

Gemeinde Oberrieden Raumentwicklungskonzept REK

1. März 2022



Vom Gemeinderat Oberrieden mit Beschluss vom 1. März 2022 für behördenverbindlich erklärt.



IMPRESSUM

Bericht Fassung V1.1

Auftraggeberin:

Gemeinde Oberrieden, Alte Landstrasse 32 | 33, 8942 Oberrieden

Begleitung:

André Guntern, Abteilungsleiter Hochbau

Anbieterin:

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Bearbeitung:

Urs Meier, dipl. Architekt ETH, Raumplaner FSU REG A

Tinus Trottmann, BSc FHO in Raumplanung

Titelbild: Aufnahme Planpartner (März 2021)

(30107_28A_210312_Fotodoku_Begehung)

INHALT

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage & Anlass	4
1.2	Projektorganisation und Partizipation	5
1.3	Umsetzung REK	5
1.4	Massgebliche Dokumente	6
1.4.1	Verkehrsstudie	6
1.4.2	Entwicklungshypothese Einwohner & Beschäftigte	7
2	Vorgaben übergeordneter Planungen	10
2.1	Kantonaler Richtplan (KRP) / PBG	10
2.2	Regionaler Richtplan (RRP)	11
2.2.1	Regionales Raumordnungskonzept (Kap. 1)	11
2.2.2	Siedlung und Landschaft (Kap. 2 und 3)	13
2.2.3	Verkehr (Kap. 4)	15
2.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK)	17
2.3.1	Zusammenfassung / Situationsanalyse	17
2.3.2	Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte	19
2.3.3	Potenziale, Schwachstellen und Handlungsbedarf Bereich Siedlung	im 21
3	Raumentwicklungskonzept	24
3.1	Siedlung	25
3.1.1	Entwicklungsdynamik Siedlungsumbau	25
3.1.2	Nutzweise nach Siedlungskörper	26
3.1.3	Öffentliche Bauten, Anlagen und Nutzungen	30
3.2	Landschaft und Freiraum	31
3.2.1	Landschaft	31
3.2.2	Freiraum	32
3.2.3	Hitzeminderung Lokalklima	35
3.3	Verkehr	35
4	Handlungsempfehlungen	36
4.1	Anpassung des regionalen Richtplans	36
4.2	Abstimmung mit Nachbargemeinden und Kanton	36
4.3	Kommunaler Richtplan Verkehr	36
4.4	Bau- und Zonenordnung	37
4.5	Konzepte und andere Instrumente	38
A	Anhang	
A1	Einzelne REK-Plan-Ebenen (A3)	
A2	Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»	
B	Beilagen	
B1	Raumentwicklungskonzept REK – Gesamtplan	

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage & Anlass

Revidierte übergeordnete Planungsgrundlagen seit Teilrevision BZO 2013

Die letzte Teilrevision der Bau- und Zonenordnung (BZO) in Oberrieden fand im Jahr 2013 statt. Seither wurden (und werden) verschiedene übergeordnete Planungsgrundlagen überarbeitet, hinsichtlich welchen die Nutzungsplanung von Oberrieden überprüft und angepasst werden muss. Nachfolgend eine entsprechende (nicht abschliessende) Auflistung:

Auf kantonomer Stufe

- Kantonale Richtplanung KRP (Gesamtrevision 2014, seither jährliche Teilrevisionen)
- Planungs- und Baugesetz PBG (verschiedentliche Teilrevisionen)
 - Mehrwertausgleich MWA (in Kraft seit 1.1.2021)
 - Harmonisierung der Baubegriffe IVHB (in Kraft seit 1.1.2017)
 - Planen und Bauen am See (Kantonsratsbeschluss 2021)
 - Justierungen (Anhörung 2021)
 - Lokalklima (Anhörung 2021)
- Gewässerschutz / Gewässerraum (KGSchV, in Kraft seit 1.1.2018)
- Verkehrserschliessungsverordnung (in Kraft seit 1.6.2020)
- Neue kantonale Vollzugspraxis für Lärmschutz (2020, wegen Gerichtspraxis)

Auf regionaler Stufe:

- Regionaler Richtplan RRP (Gesamtrevision 2018, seither zweijährliche Teilrevisionen)
- Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK (2020)

Auf kommunaler Stufe

Hinzu kommen auf kommunaler Stufe der im Rahmen der letzten BZO-Teilrevision erarbeitete Themenspeicher mit einer Vielzahl an Prüfaufträgen (vgl. Anhang des Erläuterungsberichts zur Teilrevision 2013), sowie weitere zu identifizierende Themen.

