



Team Süd

Claude Benz
Teamleiter Süd / Stv. AL
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 30 56
claude.benz@bd.zh.ch
www.zh.ch/are

Referenz-Nr.:
ARE 22-0543

EINGEGANGEN

20. Sep. 2022

Gemeinderat Oberrieden *E.K.*
Alte Landstrasse 32
8942 Oberrieden

BC 6.10.14.11

Kardel

*- Hausbau (Original)
- Tiefbau + Luft E.K.*

19. Sep. 2022

Oberrieden. Revision kommunaler Richtplan Verkehr - Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Mai 2022 haben Sie uns eine Revision des kommunalen Richtplans Verkehr zur Vorprüfung eingereicht. Wir haben das Amt für Mobilität (AFM) der Volkswirtschaftsdirektion, das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), das Amt für Landschaft und Natur (ALN), die Abteilung Planen & Steuern sowie die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA) und die Fachstelle Landschaft des Amts für Raumentwicklung (ARE/FS LA) der Baudirektion zum Mitbericht eingeladen. Deren Stellungnahmen sind in die Vorprüfung eingeflossen. Gerne nehmen wir zur Vorlage wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Oberrieden verfügt über einen kommunalen Richtplan aus dem Jahr 1984, welcher nun zusammen mit der Nutzungsplanung revidiert werden soll. Als Grundlage für die Revision dieser Planungsinstrumente wurde einerseits ein kommunales Raumentwicklungskonzept (REK) erstellt und andererseits eine kommunale Verkehrsstudie erarbeitet. Mit der vorliegenden Revision des kommunalen Richtplans Verkehr sollen die übergeordneten Vorgaben aus der regionalen und kantonalen Richtplanung berücksichtigt und die kommunalen Verkehrsvorhaben neu festgesetzt werden. Trotz des unterdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums in der Gemeinde Oberrieden ist mit einer Verkehrszunahme auf dem Strassennetz zu rechnen. Auch der öffentliche Verkehr wird an Bedeutung gewinnen, kann aber aufgrund der Topografie sein ganzes Potenzial nicht ausschöpfen. Deshalb wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Trendentwicklung zunehmen. Aufgrund dieser Entwicklungen und anhand des demografischen Wandels gewinnt die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in Oberrieden stark an Bedeutung. Mit der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans soll auf diese Trends reagiert werden.

Die Vorlage umfasst folgende Bestandteile:

- Richtplankarte Mst. 1:5000 vom 1. März 2022
- Richtplantext vom 1. März 2022
- Verkehrsstudie vom 1. März 2022

2. Gesamtbeurteilung

Planungsrechtlicher Kontext

Die Gemeinde Oberrieden liegt im Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» und gehört somit zu den Gemeinden, die einen wesentlichen Anteil zur zukünftigen Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich beitragen. 80% des künftigen Bevölkerungswachstums soll in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «Urbane Wohnlandschaft» stattfinden. In diesem Raum ist die regionale Zentrumsfunktion der darin befindlichen Ortschaften charakteristisch sowie eine hohe Entwicklungsdynamik. Im Bereich Verkehr wird das Augenmerk auf eine sehr gute Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und auf die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gerichtet. Ein dichtes Angebot im öffentlichen Verkehr und eine siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung sind demnach für diese Handlungsräume besonders wichtig.

Im kantonalen Richtplan sind die Autobahn, eine Hauptverkehrsstrasse (Seestrasse) und die zwei Bahnlinien sowie der geplante Zimmerberg-Basistunnel II eingetragen.

