



Sozialdemokratische Partei Horgen
Christian Bodinek & Simon Vogt, Co-Präsidium
8810 Horgen
SimonVogt@gmx.ch

Einschreiben
Gemeinderat Horgen
Bauamt
Postfach
8810 Horgen

Horgen, 23. März 2024

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Damen und Herren, Mitglieder des Gemeinderats

Gerne nehmen wir fristgerecht Stellung zur Gesamtrevision kommunaler Richtplan Horgen und reichen Ihnen die nachstehend aufgelisteten Einwendungen ein.

Einleitend stellen wir fest, dass ein taugliches Konzept für die Gestaltung der Raumentwicklung vorliegt. Allerdings ist zu bedauern, dass Sie im Gegensatz zur bisherigen Praxis¹ kein Mitwirkungsverfahren gemäss Art. 9 Abs 2 Gemeindeordnung durchgeführt haben. Die Mitwirkung der Bevölkerung bei Gesellschaftspolitik, Energiestrategie 2030 und REK sowie der Workshop eines Reflexionsgremiums vermögen den gezielten Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen in den Planungsprozess nicht zu ersetzen.

Eine Folge davon ist bisher fehlende öffentliche Debatte über die Priorisierung des Gesamtverkehrskonzepts als Grundlage für die Überarbeitung des Verkehrsrichtplans. Gestützt auf die entsprechende Empfehlung des Kantons Zürich sind wir der Meinung, dass die Arbeiten am Richtplan Verkehr und Mobilität bis zum Vorliegen des Gesamtverkehrskonzepts Horgen sistiert werden müssen (vgl. Einwendungen zum Richtplan Verkehr und Mobilität). Weitere Folgen der ungenügenden Mitwirkung sind die fehlende Berücksichtigung der musizierenden Kultur, Fehler in den Plänen (vgl. Bemerkungen zu Abb. 40) sowie unklare Textpassagen.

Unsere Kritik an der Priorisierung von angeblichen ökonomischen Zwängen gegenüber den Herausforderungen des menschengemachten Klimawandels und des Bevölkerungswachstums werden wir mit den nachstehenden Einwendungen zum Ausdruck bringen. Das Ambitionsniveau im Handlungsfeld Klimapolitik ist noch deutlich zu tief. So fehlt eine übergeordnete Zielsetzung mit Bezug auf die Klimastrategie des Kantons Zürich und auf den dort festgelegten Absenkpfad². Im Gegenteil, im Richtplantext heisst es mehrfach, dass Klimamassnahmen nicht zulasten der Verkehrsinfrastruktur zu planen seien.

¹ Vgl. zum Beispiel Verkehrsrichtplan 2008 https://www.horgen.ch/docn/1633505/1104_FlyerMitwirkungWeb.pdf

² Der Regierungsrat strebt gestützt auf Art. 102a der Kantonsverfassung mit dem Massnahmenkatalog von RRB 22.3.2022 das Ziel Netto-Null 2040 an. An dieser übergeordneten Zielsetzung muss sich auch die Gemeinde Horgen orientieren.



4. Richtplan Siedlung

4.2 Grundsätze zur Siedlungsentwicklung (Seite 25)

Antrag zu Ziffer 2. Vielfältige Wohnungsangebote ermöglichen

Änderung wie folgt: *«Mit geeigneten Massnahmen ist ein Wohnungsangebot für unterschiedliche Lebensformen, Einkommensklassen und Generationen sicherzustellen. Der Anteil von preisgünstigen und gemeinnützigen Wohnungen soll erhöht werden.»*

Begründung:

Horgen leidet an einem eklatanten Mangel an erschwinglichen Wohnungen. Haushalte mit tiefen und mittleren Einkommen können sich Wohnungen auf dem freien Markt heute kaum noch leisten. Die Mieten sind in den letzten Jahren viel stärker gestiegen als die Erwerbseinkommen. Wer die steigenden Mieten nicht bezahlen kann, wird aus Horgen verdrängt. Da der Wohnungsmarkt nicht mehr spielt braucht es dringend Gegenmassnahmen. Der Anteil an preisgünstigem und gemeinnützigem Wohnraum muss erhöht werden.

