



Kanton Zürich
Gemeinde Horgen

Kommunaler Richtplan Verkehr

Bericht und Pläne

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 20. Sept. 2007

Namens der Gemeindeversammlung
Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindegemeinschreiber:

Von der Baudirektion
genehmigt am:

| |
|----------------------|
| BDV Nr. / |
|----------------------|

Für die Baudirektion:

1 Umfeld und Grundlagen

| | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | Anlass zur Teilrevision des Verkehrsrichtplans | 4 |
| 1.2 | Übergeordnete Richtplanung von Kanton und Region | 4 |
| 1.3 | Erarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr | 5 |

2 Teilrevision Verkehrsrichtplan

| | | |
|-----|---|----|
| 2.1 | Grundsätze der Verkehrspolitik | 7 |
| 2.2 | Öffentlicher Verkehr | 10 |
| 2.3 | Strassen und öffentliche Parkierung | 12 |
| 2.4 | Fusswegnetz (inkl. Wanderwege) und Zweiradverkehr | 14 |
| 2.5 | Geschwindigkeitsplan | 17 |

3 Öffentliche Auflage und Anhörung

| | | |
|-----|--|----|
| 3.1 | Anhörung | 22 |
| 3.2 | Bericht zu den berücksichtigten Einwendungen | 24 |
| 3.3 | Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen | 26 |

4 Massnahmen zur Umsetzung

| | | |
|-----|-------------------------------------|----|
| 4.1 | Öffentlicher Verkehr | 31 |
| 4.2 | Strassen und öffentliche Parkierung | 32 |
| 4.3 | Ruhender Verkehr (Parkierung) | 33 |
| 4.4 | Fuss- und Veloverkehr | 34 |
| 4.5 | Finanzielle Überlegungen | 35 |

| | | |
|--|-----------------------------------|----|
| | Anhang: Fachbegriffe kurz erklärt | 36 |
|--|-----------------------------------|----|

Beilagen

| | | |
|--------------|---|-----------|
| | Kommunaler Richtplan Verkehr (Originale 1:5000) | (separat) |
| Teilplan 1.1 | Öffentlicher Verkehr | |
| Teilplan 1.2 | Strassen und öffentliche Parkierung | |
| Teilplan 1.3 | Fusswegnetz (inkl. Wanderwege) | |
| Teilplan 1.4 | Zweiradverkehr | |

In diesem Bericht wird zugunsten einer vereinfachten Lesbarkeit nur die männliche Form verwendet.

Bericht

1 Umfeld und Grundlagen

1.1 Anlass zur Teilrevision des Verkehrsrichtplans

Die eidgenössische und kantonale Gesetzgebung überträgt neben dem Bund und den Kantonen auch den Regionen und Gemeinden eine Verantwortung im Bereich der Raumplanung. Die Gemeinden erlassen kommunale Richtpläne, wobei nicht alle für den Kanton vorgeschriebenen Teilrichtpläne (z.B. Siedlung, Versorgung, Plan für öffentliche Bauten und Anlagen) auch für die Gemeinden obligatorisch sind. Einzig der kommunale Verkehrsrichtplan muss von den Gemeinden festgesetzt werden. Er bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Richtpläne sind behördenverbindlich.

«Richtpläne – alle 10 Jahre aktualisiert und 20 Jahre gültig»

Die allgemeine Betrachtungszeit eines Richtplans beträgt 20 bis 25 Jahre. Üblicherweise werden die Richtpläne alle 10 Jahre überarbeitet und aktualisiert. In Horgen ist eine Aktualisierung nicht nur aufgrund dieser Frist angezeigt. Die allgemeine Gemeindeentwicklung, insbesondere die neuen Bauentwicklungsgebiete (Schweiter-, Grob- und Stäubliareal usw.) sollen richtplanerisch so vorbereitet und begleitet werden, dass die Lebens- und Wohnqualität in Horgen erhalten und die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Zudem ist in den kommenden Jahren die eidgenössische Lärmschutzverordnung umzusetzen, derzufolge Hauptstrassen bis 2018 entsprechend zu sanieren sind. Mit einer vorausschauenden Planung, insbesondere im Bereich Verkehr, soll die Gemeindeentwicklung aktiv gestaltet und die Lärmsituation an der Quelle so verbessert werden, dass unschöne bauliche Massnahmen (Lärmschutzwände etc.) und kostenintensive Gebäudesanierungen (Schallschutzfenster) möglichst umgangen werden können.

Spätere Revision Sihltal

Da im Gebiet Sihltal durch den geplanten Naturerlebnispark grosse Veränderungen anstehen, die unter der Federführung der Stiftung Naturlandschaft Sihlwald erfolgen, wurde auf eine Revision in diesem Bereich zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet. Diese kann, falls nötig, als Teilrevision nachträglich festgesetzt werden. Möglich ist auch die Anpassung im regionalen Richtplan. Der kommunale Verkehrsrichtplan von 1995 bleibt somit für das Sihltal weiterhin gültig. Daher handelt es sich bei der vorliegenden Vorlage um eine Teilrevision.

1.2 Übergeordnete Richtplanung von Kanton und Region

Der kantonale Verkehrsrichtplan wurde zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Horgner Verkehrsrichtplans ebenfalls revidiert. Die kantonsrätlichen Beratungen sind abgeschlossen und mit Beschluss vom 26.3.2007 festgesetzt, die Genehmigung durch den Bund ist noch ausstehend. Für den kommunalen Verkehrsrichtplan ist vor allem der Verzicht auf eine Hauptverkehrsstrasse (HVS) als Hauptverbindung zwischen der Autobahn A3 (Hochleistungsstrasse HLS) und der Seestrasse im kantonalen Richtplan von Bedeutung. Während in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung eine solche Verbindung festgehalten ist, verzichtet der kantonale Richtplan auf eine entsprechende Festsetzung.

1.3 Erarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr

Um den Verkehrsrichtplan möglichst breit abzustützen und zur Sicherstellung einer möglichst grossen Akzeptanz in der Bevölkerung, wurde neben dem formellen Auflageverfahren, welches gesetzlich vorgeschrieben ist, der Mitwirkung durch die Bevölkerung besonderes Gewicht geschenkt.

Mit der vorgelagerten Verabschiedung des Masterplans Verkehr an der Gemeindeversammlung vom 21. September 2006 konnten die Stimmberechtigten zu einem sehr frühen Zeitpunkt inhaltlich Einfluss auf die verkehrspolitischen Grundsätze nehmen und entsprechende Weichenstellungen vornehmen. Basierend auf diesem Masterplan wurde ein offener Beteiligungsprozess durchgeführt. In drei thematischen Arbeitsgruppen wurden die Anliegen aus der Bevölkerung diskutiert und dem Gemeinderat entsprechende Empfehlungen abgegeben. An zwei öffentlichen Workshops wurden die kontrovers diskutierten Anliegen nochmals thematisiert. Mittels konsultativen Abstimmungen wurde dem Gemeinderat ein differenziertes Stimmungsbild für die Teilrevision des Verkehrsrichtplans abgegeben.

«150 Horgner beteiligten sich bei der Erarbeitung des Richtplans»

In Kenntnis dieses Stimmungsbildes und in weitestgehender Übereinstimmung erarbeitete der Gemeinderat den vorliegenden Verkehrsrichtplan, welcher am 15. März 2007 für 60 Tage in die öffentliche Auflage ging und am 20. September 2007, zusammen mit dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, der Gemeindeversammlung zur Festsetzung vorgelegt wird. Gleichzeitig mit dem Auflageverfahren erfolgte die Vorprüfung bei den zuständigen kantonalen Behörden. Ebenso wurden die Nachbargemeinden und die regionale Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) angehört. Nach der Gemeindeversammlung wird die Genehmigung durch den Kanton beantragt.

Der künftigen Umsetzung der Verkehrsplanung wurde in der Zwischenzeit ebenfalls ein grosses Augenmerk geschenkt. So wurden Machbarkeitsstudien erarbeitet und eine breit angelegte Umfrage zum Thema «Öffentlicher Verkehr» bei den Horgner Haushaltungen und bei ausgewählten Firmen durchgeführt. Bei einer ausserordentlich hohen Beteiligung von rund einem Drittel der Angefragten wurden Stärken und Schwächen des heutigen ÖV-Angebots klar herausgeschält. Ein entscheidender Schlüssel bei der Umsetzung der Horgner Verkehrsplanung ist und bleibt das vermehrte Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr. Damit dies gelingt, braucht es einen bedürfnisgerechten Ausbau des Angebots. Den entsprechenden Handlungsbedarf zeigen die Ergebnisse dieser Umfrage auf.



mitdenken - mittragen - mitverantworten

Arbeitsgruppen



Öffentlicher Verkehr (ÖV)

1. Sitzung: Mittwoch, 10. Januar 2007
2. Sitzung: Mittwoch, 31. Januar 2007



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

1. Sitzung: Donnerstag, 11. Januar 2007
2. Sitzung: Donnerstag, 1. Februar 2007



Langsamverkehr (LV: Zweirad/Fussgänger)

1. Sitzung: Dienstag, 9. Januar 2007
2. Sitzung: Dienstag, 30. Januar 2007

Workshops

An zwei öffentlichen Workshops erhalten Sie die Möglichkeiten, in einer grossen Runde den Verkehrsrichtplan zu diskutieren und weiterzuentwickeln. Bitte reservieren Sie sich folgende zwei Daten:

1. Workshop:

Diskussion der Anträge aus den Arbeitsgruppen

Samstag, 3. März 2007, 09.00 – 13.00 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus Horgen

2. Workshop:

Diskussion der im Rahmen der Auflage eingegangenen Einwendungen

Samstag, 9. Juni 2007, 09.00 – 13.00 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus Horgen

Auszug aus Info-Flyer zum Mitwirkungsverfahren 2007

2 Teilrevision Verkehrsrichtplan

2.1 Grundsätze der Verkehrspolitik

Gemeindeentwicklung

Horgen als zukunftsgerichtete Wohn- und Arbeitsgemeinde mit hoher Lebensqualität steht vor einer grossen baulichen Entwicklung. Das heute eingezonte Bauland ermöglicht die Realisierung von rund 1'200 neuen Wohneinheiten. Aufgrund der bestehenden grossen Nachfrage ist damit zu rechnen, dass in den nächsten 6 bis 8 Jahren ein Grossteil davon realisiert wird und die Bevölkerungszahl der Gemeinde auf 20'000 Einwohner steigen wird.



Industriebrache ehemaliges Grundstück Grob Horgen AG – Stockerstrasse

Mit einer vorausschauenden Verkehrspolitik wird die absehbare Bevölkerungszunahme derart begleitet, dass ein qualitatives Wachstum der Gemeinde erreicht werden kann.

«Horgen steht vor einer grossen baulichen Entwicklung»

Ziele der Verkehrspolitik

Die Horgner Verkehrspolitik strebt unter Berücksichtigung des Wachstums der Gemeinde folgende Ziele an:

- Sicherstellung der berechtigten Mobilitätsbedürfnisse
- Erhalten und Verbessern der hohen Lebens- und Wohnqualität
- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Förderung und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs
- Lärmreduktion durch Massnahmen an Stellen mit hohen Lärmbelastungen (Staats- und Gemeindestrassen und SBB-Gleise)

Leitthemen der Verkehrspolitik

Im Wissen um die absehbare Gemeindeentwicklung und zur Erreichung der Ziele der Verkehrspolitik wurden folgende Bereiche als Leitthemen definiert:

- Verkehrssicherheit
- Senkung der Lärmbelastung
- Attraktivitätssteigerung für umweltschonende Verkehrsmittel (Öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr)
- Aufwertung des Zentrums und der Strassenräume in den Wohnquartieren

Verkehrssicherheit

Durch Geschwindigkeitsreduktionen auf den Strassen sowie die Sanierung von gefährlichen Kreuzungen und Strassen soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

«Sicherheit für alle – eine Priorität des Gemeinderats»

Der entwickelte Geschwindigkeitsplan definiert, welche gefahrenen Geschwindigkeiten auf welchen Strassen respektive in welchem Quartier angestrebt werden. Diese Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen in erster Linie durch Strassenraumgestaltungen und erst in zweiter Linie durch Signalisationen und polizeiliche Massnahmen erreicht werden.

