses. Vor einem Jahr (Dezember 2022) wurde diese leider ersatzlos aufgehoben.</p> <p>Heute ist in südlicher Richtung erst nach ca. 400 m die Bushaltestelle Breitloo erreichbar – in östlicher Richtung nur über einen steilen Weg mit Treppen die Haltestelle Bächlerstrasse – in nördlicher Richtung, nur entlang der Stockenstrasse, welche in grossen Teilbereichen über kein Trottoir verfügt, die Haltestelle Obere Hornhalde oder die weiter entfernte Bushaltestelle Neubühl. Für die Bewohner und Bewohnerinnen, welche grossenteils auf Gehhilfen angewiesen sind, besteht kein den gesetzlichen Vorgaben zur Behindertengerechtigkeit passender Zugang zum öffentlichen Verkehr. Die Erreichbarkeit mittels öffentlichem Verkehr für Besucherinnen und Besucher, wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unter diesen Umständen übermässig stark belastend.</p> <p>Die über 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mehrheitlich auf einen Zugang zum öffentlichen Verkehr angewiesen. Es ist zu erwarten, dass mit der geplanten Erweiterung des Emilienheims, mit einem wesentlich grösseren Personenaufkommen zu rechnen ist.</p> <p>In der Richtplankarte «Kommunaler Richtplan, Teil Verkehr» vom 31.10.2023 ist das Emilienheim im Plan unter Spital / Heime mit einem Kreuz markiert, gleich wie das Alters- und Pflegeheim Hochweid und das ehemalige Seespital. Im Richtplantext unter Absatz 3.2.4. ist unter Punkt B (Seite 27) das Emilienheim explizit erwähnt unter überkommunal bedeutenden Öffentlichen Bauten und Anlagen.</p> <p>Im Richtplantext unter Absatz 7.1 Gesamtverkehrsstrategie, beim Punkt: Strategische Ansätze (Seite 64) wird unter VS-I beschrieben, dass der ÖV das Rückgrat der Mobilität ist. Gleichzeitig unter Absatz 7.3 Öffentlicher Verkehr, beim Punkt Strategische Ansätze (Seite 69) wird unter ÖV-I erwähnt: Das Angebot im ÖV wird bedarfsorientiert ausgebaut, so dass die Quartiermassnahmen als auch die wichtigen, öffentlichen Einrichtungen über ein qualitativ hochwertiges ÖV – Angebot verfügen. Weiter unter kommunalen Festlegungen und Massnahmen ist explizit das Emilienheim aufgeführt.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung unseres Anliegens, dass das Emilienheim als wichtige Institution mit öffentlichem Charakter (wie oben beschrieben) künftig wieder über einen angemessenen Zugang zum ÖV erhält und danken Ihnen für Ihr Verständnis.</p>	teilweise berücksichtigen	<p>Das ÖV-Angebot wird im Rahmen des kantonalen Fahrplanverfahrens bestimmt. Eine Fahrplananpassung hat dazu geführt, dass die ehemalige Haltestelle Emilienheim aktuell nicht mehr bedient wird, wodurch sich die direkte ÖV-Erschliessung verschlechtert hat. Eine neue Massnahme wird aufgenommen: Die Gemeinde setzt sich für die Prüfung der Wiedereinführung der Haltestelle ein. Die Massnahme wird im RP-Text aufgenommen, auf der Richtplankarte wird keine zusätzliche Haltestelle eingezeichnet.</p>
--------------------------	---------	---	---	---------------------------	---

7.3 Öffentlicher Verkehr	Bus/Zug	Löschung des unnötigen Projekts neue zusätzliche Busschleife Linie 161 mit neuer Endstation, Erhaltung des öffentlichen Parking Hochweid/Neuweid ohne Einschränkungen.	<p>Die Gemeinde Kilchberg hat erst vor drei Jahren ein völlig neues Parkregime eingeführt, welches sich sehr gut bewährt hat. Fremde Pendler können auf öffentlichem Grund nicht mehr unbeschränkt parkieren und die Parkplätze stehen wieder den Besuchern, Vereinen und dem Gewerbe zur Verfügung. Das hat sich alles sehr gut eingependelt in unserem Dorf und die unterschiedlichen Parkierungsbedürfnisse reihen sich zeitlich gut aneinander. Das gilt sowohl für das Unterdorf als auch für das Oberdorf. Das Bevölkerungswachstum in den letzten 10 Jahren war enorm und die Einwohnerzahl liegt schon fast bei 9'500. Darum ist es auch in Zukunft extrem wichtig, den Erhalt öffentlicher Parkplätze an den richtigen Orten für Freizeitaktivitäten und das Gewerbe zu gewährleisten.</p> <p>Vor weit über 60 Jahren wurde eigens für den Bus die allseits bekannte und entsprechend bewährte Busschleife zu Lasten der Kilchberger Steuerzahler erstellt. Der Gemeinderat hat folgerichtig im Juni 2022 unter Miteinbezug eben dieser bestehenden Busschleife das neue „Konzept Bus-HUB“ für alle bestehenden und neuen Buslinien verabschiedet. Sowohl die Kapo & Gepo, als auch die VBZ & ZVV haben dieser Lösung vorbehaltlos zugestimmt. Die Bestimmungen zum BehiG sind ohne Ausnahmen erfüllt. Zudem geniesst der öffentliche Verkehr auch rechtlich ein viel höheres Gewicht als private Interessen. Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein, so steht es in der Bundesverfassung. Der Gemeinderat ist verpflichtet, gemäss Zitat "...mit den Mitteln des Gemeinwesens haushälterisch umzugehen und effizient zu wirtschaften".</p> <p>Nach Grobkostenschätzung der IG verursacht die nun vorliegende Variante bei einer Vollkostenrechnung klar vermeidbare Mehrkosten von über CHF 600/k inkl. MWST für 200m Distanz, alleine zu Lasten der Kilchberger Steuerzahler. Zusätzlich ist auch der Verlust von mindestens 8 Parkfeldern, direkt neben der einzigen Industrie- und Gewerbezone einfach nicht vertretbar.</p> <p>Diese wichtigen Parkplätze dienen nebst dem Restaurantbesuch und Lebensmitteleinkauf vor allem allen Besuchern der öffentlichen Gemeindeanlagen, wie Rasenplatz, Mehrzweckhalle, Allwetterplatz, Freizeitpark für Alt und Jung, Fitnesstrainings und natürlich auch fürs geliebte Hallenbad. Das ganze Naherholungsgebiet auf dem Zimmerberggrücken vom Chilewäldli bis zu den Leilöchern und zum Längimoos wird auch sehr oft und gerne von hier aus genossen. Der Bedarf an diesen wichtigen Parkplätzen ist damit mehr als ausgewiesen.</p>	Kenntnisnahme	Im kRP sind nur die ÖV-Haltestellen als kommunale Festlegungen definiert, nicht aber das konkrete Angebot respektive die Linienführungen. An besagter Stelle wird an dem kRP-Eintrag "Bushaltestelle Neuweid" festgehalten. Konkrete Vorgaben an die Bushaltestelle, den Betrieb und die Linienführung sind nicht formuliert.
7.3 Öffentlicher Verkehr	Bus/Zug	Beibehalten der bestehenden Busrouten.	Wir der Ansicht, dass die bestehenden Busrouten und Frequenzen ausreichen und sich die heutigen Routen bewährt haben.	Kenntnisnahme	Im kRP sind nur die ÖV-Haltestellen als kommunale Festlegungen definiert, nicht aber das konkrete Angebot respektive die Linienführungen. Konkrete Vorgaben an die Bushaltestelle, den Betrieb und die Linienführung sind nicht formuliert.
7.6 Strassenverkehr	Tempo 30	Alte Landstrasse durchgehend als Sammelstrasse statt Verbindungsstrasse klassieren und Tempo 30 einführen	<p>Mit der Klassierung der Alten Landstrasse (Hornhaldenstrasse bis Dorfstrasse) als Verbindungsstrasse wird diese aktiv für den Durchgangsverkehr freigegeben und Mehrverkehr wird dadurch angezogen oder gar erwünscht. In der Begründung wird hier die "Entlastung des Knotens Dorfstrasse/Seestrasse" genannt (vgl. Erläuternder Bericht S. 72, Umgang mit regionalem Durchgangsverkehr). Konkret bedeutet das, dass eine Kapazitätssteigerung und Verflüssigung der MIV-Verkehrsführung gefördert wird und Mehrverkehr toleriert, ja gar erwünscht wird. Dies widerspricht diametral den Zielen zum Shift des Modalsplits und steht zudem im direkten Widerspruch zur Einführung einer Veloschnellroute. Bei einem DTV über 5'000 DTV in T30-Quartierstrassen wird für die Umsetzung einer Veloschnellroute eine separate Veloinfrastruktur nötig - was zusätzlich Land in Anspruch nehmen würde.</p> <p>In dem sowohl die Seestrasse wie auch die Alte Landstrasse für den MIV gleichbleibend attraktiv ist (mit Tempo 50 und als Verbindungsstrasse resp. Hauptverkehrsstrasse klassiert), wird ganz klar die Umsetzung der kantonalen Veloschnellroute willentlich verhindert.</p>	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

7.6 Strassenverkehr	Tempo 30	Alte Landstrasse durchgehend als Sammelstrasse statt Verbindungsstrasse klassieren und Tempo 30 einführen	<p>Mit der Klassierung der Alten Landstrasse (Hornhaldenstrasse bis Dorfstrasse) als Verbindungsstrasse wird diese aktiv für den Durchgangsverkehr freigegeben und Mehrverkehr wird dadurch angezogen. In der Begründung wird hier die «Entlastung des Knotens Dorfstrasse/Seestrasse» genannt (vgl. Erläuternder Bericht S. 72, Umgang mit regionalem Durchgangsverkehr).</p> <p>Als Anwohner der AL ist die laufende Verkehrs- und Lärmzunahme über die Jahre merklich spürbar (geföhlt entsprechen die Zahlen aus dem Jahr 2018 nicht mehr der Realität).</p> <p>Auch die bereits ausgeführte bauliche Massnahme (Kreuzung Kilchbergstrasse/Alte Landstrasse/Hornhaldenstrasse) unterstützen die Attraktivität für den Durchgangsverkehr – jedoch nicht für deren Anwohnerinnen und Anwohner. Das Überqueren der Alten Landstrasse ist teilweise wegen fehlenden Fussgängerquerungen vor allem während der Stosszeiten schwierig. Schon manche hat deswegen den Bus verpasst. Z.B. bei der Haltestelle Paradiessteig.</p> <p>Dieses lange gerade Teilstück provoziert um Gas zu geben und zwar in beide Richtungen – was ja leider in Vergangenheit auch schon zu Verkehrsunfällen mit Todesfolge geführt hat.</p> <p>Kinder/Jugendliche fahren verständlicherweise auf ihrem Hin- und Rückweg zur Schule auf dem Trottoir, weil sie sich dort sicherer fühlen.</p> <p>Jedenfalls bedeutet diese Klassierung konkret, dass eine Kapazitätssteigerung und Verflüssigung der MIV-Verkehrsführung gefördert wird und Mehrverkehr toleriert, ja gar erwünscht wird.</p> <p>Im Weiteren widerspricht dies diametral den Zielen zum Shift des Modalsplits und steht zudem im direkten Widerspruch zur Einführung einer Veloschnellroute. Bei einem DTV über 5'000 DTV in T30-Quartierstrassen wird für die Umsetzung einer Veloschnellroute eine separate Veloinfrastruktur nötig – was zusätzlich Land in Anspruch nehmen würde.</p> <p>Indem sowohl die Seestrasse wie auch die Alte Landstrasse für den MIV gleichbleibend attraktiv ist (mit Tempo 50 und als Verbindungsstrasse resp. Hauptverkehrsstrasse klassiert), wird ganz klar die Umsetzung der kantonalen Veloschnellroute be- und verhindert.</p>	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Strassenverkehr	Tempo 30	Das südlichste Teilstück der Stockenstrasse inklusive Kreuzung Dorfstrasse bis zur Kirchentreppe ist als Begegnungszone mit Vortritt für Fussgänger auszubilden. Dem Fahrverkehr ist eine Tempo-Beschränkung 20 km/h aufzuerlegen."	<p>Es besteht offenbar die -äusserst löbliche- Idee, in naher Zukunft einen benutzer-freundlichen Chileplatz zu gestalten. Ausserdem ist vorgesehen, die Stockenstrasse mit einem 30 km/h-Limit zu belegen.</p> <p>Meines Erachtens kann die Idee des Chileplatzes nur umgesetzt werden, wenn der Übergang Dorfstrasse zur Kirche ins Konzept mit einbezogen wird. Mit Tempo 50 auf der Dorfstrasse (gefahren wird oft noch schneller) ist die gedachte Funktion des Platzes eingeschränkt bzw. sie wird nie Realität werden. Gegenüber dem jetzigen Zustand würde, ausser vielleicht optisch, kein Zusatznutzen entstehen.</p> <p>Sinn macht die Übung Chileplatz nur, wenn von Kirchgemeindehaus bis Kirchengzugang eine durchgehende „befahrbare Fussgängerzone“ entsteht. Kirchgemeindehaus und Kirche bilden dazu die beiden absolut gleichwertigen, zentralen Pfeiler.</p>	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Strassenverkehr	Verkehr	<p>Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen:</p> <p>dass die Paradiesstrasse im Abschnitt Weinbergstrasse - Alte Landstrasse aufgrund der aktuellen Nutzung auch als Sammelstrasse (SS) zu qualifizieren sei und entsprechende Massnahmen gemäss Richtplan vorgesehen werden.</p>	<p>Die Paradiesstrasse erschliesst einerseits weit mehr als 50 Wohneinheiten direkt, dient aber auch als Sammelstrasse, da sie den gesamten Verkehr von den Anwohnern der Weinbergstrasse zur Alten Landstrasse aufnimmt. Zudem dient die Paradiesstrasse auch dem Durchgangsverkehr, da sie in den Navigationsgeräten als kürzeste Verbindung nach Zürich angegeben wird und auch für Velofahrer die kürzeste Verbindung darstellt. Die Velofahrer seien zu schützen, deshalb sei bergseitig auf der Fahrspur hangaufwärts ein Velostreifen anzubringen.</p>	Nicht berücksichtigen	<p>Die Strassentypisierung wurde durch den Lenkungsausschuss, die Arbeitsgruppe und den Gemeinderat bestätigt/festgelegt. Die Paradiesstrasse soll nicht der Quartierserschliessung dienen.</p>