Anträge zu Ziffer 6. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung gewährleisten

1. Änderung des Titels von Ziffer 6. *Klimaschützende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung gewährleisten.*
2. Der Nebensatz *«..., was nicht zulasten der Verkehrsinfrastruktur gehen soll.»* ist zu streichen.
3. Ergänzung: *«Es sind Massnahmen zur Förderung des kreislauforientierten Bauens umzusetzen.»*

Begründung:

1. Um das Ausmass des Klimawandels zu begrenzen, sind weltweit Massnahmen zur Verminderung des Treibhausgasausstosses nötig. Je erfolgreicher die Verminderung ist, desto geringer sind die Auswirkungen des Klimawandels.
2. Der Begriff «Verkehrsinfrastruktur» wird im Richtplantext mehrfach für unterschiedliche Sachverhalte verwendet. Hier liest er sich als Vorgabe für hitzemindernde Massnahmen, nämlich dass diese nicht zulässig sind, wenn dafür Verkehrsfläche notwendig wäre.
3. Der Bau und Betrieb von Gebäuden und Infrastrukturen ist verantwortlich für rund 50% des Rohstoffbedarfs, einen Drittel der CO₂-Emissionen und über 80% des Abfallaufkommens in der Schweiz. Deshalb soll die Gemeinde die nachhaltige Siedlungserneuerung sowie die Kreislauffähigkeit von Sanierungen und Neubauten durch geeignete Massnahmen und Vorgaben in der BZO fördern.

4.3 Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Tabelle zu Abb. 14 Parkartiges Siedlungs- und Erholungsgebiet am See (Seite 30)

Antrag zu 1) Scheller-Areal

Änderung des Textes wie folgt: *«Optionen Nachfolgenutzung für ARA zu beschreiben und zu bewerten. Dies sind insbesondere hochwertige Erholungsnutzung und Seezugang für die Öffentlichkeit, falls nötig Raum für Seewasser-Wärmeverbund sowie teilweise Umzonung von Zone für öffentliche Bauten zu Wohnnutzung im Baurecht mit Gestaltungsplanpflicht (gegen Kompensation andernorts).»*

Begründung:

Das nach dem Wegzug der Kläranlage freiwerdende Grundstück mit einer Fläche von 9'622 m² sollte primär zwei Zielsetzungen erfüllen: Sicherstellung eines hochwertigen öffentlichen Zugangs zum See sowie Generierung eines Baurechtszinseszugunsten des Gemeindehaushaltes zwecks Finanzierung des Hallenbad-Betriebs.



Einwendungen Richtplan Horgen 23.3.2024

Angesichts der peripheren Lage des Scheller-Areals ist das neue Hallenbad andernorts zu planen. Eine ergebnisoffene Standortevaluation ist angezeigt. Dabei soll auch die Erreichbarkeit des Hallenbades mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Aktivverkehr (zu Fuss, per Velo) als Kriterium berücksichtigt werden.

Der Gemeinderat hat anfangs Januar 2024 die gegenüberliegende Gemeindeliegenschaft Kat.-Nr. HN12241 (Fläche 2'205 m²) als Standort für die Energiezentrale Scheller bewilligt. Damit dürfte der notwendige Raumbedarf weitgehend gedeckt sein.

Die nach der Schaffung eines grosszügigen Seezugangs freierwerdende Fläche soll für die Wohnnutzung umgewidmet werden. Dieser Teil des Grundstückes soll einem Investor im Baurecht abgegeben werden. Damit wird ein Baurechtszins in mehrfacher Millionenhöhe generiert. Dabei sind wir uns bewusst, dass die Gemeinde Thalwil bei der Umzonung des Areals von einer Zone für öffentliche Bauten in eine Wohnzone am Aufzoningsertrag zu beteiligen sein wird.

Tabelle zu Abb. 15 Zentrumsstruktur (Seite 31)

Antrag zu 1) Zentrumsgebiet

Ergänzung des Textes wie folgt: *«Die Gemeinde erarbeitet eine Zentrumsplanung. Darin sind die kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen zur Aufwertung und Stärkung des Zentrums aufzuzeigen. Im Vordergrund stehen die Bedürfnisse von Detaillisten, Kleingewerbe und Kultur sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.»*

Begründung:

Präzisierung der Zielsetzung.

Tabelle zu Abb. 17 Gebiete mit grossmassstäblichen Bauten (Seite 33f.)

Antrag zu 4) Rüteli-Areal (Dow Areal)

Änderung des Textes wie folgt: *«Zonierung und Bauzonenvorschriften insbesondere in Bezug auf die folgenden Parameter überprüfen:*

- *bauliche Dichte (Erhöhung / Mindestdichte)*
- *Nutzungsanteile Produktion (primäre Nutzweise) / Dienstleistung (sekundäre Nutzweise)*
- *Einheimische Gewerbebetriebe in Horgen halten und Standortförderung betreiben».*

Damit zusammenhängend:

Seite 47; S6 Rüteli-Areal (Dow Areal)

Anpassung des Textes wie folgt: *«Das Gebiet bleibt ein Arbeitsplatzgebiet von kommunaler Bedeutung. Die Gemeinde will einheimische Betriebe in Horgen halten und attraktive neue Arbeitsplätze schaffen.»*