Lärm

Ein Teil der Bevölkerung von Horgen ist Lärmbelastungen ausgesetzt, die vom Strassen- und vom Eisenbahnverkehr verursacht werden. Teilweise werden die Grenzwerte deutlich überschritten.

«Der Gemeinderat schenkt der Lärmreduktion ein besonderes Augenmerk»

Die Lärmschutzverordnung des Bundes schreibt vor, zum Schutz der Bevölkerung in erster Priorität Massnahmen an der Quelle (vor allem Strassen- und Bahnverkehr) zu ergreifen. Das bedeutet, dass bei der Verkehrsplanung der Lärmreduktion besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Dies kann beispielsweise durch Geschwindigkeitsreduktionen oder die Förderung lärmarmer Verkehrsmittel erzielt werden.

Förderung des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs

Der Fuss- und Veloverkehr und auch der Öffentliche Verkehr (ÖV) sind bezüglich Energieverbrauch, Flächenbedarf und Immissionen (Lärm und Luft) effizienter als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Gerade im Siedlungsgebiet sind diese Kriterien besonders wichtig, weil der Platz knapp ist. Zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung sollen diese Verkehrsarten mit Attraktivitätssteigerungen und weiteren Massnahmen gefördert werden.

Der Fussverkehr ist die wichtigste Verkehrsart innerhalb des Quartiers und im Dorfzentrum. Gerade weil der Veloverkehr in Horgen aufgrund der Topographie unattraktiv ist, sind Attraktivitätssteigerungen des Fussverkehrs besonders wichtig.

Aufwertung des Zentrums und der Wohnquartiere

Eine der effektivsten Aufwertungsmassnahmen im Zentrum ist die Einrichtung der beiden Begegnungszonen Bahnhofstrasse und Alte Landstrasse, weil mit dieser Massnahme die Dominanz des zu schnellen Autoverkehrs im Dorfzentrum gebrochen wird. Der Fussgänger hat hier Vortritt. Die Strassenräume werden dank dem Verkehrsregime und der Gestaltung zu öffentlichen Räumen und Plätzen, die allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen. Begegnungszonen leben von der Koexistenz und der gegenseitigen Rücksichtnahme.

«Begegnungszonen – eine Aufwertung des Dorfzentrums»

Um die Wohnquartiere vor zu schnellem Fahren und vor dem Durchgangsverkehr zu schützen, müssen die Strassenräume so gestaltet werden, dass den Automobilisten – ohne viele Verbote – klar wird, dass sie sich in einem Wohnquartier befinden und ihre Fahrweise dementsprechend anpassen, respektive eine andere Route wählen. Mit flankierenden Massnahmen an verschiedenen Strassen gilt es, dieses Ziel konsequent zu erreichen.



Visualisierung Eingangspforte Begegnungszone Alte Landstrasse

Die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren besitzt in Horgen eine breite Unterstützung. Die Umsetzung des aktuellen Tempo 30-Konzepts wird mit dem Ziel weiterverfolgt, die verbleibenden Zonen bis Ende 2009 umgesetzt zu haben und bei neu entstehenden Wohnquartieren die Einführung von Tempo 30-Zonen zu prüfen.

2.2 Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bezüglich Energieverbrauch, Lärmbelastung und Raumbedarf umweltschonender.

Horgen verfügt über ein gut ausgebautes Grundangebot im öffentlichen Verkehr, das gezielt verbessert werden soll.

«Das Horgner ÖV-Angebot ist attraktiv»

Zielsetzungen

Die Ziele für die Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Verkehrs sind:

- Taktverdichtung
- Angebotsverbesserung für schlecht erschlossene und neue Quartiere
- Angebotsverbesserung für Mitarbeitende in Horgner Firmen (Zupendler)
- Bessere Einbindung Horgens in das regionale Bussystem
- Optimierung der Transportkette (Anschlüsse, Umsteigebeziehungen Bus-Zug)
- Attraktive Haltestellen und Umsteigepunkte

Karteneinträge

Übergeordnete Festlegungen

Bahnlinien (bestehend)

- Seelinie (Zürich–Thalwil–Ziegelbrücke)
 - Bahnhof Horgen-See
- Gotthardlinie (Zürich–Thalwil–Zug)
 - Bahnhof Horgen-Oberdorf
 - Bahnhof Horgen-Sihlbrugg
- Sihltalbahn (Zürich–Langnau–Sihlbrugg)
 - Bahnhof Horgen-Sihlwald
 - Bahnhof Horgen-Sihlbrugg

Bahnlinien (geplant)

- Hirzeltunnel / ALPTRANSIT (Meilibach/Horgen – Litti/Baar)
 - Einspurtunnel, v. a. für Gütertransporte (kein Halt auf Horgner Gebiet)
- Zimmerbergtunnel / ALPTRANSIT (Thalwil – Litti/Baar)
 - Doppelspurtunnel (kein Halt auf Horgner Gebiet)

SBB / S-Bahn / SZU (Bahnhöfe)

- Horgen, Bahnhof See
 - Hauptverkehrszeit: 15'-Takt
 - Normalverkehrszeit: 30'-Takt
- Horgen, Bahnhof Oberdorf
 - Hauptverkehrszeit: 15'-Takt
 - Normalverkehrszeit: 30'-Takt
- Horgen, Bahnhof Sihlwald (Naturzentrum)
 - Hauptverkehrszeit: 30'-Takt
 - Normalverkehrszeit: 60'-Takt
- Horgen, Bahnhof Sihlbrugg
 - Hauptverkehrszeit: 60'-Takt
 - Normalverkehrszeit: 60'-Takt

Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen

- Sommer (April–Oktober)
 - Hauptverkehrszeit: 6'-Takt
 - Normalverkehrszeit: 10'-Takt
- Winter (November–März)
 - Hauptverkehrszeit: 7.5'-Takt
 - Normalverkehrszeit: 10'-Takt

Kommunale Festlegungen – Busnetz

Buslinien (bestehend)

Die bestehenden Linien und Haltestellen können dem Teilrichtplan «Öffentlicher Verkehr» entnommen werden.

Buslinien (geplant)

- Bahnhof See–Gstaldenrank–Waldegg–Arn–Neubühl–Wädenswil (Postauto)
 - Neue Haltestellen: Waldhof, Aamüliweg
- Bahnhof See–Moorschwand–Forststrasse–Sihlwald (Kleinbus, Saisonbetrieb)
 - Neue Haltestellen: Nordecke, Sihlwald

Neue Haltestellen (Verdichtung bestehender Linien)

- Kohlebergwerk (Waidlistrasse/Seestrasse)
- Wannerstrasse (Seestrasse/Wannerstrasse)
- Seegarten (Seestrasse/Seegartenstrasse)

Bedientakt an Haltestellen

Busnetz (SZU/Postauto)

Bushaltestellen mit mindestens 15'-Takt zu den Hauptverkehrszeiten (Spitzenstunden) und mindestens 30'-Takt zu den Normalverkehrszeiten (tagsüber)

- | | | |
|----------------------|-----------------|------------|
| – Bahnhof-See | – Säntisstrasse | – Waldegg |
| – Bahnhof-Oberdorf | – Widmerheim | – Bocken |
| – Altes Gemeindehaus | – Tannenbach | – Waidli |
| – Bergli | – Heubach | – Reithy |
| – Stocker | – Gehren | – Käpfnach |
| – Gumelenstrasse | – Schnegg | – Arn |

Bushaltestellen mit dem Ziel eines 60'-Takts zu den Hauptverkehrszeiten und ohne Vorgaben für die Normalverkehrszeiten:

- Tödiheim
- Panorama
- Nordecke (Horgenberg)

Bushaltestellen mit mindestens 30'-Takt zu den Hauptverkehrszeiten und mindestens 60'-Takt zu den Normalverkehrszeiten:

- Alle verbleibenden Haltestellen

Kommunale Festlegungen – Schienenfahrzeuge

Schräglift (geplant)

- Altes Gemeindehaus – Kirchrain – Bahnhof Oberdorf
 - Haltestellen: Rütelerstrasse, Berglisteig

2.3 Strassen und öffentliche Parkierung

Ausgangslage

Das Horgner Strassennetz kann aus diversen Gründen (Platzmangel, Finanzierbarkeit und Topografie) nicht weiter ausgebaut werden. Umfahrungen sind grundsätzlich denkbar aber erst langfristig realisierbar. Demzufolge muss davon ausgegangen werden, dass der motorisierte Verkehr mit dem bestehenden, optimierten Strassennetz bewältigt werden muss.

«Der Verkehr muss mit dem bestehenden Strassennetz bewältigt werden»

Zielsetzungen

Massnahmen im Strassenraum und Verkehrsablauf, welche auf einer Sichtweise der Koexistenz aller Verkehrsarten basieren, führen nicht nur zu angepassten, tieferen Geschwindigkeiten und höherer Sicherheit, sondern auch zu weniger Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Dazu kommt, dass mit diesen Massnahmen auch höhere Verkehrsleistungen verarbeitet und eine verbesserte Gestaltung der Strassen und Plätze erzielt werden können. Die Strassenklassierung (Strassentypen, Ausbaustandards usw.) sowie der kommunale Geschwindigkeitsplan bilden dazu wichtige Grundlagen. Diese geben Sicherheit, in welcher Richtung die Verbesserungen zu erarbeiten sind. Weiter verpflichtet sich der Gemeinderat, sich bei kantonalen und regionalen Projekten für die Einhaltung der definierten Grundsätze (Behördenverbindlichkeit) einzusetzen.

Für die Vitalität des Zentrums sind genügend Parkplätze wichtig. Die Anzahl und die Bewirtschaftung aller Parkplätze ergeben sich aus gesamtverkehrlichen Überlegungen. Im Vordergrund steht aus räumlichen und finanziellen Überlegungen die Auslastungsoptimierung der bestehenden Anlagen (öffentliche und private Parkhäuser). Das Angebot soll die durchschnittliche Nachfrage an Parkplätzen abdecken.

Karteneinträge zu Strassen und öffentlicher Parkierung

Übergeordnete Festlegungen

Autobahn (Hochleistungsstrasse / HLS)

- Autobahn A3, ohne Zugangsbeschränkung

Staatsstrassen (bestehend) (Hauptverkehrsstrasse / HVS)

- Seestrasse
- Fährstrasse
- Zugerstrasse (Autobahn A3 – Rank – Enderholz)
- Zugerstrasse (Rank – Burstel)

Staatsstrassen (geplant) (Hauptverkehrsstrasse / HVS)

- Hirzeltunnel (Neubühl–Sihlbrugg); Linienführung gemäss gültigem kantonalem Verkehrsrichtplan 2007 (Die Lage der geplanten direkten Anbindung an die A3 wird unterstützt).