Bedarf an kommunalen strategischen Planungsgrundlagen

Um eine Übersicht – im Sinne einer Gesamtschau – über genannte Themen und damit verbundene Raumbedürfnisse zu erhalten, und weitere aktuelle, kommunale Raumbedürfnisse zu identifizieren, bedurfte es der Erarbeitung kommunaler strategischer Planungsgrundlagen. Es wurde daher die Erarbeitung eines Raumentwicklungskonzeptes (REK) und parallel dazu, einer Verkehrsstudie und eines Verkehrsrichtplanes beschlossen. Dies als Ersatz für den überholten, rechtskräftigen Gesamtplan von Oberrieden aus dem Jahr 1984.

Raumentwicklungskonzept (REK) Das Raumentwicklungskonzept ist ein strategisches Steuerungsinstrument und soll als Rahmen für die Beurteilung verschiedenster raumrelevanter Vorhaben dienen. Es sollen darin alle raumrelevanten Inhalte, räumliche Interessen und Bedürfnisse in gegenseitiger Abstimmung aufeinander Berücksichtigung finden.

1.2 Projektorganisation und Partizipation

Projektorganisation Die Erarbeitung des REK fand unter Federführung der Abteilung Hochbau in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Tiefbau und Umwelt der Gemeinde Oberrieden statt. Die fachliche Unterstützung in Fragen der Raumplanung erfolgte durch die Firma Planpartner AG, in Bezug auf Verkehrsthemen durch die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG.

Partizipation Im Rahmen der Erarbeitung des REK fanden insgesamt drei Sitzungen mit der Ortplanungskommission (OPK) von Oberrieden statt, in welchen die Inhalte und der Aufbau des REK vorgestellt und diskutiert wurden. Die Unterlagen wurden jeweils vorversandt und die Rückmeldungen und Inputs sind in die weitere Bearbeitung eingeflossen.

1.3 Umsetzung REK

Stellenwert REK Das REK legt die Stossrichtungen für die räumliche Weiterentwicklung der Gemeinde Oberrieden fest und beinhaltet entsprechende Handlungsempfehlungen für die Gemeinde. Das REK ist ein exekutives Steuerungsinstrument (ggf. durch GR teilweise oder ganz als kommunal behördenverbindlich erklärt) und soll in Zukunft als Rahmen für die Beurteilung raumrelevanter Vorhaben dienen.

Umsetzung Die planungsrechtliche Umsetzung des REK erfolgt mit den bekannten Instrumenten:

- Richtplan Verkehr (behördenverbindlich)
- Revision der Nutzungsplanung, Sondernutzungspläne, Baulinien (eigentümergebunden)
- Leitbilder, Gestaltungskonzepte, Testplanungen, Wettbewerbe u.a.

Aktuell wurden von der Gemeinde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Bahnhofstrasse ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt, sowie mögliche Gestaltungskonzepte für eine neue Hafenanlage angedacht. Zudem befindet sich (unter Federführung des kantonalen Amtes für Mobilität) ein BGK für die Seestrasse in Erarbeitung.

Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr zentral	Die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr ist ein zentrales Anliegen des REK. Daher erfolgte parallel und in Koordination mit der Erarbeitung des REK die Erarbeitung einer kommunalen Verkehrsstudie durch die SNZ AG. Betreffend Landschaft liegen diverse übergeordnete Grundlagen vor (Leitbild Zürichsee 2050, Vorgaben kantonaler und regionaler Richtplan).
Grundlage kommunaler Richtplan Verkehr	Das REK und die Verkehrsstudie dienen als Grundlagen für den kommunalen Richtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan).

1.4 Massgebliche Dokumente

Zusammensetzung REK	Das Raumentwicklungskonzept (REK) setzt sich zusammen aus dem vorliegenden Bericht und dem REK-Gesamtplan in der Beilage B1.
Ergänzende Dokumente / Grundlagen	Ergänzt wird das REK durch die parallel dazu erarbeitete Verkehrsstudie und dem daraus resultierenden kommunalen Richtplan Verkehr «Verkehrsrichtplan» (Richtplantext und Richtplan-karte), sowie durch die dem Bericht angehängte «Entwicklungsprognose 2040/50» welche dem REK als Grundlage diene (vgl. Anhang A2).