Begründung:

Seitens der einheimischen Betriebe besteht seit längerem die Nachfrage nach Gewerbeland. Deshalb hat die Gemeinde am 5.12.2019 das Grundstück „Rüteli“ (HN11673) als Landreserve zum Preis von gut 6 MCHF gekauft. Dies wurde wie folgt begründet: *«Die Gemeinde Horgen verfügt aktuell über keine Landreserven in einer Industriezone. Solche Landreserven dienen der Ansiedlung gewerblicher oder industrieller Betriebe, die in den Wohnzonen keinen Platz finden oder – zum Beispiel aus Lärmgründen – aus diesen verdrängt werden.»*

Gemäss unseren Informationen haben wichtige Gewerbebetriebe mit einem lokalen Marktgebiet dringenden Raumbedarf. Offenbar geht es um gegen 100 Arbeitsplätze. Es droht der Wegzug der Werkstätten und Werkplätze mit Risiko für die lokale Versorgung.



Tabelle Abb. 18 Gesamtüberbauungen mit einheitlicher Bebauungsstruktur (Seite 35f.)

Anträge zu 1) bis 5) der Tabelle

- Präzisierung von Bullet 2 der Parameter (Mindestanteil preisgünstiger Wohnraum prüfen): *«Mindestanteil an gemeinnützigem Wohnraum festsetzen sowie eine erhöhte Ausnutzung für die Erhaltung und die Schaffung ökologisch vorbildlicher, preisgünstiger und gemeinnütziger Wohnungen zulassen.»*
- Ergänzung von Bullet 3 der Parameter (Vorgaben zur Umgebungsgestaltung und Schaffung von gemeinschaftlich nutzbaren Freiräumen): *«... Freiräumen und Quartierzentren.»*

Begründung:

Horgen leidet an einem eklatanten Mangel an erschwinglichen Wohnungen. Haushalte mit tiefen und mittleren Einkommen können sich Wohnungen auf dem freien Markt heute kaum noch leisten. Die Mieten sind in den letzten Jahren viel stärker gestiegen als die Erwerbseinkommen. Wer die steigenden Mieten nicht bezahlen kann, wird aus Horgen verdrängt. Da der Wohnungsmarkt nicht mehr spielt braucht es dringend Gegenmassnahmen. Der Anteil an preisgünstigem und gemeinnützigem Wohnraum muss erhöht werden und der Liegenschaften-Bestand der heutigen Wohnbaugenossenschaften ist zu schützen. Zudem sollen in den Brennpunkten des städtischen Dorfs Quartierzentren für soziale Begegnungen geschaffen werden.

Antrag zu 2) Kalkofen:

Bullet 2 wird wie folgt geändert: *«Die Eignung des Gebiets für Hochhäuser wird evaluiert. Falls die Eignung bejaht wird, ist deren Bewilligung im Rahmen einer Sondernutzungsplanung bis zu einer Höhe von maximal 40 Metern möglich.»*

Begründung:

Horgen braucht in den Gebieten mit hoher Dichte eine klimagerechte Planung, die auf Jahrzehnte hinaus den Rahmen für ökologisches Bauen bildet. Dafür eignen sich Hochhäuser nur bedingt. Das Konzept der Verdichtung dem Prinzip "low rise / high density" (stark durchgrünte urbane Flachbauten mit 4-6 Etagen) kann sich dafür besser eignen. Deshalb soll der durch Ziffer 2.7.3 Regio-RPK gewährte Spielraum genutzt werden.

Tabelle zu Abb. 19 Einzelbauweise in Hanglage (Seite 36)

Antrag zum Handlungsauftrag:

Ergänzung wie folgt: *Die BZO hat in diesen Gebieten eine offene Bauweise sicherzustellen. Die Bauzonenvorschriften werden insbesondere in Bezug auf folgende Parameter angepasst:*

- Festlegung von angemessenen Anteilen der Grundstücksfläche für den ökologischen Ausgleich

- *Terraingestaltung und Abgrabungsbestimmungen*

- *Vorgaben zur Umgebungsgestaltung und Grundstücksbegrünung*

Begründung:

Gemäss Art. 18b Abs. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes hat die Gemeinde für einen angemessenen ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet zu sorgen. Die Stadt Wädenswil hat im Rahmen der laufenden Gesamtrevision Nutzungsplanung in diversen Bauzonen einen minimalen Anteil an ökologischer Ausgleichsfläche eingeführt (vgl. Art. 37 BZO).