Der regionale Richtplan misst der Abstimmung der Verkehrsträger untereinander wie auch dem Fuss- und Veloverkehr grosse Bedeutung zu. In der Planungsregion Zimmerberg wurde im Jahr 2020 ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) erarbeitet. Die Ziele des regionalen Gesamtverkehrskonzepts liegen u.a. in der Optimierung des Verkehrsangebots, der Steuerung der Verkehrsnachfrage, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und im Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt und Ressourcenverbrauch. Die im regionalen Richtplan als geplant ausgewiesenen Festlegungen sind u.a. zwei Veloverbindungen entlang der Hangkante sowie Schwachstellen im Velonetz entlang der Seestrasse. Weiter sind im Verkehrsteil des regionalen Richtplans Zimmerberg eine bestehende Veloabstellanlage beim Bahnhof Oberrieden Dorf, eine bestehende Parkierungsanlage beim Bahnhof Oberrieden-See, eine geplante Hafenanlage (ohne genaue Standortangabe) und der Seeuferweg eingetragen.

Die Gemeinde Oberrieden verfügt über einen kommunalen Gesamtplan aus dem Jahr 1984. Mit der vorliegenden Revision soll nun der Richtplan Verkehr auf den aktuellen Stand gebracht werden. Aus den Unterlagen geht nicht uneindeutig hervor, ob die anderen Richtplanteile (u.a. Siedlung und Landschaft bzw. öffentliche Bauten) aufgehoben werden sollen. Aufgrund dessen, dass in der vorliegenden Planung nur auf die verkehrlichen Aspekte eingegangen wird, gehen wir jedoch davon aus, dass der Gesamtplan aus dem Jahr aufgehoben werden soll.

Würdigung

Die Richtplanung ist das strategische Führungsinstrument des Kantons, der Regionen sowie der Städte und Gemeinden für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Die Steuerung der Raumentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden. Die Richtplanung entfaltet ihre Wirkung daher erst im Zusammenspiel mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen, wobei die Planungen der unteren Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen haben (§ 16 Abs. 1 PBG).

Auf der kommunalen Ebene ist nur die Erstellung des Richtplans Verkehr gesetzlich verankert. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans.

Zum anderen enthält er die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich – auch für den Kanton. Damit ist er das zentrale Instrument für die Belange des Verkehrs in den nachgelagerten Planungen und Verfahren wie Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen, Baubewilligungen, Strassen-, Velo- und Fusswegnetzplanungen etc. Diesem Umstand ist sowohl im Richtplantext wie auch insbesondere im Planungsbericht nach Art. 47 RPV Rechnung zu tragen.

Grundsätzlich begrüssen wird die Verkehrsstudie, im Rahmen deren sich die Gemeinde ausführlich mit ihrer verkehrlichen Situation auseinandergesetzt hat. Diese ist eine gute Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans. So gibt die Verkehrsstudie einen guten und detaillierten Überblick über die gegenwärtige Situation (Ist-Analyse). Bevölkerungs- sowie Verkehrsprognosen sowie sonstige Entwicklungen (Trend-Analyse) werden nachvollziehbar dargestellt. Die überkommunalen Vorgaben aus kantonalem Richtplan, regionalen Richtplan und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept werden ausführlich dargestellt. Weiter weist die Verkehrsstudie den Handlungsbedarf bzw. -strategien aus und entwirft ein Zielbild mit Massnahmenfeldern. Schliesslich enthält die Verkehrsstudie die «Schlüsselmassnahme Alte Landstrasse» sowie 15 weitere Massnahmen, die konform zu den übergeordneten Planungsinstrumenten sind.

Im Richtplantext (Kap. 1.3) wird erläutert, dass die Verkehrsstudie das parallel erarbeitete Raumentwicklungskonzept (REK) ergänzt und die Erläuterungen des Richtplans gemäss Art. 47 RPV enthält. Jedoch wird in der Verkehrsstudie nicht ersichtlich, welche Textteile genau als Erläuterungen zum Richtplan gelten. Die Verkehrsstudie enthält nämlich Inhalte, die über einen üblichen Erläuterungsbericht zu einem kommunalen Richtplan hinausgehen (z.B. bei der Analyse in Bezug auf die Verkehrssicherheit). Ausserdem ist der Titelseite der Verkehrsstudie zu entnehmen, dass der Gemeinderat von Oberrieden mit Beschluss vom 1. März 2022 das Dokument für behördenverbindlich erklärt hat. Informelle Planungsdokumente können jedoch nicht von der Gemeinde als behördenverbindlich und damit als verbindlich auch für den Kanton deklariert werden. Die Ergebnisse der Verkehrsstudie (Handlungsstrategien, Zielbild und Massnahmenfelder bzw. Massnahmen) können in den kommunalen Richtplan überführt und dadurch als Teil des formalen Instruments behördenverbindlich werden.