1.4.1 Verkehrsstudie

Grundlage und Erläuterungsbericht für Verkehrsrichtplan	Die kommunale Verkehrsstudie dient als Basis für die Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans. Die Erarbeitung fand parallel zur Erarbeitung des REK statt und wurde durch die Ortplanungskommission begleitet. Die Verkehrsstudie ergänzt das REK und umfasst die Erläuterungen des Richtplans gemäss Art. 47 RPV.
---	--

Vorgehen Mit der kommunalen Verkehrsstudie überprüfte die Gemeinde das kommunale Gesamtverkehrsnetzes. Dabei fand eine vertiefte Analyse zur verkehrlichen Ist-Situation sowie den erwarteten Entwicklungen statt. Auf Basis dieser Analyse wurde unter Berücksichtigung der überkommunalen Vorgaben aus dem kantonalen und regionalen Richtplan sowie dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg (rGVK) Handlungsstrategien für die Gemeinde Oberrieden abgeleitet.

Zielbild Das daraus resultierende Zielbild zeigt die angestrebte Verkehrsnetzentwicklung und konkretisiert die zu den Handlungsstrategien formulierten Zielsetzung. Vier Massnahmenfelder zeigen in welchen Bereichen primär Massnahmen umgesetzt werden müssen, um den angestrebten Zielzustand zu erreichen.

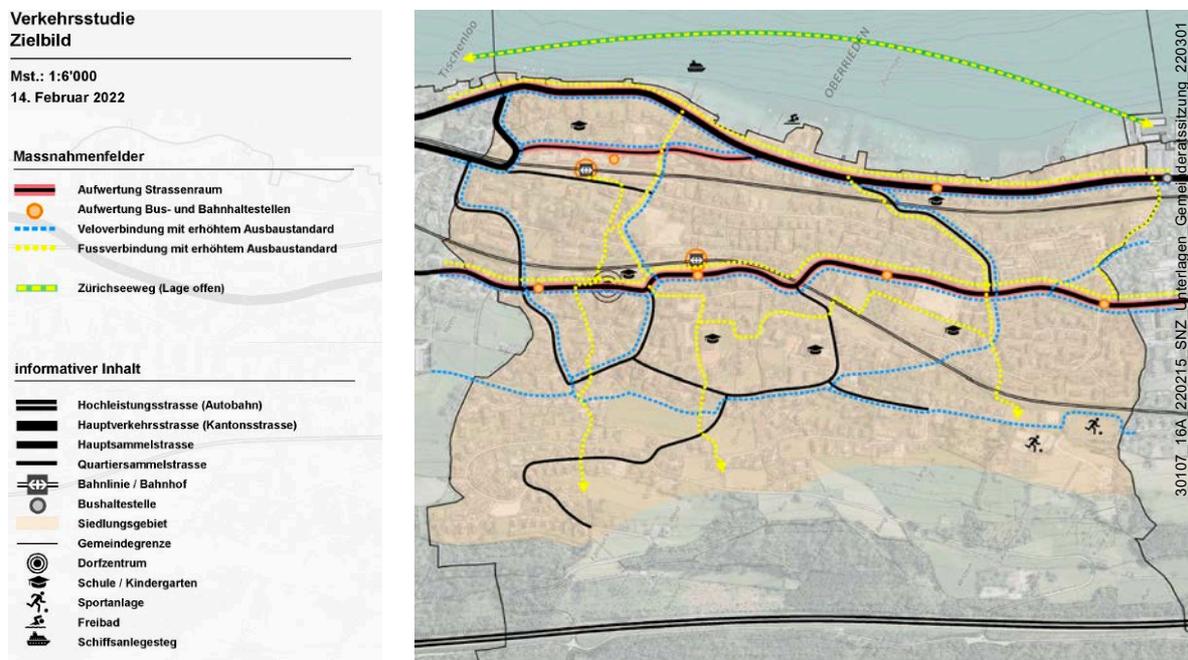


Abb. 1: Verkehrsstudie – Zielbild (Auszug aus Anhang der Verkehrsstudie Schlussbericht SNZ AG, Stand 14.02.2022; 60° abgedreht; nicht massstäblich)