7.6 Strassenverkehr	Verkehr	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: dass die Weinbergstrasse nicht als Einbahnstrasse zu organisieren sei.	Einbahnstrassen sind in Gemeinden mit Hanglagen und Strassenverbindungen am Hang nicht vorzusehen, da die Anwohner und Besucher der Liegenschaften am Hang dann zu grossen Umwegen gezwungen wären und immer eine Fahrtrichtung den Hang hinauf vornehmen müssten, was für Velofahrer nicht eine realistische Option ist. Zum Beispiel müssten Besucher und Bewohner der Paradiesstrasse für die Zu- oder Wegfahrt zuerst den Hang hinauf. Die Weinbergstrasse sei zumindest auf dem Abschnitt Paradiesstrasse - Hornhaldenstrasse als Zufahrtsstrasse 1 zu qualifizieren und entsprechend auszubauen. Als erste Massnahme sei die Baulinie zu beanspruchen, um die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer zu erhöhen. Nach der Beanspruchung der Baulinie sei noch vor einem Einbahnstrassenregime analog der Tiergartenstrasse zunächst die Einführung einer Fahrverbotszone für die Allgemeinheit (Zubringerdienst gestattet) für Weinberg- und Paradiesstrasse zu prüfen, allenfalls nur für Autos.	Kenntnisnahme	Die Massnahme sieht lediglich eine Prüfung vor.
7.6 Strassenverkehr	Verkehr	Der kommunale Richtplan sei dahingehend zu ergänzen bzw. anzupassen: Die Mönchhofstrasse sei als Zufahrtsstrasse 1 zu qualifizieren und entsprechend auszubauen. Insbesondere seien zur Sicherheit der Fussgänger Massnahmenzutreffen, dass die Motorfahrzeuge nicht auf das Trottoir ausweichen (z.B. Randstein ohne Abflachung), dass die notwendigen Sichtbermen (Parkplätze) eingehalten sind, dass keine Anlagen und privaten Parkplätze in den Baulinien vorliegen. Im Bereich der Kreuzung Mönchhofstrasse - Alte Landstrasse sei die Fahrbahn in der Kurve unter voller Ausnützung der Baulinien auszubauen und das Trottoir entsprechend nach aussen zu verschieben und - ausser für möglichst schmale Liegenschaftszufahrten - nicht abzufachen.	Aktuell sind die Fussgänger trotz Trottoir gefährdet, da die Fahrzeuge regelmässig ohne Abbremsen auf das Trottoir ausweichen, auch in der zu engen Kurve von der Alten Landstrasse her.	Nicht berücksichtigen	Die Strasse dient der Erschliessung von Parzellen/Liegenschaften, es sind keine Massnahmen auf der Mönchhofstrasse vorgesehen. Die Einmündung ist im Rahmen der Massnahme SV10.1 anzugehen.
7.6 Strassenverkehr	Tempo 30	Ganze Bändlerstrasse zu Tempo 30 Zone aufnehmen Bei schwierigen Ausfahrten Spiegel montieren	Die Bändlerstrasse ist schnurgerade, einladend zum schnellen Fahren. Nur auf einer Strassenseite hat es ein Trottoir, viele junge Schüler und Kindergarten-Schüler müssen hier laufen, aufgrund der hohen Bautätigkeit viele Lastwagen. Viele Immobilien mit schwieriger Ausfahrt-Situation.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Strassenverkehr	Verkehr	Neugestaltung "Bändlerstrasse" (SV12) (Ziff. 7.6 RichtplanT)	Es sei zu ergänzend festzulegen, dass bei einer Umgestaltung des Bändler-Strassenraumes und bei betrieblichen Anpassungen dort nicht nur «Ansprüche und Bedürfnisse aller Strassennutzenden sowie Anwohnenden» (vgl. Richtplantext) zu berücksichtigen seien, sondern auch die Interessen der Grundeigentümer von aktuell geplanten und zur Realisierung bereiten Umbau- und Neu- bauprojekten dort berücksichtigt werden.	bereits abgedeckt	Mit Anwohnenden sind auch die Grundeigentümer angesprochen.
7.7 Parkierung	Parkierung	Aussenparkplätze bei Neubauten: sollten nur noch mit durchlässigem Material wie Verbundsteine oder Kies erstellt werden.	Ausserdem ist zu prüfen, ob die gesetzlich geforderte Anzahl Parkplätze reduziert werden könnte.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.7 Parkierung	Parkierung	Aussenparkplätze bei Neubauten: sollten nur noch mit durchlässigem Material wie Verbundsteine oder Kies erstellt werden.	Ausserdem ist zu prüfen, ob die gesetzlich geforderte Anzahl Parkplätze reduziert werden könnte.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.7 Parkierung	Parkierung	Der Strassenverkehr wird mit dem Wachstum weiterhin deutlich zunehmen. Die Gegend um die Bändlerstrasse soll nicht entwickelt, irgendetwas an der Strasse aufgewertet und verlangsamt werden. Stau ist keine Option, um den Verkehr zu verdrängen. Schon heute ist der ÖV in den Morgen- und Abendstunden nicht in der Lage, die Kapazitäten für eine Verlagerung vom Verkehr anzubieten. Die Züge und Busse sind überfüllt. Der Individualverkehr wird auch mit Verlagerung in alle Richtungen zunehmen.	Der Strassenverkehr wird mit dem Wachstum weiterhin deutlich zunehmen. Die Gegend um die Bändlerstrasse soll nicht entwickelt, irgendetwas an der Strasse aufgewertet und verlangsamt werden. Stau ist keine Option, um den Verkehr zu verdrängen. Schon heute ist der ÖV in den Morgen- und Abendstunden nicht in der Lage, die Kapazitäten für eine Verlagerung vom Verkehr anzubieten. Die Züge und Busse sind überfüllt. Der Individualverkehr wird auch mit Verlagerung in alle Richtungen zunehmen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.7 Parkierung	Parkierung	Es muss mit Nachdruck darauf geachtet werden, dass die öffentliche Parkplätze entlang den Strassen erhalten bleiben und wenn es zu eng wird, soll auf Einbahnverkehr, Tempo 30 (beides auch für Fahrräder) mit seitensversetzten Parkplätzen umgestellt werden. Parkplätze entlang der Strassen sind für Mieter wie Vermieter ein wichtiges Siedlungskriterium. Zudem ist die Parkordnung besser auf die Anlieger/Mieter abzustimmen und das Park&Ride-Angebot für Ortsfremde einzuschränken. Heute parken alle in Bahnhofsnähe, gehen mit dem Zug in die Stadt und sind in 4 Std. zurück. Die Kontrollen sind sehr lasch und die Anwohner haben Mühe, einen Parkplatz innerhalb vom Parkreglement zu finden, auch wenn die Parkgebühren bezahlt sind. Für Besucher ist das Parkreglement dagegen restriktiv und teuer.	Der Strassenverkehr wird mit dem Wachstum weiterhin deutlich zunehmen. Die Gegend um die Bändlerstrasse soll nicht entwickelt, irgendetwas an der Strasse aufgewertet und verlangsamt werden. Stau ist keine Option, um den Verkehr zu verdrängen.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

7.2 Strategische Ansätze	Langsamverkehr	Die Gemeinde reduziert den Richtplan auf Hot-Spots, die gemäss Unfallstatistik ausgewiesen sind. Auf FVV-V wird verzichtet. Der Richtplan ist mit dem aktuellen Steuerfuss abzustimmen.	Selbstverständlich ist Vieles wünschbar. Der Gemeinderat hat bereits eine Steuerfusserhöhung indiziert, während die meisten Seegemeinden, den Steuerfuss eher senken. Als VV-Teilnehmer möchte ich mich möglichst wenig Regeln halten. Regeln sind grundsätzlich für andere Teilnehmer. Bremsen tu ich gar nicht gerne - das Beschleunigen braucht Kraft und Tempo ist Alles. Zudem sind die Bremsen an den VV-Fahrzeugen mehr Dekoration als wirksam. Im Fussverkehr möchte ich nur Begegnungszonen. Der Einwendende habe keine Lust bis zum nächsten Fussgängerstreifen zu gehen. Es ist nur schwer nachvollziehbar, wie mit den strategischen Ansätzen hier etwas Sicherheitsrelevantes erreicht werden kann. Es wird aber viel kosten. Bzgl. FVV-V: es ist nicht die Aufgabe der Gemeinde Kilchberg für die Nachbargemeinden eine zusätzliche Strasseninfrastruktur für den VV zu unterhalten und für Schlechtwetterperioden übergrosse ÖV-Kapazitäten vorzuhalten. Die Umsetzung dieses Ansatzes und der anderen strategischen Ansätze können nur über zahllose Enteignungen von Grundeigentümern erreicht werden. Es macht den Anschein, dass der Gemeinderat seine Steuerzahler nicht schätzt.	Kenntnisnahme	Die Strategien wurden durch verschiedene Projektgremien bestätigt; FVV-V besagt, dass die wichtigen Achsen im Veloverkehr nach den kantonal definierten Standards umgesetzt werden sollen; daran wird festgehalten.
7.2.1 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Aubriggsteig ab Alte Landstrasse besser beleuchten und im Herbst / Winter regelmässig säubern.	Aubriggsteig ab Alte Landstrasse zur Seehaldenstrasse, ist ein steiler, aber wichtiger Zugang zu den Bushaltestellen für das Quartier. Feuchte Blätter und Eis sind eine Gefahr, besonders im Dunkeln	Kenntnisnahme	Beleuchtung / Unterhalt ist nicht richtplanrelevant, deshalb keine Aufnahme im KRP.
7.2.1 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Seeuferweg	Der Begriff Seeuferweg soll durch das Wort Zürichseeweg ersetzt werden.	Der kantonale Richtplan hat dies bereits implementiert und die kompromissbereitere Lösung zugunsten des Eigentumsschutzes der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer. Die Begründung durch die Online-Umfrage ist nicht repräsentativ, daher soll dieser nicht im Richtplandtext integriert werden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.1 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Plangrafik	Spezielle Aufenthaltsdauer (gemäss Richtplan) ist für den Aubriggsteig von der Seehaldenstrasse aus zu streichen.	Aubriggsteig ab Seehaldenstrasse ist nicht (wie im Plan dargestellt) durchgehend bis zur Rigi-Strasse (nur bis Aubriggstrasse) und wird deswegen wenig benutzt.	nicht berücksichtigen	Neue Massnahme wird aufgenommen (Verlängerung der Fusswegverbindung bis Bächlerstrasse), Aubriggsteig gewinnt an Bedeutung
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Tempo 30	Anstelle von Trottoir Tempo 20/30 an Schlimbergstrasse.	Zuviel rücksichtsloser Autoverkehr (bin kein Autogegner).	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Tempo 30	Auf die Erstellung eines Trottoirs entlang der Schlimbergstrasse ist zu verzichten und allenfalls als Kompensation in diesem Bereich Tempo 30 einzuführen.	In einer Tempo 30 Zone gibt es keinen Bedarf für ein (beidseitiges) Trottoir. Ob die Schlimbergstrasse eine Sammelstrasse sein soll, ist aufgrund der Ortsverhältnisse ohnehin sehr fraglich. Die Hauptschliessung ist über die Stockenstrasse gewährleistet. Die historische Linienführung des Busses kann auch geändert werden. Es ist nicht optimal, den MIV durch diese Strasse zu führen soweit Ziel/Quelle nicht in diesem Quartier liegt.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen, Im Rahmen BGK-Massnahmen zu planen
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Auf den dritten Fusswege zwischen Sanitas und Alterszentrum ist zu verzichten.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum zwei kaum genutzte Wege vom Sanitas zum Alterszentrum nicht genügen. Der Gemeinderat bringt keine Begründung. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Bewohner des Alterszentrums täglich den Weg zum neuen Sanatorium auf sich nehmen. Es wäre wohl zielführender, wenn der Bus 162 anstatt ins Sanatorium direkt zum Bahnhof Adliswil geführt würde. Das neue Sanatorium ist mit der Buslinie 184 genug erschlossen.	berücksichtigen	
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Auf den Fussweg Kreuzstrasse - Schützenmattstrasse ist zu verzichten.	Der bestehende Umweg von 5 Minuten für die Primarschüler ist zumutbar und war es für zahlreiche Generationen zuvor. Der Weg ist zudem bis kurz vor der Schule verkehrsarm. Die neu geplante Route erhöht die Sicherheit nicht.	nicht berücksichtigen	Direkte Fusswegerschliessung ist Zielsetzung der Gemeinde um die Schulwegsicherheit zu erhöhen.
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Seeuferweg	Der Antrag der Gemeinde, den Seeuferweg entlang der Seestrasse zu führen ist keine valable Option.	Ein Spaziergang entlang der Hauptverkehrsachse und an hohen Grundstückmauern vorbei, gewährleistet die Erlebbarkeit des Sees in keiner Weise.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Wir beantragen auch ein Velofahrverbot für den Sprüngliweg.	Die grosse Steigung des Weges führt zu hohen Velogeswindigkeiten, die für Fussgänger gefährlich sind. Zudem sind die herannahenden Velos für die Fussgänger nicht hörbar.	Kenntnisnahme	Veloverbindung zur Erschliessung Bhf., aktuell befahrbar und keine Sicherheitsdefizite bekannt.
7.2.1 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Verkehr	Wir beantragen ein allgemeines Fahrverbot für den Gaisrainweg.	Bis vor Kurzem bestand ein Fahrverbot und dieses wurde aus uns unbekanntem Gründen aufgehoben. Dieser Weg wird stark von Schulkindern, die besonderen Schutz benötigen, genutzt. Wir haben schon mehrmals gefährliche Situationen beobachtet.	Kenntnisnahme	Der Gemeinde/Polizei sind aktuell keine Sicherheitsdefizite bekannt. Man nimmt den Hinweis auf und prüft, bei einer Verschlechterung der Situation, allenfalls entsprechende Massnahmen.
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Verkehr	Der Gemeinderat soll offenlegen, ob die Rotlichtanlage auf der Seestrasse aufgehoben wird.	Bei der Kreuzung Dorfstrasse - Seestrasse ist unklar, was genau umgesetzt wird. Keine Ahnung, wo der Einwohner auch noch ein Datenblatt 10_028 finden und analysieren soll.	Kenntnisnahme	Kantonale Zuständigkeit (Seestrasse).