Die im kommunalen Richtplan definierten Ziele sind nachvollziehbar und decken sich mit den Zielen der übergeordneten Planungsebenen zur Verkehrsentwicklung. Die Festlegungen im kommunalen Richtplan ergänzen die Festlegungen im regionalen Richtplan. Der kommunale Richtplan Verkehr schenkt dem Fuss- und Veloverkehr grosse Beachtung, was wir sehr begrüssen, da sich damit auch die strategischen Stossrichtungen gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg widerspiegeln.

Der Verzicht auf weitere kommunale Richtpläne (u.a. Siedlung und Landschaft) ist grundsätzlich rechtmässig. Aus unserer Sicht bietet es sich aber an, die Erkenntnisse und wichtigsten Überlegungen eines REK in die Richtplanung zu überführen. So können wichtige Weichen für die Entwicklung einer Gemeinde gestellt und die Entwicklungsabsichten planungsrechtlich gesichert und behördenverbindlich festgehalten werden. Zudem können so die Entwicklungsüberlegungen in einem formellen Verfahren vor die Gemeindeversammlung gebracht werden. In Anbetracht dieser Ausgangslage empfehlen wir der Gemeinde

Oberrieden, die Aufhebung des Siedlungsrichtplans nochmals zu hinterfragen bzw. eine Revision dessen zu prüfen. Sollte tatsächlich eine Aufhebung des kompletten Gesamtplans aus dem Jahr 1984 angedacht sein, dann muss schliesslich eine entsprechende, formelle Beschlussfassung in der Gemeindeversammlung erfolgen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der kommunale Richtplan Verkehr grundsätzlich positiv beurteilt werden kann. Damit sich die Planung als rechtmässig, zweckmässig und angemessen gemäss § 5 PBG erweist, ist sie noch entsprechend den Anträgen und Anmerkungen im Vorprüfungsbericht zu überarbeiten.

3. Beurteilung im Einzelnen

Richtplankarte

Radwege

Im Richtplantext wie auch in der Verkehrsstudie werden in Bezug auf den kantonalen Velonetzplan richtigerweise die Begriffe kantonale Veloverbindung, Nebenverbindung, Hauptverbindung und Veloschnellrouten verwendet. In der Legende der Richtplankarte wird hingegen unter den kommunalen Festlegungen der Begriff «wichtige Veloverbindung» und unter den überkommunalen Festlegungen «regionaler Veloweg» verwendet. Demgegenüber wird für Richtplankarten (regional und kommunal) üblicherweise im Kanton Zürich der Begriff regionaler oder kommunaler «Radweg» verwendet.

Wir empfehlen, den Begriff «kommunaler/regionaler Radweg» für die Legende der Richtplankarte zu verwenden. Wir empfehlen darüber hinaus die Verwendung der Begriffe «Radweg» und «Radstreifen» nur dann, wenn es um bauliche Massnahmen geht.