Gemäss dem aktuellen Entwurf PBG-Revision «Klimaangepasste Siedlungsentwicklung» sind nach dem neuen Art. 238a Teile des Gebäudeumschwungs ... in angemessenem Umfang als ökologisch wertvolle Grünflächen zu erhalten oder herzurichten. Zudem ist die Versiegelung von nicht mit Gebäuden überstellten Grundstücksflächen möglichst gering zu halten.



Tabelle zu Abb. 20: Vorranggebiete für öffentliche Bauten (Seite 37)

Antrag zu Gebiete gemäss Planeintrag:

Änderung von Absatz 2 wie folgt: «Die Gemeinde erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich und der Allmend-Korporation für die Allmend ein Gesamtkonzept und klärt darin den Flächenbedarf zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben sowie die Fläche für die Naherholung der Bevölkerung.»

Antrag Richtplankarte

In der Richtplankarte sind zu ergänzen:

- Ein Hallenbad-Symbol auf der Allmend als optionalen Standort.
- Regionale unterirdische Schiessanlage mit 300m Distanz

Begründung:

Die Allmend eignet sich als Standort für das neue Hallenbad. Zudem sollte der Standort für eine regionale unterirdische Schiessanlage planerisch gesichert werden.

Tabelle zu Abb. 21: Dorfstrukturen (Seite 38f.)

Antrag zu 3) Hirzel Dorf: Die Zielsetzung für die Verkleinerung der Freihaltezone zu beschreiben.

Begründung:

Angesichts des Ziels «Sicherstellung einer identitätsstiftenden Bebauungs- und Freiraumstruktur im historischen Kontext» ist ein sorgsamer Umgang mit der Freihaltezone angesagt.

4.4 Dichte

Bemerkung zu Erläuterungstext Seite 43 oben: Dichtestufe 4 = Baumassenziffer mehr als 3.3 m³/m² (Schreibfehler).

4.5 Massnahmenplan Siedlung (Seite 46f.)

Antrag auf Ergänzung der Massnahmen S3 Siedlungserneuerung und S4 Tödi und Oberdorf: Schaffung von Quartierzentren für soziale Begegnungen.

Begründung:

Umsetzung von Massnahmen gemäss Tabelle 18.

Antrag auf Ergänzung des Massnahmenkatalogs

Neue Massnahme S7: «Die Gemeinde fördert das kreislauforientierte Bauen.»

Begründung:

Der Bau und Betrieb von Gebäuden und Infrastrukturen ist verantwortlich für rund 50 Prozent des Rohstoffbedarfs, einen Drittel der CO₂-Emissionen und über 80 Prozent des Abfallaufkommens in der Schweiz. Deshalb fördert die Gemeinde die nachhaltige Siedlungserneuerung sowie die Kreislauffähigkeit von Sanierungen und Neubauten durch geeignete Massnahmen.



5. Richtplan Landschaft und Freiräume

5.1 Das Wichtigste in Kürze (Seite 50)

Antrag zum Kommentar Richtplaninhalte, 4. Absatz:

- «Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur wird durch die im Richtplantext enthaltenen Gestaltungsgrundsätze nicht infrage gestellt.» Zu streichen, weil hier unverständlich.

Begründung:

Es wird auf die hier folgenden Einwendungen verwiesen.

5.2 Grundsätze zur Freiraum- und Landschaftsentwicklung (Seite 51)

Antrag zu Ziffer 2:

Ergänzung Titel und Text: *Klimaschützende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung sicherstellen.*

Antrag zu Ziffer 5:

Der Nebensatz «..., was nicht zulasten der Verkehrsinfrastruktur gehen soll.» ist zu streichen.

Begründung:

Siehe Einwendung zu 4.2 auf Seite 2.

5.5 Klimaangepasste Siedlungsentwicklung und Siedlungsökologie Horgen (Seite 56ff.)

Tabelle zu Abb. 33 Übersicht klimaangepasste Siedlungsentwicklung und Siedlungsökologie Horgen

Antrag zu 3) Gärten und begrünter Gebäudeumschwung am Hang

Änderung: «Die Erhaltung einer angemessenen Begrünung ...» anstelle von «Die Erhaltung einer minimalen Begrünung ...»

Antrag zu 4) Arealbezogene Grünräume (Seite 58):

Der letzte Satz wird wie folgt geändert: «Im Rahmen der BZO-Revision werden entsprechende Vorgaben erlassen.»

Begründung:

Das im vorangehenden Satz definierte Ziel soll verbindlich umgesetzt werden.

5.6 Erholungsgebiete und Quartierfreiräume (Seite 58f.)

Antrag zu Erholungsgebiete, letzter Handlungsauftrag:

Streichung von: «Überdies ist zu prüfen, ob für Reitsportbetriebe weitere Erholungszonen zu bezeichnen sind.»