7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Verkehr	Die Kreuzung Hornhaldenstrasse - Seestrasse ist in einen Kreisell zu überführen. Auf die geplante Bevorzugung von Velofahrern ist an dieser Stelle zu verzichten.	Die notorisch als Unfallhotspot bekannte Kreuzung Hornhaldenstrasse-Seestrasse ist schon gefährlich genug für Autofahrer. Die Gemeinde Kilchberg stellt regelmässig Hinweistafeln und Gefahrenhinweis in den Sichtbereich des Fahrzeugführers. Zudem steht häufig ein Fahrzeug eines Weinhändlers im Sichtbereich der Kreuzung, ca. auf der Höhe Bushaltestelle Stadtgrenze. Der 161er Bus erzwingt sich schon heute den Vortritt über die Stoppstrasse hinweg. Auch für den MIV dürfte es noch gefährlicher werden, sich in den Verkehr der Seestrasse einzuordnen. Die vorgeschlagene Lösung der Gemeinde Kilchberg bzw. des Bezirks ist mangels genügender Offenlegung nicht beurteilbar. Entsprechend ist vom Standard auszugehen. Ein Kreisell würde die Verkehrssituation wesentlich verbessern. Der Platz ist vorhanden.	Kenntnisnahme	Kantonale Zuständigkeit (Seestrasse). Das Tiefbauamt des Kanton Zürichs ist an der Erarbeitung eines Vorprojekts für den Kreuzungsbereich See-/Hornhaldenstrasse.
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	die Schnellroute Alte Landstrasse in Kilchberg ist äusserst gefährlich	Durch die beiden Linksabbiegungen (teils über einen Trottoirrand), dann dadurch, dass die Alte Landstrasse 50 kmh und zu schmal ist, wird man häufig gefährlich überholt (gegen den Rand gedrückt oder das entgegen kommende Fahrzeug muss abrupt abbremsen). Wenn immer möglich wähle ich eine andere Route.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	Die Veloschnellroute ist nicht umzusetzen. Die Veloschnellroute ist, wenn überhaupt, auf einer Staatsstrasse umzusetzen und durch den Kanton zu finanzieren.	Die Veloschnellroute ist eine zusätzliche Infrastruktur zu Gunsten anderer Seegemeinden, für die es in Kilchberg keinen Platz gibt. Die Alte Landstrasse ist bereits relativ eng und eine Veloschnellroute bedeutet Enteignungen im grossen Stil. Bei Böldler- und Weinbergstrasse ist das nicht anders. Zudem fallen die Parkplätze für den MIV weg. Die Veloschnellroute ist inkompatibel mit ÖV und MIV. Erhalten nun die Anwohner MIV-Verbot? Veloschnellroute meint ein Tempolimit für Velos von 45km/h oder mehr und nicht Tempo 30 wie umgesetzt oder geplant. Was hat sich der Gemeinderat überlegt, als der Kantonale Velonetzplan und RRP beschlossen wurden?	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	Ein kombinierter, aber geteilter Fussgänger / Veloweg (erhöht) auf der Seestrasse wäre die beste Lösung	das wäre eine einfache schnelle Route durch alle Gemeinden	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	Eine Veloschnellstrasse auf der Alten Landstrasse erachten wir als inakzeptabel.	Die Strasse ist sehr eng und stellenweise unübersichtlich. Sie dient als Schulweg vieler Kinder. Die Hauptverkehrsachse für den ÖV mit langen und breiten Bussen ist inkompatibel mit einer Veloschnellstrasse.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	Eine Veloschnellstrasse auf der Alten Landstrasse erachten wir als inakzeptabel.	Die Strasse ist sehr eng und stellenweise unübersichtlich. Sie dient als Schulweg vieler Kinder. Die Hauptverkehrsachse für den ÖV mit langen und breiten Bussen ist inkompatibel mit einer Veloschnellstrasse.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	Keine Veloschnellroute	Der Veloverkehr ist grundsätzlich begrüssenswert. Doch stellen die schnellen Velofahrer, vor allem die bis 45km/h fahrenden E-Biker, eine Gefährdung für Schulkinder und Fussgänger dar. Ausserdem sind die Sichtwinkel der Ausfahrten nicht für diese schnell fahrenden Velofahrer ausgelegt. Aus obenstehenden Gründen wird auch die Veloschnellroute an der Kilchbergerstrasse in Zürich Wollishofen nicht von den Anwohnern und Anwohnerinnen unterstützt.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Veloschnellroute	Schnellroute Weinbergstrasse - Böldlerstrasse ist der Alten Landstrasse vorzuziehen.	Viel einfacher, weniger Verkehr und Höhenunterschied, vor allem wenn überall 30 kmh	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

<p>7.2.2 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen</p>	<p>Veloschnellroute</p>	<p>VV5 Veloschnellroute auf der Seestrasse streichen und wie im kantonalen Velonetzplan auf der Alten Landstrasse vorsehen.</p>	<p>Gemäss beiliegenden Bericht «Velonetzkonzeption» wird von der Gemeinde via kommunalen Richtplan beantragt, die kantonale Veloschnellroute nicht wie kantonal und regional festgelegt auf der Alten Landstrasse zu realisieren, sondern auf die Seestrasse zu verlegen.</p> <p>Dies ist aus folgenden Gründen nicht zweckmässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Seestrasse ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert und weist einen hohen DTV von über 15'000 motorisierte Fz/Tag auf. Ebenfalls gilt auf der Seestrasse aktuell Tempo 50. Die Führung auf den bestehenden Velostreifen entspricht höchstens dem Ausbaustandard für Nebenverbindungen. - Gemäss Regierungsratsbeschluss und den verbindlichen kantonalen Velostandards sind Veloschnellrouten für den Begegnungsfall von 2:2 Velos ausulegen. Bei dem Geschwindigkeitsniveau und DTV ist eine separate Veloinfrastruktur, konkret mindestens ein 4.5m breiter reiner Radweg oder je 3.0m breite Einrichtungradwege einzurichten. - Die Realisierung der Veloschnellroute mit dem geforderten Ausbaustandard entlang des Sees ist illusorisch. Davon zeugt auch der bereits seit längerem vorgesehene Projekt des Seeuferwegs für den Fussverkehr. - Die Anschlüsse an die Velovorzugsroute Kilchbergstrasse der Stadt Zürich sowie Weiterführung der Veloschnellroute in Rüslikon ist bei einem solchen «Alleingang» durch den kommunalen Richtplan Kilchberg nicht gegeben. <p>Die Argumentation gegen die Alte Landstrasse ist vor allem dem Widerstand gegen die Einführung von Tempo 30 geschuldet. Durch eine Reduktion des motorisierten DTV, klare Vortrittsverhältnisse zugunsten der Alten Landstrasse und der Tempobeschränkung auf T30 wäre ist die Realisierung einer Veloschnellroute mittels Regime «Velostrasse» möglich und realistisch.</p> <p>Entlang der Seestrasse würde der Ausbau zur Veloschnellroute massive bauliche Massnahmen inkl. grosszügigem Landerwerb/Enteignung bedingen. Faktisch würde somit die Umsetzung der kantonalen Veloschnellroute in die weit entfernte Zukunft verschoben. Der Richtplan ist jedoch per Definition auf Planung der nächsten 15-20 Jahre auszulegen. Das nationale Veloweggesetz fordert zudem eine Umsetzung der Velowegnetze innerhalb der nächsten 20 Jahre.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>	<p>vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen</p>
<p>7.2.2 Kommunale Festlegungen und Massnahmen</p>	<p>Langsamverkehr</p>	<p>Antrag der Kirchenpflege reformierten Kirche in Kilchberg: Auf eine Veloparkierungsanlage bei der reformierten Kirche ist zu verzichten</p>	<p>1. Am Kirchgemeindehaus hat es schon zahlreiche Veloabstellplätze, die allenfalls erweitert werden könnten 2. Das bauliche Gesamtbild der historischen reformierten Kirche würde durch einen vorgelagerten Veloabstellplatz nachhaltig gestört</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>	<p>An Veloparkierung in der Umgebung der Kirche wird festgehalten. Der exakte Standort ist noch zu definieren, er ist nicht zwingend direkt bei der Kirche</p>

7.2.2 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Auf die Veloverbindung VV6.2 Stockenstrasse-Im Brunnenmoos und VV6.3 und auf die Veloabstellanlagen VV7 ist evtl. mit Ausnahme der Seebadi zu verzichten.	<p>VV6.2: Aufgrund des Gefälles fahren die meisten Primarschüler via Kreuzstrasse und Tiergartenstrasse zur Stockenstrasse. Zudem hat der Gemeinderat das Fahrverbot auf dem Schützenmattweg zu Lasten des Fussverkehrs aufgehoben. Gilt der Schützenmattweg jetzt als Strasse?</p> <p>VV6.3: Das Gebiet Sanitas/Sanatorium neu und das Gebiet Bänklen sind bereits durch zahlreiche Wege ohne Fahrverbot und schwellenlos erschlossen. Was braucht es mehr?</p> <p>VV7: Es kann doch nicht sein, dass das ASTRA bestimmt, wo und ob ein Veloabstellplatz erstellt wird. Muss der letzte Stück Rasen einer Veloabstellanlage geopfert werden? Bisher ist an keiner Stelle der Bedarf auch nur annähernd ausgewiesen. Es werden mit Ausnahme des Strandbades schlicht keine Velos abgestellt. Auf die Ästhetik bei der Kirche darf man gespannt sein. Es ist auch noch die Bushaltestelle 161 behindertengerecht zu integrieren (die Gemeinde hat bis dato die neue Bushaltestelle nicht aufgelegt). Der Richtplan ist diesbezüglich unvollständig. Beim Stockengut hat es genügend befestigte Fläche, um ein Velo abzustellen. Im übrigen gibt es genügend überflüssige Infrastruktur, die abgerissen oder umgenutzt werden könnte (Eselstall, Hühnerstall, Saustall, Umnutzung Remise neu, Umnutzung Heubühne alt, etc). Bei der Hochweid gibt es bereits beim Hallenbad eine entsprechende Infrastruktur.</p>	Nicht berücksichtigen	An den Verbindungen und der Abstellanlage wird festgehalten. Die exakten Linienführungen und Standorte sind jedoch noch zu definieren.
7.2.2 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Förderung von E-Veloladestationen innerhalb des Gemeindeperimeters - das geeignete Gemeindegebiet eignet sich besonders für E-Mobilität beim Veloverkehr.	Eignung für E-Mobilität durch steile Hangneigung der Gemeinde. "VV7 - Erstellung von Veloparkierungsanlagen entsprechend den Standards BZO-Veloparkierung"	Kenntnisnahme	Die Standards werden im Rahmen der BZO und nicht kRP festgelegt.
7.2.2 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	zeitgemässe grosszügige Veloabstellplätze am Bahnhof	Das Angebot von Veloabstellplätzen am Bahnhof ist peinlich. Der seeseit's ist viel zu klein, der oberhalb der Treppe an der Weinbergstrasse sehr unpraktisch, sicher braucht es einen zu Beginn des Perons 2 Richtung Rüslikon (z.B. beim Bänkli im Gestrüpp)	Kenntnisnahme	Die Anlagen sollen bedarfsorientiert weiterentwickelt werden.
7.3 Strategische Ansätze	Bus/Zug	Bus 66 (von Morgental zur Kirche) wird durch eine Verlängerung zum Bahnhof Kilchberg verlängert.	Der ganze Bereich Kilchbergs angrenzend an die Stadt Zürich ist nicht direkt an den Bahnhof / Zentrum Kilchberg angebunden. Die Orientierung Richtung ZH-Wollishofen (Einkauf und Zug) könnte zugunsten des Zentrums von Kilchberg verbessert werden.	Kenntnisnahme	Konkrete/exakte Linienführungen sind nicht im kRP aufgenommen; Optimierung der Verbindung Zürich-Kilchberg-Rüslikon als Massnahme aufgenommen
7.3 Strategische Ansätze	Bus/Zug	BUSHALTESTELLE HORNHALDENSRASSE, Richtung Zürich: Diese Bushaltestelle sollte einen Witterungsschutz haben.	dieser Platz ist ausgesprochen stark den Winden ausgesetzt.	Bereits abgedeckt	Verbesserung Ausstattung Bushaltestellen.
7.3 Strategische Ansätze	Bus/Zug	BUSHALTESTELLE HORNHALDENSTRASSE, Richtung Kirche: Von der Bushaltestelle soll ein hindernisfreier Zugang zum Aubriggsteig ermöglicht werden.	der Zugang ist nur unter Begehung der Strasse möglich (Verkehr im Rücken). Der Abstieg vom IV-Trottoir auf die Strasse ist zudem hoch und nicht trittfreundlich.	Bereits abgedeckt	Verbesserung Ausstattung Bushaltestellen.
7.3 Strategische Ansätze	Bus/Zug	OBERE HORNHALDE, Richtung Kirche: Zugang zur Hornhaldenstrasse gefahrlos gestalten.	Von dieser Bushaltestelle ist es für Fussgänger gefährlich die Hornhaldenstrasse zu betreten und zu begehen. Schlechte Einsicht für den Verkehr vom See her und generell zu schmale Strasse mit schlechten Sichtverhältnissen (wichtiger Autodurchgang von der Autobahn Richtung See).	Bereits abgedeckt	Direkte und hindernisfreie Zugänge ermöglichen eine attraktive Erschliessung der ÖV-Haltestellen für den FVV. Dazu: Massnahmen SV Hornhaldenstr. und alte Landstrasse.
7.3 Übergeordnete Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Die Erschliessung des Sanitas / Neu-Sanatoriums ist auf die Reduktion der Arbeitsplätze im Gebiet Asp zu reduzieren.	Zur Zeit ist das fast leere Spital Sanitas kaum noch genutzt. Ab 2026 bis 2028 ist es eine Baustelle und danach eine Nervenheilanstalt, die massiv weniger Personal beschäftigt (vermutlich ca. nur noch 25%). Weiter nimmt der Kunden- und Besuchsverkehr massiv ab. Weiter besteht ein direkter Weg zur Haltestelle Denner, die innert fünf Minuten für das Personal erreichbar ist. Ein doppelte Erschliessung mit Linie 162 und Linie 184 ist massiv übertrieben. Die Linie 184 bietet zudem die viel bessere Anbindung an den übrigen ÖV an, womit die Sanitas-Bedienung durch die Linie 162 eingestellt und zum Nutzen der Bevölkerung neu ausgerichtet (z.B. zum Bahnhof Adliswil, falls die Linie 161 nicht dorthin verlängert wird) werden kann. Die Wirtschaftlichkeit des ÖV würde dadurch wesentlich gesteigert und würde etwas zu den Verlagerungszielen beitragen.	Kenntnisnahme	Das öv-Angebot wird im Rahmen des kantonalen Fahrplanverfahrens bestimmt. Im kRP werden die Haltestellen aufgenommen. An der Haltestelle beim Asp wird festgehalten
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Bus Nr. 66 zusätzliche Haltestelle zwischen Stockengut und Alterszentrum prüfen (ohne Landenteignungen).	Macht das Angebot für Anwohnende zwischen Kreuzstrasse und Alterszentrum möglicherweise attraktiver.	Nicht berücksichtigen	Nicht vorgesehen (Erschliessung ausreichend, Fahrplanstabilität).
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	"Optimierung Busverbindung Zürich-Kilchberg-Rüslikon: Die Gemeinde setzt sich im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens für eine Optimierung der Busverbindung Zürich-Kilchberg-Rüslikon ein (Prüfung Anpassung/Erweiterung der Linie 161)." streichen	Mit der neuen Wendeanlage für die Linie 161 bei der Haltestelle "Neuweid" ist eine Anpassung der Linienführung nicht sinnvoll.	teilweise berücksichtigen	An der Optimierung der Busverbindung wird festgehalten. Die Ergänzung "Prüfung Anpassung/Erweiterung der Linie 161" ist jedoch irreführend und wird gestrichen.