Staatsstrassen regionale Festlegung (bestehend) (Verbindungsstrasse / VS)

- Rietwiesstrasse

Staatsstrassen regionale Festlegung (geplant) (Verbindungsstrasse / VS)

- Waidlistrasse
- Lindenstrasse
- Zugerstrasse (Lindenstrasse–Waidliplatz–Autobahn A3)

Geplante Umfahrungen (Optionen) (Verbindungsstrasse / VS)

- Rotwegtunnel (Portal Rotwegstrasse – Portal Zugerstrasse / Kehrlichtverbrennungsanlage)
- Gotthardstrasse (Portal Seestrasse – Badenmatt – Aabachtobel – Zugerstrasse / Kehrlichtverbrennungsanlage)

Nach Gutheissung des kommunalen Verkehrsrichtplans beantragt der Gemeinderat bei der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ), diese Strassen im Sinne der angestrebten Netzlösung auf regionaler Ebene festzulegen.

Kommunale Festlegungen

Sammelstrassen (mit Durchgangsverkehr)

- Einsiedlerstrasse (Grenzweg – Zugerstrasse)
- Einsiedlerstrasse (Zugerstrasse – Arn – Burstel)
- Stockerstrasse

Sammelstrassen

- Glärnischstrasse
- Heubachstrasse
- Bergstrasse
- Waldeggstrasse
- Oberdorfstrasse
- Ebnetstrasse (Bergstrasse – Geduldweg)
- Tödistrasse
- Kirchstrasse (Seestrasse – Bahnhofstrasse)
- Hüttenstrasse
- Tabletenstrasse
- Zürcherstrasse (Moorschwand – Forststrasse)
- Forststrasse (Zürcherstrasse – Sihlwald)

Zur Aufklassierung als Sammelstrassen beantragte Quartierstrassen

- Asylstrasse (Seestrasse – Parkhaus Spital/Tertianum)
- Seegartenstrasse (Seestrasse – Giessereiweg)
- Dammstrasse
- Spätzstrasse (Oberdorfstrasse – Dammstrasse)
- «Untere Fabrikstrasse» (Spätzstrasse – Neugasse)
- Neugasse (Oberdorfstrasse – «Untere Fabrikstrasse»)

Geplante Begegnungszonen (Quartierstrassen)

- Bahnhofstrasse (Kirchstrasse – Seestrasse)
- Alte Landstrasse / Zugerstrasse (Stockerstrasse – Lindenstrasse)

Öffentliche Parkieranlagen (geplant)

- Zugerstrasse / Autobahneinfahrt Richtung Chur
- Meilibach (zwischen Seestrasse und Bahnlinie)

Private Parkieranlagen (geplant, mit öffentlicher Nutzung)

- Neugasse (Privater Gestaltungsplan Schweiter-Areal)
- «Untere Fabrikstrasse» (Parkhaus 1, Privater Gestaltungsplan Schweiter-Areal)
- «Untere Fabrikstrasse» (Parkhaus 2, Privater Gestaltungsplan Schweiter-Areal)
- Seegartenstrasse / Gasi-Areal

2.4 Fusswegnetz (inkl. Wanderwege) und Zweiradverkehr

Ausgangslage

Der wichtigste Teil aller Wegetappen wird zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.

«Fuss- und Veloverkehr – umweltschonend und gesund»

Zielsetzungen

Die Ziele für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sind:

- Durchgehende Verbindungen mit möglichst geringen Höhendifferenzen (hangparallele Längsverbindungen)
- Geschwindigkeitsreduktionen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Strassen mit viel Fuss- und Veloverkehr
- Radstreifen und Radwege insbesondere auf Strecken mit grosser Steigung
- Durchgehende und genügend breite Trottoirs

Karteneinträge Fusswegnetz (inkl. Wanderwege)

Übergeordnete Festlegungen (Regionaler Richtplan RRB 2258/1998)

Regionale Fuss-, Wander- und Reitwege

Die bestehenden und geplanten regionalen Fuss- und Reitwege sind abschliessend im regionalen Richtplan festgelegt. Die regionalen Fusswege wurden in den kommunalen Teilrichtplan Fusswegnetz übernommen.

- Ein Inventar der historischen Wege ist beim Kanton in Bearbeitung. Der Gemeinde liegt noch kein verbindliches Netz zur Übernahme in den kommunalen Verkehrsrichtplan vor. Gegebenenfalls kann dies im Rahmen der Revision des regionalen Verkehrsrichtplans erfolgen.

Geplante Fusswege:

- «Schellerweg» (Seeuferweg im Areal Faul, Werft, Wohngebäude)
- «Aabachtobelweg» (Arnerweg bis Grenze Wädenswil)

Reitwege:

- Die bestehenden und geplanten Reitwege sind abschliessend im regionalen Richtplan festgelegt.

Kommunale Festlegungen

In Ergänzung zum bestehenden Fusswegnetz auf öffentlichen Strassen und Wegen werden folgende neuen Wege eingetragen:

- Zugang zu Haltestelle Rietli (Pappelweg – Seestrasse)
- Alte Rietwiesstrasse (Sonnauweg – Rietwiesstrasse)
- Neuer Fussweg (Wassergass/Bachtelstrasse – Gwandlenweg)
- Neuer Fussweg (Wassergass/Bachtelstrasse – Allmendweg)
- Neuer Fussweg (Verlängerung Birkenstrasse – Fischenrütistrasse)
- Neuer Fussweg (Stotzweidweg – Fischenrütistrasse)
- Neuer Fussweg unterhalb A3 (Bergstrasse – Eggweg)
- Eggweg (Bergstrasse – Waldrand/Bodenweg)
- Hüslliweber (Bruppacherstrasse – Hüslliweber – Chüeweidli – Eschtürlistrasse)

- Neuer Fussweg (Waidliplatz – Reservoir – Institutweg)
- «Lerchenweg» (untere Gehrenstrasse – Kottenrainweg)
- Neuer Fussweg («Lerchenweg» – Zugerstrasse)
- Neuer Fussweg («Untere Fabrikstrasse» – Kehrplatz Tödistrasse)
- Neuer Fussweg (Kehrplatz Tödistrasse – Ebnetstrasse)
- Neuer Fussweg (Waidlistrasse / Bellavistaweg – Seestrasse)
- Neuer Fussweg (Waidlistrasse / Grundhalden – GP-Areal Stäubli – See- / Rotwegstrasse)
- «Grobweg» (Bahnhofstrasse – Güterschuppen – Pumpwerk Wanner – Seestrasse)
- «Centralweg» (Alte Landstrasse / Linkgässli – Seestrasse)
- «Spitalweg» (Verlängerung Gumelenstrasse – Asylstrasse)
- Neuer Fussweg (Kehrplatz Gumelenstrasse – Seestrasse)
- «Streuliweg» (Verlängerung Hernerholzgasse: Seestrasse – Seegartenstrasse)
- «Hünerbüelweg» (Verlängerung Rebhüslistrasse – Alpenblickstrasse)
- «Seehusweg» (Seeuferweg um bestehendes Areal Papierfabrik)
- Neuer Fussweg (Schliessung Verbindung Forststrasse / Murimoos – Tabletenstrasse)
- Neuer Fussweg (von Oberrieden als Verlängerung des Lotteretewegs unterhalb der Frohen Aussicht, via Reservoir zur Gemeindegrenze anschliessend hangparallel weiter bis zur Holzgasse / Pfadihütte)

Karteneinträge Zweiradverkehr

Übergeordnete Festlegungen (Regionaler Richtplan RRB 2258/1998)

Radrouten (bestehend)

- Seestrasse (Oberrieden – Wädenswil)
- Einsiedlerstrasse (Gehrenstrasse – Waldeggcenter)
- Signalisierte Radroute Nr. 32 (Rhein – Hirzel – Linth-Route); Abschnitt Gemeindegrenze Oberrieden bis Widenbach (Hirzel): Grenze Oberrieden – Zürcherstrasse – Moorschwandrank – Bergstrasse – Wührenbach – Widenbach (Grenze Hirzel)

Radrouten (geplant)

- Plattenstrasse (Seestrasse – Einsiedlerstrasse)
- Waidlistrasse (Seestrasse – Waidliplatz)
- Heubachstrasse (Waidlistrasse – Einsiedlerstrasse)
- Drusbergstrasse (Einsiedlerstrasse – Stotzweidweg)
- Stotzweidweg (Drusbergstrasse – Katzerenstrasse)
- Katzerenstrasse (Drusbergstrasse – Bergstrasse)
- Bergstrasse (Katzerenstrasse – Moorschwandrank)
- Einsiedlerstrasse (Grenzweg – Zugerstrasse / Allmend)
- Einsiedlerstrasse (Zugerstrasse / Waldegg – Burstel)
- Tabletenstrasse (Wührenbach – Bodenmattstrasse)
- Bodenmattstrasse (Tabletenstrasse – Steinchrattenweg, entlang der Sihl)

Alle geplanten regionalen Radwege sind bereits als kommunale Radwege ausgeschieden. Dies ist aus der speziellen Signatur ersichtlich. Zur Überführung dieser Wege in regionale Radwege sind noch zusätzliche Massnahmen erforderlich.

In diesen regionalen Velowegen ist auch das kantonale Radroutennetz (Übersichtsplan, 1:5000, November 2005) enthalten. Erwähnenswert daran ist, dass die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich einen entsprechenden Ausbau der Radroute entlang der Waidlistrasse zwischen Seestrasse und Waidliplatz vorgesehen hat.

Kommunale Festlegungen

In Ergänzung zum bestehenden «Generellen Linienkonzept Zweiradverkehr» aus dem Jahre 1998 werden folgende noch nicht befahrbare oder den Qualitätsanforderungen noch nicht entsprechende Strecken aufgeführt:

- Rietwiesstrasse (Seestrasse–Neuhofstrasse)
- Zugerstrasse (Reithystrasse–Einsiedlerstrasse/Allmend)
- Zugerstrasse (Hüttenstrasse–Enderholz)
- Waldeggstrasse
- Bergstrasse (Bergli–Ebnetstrasse)
- Bergstrasse (Waldeggstrasse–Autobahn/A3)
- Neuer Weg unterhalb A3 (Bergstrasse–Eggweg)
- Einsiedlerstrasse (Grenzweg–Gehrenstrasse)
- Alte Landstrasse (Seestrasse–Zugerstrasse)
- Zugerstrasse (Alte Landstrasse–Lindenstrasse)
- Stockerstrasse
- Gumelenstrasse – «Spitalweg» –Traubenweg – «Unteres Hüenerbüel» – Einmündung Plattenstrasse/ Seestrasse
- Alpenblickstrasse–Rebhüslistrasse (Mittleres Hüenerbüel)
- Kehrplatz Tödistrasse–Ebnetstrasse
- Verlängerung Üetlibergstrasse (ab Kehrplatz bis Gemeindegrenze Oberrieden)

Für folgende bestehende Strecken ist die Öffnung für den Zweiradverkehr zu prüfen:

- Steinbruchstrasse (Zugerstrasse–Heubachstrasse)
- Wassergass (Wassergass 27–Gwandlenweg)
- Dorfgasse (Seestrasse–Bahnhofstrasse)
- Löwengasse (Seestrasse–Zugerstrasse)
- Geduldweg (Ebnetstrasse–Zürcherstrasse)
- Bodenweg (Bergstrasse–Geduldweg)
- Giessereiweg (Seestrasse–Seergartenstrasse)
- Sihlwaldweg (Rütistrasse/Reservoir–Zürcherstrasse)
- Rütistrasse (Reservoir–Haarnadelkurve–Waldrand)
- «Namenloser Weg» (Sihlwaldweg/Holzgasse–Verbindungsweg Kat. Nr. 1262 / Rüti –Vordere Bergstrasse/ Oberrieden)
- Allmendweg (Bachtelstrasse–Zugerstrasse/Allmend)
- «Namenloser Weg» (Kehrplatz Gstaldenstrasse–Waldeggstrasse)

Zweiradparkierungsanlage (geplant)

- Seergartenstrasse (im Bereich Seerose)

2.5 Geschwindigkeitsplan und Strassentypisierung

Mit dem kommunalen Geschwindigkeitsplan (vgl. nachfolgende Abbildung) geht Horgen einen neuen Weg. Zur Erreichung einer grossen Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden und zur Erhaltung und Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität soll auf dem Horgner Strassennetz die Geschwindigkeit des fahrenden Verkehrs angepasst und, entsprechend der Festlegung der einzelnen Strassen, reduziert werden. Mit dem Instrument des Geschwindigkeitsplans werden für das Gemeindegebiet konzeptionell die angestrebten Geschwindigkeiten festgelegt. Das Ziel soll in erster Linie mit gestalterischen Massnahmen im Strassenraum und erst in zweiter Linie mit polizeilichen Massnahmen erreicht werden.