1.4.2 Entwicklungshypothese Einwohner & Beschäftigte

Entwicklungshypothese
als Grundlage für REK

Dem REK liegt eine Entwicklungshypothese der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung bis ins Jahr 2050 zugrunde. Diese ist im Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50» im Anhang dieses Berichts (vgl. Anhang A2) im Detail erläutert und hergeleitet. Nachfolgende Auszüge daraus zeigen die angenommene Bevölkerungsentwicklung (Auszug Kap. 3) und die erwartete räumliche Verteilung (Auszug Kap. 4):

Auszug Kap. 3: Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»
(vgl. Anhang A2)

Die Gemeinde will in Abstimmung mit den regionalen Zielsetzungen weiterhin ein moderates Wachstum anstreben (GRB Nr. 20-146). Die Überbauung von unbebauten Baulandreserven und die bauliche Nachverdichtung sollen insgesamt eine ausgewogene Entwicklung durch Erneuerung und Neubauten und eine homogene Verteilung des Wachstums erlauben. Auch bei steigendem Geschossflächenverbrauch pro Kopf soll bis ins Jahr 2050 ausreichend Entwicklungspotenzial für rund 5'800 Einwohner (Gabelwerte 5'600 – 6'000 E) zur Verfügung stehen. Zudem sollen 1'000 – 1'150 Arbeitsplätze möglich sein.

Einwohner & Beschäftigte 2019

Ausgangsjahr 2019	Bestand 2019	Bestand 2019	Bestand 2019
Einwohner	5'000 E	5'000 E	5'000 E
Beschäftigte	1'000 B	1'000 B	1'000 B
TOTAL Köpfe	6'000 K	6'000 K	6'000 K

Einwohner & Beschäftigte bis 2040¹

Entwicklungsziel 2040	Untwert	Mittelwert	Oberwert
Einwohner	5'400 E	5'550 E	5'700 E
Beschäftigte	1'000 B	1'050 B	1'100 B
TOTAL Köpfe	(+400) 6'400 K	(+600) 6'600 K	(+800) 6'800 K

Einwohner & Beschäftigte bis 2050

Entwicklungsziel 2050	Untwert	Mittelwert	Oberwert
Einwohner	5'600 E	5'800 E	6'000 E
Beschäftigte	1'000 B	1'100 B	1'150 B
TOTAL Köpfe	(+600) 6'600 K	(+900) 6'900 K	(+1'150) 7'150 K

Abb. 2: Entwicklungsprognose Oberrieden – moderates Wachstum
(vgl. Kap. 3 Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»; Anhang A2)

¹ Die Werte fürs 2040 wurden jeweils linear interpoliert (d.h. das Wachstum wird linear abgebildet, und mögliche Schwankungen ausser Acht gelassen), es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass sich das tatsächliche Wachstum einer so kleinen Gemeinde eher «sprunghaft» entwickelt.

Auszug Kap. 4: Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»
(vgl. Anhang A2)

Es wird davon ausgegangen, dass sich das prognostizierte Wachstum bis 2040/50 auf nachfolgende vier Massnahmen der Ortsplanung verteilen wird – rangiert nach deren Bedeutung. Die daraus resultierende räumliche Verteilung zeigt der Plan zur Entwicklungsprognose im Anhang [Auszug unten].

Massnahmen zur Verteilung des Wachstums bis 2040/50	ca. 97.0 ha	100%
1. Erhöhung Ausbaugrad*	77.3 ha	zu ca. 35%
2. Aktivierung Baulandreserven	10.2 ha	zu ca. 30%
3. Planerische Verdichtung*	8.3 ha	zu ca. 25%
4. Einzonung Reservezonen Bärenmoos & Chrüzbüel → Verzicht auf Einzonungsoption Reservezone Bergli	1.2 ha	zu ca. 10%
		0%

(*Flächenangaben exklusiv darin enthaltenen unbebauter Baulandreserven; diese sind unter Punkt 2 aufgeführt)