7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Bei der Bushaltestelle Altersheim ist auf Bushaldebuchten und auf umfangreiche Rodungen zu verzichten und das Konzept (Kinderspielplatz mit Rasen, Sandkasten, Spielgeräten, Erholungs- und Verweilbänke für die Eltern und Seniorinnen/Senioren, Sicherstellung genügender Höhe Aussichtslage, etc.) des Kienastparks ist im Richtplantext offenzulegen.	Die geplante Bushaltestelle der Buslinie 66 beim Alterszentrum ist nicht kompatibel mit der Nutzung des Kienastparks als Spielplatz für Kleinkinder, Erholungs- und Verweilort für die Bewohner des Alterszentrums und der Quartierbewohner und Aussichtspunkt. Der Kienastpark weist aufgrund bereits früherer Landnahme für das Alterszentrum (z.B. Parkplätze) bereits die minimalste Fläche auf, um noch als Erholungsfläche zu dienen. Der Kienastpark ist an schönen Tagen von den Bewohnern des Alterszentrums sehr gut besucht (im Gegensatz zu den noch wenigen vorhandenen Anlagen innerhalb des Alterszentrums). Eine Bushaldebucht ist weder aus gesetzlichen noch anderen Gründen (z.B. Verkehrsaufkommen) notwendig. Eine Haltestelle auf der Strasse dient zudem der Verkehrsberuhigung und kann ähnlich wie beim alten Sanatorium umgesetzt werden. Die Gemeinde hat sich bis anhin geweigert, das zukünftige Nutzungskonzept darzulegen (vgl. Auflage Stockenstrasse mit Vernehmlassungsantwort). Auch im kommunalen Richtplantext fehlen genügende Aussagen. Der Richtplan weist einen wesentlichen Mangel auf.	Kenntnisnahme	Gestaltung Bushaltestelle wird nicht durch kRP festgelegt.
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Der inkonsistente ÖV-Richtplan ist zu vervollständigen und bedarfsorientiert mit der übrigen Verkehrsplanung abzustimmen. Allenfalls sind einzelne Verlagerungsziele zu kassieren.	ÖV-Richtplan ist in Bezug auf die Quantitativen Verkehrsziele völlig unzulänglich. Es werden bezüglich den Verkehren mit den Nachbargemeinden Verlagerungsziele definiert, für deren Umsetzung keinerlei Umsetzungspläne existieren. Vielmehr arbeitet die Gemeinde gemäss dem vorgeschlagenen Richtplanung an der Abnabelung von den Nachbargemeinden, die für die Versorgung der Bevölkerung von Kilchberg unerlässlich sind. Der Bus 161 soll nach Rüschiikon führen (wie - durch den Schoorenbach/Gheistrasse, die Nidelbadstrasse, den ehemaligen Fussweg entlang der Autobahn; wohin - Migros Rüschiikon/Bahnhof Rüschiikon; koordiniert - haben Gespräche mit Rüschiikon stattgefunden; wann - einige Jahrzehnte nach Umsetzung der Verkehrshindernisse?). Eine Buslinie soll nach Adliswil führen (welche - sinnvollerweise Linie 162 anstelle Asp/neu Sanatorium zu Bahnhof Adliswil, weitere offene Fragen wie bei Linie 161). Die Umsetzung des aktuellen Busangebots erfolgt in Abweichung zum Richtplan angebotsorientiert und nicht bedarfsorientiert, wie dies im erläuternden Bericht freimütig eingeräumt wird. Dies ist kein haushälterischer Umgang mit Steuergeld, wie die geplante Steuerfusserhöhung offenlegt. Ob Kilchberg für den Freizeitverkehr einen getakteten Schiffsverkehr subventionieren soll, ist wegen der fehlenden ökologischen Nachhaltigkeit fraglich. Wer muss für diese nicht fertig ausgearbeiteten Ideen letztlich enteignet werden? Die aufgelegte Verkehrsplanung ist inkonsistent, ökologisch nicht nachhaltig, inkompatibel mit dem aktuellen Steueraufkommen und im Konflikt mit der Eigentumsgarantie.	Teilweise berücksichtigen	Im RP werden keine konkreten Linienführungen geprüft/festgelegt. Dies wird im Rahmen des Angebotskonzepts erarbeitet. Im RP stehen deswegen Prüfungsaufträge zur Optimierung, an welchen festgehalten wird. Bei der Optimierung in Richtung Rüschiikon wird jedoch die Ergänzung "Prüfung Anpassung/Erweiterung der Linie 161" gestrichen, da diese irreführend ist.
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Ein Antrag, der noch dieses Jahr umgesetzt werden kann: Alle platzierten Bänke unbedingt das ganze Jahr stehen lassen resp. alle Bänke durch wetterfeste Modelle ersetzen. Zum Beispiel an der Haltestelle "Paradiesstrasse" wird die Bank jeweils im Winter "eingezogen".	Verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	Kenntnisnahme	Optimierung der Ausstattung der Bushaltestellen bereits in Massnahmen vorhanden.
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Für die Optimierung der öV-Verbindung bis nach Rüschiikon soll zusätzlich zur Verlängerung der 161-er Linie auch die Verlängerung der Buslinie 66 geprüft werden.	Zusätzliche Option abklären.	Berücksichtigen	Im RP werden keine konkreten Linienführungen geprüft/festgelegt. Dies wird im Rahmen des Angebotskonzepts erarbeitet. Im kRP stehen deswegen Prüfungsaufträge zur Optimierung. Die Weiterbindung nach Rüschiikon wurde leicht angepasst
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Haltestelle "Emilienheim" und "Mythenstrasse" streichen	Nicht mehr vorhanden	Berücksichtigen	
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Haltestelle "Schooren" ergänzen	Wieder reaktiviert und in Betrieb	Berücksichtigen	In Fahrtrichtung Kirche wird die Haltestelle der Buslinie 162 auf der Seestrasse bleiben. In Fahrtrichtung Bahnhof wird noch geprüft, ob die Buslinie 162 auch auf die Seestrasse verschoben werden soll. Der Kanton erarbeite aktuell ein definitives Haltestellenprojekt auf der Seestrasse.
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Massnahme ÖV1 streichen	Die Erschliessung des Gebiets Hochweid ist durch die Linie 66 sowie die Verlängerung der Linie 161 gegeben und mehr als ausreichend	nicht berücksichtigen	Künftige Entwicklung soll berücksichtigt werden.
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Verbesserung Bushaltestelle Schooren	auch wenn jetzt nicht mehr so viele Lindt-Besucher da einsteigen, stehen so viele lange im Regen	Bereits abgedeckt	Verbesserung Ausstattung Bushaltestellen (Massnahme). Der Kanton erarbeite aktuell ein Haltestellenprojekt auf der Seestrasse. Hierbei wird geprüft, ob ein Personenunterstand stellt werden kann.
7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Wir unterstützen die Einrichtung einer guten Verkehrsverbindung zwischen Bahnhof Kilchberg und Bahnhof Adliswil.	Für Kilchberger wird die Erreichbarkeit des ganzen Sihltals (inklusive dessen Naherholungsgebieten) sichergestellt.	Kenntnisnahme	

7.3 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Bus/Zug	Zur Ausstattung der Bushaltestellen: der GR wird gebeten zu prüfen, ob die neu erstellte Bushaltestelle Hornhaldenstrasse (Fahrrichtung Kirche) so angepasst werden kann, dass sie von beiden Seiten für Fussgänger erreichbar ist.	Die Bushaltestelle Hornhaldenstrasse wurde vor nicht allzu langer Zeit behindertengerecht umgebaut. Leider ist sie für Fussgänger, die in Richtung Aubrigsteig aussteigen, sehr schlecht benutzbar. Eine Holzwand, ein Kehrichtcontainer-Platz und private Parkplätze verstellen den Durchgang. Ohne auf die Strasse auszuweichen ist kein Durchkommen. Für alte Menschen und Menschen mit Behinderung ist die neue Haltestelle von einer Seite her kaum benutzbar	Bereits abgedeckt	Verbesserung Ausstattung Bushaltestellen (Massnahme)
7.4 Strategische Ansätze	Parkierung	Beim Bahnhof braucht es unbedingt Parkplätze zum Ein- und Aussteigen, Kurzparkplätze, für Taxis usw.	Zur Zeit muss man das Auto im Parkverbot oder auf dem Busparkplatz abstellen, wenn man jemanden mit Beeinträchtigungen auf den Zug begleitet (barriere-frei). Das ist unmöglich, dass alle Parkplätze privat vermietet sind.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.4 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Auf KM2 ist zu verzichten.	KM2: Der Schiffsverkehr ist nicht relevant für Kilchberg. Es gibt keine Grundlage irgendwelche ASTRA Normen anzuwenden für nichts. Eine Umsetzung wäre nicht wirtschaftlich.	Berücksichtigen	Schiffstationen sind gemäss ZPZ im regionalen Richtplan abgedeckt, indem die Schifffahrtslinie an Land trifft. Sie müssen nicht explizit aufgenommen werden.
7.4 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Auf Sharing Angebote und VV-Anlagen bei Bushaltestellen ist zu verzichten.	Sharing/BUS-VV-Anlagen: Aufgrund der Probleme in der Stadt Zürich benötigt Kilchberg sicher nicht irgendwelche Sharing-Angebote. Aufgrund des durchschnittlichen Haushaltseinkommens der Haushalte in Kilchberg kann davon ausgegangen werden, dass jeder Haushalt, der das will, mit der nötigen Infrastruktur ausgerüstet ist. Selbstverständlich gibt es immer Leute, die sich weiter auf Kosten des Steuerzahlers optimieren wollen (das bekannteste Beispiel ist das bei gesamtheitlicher Betrachtung wenig ökologische bzw. nachhaltige Batteriemobil). VV-Anlagen würden höchstens Auswärtigen dienen. Es stellt sich die Frage, warum Kilchberg dies finanzieren und hierfür die letzten Grünflächen opfern soll. ASTRA-Empfehlung müssen nicht umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Periodische Prüfung der Notwendigkeit
7.4 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	KM1 ist zurückhaltend umzusetzen.	KM1: Wer mit VV unterwegs ist, hat kein Bedürfnis in Kilchberg auf den Zug umzusteigen, weil nur unnötig Zeit verloren wird. Der Zug ist im Vergleich zum Velo höchst unflexibel. Dieses Bedürfnis ist aktuell mangels abgestellter Fahrzeuge nicht nachgewiesen und muss auch nicht angebotsorientiert erzeugt werden. Wir sind nicht die Stadt Zürich, in der die Abstellplätze dem Zielverkehr dienen (oder auch nur zur Entsorgung der Fahrzeuge). Bei schlechtem Wetter steigt der VV direkt auf den ÖV um oder er ist im besten Fall witterungsresistent. Eine Umsetzung wäre nicht wirtschaftlich.	Kenntnisnahme	Die Anlagen sollen bedarfsorientiert weiterentwickelt werden.
7.6 Strategische Ansätze	MIV	Die Autobahn A3 wird überdeckt und für Gewerbe und Erholung genutzt.	Die Aufenthaltsqualität ist auf den Strassen generell kein Thema. Entweder sind es Quartierstrassen, in denen sich keine Massnahmen aufdrängen, oder sie dienen als Sammel- oder Verbindungsstrassen, wo die Aufenthaltsqualität sich nach der Strassenart richtet. Dies ist bereits weitgehend umgesetzt. Von der Überdeckung der A3 würde die Bevölkerung von Kilchberg am meisten profitieren. Die Gemeinde sollte sich hierauf konzentrieren.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit beim ASTRA
7.6 Strategische Ansätze	MIV	Die übrigen Ansätze werden sehr zurückhaltend umgesetzt.	Die Trennwirkung der Strassen sind generell niedrig und benötigen keiner grossen Eingriffe (Vorbehalt evtl. Seestrasse).	Kenntnisnahme	Wird situativ in den jeweiligen BKG geprüft/geklärt
7.6 Strategische Ansätze	Veloschnellroute	Durchgangsverkehr inklusive Veloschnellrouten wird über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt.	Die Veloschnellrouten dienen auf dem Gemeindegebiet von Kilchberg offensichtlich v.a. den Auswärtigen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Strategische Ansätze	Tempo 30	flächendeckend T 30 wäre sehr begrüssenswert, insbesondere aber auf der Alten Landstrasse, die die wichtigste Querverbindung in Kilchberg darstellt. Im Bereich Schwelle ist nach wie vor ein Gefahrenpunkt durch Raser: Wenn kein Bus an einer der Haltestellen steht, geben viele Autofahrer Gas. Die kleine Verkehrsinsel bringt keine Beruhigung.	Beruhigung des Verkehrs innerorts. In Zürich ist die Alte Landstrasse abklassiert worden und T 30 Zone. Warum nicht auch in Kilchberg? Für den Verkehr innerorts mit den geringen Distanzen ist T30 ausreichend, auch wenn es eine Gewöhnung braucht. Die Sicherheit für die angrenzenden Schulen und die vielen Velofahrer wäre massiv verbessert.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Strategische Ansätze	MIV	Linksabbiegeverbot von der Hornhaldenstrasse in die Nidelbadstrasse mit der Stadt Zürich aushandeln.	zT massiver Rückstau der schlechten Sicht- / Platz-Verhältnisse an dieser Stelle für Fussgänger (ab Bushaltestelle Obere Hornhalde) und Velofahrer nochmals stark verstärkt. Dies insbesondere in den Stosszeiten am Morgen.	Kenntnisnahme	Verweis auf SV5.2
7.6 Strategische Ansätze	Tempo 30	Niedrigtempozonen nicht aufführen - Geschwindigkeiten im Status quo belassen. Die Strassenraumgestaltung soll eine optische Reduktion der Geschwindigkeiten herbeiführen.	Es sollen keine 30er Strassen entstehen, welche eigentlich eine schnellere Geschwindigkeit zulassen würden (Bsp. Stadt Zürich Zwängiweg / Verbindung Autobahn an Gemeindegrenze Kilchberg).	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Strategische Ansätze	Tempo 30	Es wird in Frage gestellt ob die generelle Reduktion auf T30 sinnvoll ist. Es würde begrüsst, wenn die Geschwindigkeiten im Status quo bleiben, aber die Strassenraumgestaltung eine Reduktion herbeiführt. Es sollen keine 30er Strassen entstehen, welche eine schnellere Geschwindigkeit zulassen würden aber einer strengen Reduktion unterliegen (Bsp. Stadt Zürich Zwängiweg / Verbindung Autobahn an Gemeindegrenze Kilchberg)	Temporeduktion nur wo wirklich notwendig. Strassenraumgestaltung für eine langsamere Nutzung der Strassen. Reduktion oder Schikanen bei Schulen oder heiklen Kreuzungen. "SV-VI: Auf dem Gemeindegebiet gilt flächendeckend T30, davon ausgenommen sind Strassen mit Verbindungsfunktion (Ausnahmen jedoch auch auf VS möglich)."	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