«Geschwindigkeitsplan – Horgen geht voraus»

Die Signatur «Pforte» steht für eine Horgner Besonderheit. Auf den Einfallsachsen sollen die Autofahrer auf unkonventionelle Art und Weise darauf aufmerksam gemacht werden, dass in Horgen auf die Fussgänger besonders Rücksicht genommen werden soll und die gefahrenen Geschwindigkeiten angepasst werden müssen. Die Signatur «Reduzierte Geschwindigkeit» markiert in diesem Sinne zusätzliche Brennpunkte.

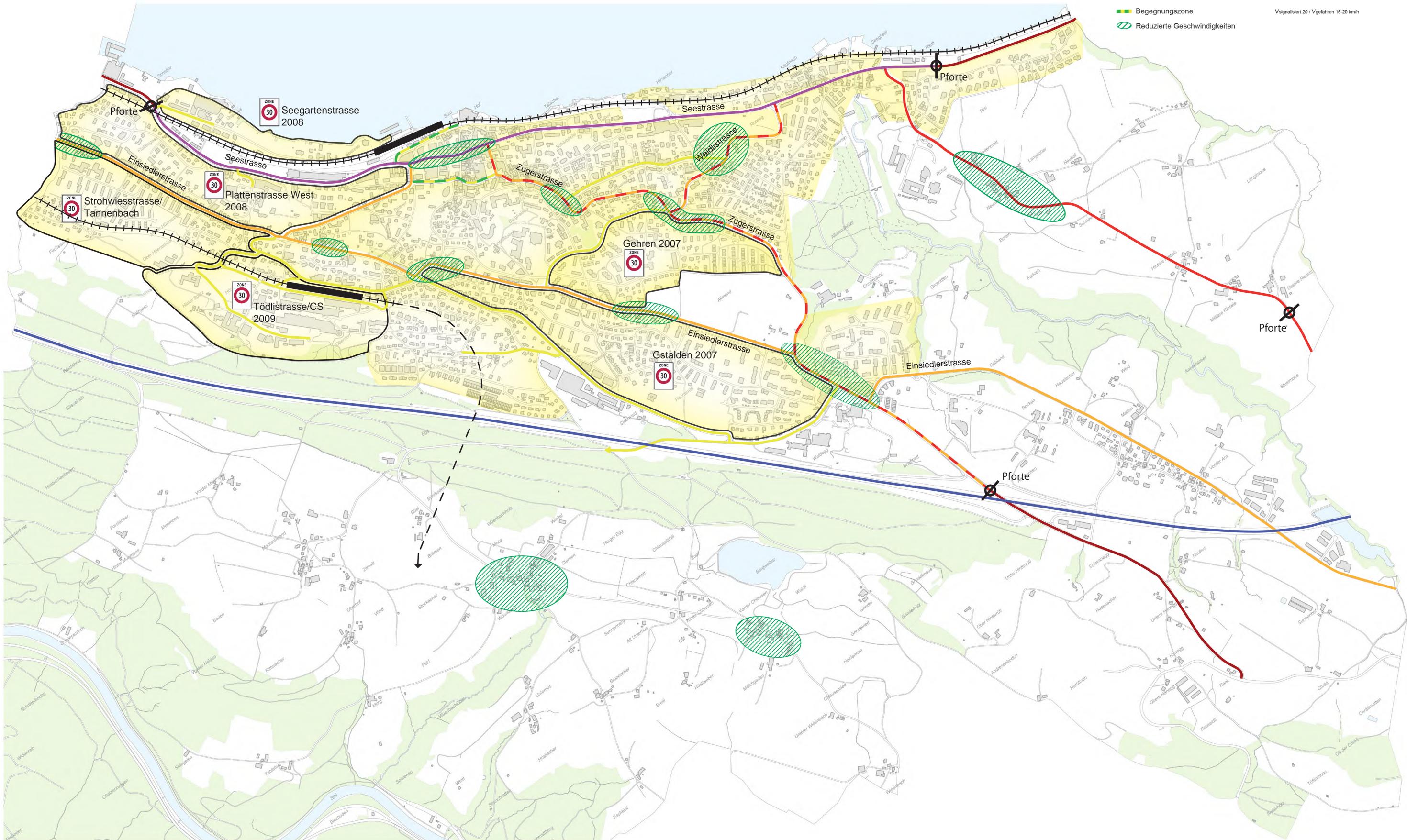
Legende

Übergeordnete Festlegungen

- Autobahn (HLS)
- Staatsstrassen ausserorts (HVS) Vsignalisiert 60 / Vgefahren 50-60 km/h
- Staatsstrassen innerorts (HVS) Vsignalisiert 50 / Vgefahren 40-50 km/h
- Regionale Staatsstrasse bestehend (VS) Vsignalisiert 50 / Vgefahren 30-40 km/h
- Regionale Staatsstrassen geplant (VS) Vsignalisiert 50 / Vgefahren 30-40 km/h

Kommunale Festlegungen

- Sammelstrassen (mit Durchgangsverkehr) Vsignalisiert 50 / Vgefahren 30-40 km/h
- Sammelstrassen Vsignalisiert 50 / Vgefahren 30-40 km/h
- Quartierstrassen Vsignalisiert 30 / Vgefahren 25-30 km/h
- Begegnungszone Vsignalisiert 20 / Vgefahren 15-20 km/h
- Reduzierte Geschwindigkeiten



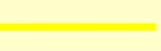
| | Richtplan | Kommunale Festlegungen | | | Regionale Festlegung | Übergeordnete Festlegungen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| | Strassentyp (V-Plan) | Plätze, Orte, Begegnungszonen | Quartierstrassen | Sammelstrassen | Sammelstrassen (mit Durchgangsverkehr) | Regionale Staatsstrassen (VS) | Staatsstrassen innerorts (HVS) | Staatsstrassen ausserorts (HVS) | Autobahn (HLS) | |
| | Darstellung im Plan |  |  |  |  |  |  |  |  | |
| | Lage | innerhalb Siedlung | | | | | ausserorts | | | |
| Anforderungen | Eigentümer (Ausnahme) | Gemeinde | Gemeinde | Gemeinde | Gemeinde | Kanton (Gemeinde) | Kanton | Kanton | Bund | |
| | Hauptfunktionen | <ul style="list-style-type: none"> repräsentieren kommunizieren sich treffen, feiern vermeiden: parkieren | <ul style="list-style-type: none"> erschliessen sich aufhalten, (spielen) parkieren, abstellen | <ul style="list-style-type: none"> sammeln erschliessen repräsentieren parkieren, abstellen | <ul style="list-style-type: none"> verbinden, sammeln, erschliessen repräsentieren ein- und ausladen | <ul style="list-style-type: none"> verbinden, sammeln, erschliessen repräsentieren ein- und ausladen | <ul style="list-style-type: none"> verbinden erschliessen | <ul style="list-style-type: none"> durchleiten regional verbinden | <ul style="list-style-type: none"> durchleiten verbinden regional | |
| | Umfeld: | | | | | | | | | |
| | 1) Fussverkehr | 1) viele, längs und quer | 1) längs und quer | 1) vor allem längs | 1) längs und quer | 1) längs und quer | 1) wenig | 1) wenig | 1) ohne | |
| | 2) Veloverkehr | 2) längs und quer | 2) v.a. längs | 2) | 2) längs und quer | 2) längs und quer | 2) ja | 2) ja | 2) ohne | |
| 3) Parkierung | 3) Ein- / Aussteigen, Laden, kein Parkieren (Flächenproblem) | 3) Parkieren: ja | 3) teilweise parkieren und abstellen | 3) Ein- und Auslad | 3) Ein- und Auslad | 3) an bestimmten Orten | 3) an bestimmten Orten | 3) ohne | | |
| 4) Schwerverkehr | 4) wenn mögl.: ohne | 4) nur Anlieferung | 4) ja | 4) ja | 4) ja | 4) ja | 4) ja | 4) ja | | |
| 5) Öffentlicher Verkehr | 5) meistens | 5) i.R. ohne ÖV | 5) Bus | 5) ja | 5) ja | 5) ja | 5) ja | 5) in der Regel ohne | | |
| Belastbarkeit; Verkehrsstärke MIV (in ()):Leistungsfähigk.) | je nach Situation und Ausgestaltung | bis 4'000 DTV bis ca. 500 Fzg./Spitzenstunde | bis 4- 8'000 DTV ca. 500-1000 Fzg./Spitzenstunde | bis 12'000 DTV ca. 1'500 Fzg./Spitzenstunde | bis 12'000 DTV ca. 1'500 Fzg./Spitzenstunde | bis 12'000-16'000 DTV ca. 1'800 Fzg./Spitzenstunde | bis 18'000-20'000 DTV ca. 2'400 Fzg./Spitzenstunde ab 18'000 DTV immense baul. und betr. Aufwändungen | bis 30'000 DTV ca. 3'600 Fzg./Spitzenstunde (ca. 60'000 DTV) | | |
| Spezielles | Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich | Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht Fahr-dynamik | Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht Fahr-dynamik Hoher LW-Anteil möglich | ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten | ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten | gewachsene Verbindungen (Wege, etc.) berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr | sorgfältig in Landschaft einfügen, Anforderungen an Umwelt hoch, Landwirtschaftsverkehr beachten | sorgfältig in Landschaft einfügen, Anforderungen an Umwelt hoch | | |
| Parameter | Gestaltungsprinzipien | stark siedlungsorientiert | | | primär siedlungsorientiert | | primär verkehrsorientiert | | | |
| | Ausbaugrössen: | | | | | | | | | |
| | • Signalisierte Geschwindigkeit | 20 / 30 | 30 (Tempo 30-Zone) | 30 / 50 | 50 (temporäre Tempo 30-Zone) | 50 (temporäre Tempo 30-Zone) | 50 | 60 (80) | 80 / 100 / 120 | |
| | • Fahrgeschwindigkeit | 15-20 | 25-30 | 30-40 | 30-40 | 30-40 | 40-50 | 50-60 | 80 / 100 / 120 | |
| • massgebender Begegnungsfall | je nach Situation | PW / Velo; örtlich PW / PW (LW) | PW / LW (Bus / Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht | Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht | Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht | Bus / Bus | Velo + Bus / Bus + Velo | LW + LW / LW +LW | | |
| • Schmalfahrspuren | ja | ja | ja | ja | ja | | | | | |
| • Fahrbahnbreite in m. öffentlicher Verkehr | je nach Situation i.R. mit Haltestelle | 3.6 / 4.8 (teils: mehr) mit oder ohne ÖV | 4.8 / 5.5 Fahrbahnhaltestellen | 5.5 (+ 2 x 1.5 Velo) Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten) | 5.5 (+ 2 x 1.5 Velo) Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten) | 6.0 Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten) | 6.5 - 7.5 Sicherheit Fussgänger | | | |
| Veloverkehr | Ausgestaltung je nach Situation | ohne spez. Massnahmen; | i.R. ohne Massnahmen, evtl. Radstreifen / oder Mehrzweckstreifen (insbesondere bergwärts) | mit Radstreifen, Mehrzweckstreifen (2x mind. 1.50) im Gefälle evtl. ohne, bergwärts ≥ 1.6m | mit Radstreifen, Mehrzweckstreifen (2x mind. 1.50) im Gefälle evtl. ohne, bergwärts ≥ 1.6m | mit oder ohne Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1.6m | Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1.6m | | | |
| Fussverkehr (Behinderte!) | Ausgestaltung je nach Situation | Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen | Trottoir mindestens 1-seitig, Fussgängerstreifen | Trottoir beidseitig Fussgängerstreifen mit Insel | Trottoir beidseitig Fussgängerstreifen mit Insel | Trottoir beidseitig, Mittelinsel mit Fussgängerstreifen | gegebenenfalls Trottoir, Mittelinsel mit / ohne Fussgängerstreifen | | | |