Begründung:

Die Pferdedichte und die daraus folgende Menge an Pferdeäpfeln ist auf den öffentlichen Strassen und Wegen im Horgenberg schon heute zu hoch.



6. Richtplan Verkehr und Mobilität

Kommentar zu 6.1 Das Wichtigste in Kürze (Seite 68)

Der Kanton Zürich empfiehlt insbesondere Gemeinden mit hohem Siedlungsdruck und knappen Verkehrskapazitäten die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplanes Verkehr³. Derartige Gegebenheiten bestehen ausgeprägt in Horgen. **Die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes Horgen, beginnend mit einem öffentlichen strukturierten Mitwirkungsverfahren, ist nachzuholen.** Das Gesamtverkehrskonzept soll der Gemeindeversammlung vorgelegt und erst anschliessend das Richtplanteilkapitel Verkehr und Mobilität verbindlich revidiert werden. Alle folgenden Grundsätze, Karten und Handlungsaufträge in diesem Kapitel sollen nur vorbehaltlich einer Überprüfung und Verankerung im kommenden Gesamtverkehrskonzept gelten.

Der **einseitige Fokus auf den Aufbau eines Velonetzes abseits der Hauptachsen** ist zu korrigieren. Wichtig ist ein klares Bekenntnis, dass Horgen alle Verkehrsträger als gleichberechtigt betrachtet. Sodann braucht es eine übergeordnete konzeptionelle Zielsetzung, die u.a. folgende Elemente enthält: Der Zuwachs an Verkehrsaufkommen soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Velo- und Fussverkehr gelenkt werden; die Lenkung der Mobilität richtet sich auf die möglichst rasche Erreichung des Klimaschutzzieles Netto-Null-Treibhausgase, spätestens bis 2050.

Bei den Massnahmen ist zu erwähnen, dass die Wohnquartiere wo immer möglich und sinnvoll als Begegnungszonen auszugestalten sind.

6.2 Grundsätze zur Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (S. 69)

Antrag zu 1) Innerörtlichen Verkehr verträglich abwickeln:

Einfügen als zusätzlichen ersten Satz: *«Horgen betrachtet alle Verkehrsträger als gleichberechtigt.»*

Ergänzen und Präzisieren des zweiten Satzes: *«In den Wohnquartieren und im Bereich der Bahnhofsareale werden siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten angestrebt: Tempo 30 so wie, wo immer möglich und sinnvoll, Begegnungszonen mit Tempo 20.»*

Begründung:

Der Begriff «Verkehr» wird immer noch oft einseitig als Auto/MIV-Verkehr verstanden. Auch in diesem Text erscheint dieses Verständnis wiederholt. Es ist wichtig, dass sich die Gemeinde in ihrer Kommunikation aktiv und konsequent für ein anderes Verkehrsverständnis einsetzt.

Der Begriff «reduzierte Geschwindigkeit» braucht eine Konkretisierung. Vor allem in reinen Wohnquartieren sind vielerorts Begegnungszonen mit Tempo 20 möglich und erwünscht.

Antrag zu 2) Flächen- und ressourceneffiziente Gesamtmobilität sicherstellen:

Einfügen am Schluss des Absatzes: *«Der Zuwachs an Verkehrsaufkommen soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Velo- und Fussverkehr gelenkt werden.»*

Begründung:

Eine Steigerung der Flächen- und Ressourceneffizienz ist nur über eine Verlagerung im Modalsplit zugunsten ÖV, Velo- und Fussverkehr möglich. Das 'Kind' muss beim Namen genannt werden, wie auch in den Zielen des regionalen und kantonalen Richtplanes.

³ Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Merkblatt: Kommunalen Richtplan Verkehr



Antrag zu 3) Autoarme Nutzung fördern:

Ergänzen nach dem ersten Satz: *«Die Verlagerung im Modalsplit zugunsten ÖV, Fuss- und Veloverkehr auf kurzen Distanzen und im dicht besiedelten Gebieten ist konsequent zu fördern.»*

Ergänzen am Ende: *«Autoarmes Wohnen soll für alle Liegenschaftsformen und -grössen durch vereinfachte verbindliche Mobilitäts- und Abstellplatzkonzepte gefördert und umgesetzt werden können.»*

Begründung:

Modalsplit-Ziele wie im kantonalen und regionalen Richtplan definiert, brauchen eine entsprechende Umsetzung auch auf kommunaler Ebene.

Autoarmes Wohnen wird mit der aktuellen BZO und Bewilligungspraxis sehr restriktiv bis abschreckend gehandhabt.