7.6 Strategische Ansätze	Tempo 30	Tempo 30 auf ganzem Gemeindegebiet einführen mit Ausnahme der Seestrasse, evtl. der alten Landstrasse.	Es gibt k e i n e einzige Strasse in Kilchberg (Ausnahme siehe oben), auf welcher man mit gutem Gewissen stets mit Tempo 50 unterwegs sein kann. Ausserdem wird der Veloverkehr wegen der Einführung elektrischer Fahrräder stark zunehmen. Solcher Unsinn wie die Route Zwängiweg-Hornhaldenstrasse mit 5 Tempowechseln und zwei Schwellen ausgerechnet bei Tempo 50 soll aufgehoben werden! Die "Agraffen" bei der Einmündung Rigistrasse sind jetzt etwa schon 15 mal umgefahren und mit Steuergeldern ersetzt worden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Tempo 30	Einführung Tempo 30 oder allenfalls Einbau von Engnissen und/oder zusätzlichen hohen Schwellen (bin grundsätzlich kein Freund von Tempo 30 und auch kein Autogegner, aber unter den bestehenden Verhältnissen sehe ich aktuell keine andere Möglichkeit).	Viel zuviel Verkehr (Auswärtiger Schleichverkehr, Anwohner hin/her). Unangepasstes Fahren bis zu vereinzelt "Rasen" seitens Automobilisten (Schüler mit Velos sind unterwegs, Fahrten übers Trottoir nicht erst seit Einführung Bus Nr. 66). Tempo 50 und mehr ist für die Verhältnisse insbesondere auch unter Berücksichtigung der zahlreichen Offroader deutlich zu schnell. Sonntagsfahrverbot wird hartnäckig nicht durchgesetzt. Seit 2011 konnte der Einwendende eine einzige polizeiliche Kontrolle gleich zu Beginn feststellen. Ortsbusverkehr ist kein Problem. Nebenbemerkung: Velofahrer sind teilweise ebenfalls mit unangepasstem Tempo unterwegs	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Verkehrssicherheit	Auf weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der Dorfstrasse ist zu verzichten. Die Übersichtlichkeit ist an der Kreuzung Alte Landstrasse / Dorfstrasse zu verbessern.	Die Dorfstrasse benötigt höchsten punktuell bei den Kreuzungen Alte Landstrasse und Stockenstrasse Anpassungen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.	Kenntnisnahme	Konkrete Umsetzungen bei Planung/Realisierung der Massnahmen zu entwickeln
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Tempo 30	Begnungszone anstelle T30 vor dem reformierten Kirchgemeindehaus und allenfalls der reformierten Kirche	1. Laut Plan (Abbildung 3) gilt die Region um den Bahnhof als Begegnungszone. Dabei hat die Zone um Kirche und Kirchgemeindehaus denselben Stellenwert. 2. Das Kirchgemeindehaus dient als das wichtigste Kulturzentrum für Kilchberg, da die Nutzung nicht nur durch die Kirche sondern auch im starkem Masse durch örtliche Vereine und andere Institutionen erfolgt. Werterhaltung / benutzergerechte (Um-) Gestaltung. Wichtigkeit des Ensembles: Kirche, Gemeindehaus, Bushaltestelle, Vorbild Thalwil (ausser Belag). Gestaltung kann Riesen Mehrwert schaffen. Einheit schaffen / Verkehr beruhigen z.B. durch Beläge, Schwellen, Tempolimit. 3. Gerade die Kreuzung vor der Kirche ist eine sehr gefährliche Stelle, oft wird der Rechtsvortritt von den PW Lenkern missachtet. Es hat sich in den vergangenen Jahren auch schon mindestens ein tödlicher Verkehrsunfall dort ereignet. Kirchenmitarbeitende und Besucher der Kirche beobachten täglich Beinaheunfälle. Bei grösseren Veranstaltungen in der Kirche regelt ein Freiwilliger für die Kirche den Verkehr, weil sonst noch mehr Unfälle zu befürchten sind.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Verkehr	Der Einwendende beantragt, dass die Gemeinde mit baulichen, polizeilichen oder weiterer Massnahmen die Lärmmissionen durch den MIV bei den Durchgangsstrassen und Sammelstrassen verringert.	Die Lärmmissionen sind während den wärmeren Monaten auf den Durchgangsstrassen und Sammelstrassen durch starkes Beschleunigen teilweise sehr massiv, was sich negativ auf die Wohnqualität im Dorf auswirkt und worunter die Aufenthaltsqualität in den Erholungsgebieten leidet. Dieses Verhalten findet besonders nahe von Lichtsignal-Anlagen oder Kreuzungen statt und findet besonders bei schönen Tagen im 5-Minuten-Takt statt.	Kenntnisnahme	Gem. Ziel SV werden die Bedürfnisse der Anwohnenden gewährleistet und die Siedlungsverträglichkeit erhöht
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Tempo 30	Keine zusätzlichen Tempo-30-Zonen definieren.	Aktueller Status der Tempo-30-Zonen ist ausreichend.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	MIV	Kommunale Massnahmen zu Dorfstrasse und Hornhaldenstrasse (SV4.1, SV4.3, SV5.1, SV5.2): Ganze Massnahmen streichen oder zumindest die beschriebenen Verkehrsberuhigungs-Massnahmen streichen.	Die Hornhaldenstrasse wird als Verbindungsstrasse bzw. Sammelstrasse eingestuft. Entsprechend ist es nicht nachvollziehbar, weshalb zusätzliche Verkehrshindernisse platziert werden und den Verkehr - insbesondere Lastwagen - von der Autobahnausfahrt her bei der Durchfahrt behindern. Analoge Überlegungen gelten für die Dorfstrasse.	Nicht berücksichtigen	Die Massnahmeninhalte sind im kRP noch nicht festgelegt, konkrete Massnahmen werden in der nachfolgenden, detaillierten Planung definiert. Die Strassen werden nach ihrer Funktion den Klassen VS, SS und ES zugeordnet. Ferner muss neben der Typisierung auch die Verkehrssicherheit, Ansprüche und Bedürfnisse aller Strassennutzenden berücksichtigt werden.
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Verkehrssicherheit	Planung eines Wendeplatzes, der seinen Namen auch verdient.	Der Kehricht- und Grüngutwagen fährt die ca. 300 m lange Aubrigstrasse rückwärts, da er am blinden Ende nicht wenden kann. Das bringt Gefahr und kostet Zeit. Der Pseudo-Wendeplatz könnte leicht erweitert werden, indem man die Garagevorplätze der Liegenschaft Aubrigstrasse und Rigistrasse in den Wendeplatz integriert mittels Dienstbarkeit. Die Aubrigstrasse ist ein beliebter Spazierweg und auf ihr spielen wieder vermehrt kleine Kinder.	Kenntnisnahme	Nicht richtplanrelevant. Im Zuge von privaten Bauprojekten kann eine Wendeanlage gemäss VSS geprüft werden.
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Verkehrssicherheit	SV13 ergänzen: Strassenraum und somit Busfahrbahn muss trotz Begegnungszone für alle Verkehrsteilnehmende erkennbar sein.	Verkehrssicherheit, ÖV-Zuverlässigkeit	Kenntnisnahme	In Begegnungszone haben Zufussgehende Vortritt vor Fahrzeugen. Grundsätzlich gibt es keine ausgewiesenen Flächen für Verkehr.

7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Langsamverkehr	Trottoirüberfahrt Weinbergstrasse von der Hornhaldenstrasse her für Velos verbessern	Für Velo's ist der Randstein gefährlich	Kenntnisnahme	Nicht richtplanrelevant
7.6 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Verkehrssicherheit	Weitere Massnahme: Einmündung Stockenstrasse/Dorfstrasse - Vortrittsregelung überprüfen - gefährliche Kreuzung.	Gefährlicher Zustand heute. Förderung von Aufenthaltsqualität vor dem reformierten Kirchgemeindehaus, welches als wichtiger Treffpunkt fungiert.	Kenntnisnahme	Konkrete Umsetzungen bei Planung/Realisierung der Massnahmen zu entwickeln.
7.7 Strategische Ansätze	Parkierung	Der Einwendende beantragt, dass dem FVV ebenso viel Beachtung in der Raumaufteilung im Strassenbereich geschenkt wird, wie der Parkierung.	Auf manchen Strassen im Gemeindegebiet (z.B. Weinbergstrasse, Trottoir Seestrasse) scheinen Parkplätze für den MIV wichtiger zu sein als durchgängige Trottoirs oder gekennzeichnete und sichere Radwege. Ist man per Rad oder Fussgänger unterwegs, weicht man bei den genannten Strassen nicht nur immer wieder parkierten PKWs aus, welche zudem auf Grund ihrer Grösse oft die Parkplatzmarkierung überlappen, sondern auch eng überholende PKWs und LKWs. Man fühlt sich hier überhaupt nicht sicher. Würde man anstatt Parkplätzen den Platz für sicherere und breitere Fuss- und Radwege einsetzen, würden mehr Menschen sich mit dem FVV bewegen.	nicht berücksichtigen	Umgang mit Veloverkehr und Parkierung wird durch Ziele und Strategischen Ansätze geregelt; eine generelle Aussage entsprechend des Antrags wird nicht gemacht.
7.7 Strategische Ansätze	Parkierung	Parkhauseinfahrt für Bahnhofareal bei der Kreuzung Dorfstrasse / Bahnhofstrasse?	Es wäre super, wenn alle Autos (ausser Zubringer, Bus usw.) vor der Einfahrt zur Bahnhofstrasse in einem unterirdischen Parkhaus verschwinden verschwinden könnten..	Kenntnisnahme	Eine Verlagerung der Parkierung in den Untergrund wird gem. Strategie P-III nach Möglichkeit verfolgt.
7.7 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Parkierung	Es soll aufgezeigt werden, was mit restriktiverer Reglementierung gemeint ist. Es sollen keine starren Reglementierungen notwendig sein.	Absehen von starren Reglementierungen. Vermeiden von hohem Verwaltungsaufwand für die Gemeinde. "Überarbeitung Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (PaVO) Kilchberg: Das Parkplatzreglement wird überarbeitet, die Parkierung auf öffentlichem Grund wird restriktiver reglementiert. Das Parkraumangebot wird überprüft, angepasst und, wo sinnvoll, zugunsten FVV, Verkehrssicherheit und Wohn- und Aufenthaltsqualität, reduziert."	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.7 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Parkierung	Keine Reduktion der bestehenden öffentlichen Parkplätze vorsehen wie auch keine restriktivere Handhabung der Parkierung auf öffentlichem Grund. Dementsprechend keine Anpassung der Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund. Zudem soll bei den Zielen der Satz „Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs wird möglichst geringgehalten.“ ersatzlos gestrichen werden.	Parkierungsmöglichkeiten sollen unverändert beibehalten werden.	Nicht berücksichtigen	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
7.7 Kommunale Festlegungen und Massnahmen	Parkierung	Zur Wohn- und Aufenthaltsqualität gehören auch genügend öffentliche Parkplätze. Die Parkplätze an der Weinbergstrasse sind zu erhalten.	Ein Handwerker oder der Gärtner muss kommen, ein Besucher kann nicht mit den Öffentlichen anreisen da zu umständlich oder zu später Stunde fehlende Verbindung. Schon jetzt sind die Parkplätze an der Weinbergstrasse knapp, was zur Folge hat, dass mein Privatparkplatz von Unbekannten des öfteren besetzt wird. Das höre ich auch von verschiedenen Nachbarn an der Weinbergstrasse. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität von Nicht-Autofahrern zu verbessern ist eine gute Sache. Aber die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Autofahrer dabei zu verschlechtern muss sorgfältig abgewogen und in ein faires Verhältnis gestellt werden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

Kommunaler Richtplan Kilchberg, öffentliche Auflage
 Einwendungen zu Richtplankarten

Optionen:

Kenntnisnahme
berücksichtigen
teilweise berücksichtigen
nicht berücksichtigen
bereits abgedeckt