Parkieranlagen

Im Richtplan Verkehr werden drei bestehende, kommunale Parkieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets bzw. ausserhalb der Bauzone als «bestehende» Parkplätze im öffentlichen Interesse (Huebeggli, Musterplatz und Schützenhaus) eingetragen. Die Tatsache, dass eine Parkieranlage ausserhalb des Siedlungsgebiets vorhanden ist, führt nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Verkehrsplan. Zudem können allenfalls nicht bewilligte Parkieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets nicht über einen Richtplaneintrag legalisiert werden. Der Verkehrsrichtplanplan ist überdies kein Parkplatzverzeichnis. Vielmehr soll eine Auseinandersetzung stattfinden, welchen Zweck und welchen Stellenwert den einzelnen Anlagen zukommen soll und wie die funktionale Einbettung in das Verkehrsnetz aussieht. Die diesbezügliche Auseinandersetzung ist vorliegend nicht ersichtlich.

- ➔ Der Zweck und Stellenwert der PP-Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets muss besser deklariert werden. Zudem ist der Bewilligungszustand der Anlagen auszuweisen. Gegebenenfalls sind die Richtplaneinträge zu streichen.

Alltagsfusswegnetz

Die Handlungsstrategie 4 «Verbessern der Fussweginfrastruktur» mit dem Umsetzungsziel «Ein engmaschiges, gut ausgebautes Fusswegnetz ist zu fördern» wird grundsätzlich positiv beurteilt. Die eigentliche Umsetzung geschieht aber zu wenig konsequent. Für eine gute Fussverkehrsplanung ist es elementar, dass eine ganzheitliche Netzbetrachtung resp. -beurteilung durchgeführt wird. Nur so können vorhandene Netzlücken aufgedeckt werden. Für ein gut funktionierendes Fusswegnetz ist es essenziell, dass ein qualitativ hochwertiges, engmaschiges Wegenetz vorhanden ist. Für den Alltagsfussverkehr stellt das Handbuch Fusswegnetzplanung vom ASTRA eine gute Vollzugshilfe dar. Ein gutes Alltagsfusswegnetz sollte möglichst feinmaschig sein, d.h. eine Maschenweite 100 m nicht übersteigen. Im kantonalen GIS sind unter dem Kartenthema Fussverkehrspotenzial (fast) alle heute möglichen Fussverbindungen mit Relevanz der Netzabschnitte dargestellt. Damit diese Fussverbindungen auch gesichert werden können, sollten diese unbedingt in den Richtplan aufgenommen und mit fehlenden Netzelementen ergänzt werden.

Wir empfehlen daher, das Alltagsfusswegnetz unter Beizug des ASTRA-Handbuchs «Fusswegnetzplanung» zu überarbeiten und zu verfeinern. Sehr wichtig ist, dass auch das feinmaschigere Netz gemäss GIS-Karte Fussverkehrspotential in den kommunalen Richtplan aufgenommen wird, damit dieses auch langfristig gesichert ist. Gerne steht die Fachstelle Fussverkehr beratend zur Verfügung.

Richtplantext

Rollenverteilung Baudirektion und Volkswirtschaftsdirektion

Auf Seite 2 in der Tabelle des Richtplantexts wird erwähnt, dass die Genehmigung durch die Volkswirtschaftsdirektion erfolgt. Dies stimmt nicht.

- Die Tabelle auf Seite 2 des Richtplantexts ist folgendermassen anzupassen:
Genehmigung durch den Kanton Zürich (~~Volkswirtschaftsdirektion~~ Baudirektion)

Handlungsstrategie HS5 «Siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume»

Wesentlicher Bestandteil einer umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur ist die Förderung der Klang- und Aufenthaltsqualität von Strassenräumen. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ist nach akustischen Prinzipien zu planen und zu realisieren. Dabei ist darauf zu achten, dass durch gestalterische und bauliche Massnahmen keine Geräuschphänomene entstehen, die neu störend in den Vordergrund treten. Ergänzend kommen Massnahmen zur aktiven Förderung der akustischen Aufenthaltsqualität hinzu. Als Arbeitshilfe dienen die Publikationen «Frag die Fledermaus» (Lärminfo 19) sowie die mit Basel und Zürich erarbeitete Planungshilfe «Klangqualität für öffentliche Stadt- und Siedlungsräume». Beide können unter www.cerclebruit.ch (→ Themenordner Klangraumgestaltung) heruntergeladen werden.