Anträge zu 4) Fuss- und Velonetze verdichten und sicher ausgestalten:

Ergänzen mit einleitendem Absatz: *«Die Hauptverbindungen und Nebenverbindungen für Velo- und Fussverkehr, auf kommunalen Strassen und Wegen, werden für eine effiziente und sichere Verkehrsführung gestaltet. Priorität hat der Alltagsverkehr zwischen Quartieren und den wichtigsten Zielen in der Gemeinde wie Bahnhöfen, Schulen, Einkaufszentren, u.a.m.»*

Begründung:

In der vorgelegten Formulierung erscheint der Veloverkehr vorwiegend als Freizeitverkehr und als zu beseitigendes «Verkehrshindernis» auf den Hauptachsen. Um zu den übergeordneten Zielen (Ressourceneffizienz, Netto-Null Treibhausgase, u.a.m.) beizutragen, ist es von grosser Bedeutung, den Velo- und Fussverkehr in erster Linie als Alltagsverkehr konsequent zu fördern.

Fortsetzen bei 4) mit Absatz: *«Das Siedlungsgebiet und die Naherholungsräume (...) mit Horgen verbunden sind.»*

Streichen des letzten Satzes: *«Der Ausbau soll nicht zulasten der Strassenkapazität gehen.»*

Begründung: Der Satz «... nicht zulasten der Strassenkapazität» erscheint wiederholt, und öfter auch inhaltlich deplatziert im gesamten Richtplantext. Ein Ausbau von Velo- und Fussverbindungen ist eine Steigerung der Strassenkapazität. Das Strassennetz ist nicht nur für den MIV bestimmt. Wegleitend sollte die Definition im kantonalen Verkehrsrichtplan⁴ sein: **«Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr.»**

Antrag zu 6) Verkehrsräume gestalten:

Ergänzen: *« Strassen, Wege und Plätze sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der anliegenden Wohnbevölkerung, der Sicherheit (...) zu gestalten».*

Ersetzen: Der Satz *«Strassenräume sollen klimasensibel gestaltet werden.»* Ist zu ersetzen durch: *«Strassenräume sollen so gestaltet werden, dass Belastungen durch den Klimawandel möglichst abgemildert werden.»*

Streichen: *"Die Gestaltung soll nicht zu Lasten der Strassenkapazität gehen."*

Begründung:

Die berechtigten Interessen der strassenanliegenden Wohnbevölkerung, z.B. an Lärmschutz, verdienen einer expliziten Erwähnung.

Der Begriff «klimasensibel gestalten» ist zu vage und daher zu konkretisieren.

⁴ Verkehrsrichtplan Kanton Zürich, 4.2.1. Ziele, S. 119



6.3 Fusswegnetz

Tabelle zu Abb. 39 Übersicht Fusswegverbindungen (Seite 70f.)

Antrag zu wichtige kommunale Fusswegverbindungen:

Präzisierung wie folgt: «...zu minimieren. Fehlende Fusswegrechte sind durch Dienstbarkeiten zu sichern.»

6.4 Velonetz

Abb. 40: Übersicht priorisierte Veloverbindungen abseits der Hauptverkehrsströme (Seite 72)

Antrag: Die Pläne werden überprüft.

In der Beilage 1 zeigen wir Ihnen beispielhaft auf, dass die Richtplankarten Verkehr & Mobilität fehlerhaft sind. Im Gebiet Floraweg 9/10 werden Strassen/Wege angezeigt, die nicht existieren oder unmöglich zu benutzen sind. Auch kann von keiner eigentlichen Planung ausgegangen werden, wenn geplante Velorouten durch private Gärten oder durch Spielplätze führen sollen. Oder wenn Velorouten über Treppen geführt werden sollen.

Bei diversen weiteren Veloverbindungen auf der Karte (z.B. Kirchstrasse, Steinbruchstrasse, Wassergasse, Bergwerkstrasse) stellen sich Fragezeichen zur Tauglichkeit der Strecken für den Alltagsverkehr. Zu berücksichtigen ist, dass Veloverbindungen nicht nur für potente E-Bikes, sondern grundsätzlich und möglichst für nicht-motorisierte Velos, für Schulkinder auf Velos, Velos mit Kinderanhängern und Cargobikes ausgelegt sein sollen. Nur so kann die gewünschte breite Verlagerung zum Veloverkehr im Alltag erreicht werden.

Tabelle zu Ziffer 6.4. «Velonetz» (Seite 73)

Antrag zu Absatz 2 «Priorisierte Veloroute»:

Änderung in der Spalte «*Bezeichnung*»: Der Zusatz «abseits der Hauptverkehrsströme» ist zu streichen.

Änderung in der Spalte «*Handlungsauftrag*»: Der erste Satz «*Die Gemeinde fördert ein Velonetz möglichst abseits der Hauptverkehrsströme (...)*» ist zu streichen.