Tabelle: Strassentypisierung

Sie dient einerseits als Legende zum Geschwindigkeitsplan, sie legt aber auch den angestrebten Charakter der Strassen fest und erläutert die Gestaltungsprinzipien

3 Öffentliche Auflage und Anhörung

Nachfolgend wird zu den Einwendungen zur Teilrevision des kommunalen Verkehrsrichtplans und zur Anhörung der Nachbargemeinden und der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) Stellung genommen. Die öffentliche Auflage dauerte vom 17. März bis 15. Mai 2007. Insgesamt haben sich 23 Personen oder Institutionen an diesem formalen Mitwirkungsverfahren beteiligt.

So weit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und/oder des Textes in den Richtplan eingeflossen.

Vorprüfung der Baudirektion des Kantons Zürich

Die Vorprüfung durch die Baudirektion des Kantons Zürich ist erfolgt. Der eingereichte Entwurf des kommunalen Verkehrsrichtplans (Pläne und Bericht) wurde von der kantonalen Behörde vorgeprüft und grundsätzlich gutgeheissen. Die formale Prüfung und Genehmigung erfolgt nach dem Entscheid der Gemeindeversammlung.

Kein Antrag auf Ablehnung oder Rückweisung des Richtplans

Es ist weder ein Antrag auf Ablehnung noch ein solcher auf Rückweisung des gesamten Richtplans gestellt worden.

3.1 Anhörung

Antrag Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)

Die ZPZ sieht einen Koordinationsbedarf bezüglich der über die Gemeinde hinausführenden Buslinien.

Begründung der Berücksichtigung

Der Gemeinderat erachtet die Einträge aus seiner Sicht als Absichtserklärung für seine Verkehrspolitik und die Verhandlungen mit dem Kanton, der Region, den Nachbargemeinden und den Verkehrsträgern des öffentlichen Verkehrs (Regionale Verkehrskonferenz, Sihltal Zürich Uetliberg Bahn, Zürcher Verkehrsverbund). Bezüglich der Prioritätensetzung besteht auch aus Sicht der Gemeinde Horgen ein Koordinationsbedarf.

Antrag Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)

Eine abschliessende Stellungnahme zum kommunalen Verkehrsrichtplan Horgen kann erst nach der Überarbeitung des regionalen Verkehrsrichtplans erfolgen.

Begründung der Berücksichtigung

Horgen setzt den kommunalen Verkehrsrichtplan im Herbst 2007 fest. Der regionale Verkehrsrichtplan ist ein übergeordnetes Planungsinstrument, welches auch für die Gemeinde Horgen verbindlichen Charakter hat. Es ist nicht ungewöhnlich, dass die Revisionen der verschiedenen Ebenen (Bund, Kanton, Region, Gemeinde) nicht nachgelagert, sondern zeitlich unabhängig von einander vorgenommen werden.

Antrag Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)

Die ZPZ beantragt Anpassungen beim Radwegnetz, insbesondere die Berücksichtigung der «kantonalen Radwegstrategie».

Begründung der Berücksichtigung

Die entsprechenden Velowege werden auch im kommunalen Richtplan entsprechend festgelegt. Die Karteneinträge aus dem regionalen Richtplan (1998) wurden in die kommunalen Pläne übernommen. In diesen regionalen Velowegen ist auch das Radroutennetz des Kantons Zürich (Übersichtsplan, 1:5000, November 2005) enthalten. Anzufügen ist, dass der Kanton (Volkswirtschaftsdirektion) einen entsprechenden Ausbau der Radroute entlang der Waidlistrasse zwischen Seestrasse und Waidliplatz vorgesehen hat.

In der Zwischenzeit hat der Kanton, bzw. die Kantonspolizei, per 15. Februar 2007 die Radroute Nr. 32 (Rhein – Hirzel – Linth - Route) im Abschnitt Gemeindegrenze Oberrieden – Moorschwandrank – Wührenbach – Widenbach – Gemeindegrenze Hirzel signalisationstechnisch bewilligt. Die Beschilderung durch den Kanton (Volkswirtschaftsdirektion) ist bereits im Gange. Aus diesem Grund wird diese Strecke als bestehend aus dem regionalen Richtplan übernommen.

Anhörung Nachbargemeinden

Die Nachbargemeinden wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens während der öffentlichen Auflage eingeladen, zum Horgner Verkehrsrichtplan Stellung zu nehmen. In gemeinsamen Gesprächen wurden die aufgeworfenen Fragen, die schwergewichtig eine regionale Koordination betreffen, grösstenteils bereinigt und sind in die Horgner Verkehrsrichtplanung eingeflossen. Nachfolgend werden drei Anträge der Nachbargemeinden speziell aufgeführt.

Gemeinden Thalwil und Oberrieden

Beide Gemeinderäte beantragen, auf eine Reduktion der Geschwindigkeiten auf der Zugerstrasse im Bereich A3 bis Chalchofen sei zu verzichten und der Geschwindigkeitsplan entsprechend anzupassen.

Begründung der teilweisen Berücksichtigung

Die Gemeinde Horgen möchte in den Knotenbereichen zwischen Waldegg und der Allmend das Geschwindigkeitsniveau auf der Zugerstrasse senken. Dazu sind bereits entsprechende Machbarkeitsstudien erstellt worden. Diese Studien wurden anlässlich einer Koordinationssitzung mit Vertretern von Thalwil und Oberrieden positiv zur Kenntnis genommen. Der Abschnitt oberhalb bis zum ersten Autobahn-Zufahrtskreisel soll jedoch auf max. 60 km/h beschränkt werden. Dieser Antrag wurde bereits eingereicht.

Stadt Wädenswil

Die Stadt Wädenswil beantragt, eine neue Buslinie Rietwiesstrasse – Neubühl in den kommunalen Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat verzichtet aufgrund zu kleiner Nachfrage auf eine entsprechende Aufnahme im Richtplan, ist aber der Ansicht, dass dank Massnahmen am Fusswegnetz die Zugänglichkeit zu bestehenden ÖV-Angeboten wesentlich verbessert wird.

Gemeinden Oberrieden und Thalwil

Beide Gemeinden fordern, dass sichergestellt wird, dass die im Geschwindigkeitsplan definierten Massnahmen betreffend Zugerstrasse (Autobahnzubringer) und Einsiedlerstrasse nicht zu einer Reduktion der Leistungsfähigkeit (Verkehrsmenge) zu Ungunsten der Nachbargemeinden führen.

Begründung der teilweisen Ablehnung

In der umfassenden Analyse der Verkehrsströme und mit dem daraus für Horgen entwickelten Verkehrsmodell wurde festgestellt, dass die Anteile des Ziel- und Quellverkehrs sehr hoch sind, d.h. dass der Durchgangsverkehr nur etwa 15 % ausmacht. Das Ziel der im Geschwindigkeitsplan definierten Massnahmen ist nicht, diesen Verkehr zu verdrängen. Vielmehr soll auch der Durchgangsverkehr ortsverträglich und sicher abgewickelt werden. Der Gemeinderat geht nicht davon aus, dass die geplanten Geschwindigkeitsanpassungen zu Verlagerungen des Verkehrs auf die umliegenden Gemeinden führen. Dies entspricht auch ausdrücklich nicht der Absicht der gemeinderätlichen Verkehrspolitik.

Gemeinde Thalwil

Der Gemeinderat Thalwil beantragt, dass – bevor Massnahmen auf den Autobahnzubringern Zuger-/Einsiedler- und Rietwiesstrasse geplant werden – die Konsequenzen für die Nachbargemeinden mittels Verkehrsmodell aufgezeigt werden. Verkehrsverlagerungen zu Ungunsten von Nachbargemeinden seien zu vermeiden.

Begründung der Ablehnung

Da das Verkehrsmodell für die Gemeinde Horgen entwickelt wurde, können Auswirkungen auf die Nachbargemeinden nicht detailliert abgebildet werden. Solche Analysen müssten durch die Gemeinden selbst oder allenfalls durch die Region durchgeführt werden. Der Gemeinderat geht jedoch nicht davon aus, dass die geplanten Geschwindigkeitsanpassungen zu messbaren Verlagerungen auf die umliegenden Gemeinden führen. Dies ist auch ausdrücklich nicht die Absicht der Verkehrspolitik des Gemeinderats.

3.2 Bericht zu den berücksichtigten Einwendungen

Antragsteller: Adrian Müller und weitere

Anträge zu Kapitel 2.1.2: Änderung der Zielformulierung in «Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität».

Begründung der Berücksichtigung

Der Antrag entspricht vollumfänglich der Absicht des Gemeinderats, er wird daher modifiziert berücksichtigt. Im Antrag des Gemeinderats wurde die Formulierung «Erhaltung einer hohen Lebens- und Wohnqualität» als Ziel gewählt. Aufgrund des Antrags wurde sie in «Erhalten und Verbessern der hohen Lebens- und Wohnqualität» geändert.

Antragsteller: Adrian Müller und weitere

Änderung der Zielformulierung in «Lärmreduktion durch Massnahmen an Stellen mit hohen Lärmbelastungen (Staats- und Gemeindestrassen, SBB-Gleise)».

Begründung der Berücksichtigung

Diese Präzisierung der Formulierung wird aufgenommen.

Antragsteller: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU)

Auf die Festlegung einer geplanten Buslinie in der Rietwiesstrasse ist zu verzichten.

Begründung der Berücksichtigung

In der Busstrategie oberer Zimmerberg sind für die Gemeinde Horgen Netzverbindungen auf folgenden drei Ebenen geplant:

- | | | |
|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| – Seestrasse | (Horgen – Meilibach - Wädenswil) | ab Dezember 2008 als Seelinie |
| – Einsiedlerstrasse | (Horgen – Arn – Burstel- Neubüel) | ab Dezember 2010 vorgesehen |
| – Berglinie | (Horgenberg – Hirzel) | bereits in Betrieb |

Mit diesen Linien wird das Horgner Siedlungsgebiet gemäss Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) hinreichend mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossen. Zusätzliche Linien ausserhalb des Siedlungsgebiets müsste die Gemeinde mit sogenannten §20-Leistungen selber finanzieren. Für die schwach besiedelten Gebiete in der Rietwies (oberhalb der Wendeschlaufe Risi/Dow) kann kein kostendeckender Betrieb in Aussicht gestellt werden.