- Im Richtplantext ist bei den Umsetzungszielen zur Handlungsstrategie HS5 «Siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume» zu ergänzen, dass die Aufenthaltsqualität im Strassenraum auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien erhöht wird.



Fussweg Nr. F2

Nach Art. 18 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) vom 1. Juli 1966 ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Besonders zu schützen sind u.a. Uferbereiche, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art. 18 Abs. 1bis).

Der geplante kommunale Fussweg Nr. F2, Verbindung entlang der Bahngleise zwischen Grenzweg und Bindernstrasse, tangiert das Inventarobjekt Nr. 3.2 «Böschung oberhalb Bahnlinie» gemäss dem Reptilieninventar des Kantons Zürich in der Gemeinde Oberrieden von 1989 (Karte «Naturschutzdokumentation (NDOK)», Plan Reptilien 93 auf <https://maps.zh.ch>). Das Objekt gehört zu den schützenswerten Lebensräumen nach Art. 18 Abs. 1bis NHG. Das Vorkommen der Zauneidechse (Rote Liste-Art) ist in diesem Bereich nachgewiesen. Alle Reptilienarten sind nach Art. 20 Abs. 2 und Anhang 3 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV; SR 451.1) vom 16. Januar 1991 geschützt. Alle Vorhaben im Bereich des Objekts sind daher mit den Anforderungen des Reptilienschutzes zu koordinieren.

- ➔ Beim Fussweg Nr. F2, neue Verbindung entlang der Bahngleise zwischen Grenzweg und Bindernstrasse, ist folgender Koordinationshinweis anzubringen: «Inventarisierter Reptilienlebensraum tangiert, mit Reptilienschutz abstimmen».

Veloweg Nr. V4

In der Richtplankarte ist ein geplanter Veloweg (Nr. V4) im Bereich des Sportplatzes eingetragen. Im Richtplantext, Kap. 4.3, Tabelle 8, wird dazu ausgeführt, dass «der Ausbau des talseitigen Fussweges neben dem Fussballplatz zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg in Abstimmung mit der Gemeinde Horgen zu prüfen» sei. Der bestehende Fussweg verläuft direkt entlang des Tannenbachs (öffentliches Gewässer Nr. 2334) und innerhalb des Gewässerraums bzw. Uferstreifens.

Verbreiterungen oder Anpassungen bestehender Wege – auch Änderungen des Oberflächenbelags – innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums bedürfen einer Bewilligung des AWEL. Innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums sind bei neuen oder angepassten Wegen grundsätzlich nur unbefestigte Beläge (z.B. wassergebundene Naturbeläge) erlaubt.

Für die Zulässigkeit von Wegen an Gewässern verweisen wir zudem auf das Faktenblatt «Wege im Gewässerraum» (AWEL, 2020, www.gewaesserraum.zh.ch). Das Faktenblatt fasst die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Anforderungen aus der Bewilligungspraxis zusammen und dient als Hilfestellung für die Planung von Velowegen sowie Fuss- und Wanderwegen entlang von Gewässern.

- ➔ Im Richtplantext, Kap. 4.3, Tabelle 8, ist zum geplanten Veloweg (Eintrag Nr. V4) zu ergänzen, dass eine Abstimmung zum Thema Gewässerraum mit dem AWEL vorzunehmen ist.

Tempo 30

Der kommunale Richtplan sieht an verschiedenen Stellen die Einführung von weiteren Abschnitten mit Tempo 30 vor, was aus Sicht Velo- und Fussverkehr zu begrüssen ist. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Strassen betrifft aber auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und ist grundsätzlich geeignet, dessen Qualität zu vermindern. Gleichzeitig soll der öffentliche Verkehr aber gemäss den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Kantonsregierung und des Parlaments den grössten Teil des zusätzlich anfallenden Verkehrs übernehmen und seinen Anteil am Modalsplit erhöhen. Dies führt zu Zielkonflikten, die eine sorgfältige Abwägung im Einzelfall erfordern.