Er ist zu ersetzen durch: «*Die Gemeinde fördert ein Velonetz, das vor allem für den Alltagsverkehr sichere, möglichst direkte, durchgängige und hindernisarme Verbindungen gewährleistet.*»

Begründung:

In der vorgelegten Formulierung kann der Veloverkehr als ein zu beseitigendes «Verkehrshindernis» auf den Hauptachsen verstanden werden. Um zu den übergeordneten Zielen (Ressourceneffizienz, Netto-Null Treibhausgase, u.a.m.) beizutragen, ist es von grosser Bedeutung, den Velo- und Fussverkehr in erster Linie als Alltagsverkehr konsequent zu fördern. Dazu sind auch sichere Veloverbindungen auf Hauptverkehrsachsen nötig.

Antrag zu Absatz 3 «Velonebenverbindungen»:

Änderung: Der erste Satz ist zu streichen und zu ersetzen durch: «*Die priorisierten Veloverbindungen werden durch Nebenverbindungen ergänzt, die einen attraktiven Freizeitverkehr ermöglichen.*»

Begründung:

Vergleiche Begründung oben.



Antrag zu Absatz 5 «Fokusgebiet Bike-Trails»:

Ersatzlose Streichung dieses Absatzes zu Anliegen des Bike-Sports.

Begründung:

Beim Biken handelt es sich um eine sportliche Betätigung, die mit den Zielen des Verkehrsrichtplanes und der Förderung des Veloverkehrs auf dem Strassennetz wenig bis nichts zu tun hat. Anliegen der Bikerszene können im Kapitel 7.5 «Freizeit, Erholung, Sport und Kultur» aufgenommen werden. Die Anliegen weiterer Velosport-Vereinigungen sind dabei u.U. auch zu berücksichtigen: Beispielsweise bietet der Velo Club Horgen im Horgenberg mit KidzBike ein spannendes Angebot für Kinder und Jugendliche.

6.6 Strassennetz und Parkierung (Seite 75f.)

Tabelle zu Abb. 42 Übersicht motorisierter Individualverkehr

Antrag zu Absatz 1 «Groberschliessungsnetz»:

Streichen des gesamten Absatzes und Ersetzen durch:

«Der Gemeinderat veranlasst die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes, beginnend mit einem öffentlichen strukturierten Mitwirkungsverfahren. Das Gesamtverkehrskonzept wird der Gemeindeversammlung vorgelegt. Auf dieser Grundlage erfolgt anschliessend u.a. die Definition des Groberschliessungsnetzes, des Feinerschliessungsplanes und des Temporegimes für das Strassennetz von Horgen.»

Begründung:

Die Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2023 hat dem Vorschlag des Gemeinderates zugestimmt, dass im Rahmen der Richtplanung ein Konzept zum Temporegime in den Innerortsgebieten erarbeitet und der Gemeindeversammlung vorgelegt werden soll. Entsprechend der klaren kantonalen Empfehlung soll ein kommunales «Gesamtverkehrskonzept» Grundlage für die Revision des kommunalen Richtplanes Verkehr bilden. Einzelne Aspekte (wie z.B. das Temporegime) sollten nicht isoliert vordefiniert werden. Dem Entscheid der Gemeindeversammlung ist nachzukommen, jedoch nicht durch Übersteuerung eines fundierten Prozessablaufes über die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes.

Antrag für einen neuen Absatz «Fähre und verkehrsaufnehmende Strassenverbindungen»:

Anfügen eines zusätzlichen Absatzes am Schluss der Tabelle mit folgendem Inhalt:

«Die Gemeinde setzt sich gegenüber der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG dafür ein, dass die Kapazitäten für den MIV-Transport nicht weiter ausgebaut werden. Die Verkehrsführung zur Autobahn und über den Hirzel wird über die Rietwiesstrasse priorisiert, um die durch Siedlungsgebiet führende Waidli-Zugerstrasse zu entlasten.»

Begründung:

Der durch die Fährverbindung induzierte motorisierte Verkehr verursacht eine hohe Belastung durch Lärm und Unfallpotential für die Bewohner und schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere Schulkinder und Langsamverkehr auf der Verbindung Waidli- / Zugerstrasse Richtung Autobahn. Auf dieser Strecke liegen mehrere wichtige, unübersichtliche Schulwegquerungen und sie führt durch Wohnquartiere. Mit einer Plafonierung des Fährverkehrs und einer Verlagerung des Transitverkehrs auf die Rietwiesstrasse kann die stark beanspruchte Strecke über die Waidli- und Zugerstrasse entlastet werden.