Kapitel	Thema	Antrag / Bemerkung	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
Richtplankarte Siedlung und Landschaft	Plangrafik	«Schusslinie» nicht darstellen	Die Schusslinie wird in der Legende jedoch nicht aufgeführt. Zudem ist die Schiessanlage nicht mehr in Betrieb und soll zurückgebaut werden. Daher ist eine Darstellung der Linie nicht notwendig.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Siedlung und Landschaft	Plangrafik	Auf die Darstellung der «Schusslinie» im kommunalen Richtplan kann verzichtet werden.	Im Bereich der Schiessanlage ist die «Schusslinie» eingezeichnet. Diese wird in der Legende jedoch nicht aufgeführt. Gemäss unserem Kenntnisstand liegt für die Schiessanlage zudem eine Rückbauver-fügung vor. Daher ist eine Abbildung der Linie in den kommunalen Richtplänen nicht notwendig.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssiche-rheit	1. Markierung in Karte: Fussgängerübergang wäre ein Gewinn für die Sicherheit	1. Schnell fahrende Autos.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Seeuferweg	2. Seeuferweg: Die Umfrage der Bevölkerung ergab, dass eine deutliche Mehrheit von 60% für den Seeuferweg ist. Es ist eine traurige Tatsache, dass schätzungsweise nur 15-20% des Sees für alle Einwohner:innen zugänglich ist.	2. Der See ist kein Privateigentum, sondern ein gemeinschaftliches Gut. Er ist ein wichtiger Ort der menschlichen Begegnung, des Erlebens und der Wertschätzung der Natur.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Seeuferweg	a) Den Seeuferweg durchgehender zu machen (zu erweitern / verlängern), ggf. mit Steg wie in Wollishofen	ad a) Der Seeuferweg ist arg zerstückelt und die laute Seestrasse, bei zudem Parkplätze auf dem Trottoire sind ein gefährlicher und unangenehmer Fussweg.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Seeuferweg	Anstatt einen Seeuferweg direkt am See entlang, die bestehenden Parkanlagen aufwerten.	Ein Seeuferweg ist keine dringliche Notwendigkeit. Er ist schädlich für Pflanzen und Tiere. Er belastet die Umwelt, nächtlicher Lärm und Abfall sind vorprogrammiert. Es ist ein Frontalangriff auf das Privateigentum, weil es zu Enteignungen führt. Die Uferinitiative würde einen gefährlichen Präzedenzfall schaffen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Plangrafik	Autobahn in der Legende unter «Orientierungsinhalt» aufführen.	Die Darstellung der Autobahn entspricht nicht jener der übrigen Strassen, sodass diese auch separat unter den Orientierungsinhalten aufzuführen ist.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssiche-rheit	b) Bei stärker benutzten Strassen (Weg Bahnhof zu Lindt, Unterführungen Bahn etc.) einen sicheren Fussgängerstreifen vorzusehen, getrennt vom Autoverkehr	ad b) ungenügende Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer verbessern.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Plangrafik	Bächlerweg, Verbindung Bächlerstrasse - Rigestrasse ist aus dem Richtplan als Fussweg zu entfernen	Der Bächlerweg ist ein Privatweg und im Eigentum der Grundstücke mit Katastrnummern 5033, 5034, 4174, 4808. Er wird nicht durch die Gemeinde unterhalten!	Berücksichtigen	
Richtplankarte Fusswegnetz	Plangrafik	Behebung Netzlücke (Planhinweis)	Die orangen Pfeile, bei welchen wir davon ausgehen, dass es sich um die Festlegung «Behebung Netzlücke» handelt, sind nicht in der Legende enthalten.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Fusswegnetz	Plangrafik	Legende ergänzen mit orangen Pfeilen.	Die orangen Pfeile sind nicht in der Legende enthalten.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Fusswegnetz	Plangrafik	Die Festlegungen zum Fusswegnetz sind auf das Gemeindegebiet Kilchberg zu be-schränken. Über das Gemeindegebiet hinausgehende resp. auf dem Stadtgebiet Adlis-wil weiterführende Überlegungen zum Fussverkehr sind entsprechend zu kennzeichne und nicht unter den kommunalen Festlegungen aufzuführen.	Die entlang der Grenze zwischen der Gemeinde Kilchberg und der Stadt Adliswil beabsichtigten Festle-gungen für den Fussverkehr decken sich an den Anschlusspunkten mit den Festlegungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Adliswil. Lettenstrasse (Breitloostrasse - Zwängiweg) Die Lettenstrasse (Abschnitt Breitloostrasse bis kurz vor der Kreuzung Zwängiweg) befindet sich im Ei-gentum der Stadt Adliswil. Auch wenn die Stadt Adliswil begrüsst, dass Überlegungen zum Fussverkehr über die Gemeindegrenzen hinaus gehen und die geplanten Festlegungen der Gemeinde Kilchberg mit den Überlegungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Adliswil übereinstimmen, so sind die Festlegungen im kommunalen Verkehrsrichtplan Kilchberg auf das Gemeindegebiet zu beschrän-ken und entsprechend im Situationsplan und der Legende zu bezeich-nen. Werden die Verbindungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Adliswil ebenfalls im kommunalen Richtplan Ver- kehr der Gemeinde Kilchberg dargestellt oder angedeutet, sind diese entsprechend abzubilden.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssiche-rheit	Fussgängerstreifen wünschenswert	Autos halten konsequent nicht an, der schöne Naturweg endet abrupt an einer Strasse.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Fussgängerstreifen wünschenswert.	Analog anderer Punkte an dieser Kreuzung.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Fussgängerstreifen wünschenswert.	Konsequente Fortführung Fussweg. Verkehrssicherheit, permanente Missachtung des Vorrtritts Fussgängern gegenüber.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Langsamverkehr	Gheistrasse als Durchgangsstrasse zur Autobahn kategorisieren	Man möchte den alten Dorfkern beleben, für Fussgänger an der bestehendem 161er Haltestelle attraktiver gestalten und gleichzeitig möchte man die Dorfstrasse als Hauptdurchgangsstrasse definieren. Macht wenig Sinn auch in Anbetracht der tiefen Besiedlungsquote auf der Gheistrasse. Hingegen sind Verbesserungen für Fussgänger notwendig.	Nicht berücksichtigen	Die Gemeinde Kilchberg hält am festgelegten Aufbau des Strassennetzes (Strassentypisierung) fest. Dieser basiert auf einer fundierten fachlichen Analyse, die innerhalb von fachlichen und politischen Gremien sowie im Rahmen der Bevölkerungsbeteiligung gespiegelt wurde. Der südlichen Teil der Alten Landstrasse und insbesondere die Gheistrasse sind keine Verbindungsstrassen, um auf dieser Verbindung den Durchgangsverkehr zu unterbinden, welcher u.a. auch im Konflikt mit der kantonalen Veloschnellroute steht. Zudem ist das Strassennetz auf die Nachbargemeinde Rüschlikon abgestimmt, welche in ihrem kRP die Alte Landstrasse sowie die Gheistrasse als Sammelstrassen typisiert. Um eine allfällige Überlastung des Knoten Seestrasse/Dorfstrasse in Kilchberg Bendlikon zu vermeiden, wird die Verbindung Hornhaldenstrasse-Alte Landstrasse nördlich der Dorfstrasse als Verbindungsstrasse kategorisiert.
Richtplankarte Fusswegnetz	Tempo 30	Hier sicherlich keine T30 Zone.	Die alte Landstrasse ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen den Gemeinden und soll weiter als diese gelesen werden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Der Einwender beantragt hier eine sichere Strassenüberquerung für Fussgänger einzurichten.	Der Steg hat sich unter Touristen des Schokoladenmuseums als beliebte Fotosujet entwickelt und auch unter Bewohner des Quartiers wird der Steg oft als Bademöglichkeit benutzt. Der Weg über die Seestrasse ist aber kaum sicher möglich. Die nächsten Zebrastreifen bzw. Unterführung sind über 100m entfernt.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Seeuferweg	Seeuferweg beim See oder über dem See entlang führen und nicht der Seetrasse entlang.	An der Seestrasse ist es einerseits kaum möglich zu zweit auf dem Trottoir zu gehen, da ebendieses auch als Parkplatz genutzt wird. Zudem ist hier die Lärmbelastung und Abgasbelastung so stark, sodass sich der Aufenthalt hier sehr stressig anfühlt. Sinn eines Seewegs müsste zudem sein, den See geniessen zu können – ist bei dieser Lösung kaum oder nur auf Teilstrecken mit max 10min Weg möglich.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Seeuferweg	Seeuferweg konsequent gemäss Gemeindevorhaben umsetzen.	Kosten/Nutzen, Umsetzungsschwierigkeiten, Enteignungen nicht verhältnismässig.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Sichere Strassenüberquerung schaffen.	Für FussgängerInnen ist die Überquerung hier abenteuerlich. Die Fahrzeuge auf der Gheistrasse sind sehr schnell unterwegs und wenn vom Dorfkern herkommend erst sehr spät sichtbar, weil die Strasse eine Beugung macht. Ein Zebrastreifen oder/und eine entsprechende Signalisieren würde die Sicherheit erhöhen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Sichere Trottoir and Radwege errichten.	Parkplätze, fahrende PKWs und LKWs und keine Trottoirs bzw. als Fahrradfahrer und Fussgänger ist man ständig am ausweichen. Eine faire Strassenaufteilung sieht anders aus.	Kenntnisnahme	Verweis auf MN Weinbergstr.
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Sicherstellung einer sicheren Strassenüberquerung, wenn man vom Kirchenweg her kommt.	Besonders wenn man vom oberen Dorfteil her auf dem Kirchenweg zu Fuss unterwegs ist, steht man praktisch plötzlich auf der alten Landstrasse, wo die PKWs und LKWs oft schon recht schnell unterwegs sind und den Fussgänger/die Fussgängerin durch die Büsche kaum erkennen können. Ein Zebrastreifen würde mehr Sicherheit schaffen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Parkierung	Überprüfung der Parkplätze auf dem Trottoir.	Das Trottoir hat eine Funktion: Platz für Fussgänger.	bereits abgedeckt	Bereits MN vorgesehen: Optimierung Fussverkehr Seestrasse: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton im Rahmen der Umgestaltung der Seestrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für weitere Fussgänger-querungen ein (verknüpft mit SV3).
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Umgehende Verbesserung der Fussgängersicherheit notwendig. Unabhängig davon, ob es sich um eine 50er- oder 30er-Zone handelt.	Sehr gefährlicher Übergang, über 95% der Autofahrer halten nicht an. Dort wird selten unter 50 Km/h gefahren. Im Winter werden sogar die Abschränkungen auf westlicher Seite demontiert, was unverständlich ist.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Umgehende Verbesserung der Fussgängersicherheit notwendig. Unabhängig davon, ob es sich um eine 50er- oder 30er-Zone handelt.	Unübersichtlich, analog Stelle Kirchenweg/Alte Landstrasse. Kein einziger, Kindgerechter Übergang an der Böldlerstrasse zwischen den beiden Fussgängerstreifen an der Dorfstrasse und dem Tannenweg vorhanden!	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

Richtplankarte Fusswegnetz	Langsamverkehr	Verkehrsplan «Fusswegnetz» Schulwegsicherung FV3.5 Auf den Eintrag FV3.5 im Rahmen einer Bestätigung einer bestehenden «langfristigen» Sicherung sei zu verzichten.	Der Richtplan enthält (immer noch) hinsichtlich Verkehrsplan «Fusswegnetz»: Schulwegsicherung gemäss Ziffer 7.2.1, Nr. 3.5 Richtplantext eine Schulwegsicherung für eine Verbindung Kreuzstrasse-Schützenmattstrasse. Wie seit vielen Jahren heute feststeht, ist eine - ja die dieser Festlegung zugrundeliegende Realisierung des Weges über die Gartenstrasse nicht mehr realisierbar; die Gartenstrasse ist ein privates Grundstück im Eigentum einer Vielzahl von privaten Grundeigentümern. Im Rahmen einer hier absehbar zu sichernden Verbindung hat diese «Gartenstrassen»-Variante daher keinen Bestand resp. kein hinreichendes, realisierbares aktuelles öffentliches Interesse mehr und daher auch mit einem - längst erstellten «Bauvorhaben auf dem Grundstück Kat. Nr. 4081» auch nicht mehr «langfristig» absicherbar. Vielmehr sind alternative Lösungen vorhanden und naheliegend (vgl. u.a. Kreuzstrasse - Tödiweg - Drusbergstrasse - Schützenmattstrasse ohne übermässigen, relevanten «Umweg»...). Der zu überführende betreffende Eintrag ist daher zu ersetzen resp. zu streichen. Vgl: Abb.: Schulwegsicherung FV 3.5	Nicht berücksichtigen	Die Verbindung via Tödiweg ist bereits im Netz aufgenommen. An zusätzlicher weiterer Verbindung FV3.5 will die Gemeinde weiter festhalten um möglichst direkte und sichere Schulwege sicherzustellen. Die Herausforderung einer Realisierung ist bekannt, weshalb entschieden wurde, dass es sich um ein langfristiges Ziel handelt.
Richtplankarte Fusswegnetz	Verkehrssicherheit	Zusätzliche Fussgängerüberquerung oder verschieben des Bestehenden.	Auf den Denner ausgerichtet, der den höchsten Personenverkehr verursacht.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Velowegnetz	Plangrafik	Der entsprechende Eintrag für die Veloparkierungsanlage ist in dieser Karte und an sämtlichen anderen Stellen im Richtplan zu streichen respektive ins Siedlungsgebiet oder zu den bestehenden Sportanlagen zu verschieben.	Die Festsetzung der Veloparkierungsanlage nimmt keine Rücksicht auf die Landschaft, sondern ausschliesslich auf den geplanten Mehrgenerationenpark. Für die Erhaltung der Landschaftsqualität und des Siedlungsrandes ist es unbedingt erforderlich, die Parkierung ins Siedlungsgebiet oder zu den Sportanlagen in bereits versiegelte Bereiche zu verschieben.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Velowegnetz	Plangrafik	Die Festlegungen zum Velowegnetz sind auf das Gemeindegebiet Kilchberg zu beschränken und entsprechend anders im Plan und der Legende darzustellen.	Die entlang der Grenze zwischen der Gemeinde Kilchberg und der Stadt Adliswil beabsichtigten Festlegungen für den Veloverkehr decken sich an den Anschlusspunkten mit den Festlegungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Adliswil. Geplanter kommunaler Radweg Areal ehemaliges See-Spital Die Stadt Adliswil begrüsst, dass die Überlegungen zum Veloverkehr über das Gemeindegebiet Kilchberg hinausgemacht werden. Allerdings sind die Festlegungen im kommunalen Verkehrsrichtplan der Gemeinde Kilchberg auf ihr entsprechendes Gemeindegebiet zu beschränken oder entsprechend im Situationsplan und der Legende zu bezeichnen.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Velowegnetz	Veloschnellroute	Eine Veloschnellroute macht am See deutlich Sinn und stellte eine Motivation dar, das Velo als Transportmittel zu nehmen. Die Route auf der Alten Landstrasse zu realisieren ist wahrlich eine ungünstige Idee. Hand auf Herz - wer fährt von unten nach oben, dann die ebene Landstrasse (es gibt dort doch einige Steigungen) entlang um dann wieder alles runter zu fahren...? Im Alltag unpraktikabel und unrealistisch.	Velos fahren am schnellsten und effizientesten auf ebenem Grund.	Kenntnisnahme	
Richtplankarte Velowegnetz		Für die vollständige Darstellung aller Planinhalte ist auch die Autobahn in der Legende unter «Orientierungsinhalt» aufzuführen.	Autobahn Da die Autobahn mit ihrer Trennwirkung einen Einfluss auf die kommunale Planung hat (z. B. Massnahmen zur Überwindung), ist eine Abbildung im Plan sinnvoll. Die Darstellung der Autobahn entspricht jedoch nicht jener der übrigen Strassen, sodass diese auch separat unter den Orientierungsinhalten aufzuführen ist.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Velowegnetz	Veloschnellroute	Keine Veloschnellroute	Die Seestrasse wurde bereits auf Tempo 50 reduziert und bietet bereits im aktuellen Zustand eine genügende Breite. Bestehendes Strassennetz in der Gemeinde ist bereits ausreichend sicher	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Velowegnetz	Veloschnellroute	keine Veloschnellroute hier.	Die Sichtwinkel bei den bestehenden Ausfahrten sind nicht auf schnelle Radfahrende ausgelegt. Es würde die Gemeinde und Privaten in eine gefährliche verkehrliche Situation leiten.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Velowegnetz	Verkehrssicherheit	Schwachstelle bei der Kreuzung für FVV beheben.	Für den Fussverkehr ist hier eine Schwachstelle gekennzeichnet. Für den Fahrradverkehr wäre das ebenso nötig, da wenn man vom Bahnhof her kommt erst sehr spät mögliche PKWs oder LKWs von der Schoorenstrasse her kommend sieht.	Berücksichtigen	