Die Reisezeit ist eines der wichtigsten Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl. Diese verlängert sich im strassengebundenen öffentlichen Verkehr durch Tempo 30 je nach Fahrdauer um wenige Sekunden bis Minuten. Dadurch verschlechtert sich die Wettbewerbsposition des ÖV insbesondere gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Je nach Fahrplan führt die verlängerte Reisezeit dazu, dass bestehende Transportketten (z.B. Anschluss an die S-Bahn) nicht mehr gewährleistet werden oder andere Fahrplanelemente (z.B. Reissverschlussystem) nicht mehr eingehalten werden können. Die Folgen der Einführung von Tempo 30 für den ÖV demnach genau zu beobachten.

Die teils widersprüchlichen politischen und gesetzlichen Zielsetzungen müssen zwingend gesamtheitlich betrachtet und gegeneinander abgewogen werden. Insbesondere schreibt das Strassengesetz (§ 14 Abs. 3) vor, dass die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs prioritär zu berücksichtigen sind; diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Rad fahren, sind jedoch «nur» angemessen zu berücksichtigen. Konkret lassen sich daraus die folgenden Zielsetzungen aus Sicht des öffentlichen Verkehrs ableiten:

1. Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV sollen möglichst minimiert werden.
2. Der ÖV soll gegenüber dem MIV nicht stärker als notwendig durch Tempo 30 beeinträchtigt werden.
3. Der ÖV soll auf Tempo 30-Abschnitten möglichst auch 30 km/h fahren können.

Es empfiehlt sich, die Massnahmen zu Tempo 30 im Hinblick auf diese Ausführungen zu überprüfen und gegebenenfalls eine Anpassung der Vorgaben in Erwägung zu ziehen.

Aufwertung des Strassenraums für die Alte Landstrasse (S3)

In der Richtplankarte ist die Aufwertung des Strassenraums für die Alte Landstrasse (S3) eingetragen. Gemäss der Verkehrsstudie vom 1. März 2022 der SNZ Ingenieure und Planer AG weist die Alte Landstrasse einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 7'400 bis 7'600 Fahrzeugen pro Tag (Fz/d) auf. Für das Jahr 2040 wird ein DTV von 10'000 bis 12'900 Fz/d prognostiziert. Gemäss der Strategie «Gewässerschutz an Strassen» (TBA/A-WEL) ist die Belastung des Strassenabwassers als mittel ($5'000 \leq \text{DTV} < 14'000$) einzustufen. Der gesamte Uferbereich der Gemeinde Oberrieden befindet sich im Gewässerschutzbereich Ao. Bei einer Einleitung des Strassenabwassers in ein oberirdisches Gewässer müsste eine Strassenabwasserbehandlung vorgesehen werden. Da keine Angaben zur



Strassenentwässerung vorliegen, ist eine Anpassung der Strassenentwässerung in Bezug auf die gewässerschutzrechtlichen Anforderungen zu prüfen.

- Im Rahmen der Aufwertung der Alten Landstrasse ist die Strassenentwässerung gemäss der Strategie «Gewässerschutz an Strassen» (TBA/AWEL) zu überprüfen und an die gewässerschutzrechtlichen Anforderungen anzupassen. Dies ist entsprechend im Richtplantext zu erwähnen.

Zu Kapitel 4.1 Strassenverkehr

Das Kapitel 4 enthält «Festlegungen und Massnahmen». In den Kapiteln 4.2 bis 4.6 wird klar und mit den Überschriften zwischen überkommunalen Festlegungen und kommunalen Festlegungen unterschieden.

Wir empfehlen, auch in Kapitel 4.1 deutlicher (in den Überschriften) zwischen überkommunalen und kommunalen Festlegungen zu unterscheiden.