Antragsteller: Verein Rietwies

Der Verein Rietwies beantragt, auf die Umfahrung der Weiler Neumatt bzw. Hintere/Mittlere Rietwies zu verzichten.

Begründung der Berücksichtigung

In Übereinstimmung mit dem kantonalen Amt für Raumordnung und Vermessung und der Stadt Wädenswil wird auf den Eintrag dieser Umfahrung verzichtet. Aus Sicht des Gemeinderats sollte das Verkehrsvolumen mit einer entsprechenden Neugestaltung der Weilerdurchfahrten verträglich bewältigt werden können.

Antragsteller: Hans Stünzi

Die optionale Umfahrung der Rietwies (sogenannte Gotthardstrasse) sei ab der Seestrasse und nicht erst ab dem Gebiet Badenmatt vorzusehen.

Begründung der Berücksichtigung

Der Gemeinderat teilt diese Auffassung. Die optimale Verbindung zwischen der Seestrasse (Portal im Bereich Meilibach) und der Zugerstrasse (Portal im Bereich der Kehrlichtverbrennungsanlage) müsste im Planungsprozess noch gesucht werden.

Antragsteller: Adrian Müller und weitere

Die Antragsteller fordern eine Ausdehnung der reduzierten Geschwindigkeitszone Waidliplatz bis zur Einmündung Churfirstenstrasse.

Begründung der Berücksichtigung

Der Gemeinderat erachtet diese Ausdehnung als sinnvoll, die Karte wurde entsprechend angepasst.

Antragsteller: Markus Rettich

Der Antragsteller beantragt, einen Fussgängerübergang nordwestlich des unteren Kreisels an der Zugerstrasse, anschliessend an Fussgängerweg Waldegg, Sportanlage – Bocken einzutragen.

Begründung der Berücksichtigung

Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass ein entsprechender Übergang sinnvoll und notwendig wäre, er hat dies beim Kanton bereits beantragt. Ob dies mit einem Fussgängerstreifen gelöst werden kann, ist noch unklar.

3.3 Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Öffentlicher Verkehr

Antragsteller: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU)

Die SZU beantragen, grundsätzlich auf die Festsetzung von Angebotsqualitäten auf einzelnen Haltestellen im Richtplan zu verzichten. Auch auf den Bedientakt an Haltestellen solle verzichtet werden.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat teilt diese Auffassung nicht. Der kommunale Richtplan soll die geplanten Angebotsqualitäten ausdrücklich enthalten. Der Gemeinderat erachtet die Einträge aus seiner Sicht als Absichtserklärung für seine Verkehrspolitik und die Verhandlungen mit dem Kanton, der Region und den Nachbargemeinden. Finanzierung und Abstimmung mit der Region und dem Kanton sind damit noch nicht geregelt.

Antragsteller: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU)

Die SZU beantragen, auf die Festlegung der Buslinie ins Gebiet Sihlwald entlang der Forststrasse zu verzichten. Dafür sind Anstrengungen zu unternehmen, damit das Angebot auf der Linie 140 während den Randstunden verbessert werden kann (kein Eintrag in den Richtplan).

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat lehnt diesen Antrag ab und hält an der Festlegung der Buslinie ins Gebiet Sihlwald fest. Der saisonale Pilotbetrieb der Linie (137) am Mittwoch-, Samstag- und Sonntag-Nachmittag im Stundentakt wurde per 1. Juli 2007 bereits aufgenommen. Diese Freizeitlinie wird mindestens während 4 Jahren durch die Gemeinde als sogenannte §20-Leistung finanziert.

Antragsteller: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU)

Die SZU beantragen, auf die geplante Haltestelle Seegarten zu verzichten.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat hält am Eintrag fest. Die genaue Lage der Haltestelle Seegarten und «Scheller» ist jedoch im Zusammenhang mit einer künftigen Überbauung zu prüfen.

Antragsteller: Adrian Müller

Adrian Müller beantragt, als zusätzliches Ziel an sechster Stelle «Analyse und mögliche Reduktion des Durchgangsverkehrs» zu definieren.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat lehnt diese Ergänzung ab. Die Analyse wurde umfassend und weitgehend vorgenommen und der Öffentlichkeit vorgestellt, und diese zeigt eindeutig, dass der Durchgangsverkehr ein untergeordnetes Problem des Verkehrs in Horgen ist.

Antragsteller: Adrian Müller

Adrian Müller beantragt folgende Änderung: «Öffentliche Parkierungsanlage» in «Private Parkierungsanlage (geplant mit öffentlicher Benutzung)» (A3).

Begründung der Ablehnung

Wurde bereits 2006 in einem vorgezogenen Verfahren vom Kanton festgesetzt.

Antragsteller: Adrian Müller

Adrian Müller beantragt die Ausdehnung der reduzierten Geschwindigkeitszone Waidlistrasse vom Kreisel Seestrasse bis zur Einmündung Ennetbühlstrasse.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat lehnt diese Ausdehnung ab. Eine weitergehende Geschwindigkeitsreduktion mit entsprechenden Massnahmen ist nach Auffassung des Gemeinderats nicht erforderlich.

Antragsteller: Adrian Müller

Adrian Müller fordert eine Geschwindigkeitsreduktion aus dem Kreisel Seestrasse in die Waidlistrasse.

Begründung der Ablehnung

Eine solche Massnahme ist nicht im Richtplan einzutragen. Im Zusammenhang mit der Arealüberbauung Stäubli werden entsprechende Massnahmen an der Waidlistrasse geprüft

Antragsteller: Hans-Peter Baumann

Hans-Peter Baumann fordert den Eintrag von umfassenden Tunnellösungen (Seestrasse–Dorfzentrum/Seestrasse–Autobahn)

Begründung der Ablehnung

Im kommunalen Richtplan Horgen sind zwei geplante Umfahrungen enthalten: Rotwegtunnel und Umfahrung Gotthardstrasse. Diese sind kurz- bis mittelfristig nicht umsetzbar. Für die geplanten Umfahrungen sollen im Sinne längerfristiger Optionen die nötigen Trassen aber freigehalten werden.

Insbesondere die Kosten möglicher Projekte stehen in einem schlechten Verhältnis zu möglichen Nutzen. Im dicht bebauten Siedlungsgebiet sind für neue Strasseninfrastrukturen meist teure

Tunnels nötig. Die Integration der Portale im Siedlungsgebiet sind eine besondere Herausforderung. Bei oberirdischen Linienführungen müssen die Planungswerte bezüglich Lärm, Erschütterung und Luftreinhaltung beachtet werden. Bau, Unterhalt und Betrieb neuer Strecken sind im Verhältnis zum bestehenden Netz noch teurer.

Verkehrsmo­dellrechnungen zeigen eine bescheidene Entlastungswirkung möglicher Umfahrungen. Der Binnen-, Ziel und Quellverkehr überwiegt gegenüber dem Durchgangsverkehr. Ein erheblicher Anteil des heutigen, respektive des mittelfristig prognostizierten Verkehrs in den betroffenen Abschnitten verbliebe trotz Umfahrung auf den bestehenden Strassen.

Antragsteller: Stäubli AG, vertreten durch A. Stäubli E. Rimoldi, und Alex Hotz

Die Stäubli AG und Alex Hotz fordern den Verzicht auf das vorgesehene Tunnelportal im Bereich See-/Rotwegstrasse und auf den Rotwegtunnel.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat hält am Eintrag des Rotwegtunnels fest. Der Rotwegtunnel wäre als flankierende Massnahme zu einem vierspurigen Hirzelautobahntunnel vorgesehen. Eine Realisierung wäre jedoch erst langfristig denkbar. Die Probleme mit den Einschnitten müssten in der Planung sorgfältig angegangen werden (vergleiche auch Begründung zur Einwendung von Hans-Peter Baumann).

Antragsteller: Hansjörg und Hilde Widmer und weitere

Die Antragsteller fordern den Verzicht auf die Begegnungszone Alte Landstrasse.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat lehnt diesen Antrag ab und hält an der Begegnungszone Alte Landstrasse fest. Die Begegnungszone wertet das Zentrum von Horgen für alle Verkehrsteilnehmer auf. Sie bietet insbesondere mehr Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Begegnungszonen lassen im Gegensatz zu Fussgängerzonen den motorisierten Verkehr zu, allerdings zu Geschwindigkeiten und mit Regeln, die dem Zentrumscharakter entsprechen. Auch die Anlieferung der Betriebe im Umfeld der neuen Begegnungszone ist somit gewährleistet.

Antragsteller: Hansjörg und Hilde Widmer und weitere

Die Antragsteller fordern den Verzicht auf die Einführung des Gegenverkehrs auf der Lindenstrasse.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat hält an seinem Antrag fest. Die Zugänglichkeit des Zentrums und der unteren Zugerstrasse bedingt den Gegenverkehr auf der Lindenstrasse. Zudem werden damit die Achsen Stocker-, Waidli- und Rietwiesstrasse vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet.

Fuss- und Veloverkehr

Antragsteller: Allmend-Korporation, vertreten durch Peter Hüni, Erika Käppeli

Die Allmend-Korporation beantragt, auf die Fussgängerverbindungen Waidli-Zugerstrasse (bis Verzweigung Karrenstrasse/Störirain), Waidli-Töbeli-Gehren und Reithystrasse-Sportplatz-Zugerstrasse zu verzichten.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat will an der Festsetzung dieser Fussgängerverbindungen festhalten. Im Rahmen von ersten Koordinationsgesprächen zeichnet sich bereits eine Lösung für die Verbindung Waidli – Töbeli – Gehren ab. Die verbleibenden offenen Punkte sind zu gegebenem Zeitpunkt in Absprache mit der Grundeigentümerin zu lösen.

Antragsteller: Verein Rietwies

Der Verein Rietwies beantragt in seiner Einwendung auf den Fussweg Arnweg (entlang des Waldrandes bis zur Grenze Wädenswil) zu verzichten.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat will an der Festsetzung dieses Fussweges festhalten. Dieser Weg ist im regionalen Richtplan (1998) bereits als teilweise bestehend (entlang Waldrand, jedoch im Wald) enthalten. Auf Seiten Wädenswil ist im regionalen Richtplan eine geplante Weiterführung entlang des Aabachs eingetragen. Anlässlich einer Koordinationssitzung mit der Stadt Wädenswil und einer Begehung wird aus bautechnischen Gründen auf eine Verlängerung des Wegs entlang des Aabachs verzichtet. Wädenswil wird den Weg aus dem Horgner Richtplan übernehmen und eine Verlängerung zum Aabachweiher (ohne Benutzung der Rietwiesstrasse) vorsehen.

1. Antragsteller: Rosa Börlin-Boller, Peter Börlin sowie Thomas und Ursi Weibel

2. Antragsteller: Erbegemeinschaft Schneider vertreten durch Martin Schneider

Die Einwender beantragen auf den neuen Fussweg Lerchenweg zu verzichten.

Begründung der Ablehnung

Da beim kürzlichen Ausbau der Zugerstrasse im Abschnitt Kottenrainweg bis Heubachstrasse kein bergseitiges Trottoir erstellt werden konnte, steht bei künftigen Bauvorhaben eine bergseitige Fusswegerschliessung im Vordergrund. Die definitive Linienführung soll zu gegebener Zeit im Zusammenhang mit konkreten Bauprojekten geprüft (gegebenenfalls auch Quartierplan) und festgelegt werden. Der Gemeinderat erachtet es daher als sinnvoll, den Eintrag unverändert beizubehalten.