Richtplankarte Velowegnetz	Plangrafik	Signatur für Hauptverbindungen in der Legende differenzieren	Die Signatur für Bestehend und geplante Hauptverbindungen ist in der Legende identisch (durchgezogene grüne Linie für bestehend und geplant). Dies soll analog der Nebenverbindung differenziert werden. Ansonsten ist nicht eindeutig, ob es sich bei der Gheistrasse um eine geplante oder bestehende Hauptverbindung (mit Schwachstelle) handelt.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Velowegnetz	Plangrafik	Signatur für Hauptverbindungen in der Legende differenzieren	Die Signatur für bestehend und geplante Hauptverbindungen ist in der Legende identisch (durchgezogene grüne Linie für bestehend und geplant). Dies soll analog der Nebenverbindung differenziert werden. Ansonsten ist nicht eindeutig, ob es sich bei der Gheistrasse um eine geplante oder bestehende Hauptverbindung (mit Schwachstelle) handelt.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Velowegnetz	Veloschnellroute	Streichen	Braucht es nicht.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Velowegnetz	Veloschnellroute	Verzicht auf Antrag Gemeinde "Veloschnellroute Seestrasse"	Der Richtplaneintrag entlang der Seestrasse ist entsprechend dem kantonalen Velonetzplan (Übergeordnete Festlegungen) festzusetzen. Die Begründung ist entsprechend den Anträgen oben zu entnehmen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Tempo 30	50er Zone belassen, kombiniert mit einem Fussgängerstreifen Höhe Sammelstelle.	Wenige Überquerungen (ausser bei der Sammelstelle). Übersichtlich. Bestehendes Parkierungskonzept führt bereits zu deutlicher Reduktion der Geschwindigkeit.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Tempo 30	Abschnitt Gheistrasse als 50er Zone belassen jedoch kombiniert mit neuen Fussgängerstreifen beim Hohenrainweg und bei der IBM. Beides sind übersichtliche Stellen.	An wenigen Orten Fussgängerüberquerungen möglich. Relativ wenig benutzt von Fussgängern.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	MIV	Alte Landstrasse als Sammelstrasse und nicht als Verbindungsstrasse klassieren	Die Klassierung als Verbindungsstrasse lässt sich nicht mit der Umsetzung der Veloschnellroute vereinbaren (siehe Begründung oben).	Nicht berücksichtigen	Die Gemeinde Kilchberg hält am festgelegten Aufbau des Strassennetzes fest. Dieser basiert auf einer fundierten fachlichen Analyse, die innerhalb von fachlichen und politischen Gremien sowie im Rahmen der Bevölkerungsbeteiligung gespiegelt wurde. Die Verbindung zwischen der Hauptverkehrsstrasse und der westlichen Nachbargemeinde Adliswil soll primär über die Dorfstrasse sichergestellt werden. Um eine allfällige Überlastung des Knoten Seestrasse/Dorfstrasse in Kilchberg Bendlikon zu vermeiden, wird die Verbindung Hornhaldenstrasse-Alte Landstrasse nördlich der Dorfstrasse jedoch ebenfalls als Verbindungsstrasse kategorisiert. Um den Durchgangsverkehr jedoch möglichst gering zu halten und so den Anforderungen der kantonalen Veloschnellroute gerecht zu werden, wurde der südliche Teil der Alten Landstrasse als Sammelstrasse typisiert. Somit wird der Durchgangsverkehr reduziert, die Verbindungsstrasse Alte Landstrasse Nord dient primär der Anbindung an die Nachbargemeinde Adliswil.
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	MIV	Alte Landstrasse als Sammelstrasse und nicht als Verbindungsstrasse klassieren.	Die Klassierung als Verbindungsstrasse lässt sich nicht mit der Umsetzung der Veloschnellroute vereinbaren.	Nicht berücksichtigen	Die Gemeinde Kilchberg hält am festgelegten Aufbau des Strassennetzes fest. Dieser basiert auf einer fundierten fachlichen Analyse, die innerhalb von fachlichen und politischen Gremien sowie im Rahmen der Bevölkerungsbeteiligung gespiegelt wurde. Die Verbindung zwischen der Hauptverkehrsstrasse und der westlichen Nachbargemeinde Adliswil soll primär über die Dorfstrasse sichergestellt werden. Um eine allfällige Überlastung des Knoten Seestrasse/Dorfstrasse in Kilchberg Bendlikon zu vermeiden, wird die Verbindung Hornhaldenstrasse-Alte Landstrasse nördlich der Dorfstrasse jedoch ebenfalls als Verbindungsstrasse kategorisiert. Um den Durchgangsverkehr jedoch möglichst gering zu halten und so den Anforderungen der kantonalen Veloschnellroute gerecht zu werden, wurde der südliche Teil der Alten Landstrasse als Sammelstrasse typisiert. Somit wird der Durchgangsverkehr reduziert, die Verbindungsstrasse Alte Landstrasse Nord dient primär der Anbindung an die Nachbargemeinde Adliswil.

Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Tempo 30	Begrenzung Höchstgeschwindigkeit; Ausstattung mit lärmschluckenden Belag	Der nördliche Teil der Stockenstrasse zeichnet sich durch eine geringe Strassenbreite aus und durch das Fehlen von Trottoirs. Dies ist per se kein Problem, sofern die Strassennutzung entsprechend angepasst wird. Aktuell fahren Autos noch mit Tempo 50 durch, dies ist unserer Einschätzung nach nicht mehr angemessen. Deswegen befürworten wir die Einrichtung einer Tempo 30-Zone. Sollte die 30er-Zone nicht möglich sein, würden wir beantragen, dass zumindest ab Höhe Parkplatz Emilianheim bis zur Einmündung Hornhaldenstrasse separat eine Gewindigkeitsbeschränkung (aufgrund der erwähnten Strassenbreite und Fehlen eines Trottoirs) signalisiert wird. Ausserdem soll in einigen Jahren der Belag in diesem Abschnitt der Stockenstrasse neu gemacht werden. Die Häuser stehen dort sehr eng beinander (und sind eher alt, so dass die Lärmisolation nicht so gut ist wie bei neuen Gebäuden), so dass es einen Tunneleffekt gibt, weswegen der Lärm jedes einzelnen Fahrzeugs sehr stark wahrgenommen wird. Daher würden wir vorschlagen, dass zumindest für diesen Abschnitt ein lärmschluckender Belag ("Flüsterbelag") verwendet wird. Dies würde auch dem Prinzip der "Lärmreduktion an der Quelle", nämlich an der Kontaktfläche Reifen-Strasse, entsprechen.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Parkierung	Belassen der Parkfläche und Plätze im jetzigen Zustand	Es braucht immer mehr öffentliche Parkplätze. Die Gemeinde selbst baut laufend neue Parkmöglichkeiten siehe Gemeindehaus oder Brunnenmoos hinter Meierhüsi. Jedoch nur für Eigenbedarf.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Plangrafik	Die Festlegungen zum Strassenverkehr und zur Parkierung sind auf das Gemeindegebiet Kilchberg zu beschränken. Über das Gemeindegebiet hinausgehende resp. auf dem Stadtgebiet Adliswil weiterführende Überlegungen zum Strassenverkehr sind entsprechend zu kennzeichnen und nicht unter den kommunalen Festlegungen aufzuführen.	Lettenstrasse (Breitloostrasse - Zwängiweg) Die Beschreibung und die Begründung sind bereits im Abschnitt «Plan Fusswegnetz» abgehandelt. Abhandlung: Die Lettenstrasse (Abschnitt Breitloostrasse bis kurz vor der Kreuzung Zwängiweg) befindet sich im Eigentum der Stadt Adliswil. Auch wenn die Stadt Adliswil begrüsst, dass Überlegungen zum Fussverkehr über die Gemeindegrenzen hinaus gehen und die geplanten Festlegungen der Gemeinde Kilchberg mit den Überlegungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Adliswil übereinstimmen, so sind die Festlegungen im kommunalen Verkehrsrichtplan Kilchberg auf das Gemeindegebiet zu beschränken und entsprechend im Situationsplan und der Legende zu bezeichnen. Werden die Verbindungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Adliswil ebenfalls im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Kilchberg dargestellt oder angedeutet, sind diese entsprechend abzubilden.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Plangrafik	Die Festlegungen zum Velowegnetz sind auf das Gemeindegebiet Kilchberg zu beschränken. Über das Gemeindegebiet hinausgehende resp. auf dem Stadtgebiet Adliswil weiterführende Überlegungen zum Veloverkehr sind entsprechend zu kennzeichnen und nicht unter den kommunalen Festlegungen aufzuführen.	Lettenstrasse (Breitloostrasse - Zwängiweg) Die Beschreibung und die Begründung sind bereits im Abschnitt «Plan Fusswegnetz» abgehandelt.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Prozess	Geplante T30 Zone Überprüfung um Kindergarten- und Schulhäuser und/oder Verkehrsberuhigung mittels baulicher oder gestalterischer Massnahmen.	Guten Tag Die Beteiligung der Bürger an der Erstellung eines umfangreichen Gemeinderichtplans ist positiv, auch wenn dieser knapp 100 Seiten umfasst und komplexe Themen behandelt. Es erfordert jedoch fast Expertise im Bereich Raumplanung, um alles zu verstehen. Die Einwendende würde es als Anwohnerin begrüßen, wenn der Gemeinderat die Bevölkerung auf wesentliche Details hinweisen und diese im Gesamtkontext bewerten würde. Dies würde den Einwohnern von Kilchberg ermöglichen, sich ein fundiertes Bild zu machen. Viele wichtige Informationen sind in dieser Vorlage versteckt und für einen Laien schwer zu entschlüsseln. Besonderes Augenmerk legt die Einwendende auf die Verkehrssituation rund um die Schulgebäude. Es ist ihr unklar, ob für die Schulhäuser Dorf und Brunnenmoos (Dorfstrasse / Alte Landstrasse) bereits verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen sind. Zudem interessiert die Einwendende, warum keine T30-Zone auf der Alten Landstrasse um das Schulhaus Brunnenmoos (ab Schwelle bis nach Auf Brunnen) geplant werden kann. Die Einwendende bittet um weitere Informationen zu diesen Angelegenheiten.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Parkierung	Lange Parkflächen in PW-grosse Felder einteilen. Einzelne Parkfelder.	Bessere Nutzung der Parkplätze. Heute parkieren auf den langgezogenen Parkfelder wo jeweils z.B. 4 PW's parkieren könnten meistens nur 3, da viele Autofahrer einfach nach Lust und Laune ihre Autos hinstellen. Dies habe ich schon einmal bei der Mitarbeit beim Parkierungskonzept vorgeschlagen, wurde aber nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Lärm	Lärmbelastung durch starkes Beschleunigen einschränken.	Nach verlassen der Kreuzung beschleunigen einige Verkehrsteilnehmer sehr stark, worauf eine starke Lärmbelastung für die Umgebung (Aussicht auf den See, CF-Meyer-Haus etc.) entsteht.	Kenntnisnahme	Keine richtplanrelevanz, ist auf Projektebene umzusetzen.
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Lärm	Lärmmissionen durch starkes Beschleunigen eindämmen.	Durch die Steigung auf die Eisenbahnüberführung fühlen sich einige motorisierte Verkehrsteilnehmer immer wieder motiviert, Lärm durch starkes Beschleunigen in niedrigen Gängen zu verursachen. Dies hört man im ganzen Dorf.	Kenntnisnahme	Keine richtplanrelevanz, ist auf Projektebene umzusetzen.
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Lärm	Lärmmissionen durch starkes Beschleunigen einschränken.	Bendlikon ist ein Erholungsgebiet. Während der wärmeren Monaten beschleunigen hier oft Verkehrsteilnehmer mit lauten Motoren, was das Erholen stark einschränkt. Ebenso ist die Lärmbelastung beim warten an der Bushaltestelle sehr hoch.	Kenntnisnahme	Keine richtplanrelevanz, ist auf Projektebene umzusetzen.
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Lärm	Lärmmissionen durch starkes Beschleunigen einschränken.	Im nahegelegenen Sulzergut sucht der Einwendende während der wärmeren Monaten oft Entspannung und Erholung. Dies ist dank den lauten Motoren manchmal kaum möglich.	Kenntnisnahme	Keine richtplanrelevanz, ist auf Projektebene umzusetzen.
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung; Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Bus/Zug	Löschung des unnötigen Projekts neue zusätzliche Busschleife Linie 161 mit neuer Endstation, Erhaltung des öffentlichen Parking Hochweid/Neuweid ohne Einschränkungen.	Die Gemeinde Kilchberg hat erst vor drei Jahren ein völlig neues Parkregime eingeführt, welches sich sehr gut bewährt hat. Fremde Pendler können auf öffentlichem Grund nicht mehr unbeschränkt parkieren und die Parkplätze stehen wieder den Besuchern, Vereinen und dem Gewerbe zur Verfügung. Das hat sich alles sehr gut eingependelt in unserem Dorf und die unterschiedlichen Parkierungsbedürfnisse reihen sich zeitlich gut aneinander. Das gilt sowohl für das Unterdorf als auch für das Oberdorf. Das Bevölkerungswachstum in den letzten 10 Jahren war enorm und die Einwohnerzahl liegt schon fast bei 9'500. Darum ist es auch in Zukunft extrem wichtig, den Erhalt öffentlicher Parkplätze an den richtigen Orten für Freizeitaktivitäten und das Gewerbe zu gewährleisten. Vor weit über 60 Jahren wurde eigens für den Bus die allseits bekannte und entsprechend bewährte Busschleife zu Lasten der Kilchberger Steuerzahler erstellt. Der Gemeinderat hat folgerichtig im Juni 2022 unter Miteinbezug eben dieser bestehenden Busschleife das neue „Konzept Bus-HUB“ für alle bestehenden und neuen Buslinien verabschiedet. Sowohl die Kapo & Gepo, als auch die VBZ & ZVV haben dieser Lösung vorbehaltlos zugestimmt. Die Bestimmungen zum BehiG sind ohne Ausnahmen erfüllt. Zudem geniesst der öffentliche Verkehr auch rechtlich ein viel höheres Gewicht als private Interessen. Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein, so steht es in der Bundesverfassung. Der Gemeinderat ist verpflichtet, gemäss Zitat "...mit den Mitteln des Gemeinwesens haushälterisch umzugehen und effizient zu wirtschaften". Nach Grobkostenschätzung der IG verursacht die nun vorliegende Variante bei einer Vollkostenrechnung klar vermeidbare Mehrkosten von über CHF 600/k inkl. MWST für 200m Distanz, alleine zu Lasten der Kilchberger Steuerzahler. Zusätzlich ist auch der Verlust von mindestens 8 Parkfeldern, direkt neben der einzigen Industrie- und Gewerbezone einfach nicht vertretbar. Diese wichtigen Parkplätze dienen nebst dem Restaurantbesuch und Lebensmitteleinkauf vor allem allen Besuchern der öffentlichen Gemeindeanlagen, wie Rasenplatz, Mehrzweckhalle, Allwetterplatz, Freizeitpark für Alt und Jung, Fitnesstrainings und natürlich auch fürs geliebte Hallenbad. Das ganze Naherholungsgebiet auf dem Zimmerberggrücken vom Chilewäldli bis zu den Leilöchern und zum Längimoos wird auch sehr oft und gerne von hier aus genossen. Der Bedarf an diesen wichtigen Parkplätzen ist damit mehr als ausgewiesen.	Kenntnisnahme	
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Tempo 30	Stockenstrasse und Kreuzstrasse als 50er Zonen belassen	Bestehende Massnahmen ausreichend, übersichtlich, genügend Fussgängerüberquerungen vorhanden. Es kann bereits jetzt kaum 50 Km/h gefahren werden.	Kenntnisnahme	vgl. Erläuterungen im Bericht der Einwendungen

Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Verkehrssicherheit	Verkehrsberuhigte Strasse - Zufahrt für Anwohner und Besucher.	<p>Vermehrt fahren LKWs, Tourismuscars und Zulieferer der Schoggi-Fabrik, vermutlich versehentlich, durch die schmale Strasse. Es wäre ganz toll, könnte bei der Einfahrt der Seestrasse markiert werden, dass dies eine Strasse für Bewohner:innen ist und 3.5 Tonnen-Fahrzeuge doch die nächste Strasse nehmen mögen.</p> <p>Es wohnen viele Kinder in dem Eckli - ein Traum wäre es natürlich könnten eines Tages Kinder auf dem Pilgerweg spielen, Velo fahren und sicher den Weg Richtung Dorf nehmen.</p>	Kenntnisnahme	Keine richtplanrelevanz, ist auf Projektebene umzusetzen.
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Verkehr	<p>Verkehrsplan (Strassenverkehr): Ziff. 7.6: Bändlerstrasse</p> <p>Es sei ergänzend festzulegen, dass das Projekt Dorfstrasse (Bereich Einmündung in Seestrasse) mit...</p> <ul style="list-style-type: none"> - einer Umgestaltung des Strassenraums Dorfstrasse unter "Optimierung für den Veloverkehr" (vgl. Übergeordneten Massnahme VV4), - und einer Umgestaltung Dorfstrasse/Seestrasse (Einmündung aufgrund "weiterer Kriterien: vgl. übergeordnete Massnahme SV2), sowie - mit einer Umgestaltung «Dorfstrasse Ost/Einmündung Seestrasse» (Reduktion Trennwirkung, betriebliche Anpassungen, Verkehrsberuhigung mittels baulicher oder gestalterischer Massnahmen; kommunale Massnahme SV4.3),... <p>...ohne Landabtretung/Enteignungen und unter vollständiger Schonung der Nordseite des in die Seestrasse einmündenden, West-Ost-verlaufenden Dorfstrassen- Abschnittes erfolgt.</p>	<p>Der Richtplan statuiert, dass gemäss dem hier zu verfolgenden Ziel den entsprechenden strategischen Ansätzen bei der Planung und Umsetzung die Ansprüche und Bedürfnisse aller Strassennutzenden sowie Anwohnenden zu berücksichtigen seien.</p> <p>Hierzu gehören indessen auch die Grundeigentümer mit im Planungshorizont pendenden und realisierbaren Umbau und Neubauprojekten am betroffenen Strassenzug, deren Interessen ebenso frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden sollte: Denn Umbau-Organisation der Erschliessungsstrasse bei gleichzeitiger Bautätigkeit auf den durch diese erschlossenen Grundstücke bedarf der Koordination: Und eine solche kann nicht erst bei einer vor der Türe stehenden Umsetzung des kommunalen Strassenprojektes erfolgen.</p> <p>Deshalb wird die entsprechende Ergänzung beantragt.</p>	Kenntnisnahme	
Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung	Verkehr	<p>Verkehrsplan (Velo-/Strassenverkehr): «Dorfstrasse/ Seestrasse»: Einmündungsbereich</p> <p>Es sei ergänzend festzulegen, dass das Projekt Dorfstrasse (Bereich Einmündung in Seestrasse) mit...</p> <ul style="list-style-type: none"> - einer Umgestaltung des Strassenraums Dorfstrasse unter "Optimierung für den Veloverkehr" (vgl. Übergeordneten Massnahme VV4), - und einer Umgestaltung Dorfstrasse/Seestrasse (Einmündung aufgrund "weiterer Kriterien: vgl. übergeordnete Massnahme SV2), sowie - mit einer Umgestaltung «Dorfstrasse Ost/Einmündung Seestrasse» (Reduktion Trennwirkung, betriebliche Anpassungen, Verkehrsberuhigung mittels baulicher oder gestalterischer Massnahmen; kommunale Massnahme SV4.3),... <p>...ohne Landabtretung/Enteignungen und unter vollständiger Schonung der Nordseite des in die Seestrasse einmündenden, West-Ost-verlaufenden Dorfstrassen- Abschnittes erfolgt.</p>	<p>Die hier betroffenen, längst pendenden und hier erneut zu sichernden Verbesserungen des betroffenen Ost-Dorfstrassenabschnittes bis in die Seestrasse sollen durch diverse im Richtplantext aufgenommene Kriterien beschrieben, die zu beachten seien bei der Umgestaltung von Strassenraum und der Reduktion von Trennwirkungen etc. mittels baulicher oder gestalterischer Massnahmen.</p> <p>Entsprechend dem Ziel sowie den strategischen Ansätzen gälte es - so der Richtplantext - bei der Planung und Umsetzung, soweit kommunal beeinflussbar, die Ansprüche und Bedürfnisse aller Strassennutzenden sowie Anwohnenden zu berücksichtigen. Insbesondere die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs seien frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.</p> <p>Grundlegend für diese Kriterien selbst muss jedoch der übergeordnete Rahmen für diese auch baulichen Strassenraum-Veränderungen statuiert sein:</p> <p>Einzig der nördlich des hier in die Seestrasse einmündenden Dorfstrassenzuges situierte Gebäudebestand repräsentiert noch den herkömmlichen dörflichen Charakter dieses südlichen Kernzonenbereichs. Der Gebäudebestand südlich dieses Strassenstückes besteht im Wesentlichen aus Neubauten und treten auch als solche in Erscheinung.</p> <p>Die Gebäudezeile nördlich steht hingegen entweder definitiv unter Denkmalschutz oder ist im Inventar der schützenswerten Objekte verzeichnet; schon bis heute leidet dieser Bestand unter den bisherigen «Verbesserungen». Sie und deren sehr hoher Schutzwert muss die Richtschnur von kommunalen Massnahmen der hier zu sichernden Art bilden:</p> <p>Die vorgesehenen Verkehrssicherheits-Verbesserungen wie u.a. Trennung von Fahrspuren und dergleichen müssen unter Wahrung des vollständigen Bestandes dieser Baudenkmäler projektiert und realisiert werden:</p> <p>Dieser Aspekt fehlt im verwaltungsverpflichtenden Richtplantext und soll entsprechend ergänzt werden.</p>	Kenntnisnahme	Kantonale Zuständigkeit (Seestrasse)

Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Die Autobahn und die S-Bahnlinie sind in der Legende aufzuführen.	Die Strassen werden in der Legende aufgeführt. Die Autobahn jedoch nicht. Die diese eine andere Darstellung hat, ist die Autobahn in der Legende separat aufzuführen.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Für die vollständige Ausführung aller Planinhalte ist sowohl die Autobahn als auch die Bahnlinie in der Legende unter «Orientierungsinhalt» aufzuführen.	Legende; Orientierungsinhalte Die Darstellung der Autobahn entspricht nicht jener der übrigen Strassen. In der Legende unter «Orientierungsinhalt» werden zwar die Strassen aufgeführt, jedoch nicht die Autobahn. Zudem ist kein Legendeneintrag für die Bahnlinie enthalten.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Bus/Zug	Die Endhaltestelle 161 bleibt bei der Kirche am angestammten Platz.	Es wird unnötig Geld ausgegeben und es entsteht kein Mehrwert.	Kenntnisnahme	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Die Festsetzung der Veloparkierungsanlage nimmt keine Rücksicht auf die Landschaft, sondern ausschliesslich auf den geplanten Mehrgenerationenpark. Für die Erhaltung der Landschaftsqualität und des Siedlungsrandes ist es unbedingt erforderlich, die Parkierung ins Siedlungsgebiet oder zu den Sportanlagen in bereits versiegelte Bereiche zu verschieben.	Der entsprechende Eintrag für die Veloparkierungsanlage ist in dieser Karte und an sämtlichen anderen Stellen im Richtplan zu streichen respektive ins Siedlungsgebiet oder zu den bestehenden Sportanlagen zu verschieben.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Der entsprechende Eintrag für die Veloparkierungsanlage ist in dieser Karte und an sämtlichen anderen Stellen im Richtplan zu streichen respektive ins Siedlungsgebiet oder zu den bestehenden Sportanlagen zu verschieben.	Die Festsetzung der Veloparkierungsanlage nimmt keine Rücksicht auf die Landschaft, sondern ausschliesslich auf den geplanten Mehrgenerationenpark. Für die Erhaltung der Landschaftsqualität und des Siedlungsrandes ist es unbedingt erforderlich, die Parkierung ins Siedlungsgebiet oder zu den Sportanlagen in bereits versiegelte Bereiche zu verschieben.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Der entsprechende Eintrag für die Veloparkierungsanlage ist in dieser Karte und an sämtlichen anderen Stellen im Richtplan zu streichen respektive ins Siedlungsgebiet oder zu den bestehenden Sportanlagen zu verschieben.	Die Festsetzung der Veloparkierungsanlage nimmt keine Rücksicht auf die Landschaft, sondern ausschliesslich auf den geplanten Mehrgenerationenpark. Für die Erhaltung der Landschaftsqualität und des Siedlungsrandes ist es unbedingt erforderlich, die Parkierung ins Siedlungsgebiet oder zu den Sportanlagen in bereits versiegelte Bereiche zu verschieben.	Berücksichtigen	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Bus/Zug	Die Zielsetzung der Gemeinde ist zu wenig ambitioniert. Die Zug- und Busverbindungen sollten massiv in beide Richtungen ausgebaut werden um den ÖV als eine attraktive Mobilitätsoption zu realisieren. Bushaltestellen und deren Fahrpläne innerhalb des Dorfes sollten ausweitet werden, damit die Anzahl der Autos abnimmt.	Es fahren deutlich zu viele adipöse Autos und SUV durch die Strassen und nehmen überproportional viel Platz auf den Strassen in Anspruch. Es ist recht sinnentleert, dass v.a. zu Stosszeiten regelmässig Stau innerhalb des Dorfes und Richtung Stadt entsteht. Da kann das Prinzip "attraktiver und zukunftsweisender öffentlicher Verkehr" bei weitem noch nicht am Ziel sein - auch mit einer Zunahme von 5%-10% nicht.	bereits abgedeckt	Die Gemeinde hat entsprechende Modal-Splitziele gesetzt und entsprechende Massnahmen zur Erreichung (u.a. mit ÖV-Optimierungen) im Richtplan festgesetzt.

Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Bus/Zug	Wir beantragen, dass das „Emilienheim“ im Bereich Stockenstrasse 22 wieder über eine in direkter Nachbarschaft liegende, behindertengerecht ausgebildete Bushaltestelle an den öffentlichen Verkehr angebunden wird.	<p>Das Emilienheim ist seit über 90 Jahren eine Nonprofit – Organisation mit öffentlichem Charakter (so beschrieben in den Weisungen zur Abstimmung zum Privaten Gestaltungsplan „Emilienheim“). Es bestehen heute 25 Pflegeplätze (geplant sind neu insgesamt 32 Pflegezimmer und 15 Alterswohnungen – bewilligt als Gestaltungsplan an der Urnenabstimmung vom 15. Mai 2022).</p> <p>Seit Jahren verfügte das Emilienheim über eine direkt unterhalb des Heimes liegende Bushaltestelle des Ortsbusses. Vor einem Jahr (Dezember 2022) wurde diese leider ersatzlos aufgehoben.</p> <p>Heute ist in südlicher Richtung erst nach ca. 400 m die Bushaltestelle Breitloo erreichbar – in östlicher Richtung nur über einen steilen Weg mit Treppen die Haltestelle Bächlerstrasse – in nördlicher Richtung, nur entlang der Stockenstrasse, welche in grossen Teilbereichen über kein Trottoir verfügt, die Haltestelle Obere Hornhalde oder die weiter entfernte Bushaltestelle Neubühl.</p> <p>Für die Bewohner und Bewohnerinnen, welche grossenteils auf Gehhilfen angewiesen sind, besteht kein den gesetzlichen Vorgaben zur Behindertengerechtigkeit passender Zugang zum öffentlichen Verkehr. Die Erreichbarkeit mittels öffentlichem Verkehr für Besucherinnen und Besucher, wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unter diesen Umständen übermässig stark belastend.</p> <p>Die über 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mehrheitlich auf einen Zugang zum öffentlichen Verkehr angewiesen. Es ist zu erwarten, dass mit der geplanten Erweiterung des Emilienheims, mit einem wesentlich grösseren Personenaufkommen zu rechnen ist.</p> <p>In der Richtplankarte «Kommunaler Richtplan, Teil Verkehr» vom 31.10.2023 ist das Emilienheim im Plan unter Spital / Heime mit einem Kreuz markiert, gleich wie das Alters- und Pflegeheim Hochweid und das ehemalige Seespital.</p> <p>Im Richtplantext unter Absatz 3.2.4. ist unter Punkt B (Seite 27) das Emilienheim explizit erwähnt unter überkommunal bedeutenden Öffentlichen Bauten und Anlagen.</p> <p>Im Richtplantext unter Absatz 7.1 Gesamtverkehrsstrategie, beim Punkt: Strategische Ansätze (Seite 64) wird unter VS-I beschrieben, dass der ÖV das Rückgrat der Mobilität ist. Gleichzeitig unter Absatz 7.3 Öffentlicher Verkehr, beim Punkt Strategische Ansätze (Seite 69) wird unter ÖV-I erwähnt: Das Angebot im ÖV wird bedarfsorientiert ausgebaut, so dass die Quartiermassnahmen als auch die wichtigen, öffentlichen Einrichtungen über ein qualitativ hochwertiges ÖV – Angebot verfügen. Weiter unter kommunalen Festlegungen und Massnahmen ist explizit das Emilienheim aufgeführt.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung unseres Anliegens, dass das Emilienheim als wichtige Institution mit öffentlichem Charakter (wie oben beschrieben) künftig wieder über einen angemessenen Zugang zum ÖV erhält und danken Ihnen für Ihr Verständnis.</p>	teilweise berücksichtigen	Das ÖV-Angebot wird im Rahmen des kantonalen Fahrplanverfahrens bestimmt. Eine Fahrplananpassung hat dazu geführt, dass die ehemalige Haltestelle Emilienheim aktuell nicht mehr bedient wird, wodurch sich die direkte ÖV-Erschliessung verschlechtert hat. Eine neue Massnahme wird aufgenommen: Die Gemeinde setzt sich für die Prüfung der Wiedereinführung der Haltestelle ein. Die Massnahme wird im RP-Text aufgenommen, auf der Richtplankarte wird keine zusätzliche Haltestelle eingezeichnet.
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Haltestelle "Breitloo": Position korrigieren	Mit neuen Kantenanordnung stimmt Haltestellenposition nicht mehr	Berücksichtigen	
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Haltestelle "Lindt&Sprüngli": Position korrigieren	Mit neuer Haltestelle in Seestrasse hat sich Position verschoben	Kenntnisnahme	Die genaue Definition der Haltestelle Buslinie 162 ist noch nicht abschliessend geklärt, deshalb wird das Symbol auf der Schoorenstrasse belassen.
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Haltestelle "Mythenstrasse" aufheben	existiert nicht mehr	Berücksichtigen	

Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Haltestelle "Weinbergstrasse": Position korrigieren	Standort ungenau	Berücksichtigen
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	Plangrafik	Haltestellen "Kirchen" zusammenführen	1 Markierung pro Haltestelle analog übriger Haltestellen im Plan	Berücksichtigen