Seeuferweg / Zürichseeweg

In Kapitel 4.4 des Richtplantexts werden zuerst die übergeordneten Vorgaben tabellarisch aufgeführt. Dabei wird vom «Zürichseeweg» gesprochen. Diese Bezeichnung ist nicht korrekt. Sowohl im kantonalen Richtplan als auch im regionalen Richtplan Zimmerberg wird die Bezeichnung «Seeuferweg» verwendet. Im Sinne der Konsistenz zwischen den verschiedenen Richtplanstufen ist dieselbe Formulierung zu verwenden.

- Für den Weg entlang des Seeufers, welcher aus der übergeordneten Richtplanung stammt, ist der Begriff «Seeuferweg» zu verwenden.

Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV / Verkehrsstudie

Allgemeines

In den Unterlagen wird erwähnt, dass die Verkehrsstudie als Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV gilt. Die Verkehrsstudie enthält aber Punkte, welche über den Inhalt eines solchen Berichts hinausgehen. Im Sinne der korrekten Verwendung der verschiedenen Begrifflichkeiten ist die Verkehrsstudie als Grundlagendokument zu bezeichnen und die für den Richtplan relevanten Erläuterungen sind separat als Erläuterungsbericht darzustellen oder in den Richtplantext aufzunehmen; wobei in diesem Fall im Richtplantext klar kenntlich gemacht werden muss, welche Textpassagen als Erläuterungen und welche als Festlegungen gelten.

- Es sind jene Teile der Verkehrsstudie separat auszuweisen, die effektiv als Erläuterungen des Richtplans gemäss Art. 47 RPV gelten sollen. Dazu können ein separater Bericht nach Art. 47 RPV erstellt oder die Erläuterungen in den Richtplantext aufgenommen werden.

4. Hinweise für nachfolgende Verfahren

Behindertengerechtigkeit

An verschiedenen Stellen werden in der Verkehrsstudie Aussagen zu Haltekantenhöhen gemacht. Gemäss Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) ist eine autonome Benutzung von Bushaltestellen anzustreben. Das bedingt eine Haltekantenhöhe von 22 cm. Davon kann aus Gründen der Verhältnismässigkeit abgewichen werden. In diesem Fall sind 16 cm hohe Haltekanten zu realisieren.

Stellenwert rGVK Zimmerberg

In der Verkehrsstudie steht auf S. 40 (Kapitel 4.1): «Es [gemeint ist das rGVK Zimmerberg] handelt sich um ein verbindliches Planungsinstrument, an welchem sich kommunale Vorhaben im Bereich der Strassen, des öV und im Fuss- und Veloverkehr orientieren müssen.»

Wir möchten bezüglich dem Stellenwert auf die Ausführungen im rGVK Zimmerberg (Kap. 2.4) verweisen: «Es stellt sodann ein gemeinsam beschlossener Orientierungsrahmen für Kanton, Region und Gemeinden dar, an dem künftige verkehrsplanerische Vorhaben in der Region Zimmerberg auszurichten sind. Rechtsverbindlichkeit erhalten die Massnahmen im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse. Auf solche kann im rGVK nur verwiesen werden. Somit ist das rGVK ein koordiniertes Schlussdokument mit Handlungsanweisung bzw. Massnahmenliste als wesentliches Ergebnis. Es ergeben sich daraus keine begründbaren Rechte.» In diesem Sinn ist die Aussage in der Verkehrsstudie nicht korrekt und anzupassen.

Auch im REK-Bericht auf S. 17 (Kap. 2.3) steht, dass das rGVK behördenverbindlich ist. Dies ist ebenfalls zu korrigieren.