Antragsteller: Adrian Müller

Adrian Müller beantragt, auf das Trottoir an der Waidlistrasse (Glärnischhof – Turnersteig) zu verzichten.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat hält an seinem Antrag fest. Für die betroffenen Liegenschaften ist die Erreichbarkeit ohne Trottoir bei schmaler Fahrbahn nicht genügend gewährleistet. Ohne Trottoir entsteht für den Zugang zu diesen Liegenschaften eine gefährliche Situation für die Fussgänger.

Antragsteller: Susanna Züst, Anna Barbara Züst, vertreten durch Dr. Felix Huber

Die Antragsteller fordern den Verzicht auf die Verlängerung des Fusswegs zur Fischenrütistrasse im kommunalen Verkehrsrichtplan. Zusätzlich fordern sie eine Textergänzung mit folgendem Wortlaut: «örtlich noch nicht bestimmte Fusswegverbindung zwischen der Birkenstrasse und der Fischenrütistrasse». Der geplante Fussweg sei seeseits der «Fischli-Villa» (Verbindung Stotzweidweg – Fischenrütistrasse) auf die Mühlebachstrasse zu verlegen.

Begründung der Ablehnung

Diese geplanten Fusswege waren bereits im alten kommunalen Verkehrsrichtplan (1995) eingetragen. Die definitive Linienführung soll zu gegebener Zeit im Zusammenhang mit konkreten Bauprojekten geprüft (gegebenenfalls auch Quartierplan) und festgelegt werden. Der Gemeinderat erachtet es daher als sinnvoll, den Eintrag unverändert beizubehalten.

Antragsteller: Thomas Pfister

Thomas Pfister beantragt, dass das Gebiet Rietwies – Rotweg mittels einer Fuss- und Veloweg-Passerelle über das Aabachtobel verbunden wird.

Begründung der Ablehnung

Der Gemeinderat lehnt diesen Antrag ab. Eine solche Passerelle würde hohe Kosten auslösen und würde gestalterisch, städtebaulich und naturschützerisch nicht befriedigend lösbar sein. In der Abwägung mit der geringen Nutzung einer solchen Passerelle erachtet der Gemeinderat die geforderte Passerelle als unverhältnismässig.

4 Massnahmen zur Umsetzung

4.1 Öffentlicher Verkehr

Auftrag gemäss Masterplan Verkehr

Der Gemeinderat wird beauftragt, sich beim Kanton für die beschriebenen Zielsetzungen und Projekte einzusetzen und die nötigen finanziellen Mittel in die mehrjährige Finanzplanung aufzunehmen.

«Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr – der Gemeinderat setzt sich dafür ein»

Vorgesehene Massnahmen

Für die Zielerreichung werden folgende Massnahmen zur Umsetzung ergriffen respektive angestrebt:

- **Realisierung eines zentralen Bushofes beim Bahnhof See:** Dieser ist im Bau und wird im Herbst 2008 in Betrieb genommen.
- **Neue regionale Buslinie Horgen – Wädenswil entlang der Seestrasse mit verbessertem Anschluss an das Spital Zimmerberg und verbesserten Zugsanschlüssen in Wädenswil (Richtung Chur):** Dieses Anliegen wird vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und von der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) als Leistungserbringerin weiterverfolgt. Geplant ist, diese Linie auf den Fahrplanwechsel Dezember 2008 in Betrieb zu nehmen.
- **Verbesserung der ÖV-Verbindung zwischen Horgen und Sihlwald:** Ein saisonaler Busbetrieb ist per 1. Juli 2007 aufgenommen worden.
- **Laufende Überprüfung aller Bushaltestellen betreffend Optimierung der Erreichbarkeit und der Sicherheit für Fussgänger:** Dieser Auftrag wird als Daueraufgabe wahrgenommen.
- **Verbesserung der Zugänglichkeit der Bahnhöfe See und Oberdorf mittels gleisüberspannender Passerellen:** Die Passerelle am Bahnhof See wird im Frühling 2009 in Betrieb genommen. Eine Passerellenverbindung am Bahnhof Oberdorf ist im Rahmen des Gestaltungsplans Schweiter geregelt.



Der neue zentrale Bushof - bis Herbst 2008 realisiert

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Verkehrs ein. Er ist auch gewillt, auf kommunaler Ebene die notwendigen Finanzmittel für die Zielerreichung einzusetzen (vergleiche Finanzplanung 2008–2012).

4.2 Strassen und öffentliche Parkierung

Auftrag gemäss Masterplan Verkehr

Der Gemeinderat wird beauftragt, einen kommunalen Geschwindigkeitsplan sowie eine Definition der Strassentypen und deren Gestaltungsprinzipien zu erarbeiten. Darauf basierend ist ein Konzept über die Verkehrsführung und ein entsprechendes Gestaltungskonzept zu erstellen, welches die schrittweise Umsetzung aufzeigt. Aufgrund einer periodischen Unfallkontrolle soll eine Wirkungsanalyse vorgenommen werden.

Der Gemeinderat wird zudem beauftragt, für die Alte Landstrasse/Zugerstrasse im Dorfkern einen Gestaltungsvorschlag zu erarbeiten, so dass eine Begegnungszone (im Sinne der eidgenössischen Signalisationsverordnung, siehe unter www.begegnungszonen.ch) mit Massnahmen zugunsten der Fussgänger eingerichtet werden kann.

«Wohn- und Lebensqualität trotz Verkehr – ein Schwerpunkt des Verkehrsrichtplans»

Vorgesehene Massnahmen

Für die Zielerreichung werden folgende Massnahmen zur Umsetzung ergriffen respektive angestrebt:

- **Realisierung der verbleibenden Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren bis zum Jahr 2009:** Bis 2009 können vorbehältlich von Rekursen alle Zonen umgesetzt werden.
- **Prüfen und Umsetzen von geeigneten Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion auf der Glärnisch-, Heubach- und Stockerstrasse sowie Bergstrasse:** Entsprechende Lösungsansätze (Machbarkeitsstudien) liegen vor und werden etappenweise im Rahmen bewilligter Kredite umgesetzt.
- **Vollzug kantonaler Richtplan, d.h. Abklassierung Zugerstrasse:** Der Gemeinderat strebt eine Netzlösung an und wird bei der Regionalen Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) eine Festlegung der Waidlistrasse und Linden-/Zugerstrasse bis Autobahn A3 im regionalen Richtplan als regionale Staatsstrasse beantragen.
- **Verbesserung der Überquerbarkeit der Seestrasse für Fussgänger:** Erfolgt im Rahmen der laufenden Strassenbauprojekte.
- **Für Teile der Einsiedlerstrasse werden kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft (inkl. Lärmüberlegungen):** Erste Machbarkeitsstudien liegen vor und wurden bereits am 2. öffentlichen Workshop präsentiert.
- **Für einzelne überlastete Knoten und Unfallschwerpunkte werden Sanierungslösungen aufgezeigt:** Erste Machbarkeitsstudien liegen vor und wurden bereits am 2. öffentlichen Workshop präsentiert.
- **Der Kanton wird bei der Umgestaltung der Rietwiesstrasse unterstützt, insbesondere muss die Situation für Fussgänger und Velofahrer verbessert werden:** Eine Vernehmlassung wurde bei den Gemeinde durchgeführt. Änderungswünsche der Gemeinde wurden berücksichtigt. Die Projektauflage ist für Spätherbst 2007 vorgesehen.



Waidlikreuzung – überlastet und gefährlich

Der Gemeinderat ist gewillt, ab Mitte 2009 die Verkehrsplanung mit den vorgesehenen baulichen Massnahmen umzusetzen. Zu den entsprechenden Kreditvorlagen werden die Stimmberechtigten Anfang 2009 Stellung nehmen können.

4.3 Ruhender Verkehr (Parkierung)

Auftrag gemäss Masterplan Verkehr

Der Gemeinderat wird beauftragt, ein Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzept zu erarbeiten und Umsetzungsvorschläge zu entwickeln und vorzulegen.

Vorgesehene Massnahmen

Für die Zielerreichung werden folgende Massnahmen zur Umsetzung ergriffen respektive angestrebt:

- **Ermittlung von Angebot und Nachfrage an Parkplätzen, Prüfen der Bewirtschaftung:** Die Nachfrage wurde detailliert erfasst, ausgewertet und öffentlich am 2. Workshop präsentiert.
- **Erarbeitung und Umsetzung einer Parkierungsverordnung auch im Hinblick auf die Realisierung einer grossen Anzahl Wohnüberbauungen in den Entwicklungsgebieten:** Dies ist für anfangs 2008 vorgesehen.

Mit der Realisierung einer Parkierungsverordnung im Jahr 2008 und deren Umsetzung wird die Bewirtschaftung der Parkplätze optimiert.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

Auftrag gemäss Masterplan Verkehr

Der Gemeinderat wird beauftragt, ein Konzept für die Verfeinerung des Netzes an Fussgänger- und Veloverbindungen zu erarbeiten und entsprechende Umsetzungsvorschläge vorzulegen.

«Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen – für ein attraktives Horgen»

Vorgesehene Massnahmen

Für die Zielerreichung werden insbesondere folgende Massnahmen zur Umsetzung ergriffen respektive angestrebt:

- **Begegnungszone Alte Landstrasse und Bahnhofstrasse:** Die Begegnungszone Bahnhofstrasse wird im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofareals bis Mitte 2009 realisiert. Das Vorprojekt für die Begegnungszone Alte Landstrasse ist abgeschlossen, die formelle Eingabe erfolgt nach der Festsetzung des kommunalen Verkehrsrichtplans. Bei Annahme der Kreditvorlage ist die Realisierung ab Mitte 2009 vorgesehen.
- **Sanierung von unsicheren Strassenübergängen, insbesondere Schulwegsicherung:** Dies ist eine Daueraufgabe und wird laufend im Rahmen konkreter Projekte wahrgenommen.
- **Ergänzung Fuss- und Wanderwegnetz:** Dieses Ziel wird mit der Vorlage des Richtplans erreicht.
- **Verbesserung der Überquerbarkeit der Lindenstrasse für Fussgänger:** Ein Vorschlag liegt als flankierende Massnahme zum Vorprojekt Begegnungszone Alte Landstrasse vor.
- **Verbesserung der Situation an der Rietwiesstrasse:** Wird im Rahmen des kantonalen Projekts 2008 realisiert.
- **Prüfen der Möglichkeit zum Öffnen von Einbahnstrassen für den Velo-Gegenverkehr oder Lockerung von Fahrverboten:** Dies erfolgt bedarfsweise.
- **Verbesserungen zur Bewältigung der Steigungsstrecken für Velo auf Sammel- und Hauptverkehrsstrassen:** Eine solche Massnahme ist bereits in der Machbarkeitsstudie Waidlistrasse (Abschnitt See- strasse – Glärnischhof) enthalten.
- **Prüfung eines Bahnübergangs Käpfnach/Seegütli:** Ein Vorprojekt für eine Fussgänger-Passerelle wurde bereits im Rahmen der Realisierung des Werkhofs der Gemeinderwerke erstellt und liegt vor.
- **Prüfung des Bedarfs weiterer Velowege:** Entsprechende Abklärungen wurden mit den Nachbargemeinden und dem Kanton bereits gemacht.

Mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan, ergänzt durch die übergeordneten Festlegungen, liegt ein verfeinertes Netz an Fuss- und Veloverbindungen vor. Erste Umsetzungsvorschläge liegen wie oben erwähnt vor oder werden nachgängig zur Gemeindeversammlung erarbeitet. Die Stimmberechtigten haben abschliessend im Rahmen von Kreditvorlagen darüber zu befinden.

4.5 Finanzielle Überlegungen

Die Umsetzung der Verkehrsplanung wird in den kommenden Jahren vermehrt Finanzmittel beanspruchen. So wird eine Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtung S-Bahn und Busse, neue Buslinien u.a.) die Laufende Rechnung jährlich mit zusätzlich bis zu einem Steuerprozent belasten.