3.5.2 Tabelle Parkierung (Seite 77)

Antrag: *Das öffentliche Interessen an den Parkierungsanlagen P7 Zugerstrasse / Aeplihofer (geplant), P9 Hanegg (geplant) und P11 Hirzel Spitzen (geplant) ist aktuell nicht erkennbar und deshalb zu begründen.*



6.7 Öffentlicher Verkehr

Tabelle zu Abb. 43: Übersicht öffentlicher Verkehr (Seite 78f.)

Antrag zu Absatz «Bushaltestellen und Busnetz»:

Zusätzlich: *«Im Zusammenhang mit dem starken Siedlungsausbau im Gebiet Neutödi ist eine Verbesserung der Buserschliessung zu etablieren, die mit zusätzlichen Haltestellen und einem verdichteten Fahrplan der Wohnbevölkerung einen regelmässigen ÖV-Alltagsverkehr ermöglicht.»*

Begründung:

Die Zahl der Wohnbevölkerung im Quartier Neutödi wird absehbar stark ansteigen. Die aktuellen Busverbindungen sind ungenügend, um Arbeitspendlern, Schulkindern etc. eine regelmässige ÖV-Benutzung zu ermöglichen.

6.8 Massnahmenplan Verkehr und Mobilität (Seite 81)

Antrag zu Absatz 1 «Velorouten möglichst abseits der Hauptstrassenverbindungen»:

Streichen des ersten Satzes im Absatz und Ersetzen durch:

«Die Gemeinde fördert ein Velonetz, das vor allem für den Alltagsverkehr sichere, möglichst direkte, durchgängige und hindernisarme Verbindungen gewährleistet.»

Begründung:

Um zu den übergeordneten Zielen (Ressourceneffizienz, Netto-Null Treibhausgase, u.a.m.) beizutragen, ist es von grosser Bedeutung, den Velo- und Fussverkehr in erster Linie als Alltagsverkehr konsequent zu fördern. Dazu sind auch sichere und effiziente Veloverbindungen auf Hauptstrassen nötig.

Antrag zu Absatz 2 «Gebiet für gesteigerte Bike-Aktivitäten»:

Verschieben: Der ganze Absatz soll in das Kapitel «Freizeit, Erholung, Sport und Kultur» auf S. 91 verschoben werden.

Begründung:

Es handelt sich beim Biken um eine Freizeitaktivität und nicht um alltagsrelevanten Verkehr.



7. Richtplan öffentliche Bauten und Anlagen

7.1 Das Wichtigste in Kürze

Antrag zu Massnahmen (Seite 84)

Ergänzen: "Die Bike-Aktivität sollen im Wald unterhalb des Gebiets Grindel unter Beachtung der Interessen der Forstwirtschaft, des Naturschutzes, der Jagd und des Fussverkehrs gebündelt werden, um im Gegenzug andere Wälder zu entlasten."

7.5 Freizeit, Erholung, Sport und Kultur (Seite 91)

Antrag zu Ziffern 1 und 2 Hallenbad:

«Im Zusammenhang mit der Rahmennutzungsplanung werden die möglichen Standorte für das neue Hallenbad evaluiert (Schulanlage Bergli, Scheller Areal, Allmend). Dies hat vor der Vergabe von Projektierungsaufträgen zu erfolgen.»

Antrag Richtplankarte öffentliche Bauten und Anlagen:

Ergänzung eines Hallenbad-Symbols auf der Allmend als optionalen Standort

Begründung:

Durch die Festlegung im Richtplan würde der Standort Scheller Areal präjudiziert. Angesichts der erwähnten anderen Potenziale und der peripheren Lage des Scheller Areals ist als erste Massnahme eine professionelle Standortevaluation angezeigt. Dabei soll auch die Erreichbarkeit des Hallenbades mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Aktivverkehr (zu Fuss, per Velo) als Kriterium berücksichtigt werden.

Antrag zum neuen Handlungsauftrag "Fokusgebiet Bike-Trails":

Ergänzen: "Biken erfreut sich einer grossen Beliebtheit. Zahlreiche forstwirtschaftlich angelegte Wege werden durch Biker benutzt. Die Gemeinde erarbeitet unter Einbezug des Veloclubs Horgen für das in der Richtplankarte bezeichnete Gebiet ein Detailkonzept und koordiniert bei der Netzkonzeption die Anliegen der Forstwirtschaft, des Naturschutzes, der Jagd und des Fussverkehrs. Ziel ist es, die Aktivität zu bündeln und im Gegenzug andere Wälder zu entlasten."

Begründung:

Es handelt sich beim Biken um eine Freizeitaktivität und nicht um alltagsrelevanten Verkehr.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Einwendungen und grüssen Sie freundlich.

Sozialdemokratische Partei Horgen

Beilage:

Massnahmenplan Verkehr & Mobilität; Plandetail Floraweg 9/10