Zuständigkeit Kanton

Im Bericht zum REK in Kapitel 1.3 auf S. 6 ist zum BGK Seestrasse der Hinweis vorhanden, dass die Federführung beim Amt für Mobilität des Kantons Zürich liegt. Seit 01.01.2021 ist neu das kantonale Tiefbauamt (TBA) zuständig für alle Vorstudien auf Staatsstrassen. Diese Zuständigkeitsänderung ist im Hinblick auf zukünftige Verfahren zu berücksichtigen.

Störfallvorsorge

Auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden verlaufen die Bahnlinie Nr. 720 (Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke) und die Autobahn N3, welche beide aufgrund der Gefahrguttransporte der Störfallverordnung unterstellt sind (vgl. Karte «Risikokataster» im GIS-Browser). Gemäss Kapitel 3.11 des kantonalen Richtplans sowie der Planungshilfe «Raumplanung und Störfallvorsorge» (ARE/AWEL 2017) sind Planungsvorhaben im Umfeld dieser Anlagen mit der Störfallvorsorge abzustimmen.

Im vorliegenden kommunalen Richtplan Verkehr wurde die Störfallvorsorge nicht berücksichtigt. Da der Richtplan Verkehr keine Festlegungen aufweist, die ein Konfliktpotential mit der Störfallvorsorge enthalten, kann auf die Berücksichtigung der Störfallvorsorge bei der vorliegenden Richtplanrevision verzichtet werden.



Die Fachstelle Störfallvorsorge weist jedoch darauf hin, dass im beigelegten Raumentwicklungskonzept der Gemeinde Oberrieden die Störfallvorsorge als raumwirksames Interesse fehlt. Diese ist insbesondere für das Entwicklungsgebiet Bahnhof Oberrieden relevant. Die Störfallvorsorge sollte bei einer Überarbeitung des Raumentwicklungskonzeptes ergänzt und muss spätestens bei der Anpassung der Nutzungsplanung im Umfeld der störfallrelevanten Anlagen berücksichtigt werden.

5. Formelle Hinweise

Einreichung von Unterlagen zur Genehmigung

Für die Genehmigung der Revision der Richtplanung sind die Unterlagen (Richtplankarte und Richtplankarte, Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV) im Minimum siebenfach einzureichen, wovon je zwei Exemplare das Amt für Raumentwicklung, zwei das Baurekursgericht und eines das Verwaltungsgericht erhalten. Zusätzlich sind die Unterlagen in elektronischer Form gemäss Checkliste «Unterlagen für die Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren von Richt- und Nutzungsplänen sowie Quartierplänen» einzureichen. Diese kann unter www.are.zh.ch (→ Raumplanung → Nutzungspläne → Merkblätter) heruntergeladen werden. Weiter sind das Beschlussdokument der Gemeindeversammlung und eine Publikationsbestätigung sowie eine Rechtskraftbescheinigung betreffend den Rekurs in Stimmrechtssachen beizulegen. Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV muss Angaben zur Vorprüfung, Mitwirkung und Festsetzung sowie den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen beinhalten.

Publikation

Die Planfestsetzung und der Genehmigungsentscheid der Baudirektion werden durch die Gemeinde gleichzeitig eröffnet (vgl. § 5 Abs. 3 PBG). Am Tag nach der Eröffnung beginnt für die Festsetzung und die Genehmigung die 30-tägige Rekursfrist zu laufen, innert der beide Akte gemeinsam beim Baurekursgericht (BRG) angefochten werden können. Sofern keine Rekurse eingegangen sind, haben die Gemeinden das Inkrafttreten nach eingeholter Bescheinigung zu publizieren. Erst am Tag nach der Publikation bzw. an dem von der Gemeinde individuell festgelegten Datum ist die Revision der Richtplanung rechtskräftig.

6. Weiteres Vorgehen

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen kann eine Genehmigung der Revision der Richtplanung in Aussicht gestellt werden.

Wir hoffen, Ihnen mit den Hinweisen aus der Vorprüfung bei der Weiterbearbeitung der Vorlage behilflich zu sein. Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse

Claude Benz