In der Finanzplanung 2008 – 2012 sind Investitionen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verkehrsplanung wie folgt vorgesehen:

| | |
|------|--------------|
| 2008 | Fr. 0.5 Mio. |
| 2009 | Fr. 2.6 Mio. |
| 2010 | Fr. 3.6 Mio. |
| 2011 | Fr. 4.8 Mio. |
| 2012 | Fr. 1.6 Mio. |

Diese Investitionen beinhalten insbesondere die Realisierung der Begegnungszone Alte Landstrasse mit der notwendigen Anpassung der Lindenstrasse, ein Paket flankierender Massnahmen wie Kreisel Waidli-/Glärnischstrasse, Doppelkreisel Einsiedler-/Stockerstrasse, Kreisel Waidliplatz, Sanierung Heubach-, Berg- und Zugerstrasse (Waldegg – Allmend), Lärmschutzmassnahmen an Gemeindestrassen u.a.

«Umsetzung Verkehrsplanung – für Horgen finanziell verkraftbar»

Aufgrund der soliden Finanzlage der Gemeinde und angesichts des guten wirtschaftlichen Umfeldes sind sowohl die Mehrbelastung in der Laufenden Rechnung als auch die Investitionen finanziell verkraftbar. Im Investitionsbereich wurde das Paket flankierende Massnahmen im Umfang von Fr. 5 Mio. durch den Verkauf der Liegenschaft Ziegelmatte vorfinanziert.

Über die ersten Investitionskredite finden die Abstimmungen Anfang 2009 statt.

Anhang: Fachbegriffe kurz erklärt

| | |
|---|--|
| Abendspitzenstunde (ASP) | Die Abendspitzenstunde (ASP) ist üblicherweise zwischen 17.00 und 18.00 Uhr. Es ist diejenige Zeit, welche an einem Werktag die grösste Verkehrsmenge ausweist. |
| Alarmwert (AW) | Der Alarmwert (AW) ist für den Lärm der höchste Belastungsgrenzwert und wird in Dezibel gemessen. Wird der AW erreicht, sind Sanierungsmassnahmen möglichst sofort einzuleiten. |
| Begegnungszone | Begegnungszonen sind verkehrsberuhigte Strassenräume mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h. Dabei handelt es sich um kommunale Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen und das Vortrittsrecht haben. |
| Besetzungsgrad | Anzahl Personen, die in einem Auto fahren. Der durchschnittliche Besetzungsgrad über alle Werktage beträgt in der Schweiz 1,6 Personen, in Horgen wurden 1,3 Personen gemessen. |
| Binnenverkehr | Der Verkehr, der sich innerhalb des definierten Gebietes bewegt und dieses nicht verlässt, d.h. Start und Ziel befinden sich innerhalb des definierten Gebietes. Beispiel: Mit dem Auto von zu Hause im Chalchofen in die Migros ins Dorfzentrum fahren. |
| Dezibel dB(A) | <p>Die Schallintensität wird in Dezibel, dB(A) gemessen. Die Hörschwelle (absolute Stille) liegt bei 0 dB. Flüstern oder Blätterrauschen verursachen 20–30 dB. 40 dB misst man in einem ruhigen Wohnquartier ohne Verkehr. Ein Gespräch entspricht 60 dB. Liegt der Umgebungslärm nicht wenigstens 6 dB darunter, ist die Sprachverständlichkeit gestört. Als sehr laut gelten Strassenverkehr (70 dB in 10 Meter Abstand), Lastwagen (85–95 dB, 5 Meter), Industrielärm und Diskotheken (95–110 dB) und der Fluglärm von Jets (110 dB für ein Grossraumflugzeug im Abstand von 250 Metern, 140 dB in unmittelbarer Nähe eines Düsentriebwerks).</p> <p>Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge erhöht den Pegel um 3 dB. Die Erhöhung des Schallpegels um 10 dB empfindet das menschliche Ohr als Verdoppelung des Lärms.</p> |
| Durchgangsverkehr | Verkehr, der das definierte Gebiet durchquert. Am Beispiel von Horgen ist das der Verkehr, der nach Horgen einfliesst und Horgen ohne beabsichtigten Halt wieder verlässt. |
| Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) | Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist die durchschnittliche Verkehrsmenge pro Tag. Zur Berechnung werden alle Wochentage (Montag bis Sonntag, 24 Stunden) berücksichtigt. |
| Emission | Emissionen sind Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen beim Austritt aus Anlagen. Am Ort ihres Einwirkens werden sie als Immissionen bezeichnet. |

| | |
|--|--|
| Empfindlichkeitsstufen (ES) | Im Rahmen der Nutzungsplanung legt jede Gemeinde Lärmempfindlichkeitsstufen fest. Sie sind abhängig von der Nutzungszone (Wohnzone, gemischte Wohn- und Gewerbezone oder reine Gewerbe- und Landwirtschaftszone). Je höher die Empfindlichkeitsstufe (ES), desto mehr Lärm ist zulässig. Je nach ES gelten unterschiedliche Belastungsgrenzwerte (Planungswerte, Immissionsgrenzwerte, Alarmwerte) für die verschiedenen Lärmarten. Weitere Details vgl. eidg. Lärmschutzverordnung. |
| Grenzwert | Belastungsgrenzwerte, die z.B. im Zusammenhang mit dem Lärm definiert sind. Es gibt in der Lärmschutzverordnung drei Stufen von Grenzwerten: Die Planungswerte, die Immissionsgrenzwerte und die Alarmwerte. |
| HLS | Hochleistungsstrasse |
| HVS | Hauptverkehrsstrasse |
| Immission | Immissionen sind Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen am Ort ihres Einwirkens. Beim Austritt aus Anlagen werden sie als Emissionen bezeichnet. |
| Immissionsgrenzwert (IGW) | Der Immissionsgrenzwert (IGW) ist ein Belastungsgrenzwert für den Lärm. Er wird in Dezibel gemessen. Belastungen über dem IGW besagen, dass die Lärmeinwirkungen schädlich oder zumindest lästig und für das Wohlbefinden der Menschen erheblich störend sind. |
| Langsamverkehr (LV) | Mit dem Begriff Langsamverkehr ist der Verkehr zu Fuss, mit dem Velo, dem Skateboard usw. gemeint |
| Masterplan | Mit einem Masterplan – als Vorstufe zum Verkehrsrichtplan – werden neben den Zielen, die mit dem neuen kommunalen Verkehrsrichtplan verfolgt werden, auch die kurz- und langfristigen inhaltlichen Eckwerte und längerfristigen Optionen verbindlich festgehalten. |
| Mitwirkungsverfahren | Die Mitwirkung der Bevölkerung bei der Erstellung von Richtplänen ist im Gesetz ausdrücklich vorgesehen. Im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens werden die Bedürfnisse und Anregungen der betroffenen Bevölkerung erfragt und nach Möglichkeit in die Planung einbezogen. |
| Modalsplit | Der Modalsplit beschreibt die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger (z.B. ÖV / MIV) |
| Motorisierter Individualverkehr (MIV) | Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist der Auto- und Motorradverkehr. |
| Öffentlicher Verkehr (ÖV) | Zug, Bus, Fähre und Schräglift gehören zum öffentlichen Verkehr (ÖV). |
| Planungswert (PW) | Der Planungswert (PW) ist ein Belastungsgrenzwert für den Lärm. Er ist in der Regel um 5 dB(A) strenger als der Immissionsgrenzwert und dient der lärmschutzgerechten Planung im Baugebiet. |

Richtplan (Verkehrsrichtplan)

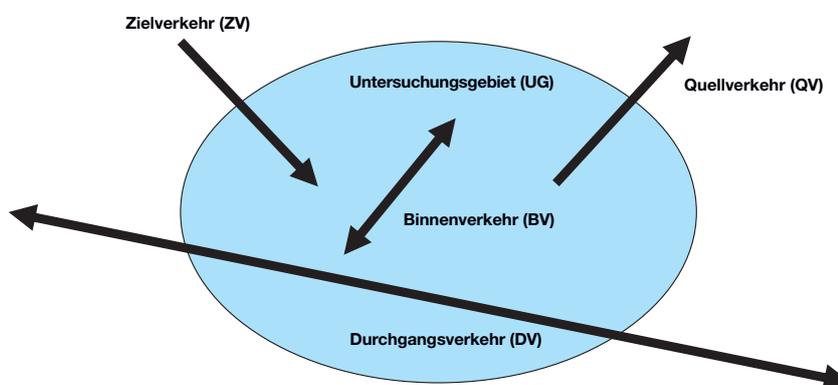
Die eidgenössische und kantonale Gesetzgebung überträgt neben dem Bund und den Kantonen auch den Regionen und Gemeinden eine Verantwortung im Bereich der Raumplanung. Die Gemeinden erlassen kommunale Richtpläne. Die allgemeine Betrachtungszeit eines Richtplans beträgt 20 bis 25 Jahre. Üblicherweise werden die Richtpläne alle 10 Jahre überarbeitet und aktualisiert.

Tempo 30-Zonen

Mit einer Temposenkung auf 30 km/h werden die Strassen für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wie Fussgänger und Velofahrerinnen attraktiver und sicherer. Das trägt zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität bei. Mit einer Tempo 30-Zone kann eine Verkehrsberuhigung realisiert werden, ohne das grundsätzliche Vortrittsrecht des Fahrverkehrs aufzuheben. In Tempo 30-Zonen gilt grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts. Der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Zu-Fuss-Gehenden das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern – ein Vortrittsrecht für die Zu-Fuss-Gehenden sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden.

Bereits eine geringe Senkung der Fahrgeschwindigkeit kann sich positiv auswirken. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ein wirksames Mittel für mehr Verkehrssicherheit. Tritt in einer Distanz von 14 Metern ein Kind plötzlich auf die Fahrbahn, so kann bei Tempo 30 bei normaler Reaktion und optimaler Bremsung gerade noch rechtzeitig angehalten werden. In der gleichen Situation, aber bei Tempo 50, prallt das Fahrzeug mit unverminderter Geschwindigkeit auf das Kind. Erst ca. 14 Meter nach dem Aufprall kommt es zum Stillstand.

Verkehrsarten



Untersuchungsgebiet: Beispielsweise Horgen

Verkehrserhebung (-messung)

Die Verkehrserhebung besteht hauptsächlich aus Verkehrszählungen, Verkehrsbefragungen sowie Erhebungen beim ruhenden und fliessenden Verkehr (z.B. Geschwindigkeitsmessungen, Parkplatzbelegungen).

| | |
|-----------------------------|---|
| Verkehrsmodell | Ein Verkehrsmodell ist ein computergesteuertes Instrument um die Verkehrsflüsse zu simulieren. Die Resultate der Verkehrsmessungen, das Verkehrsregime (z.B. Tempolimiten, Einbahnstrassen etc.), die Verteilung des Verkehrs über die Tageszeit usw. werden erfasst. Mit einem Verkehrsmodell können verschiedene Varianten der Verkehrsführung und ihre Auswirkungen grob getestet werden. Dafür müssen verschiedene Annahmen getroffen werden. |
| Verkehrsträger | Verkehrsträger sind die einzelnen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Auto, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Velo Luftseilbahn etc.) |
| VS | Verbindungsstrasse |
| Ziel- / Quellverkehr | Der Verkehr der innerhalb des definierten Gebietes beginnt oder endet. Am Beispiel Horgen heisst das Verkehr, von Horgen oder nach Horgen (Pendlerverkehr). |