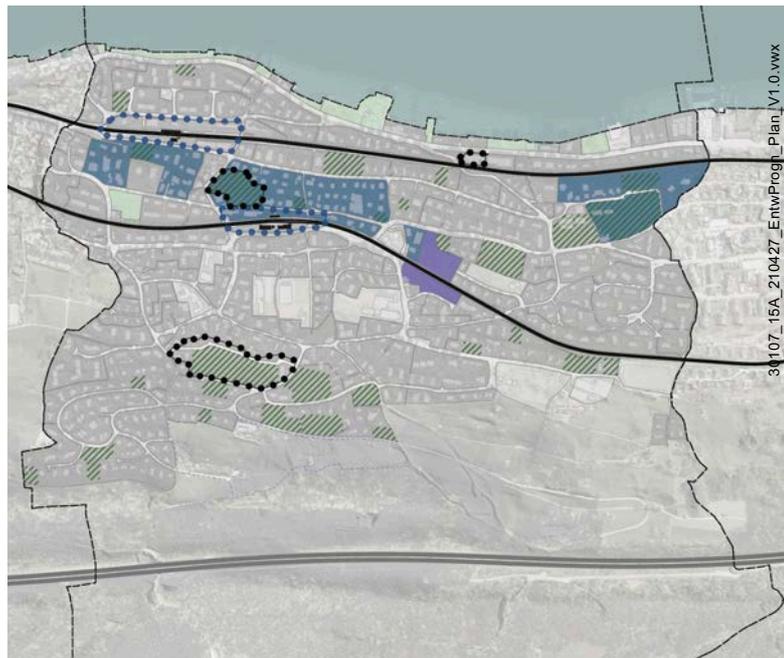
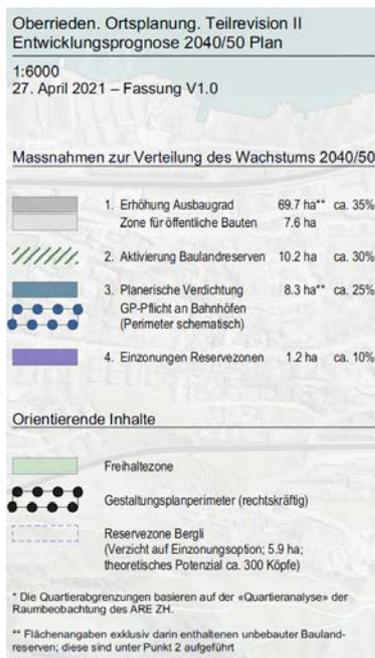


Abb. 3: Verteilung des Wachstums – Massnahmen Ortsplanung
(vgl. Kap. 4 Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»; Anhang A2)

Abb. 4: Entwicklungsprognose 2040/50 Plan (Stand V1.0; 60° abgedreht; nicht massstäblich; vgl. Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»; Anhang A2))

2 VORGABEN ÜBERGEORDNETER PLANUNGEN

2.1 Kantonaler Richtplan (KRP) / PBG

Im kantonalen Richtplan (Kantonsratsbeschluss vom 28. Oktober 2019) sind mit Bezug auf das Gemeindegebiet Oberrieden folgende Inhalte aufgeführt:

- | | |
|-----------|--|
| Bestehend | <ul style="list-style-type: none"> • Hochleistungsstrasse / Autobahn (lachsfarben) • Hauptverkehrsstrasse / Seestrasse (lachsfarben) • S-Bahn-Linien und -Haltestellen (türkis) • Seepolizeiposten (orange); Erweiterung in Abstimmung mit Neubau Hafenanlage Oberrieden; Realisierungshorizont kurzfristig • Gastransportleitung (rosa gestrichelt) • Kabelleitung (gelb gestrichelt) • Landschaftsfördergebiet (Sihlwald) • Freizeiteinrichtung bestehend (Besucherzentrum Sihlwald) |
| Geplant | <ul style="list-style-type: none"> • Geplante Wassertransportleitung Zürich-Horgen (dunkelblau gestrichelt): es wird geprüft ob die bestehenden Leitungen genügen • Zimmerberg-Basistunnel: geplanter Bahntunnel doppel- oder mehrspurig (dunkelgrün / weiss gestrichelt); Realisierungshorizont kurz- bis mittelfristig |



Abb. 5: Auszug kantonalen Richtplan

Kantonales Raumordnungskonzept (ROK)

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK) ist Oberrieden Teil des Handlungsraums «urbane Wohnlandschaft». Auf diese soll, zusammen mit der «Stadtlandschaft», gemäss kantonalen Richtplanung künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen (vgl. Kantonaler Richtplan Kap. 1.3).

- Ergänzende Hinweise:
- Zurzeit laufen diverse Teilrevisionen des Planungs- und Baugesetzes PBG und des kantonalen Richtplans.
 - Für die Ortsplanung Oberrieden sind insbesondere die Revisionen betreffend Seeuferplanung (§67a PBG), Baubegriffe (PBG, ABV etc.) und Hitzeminderung (PBG, Richtplan) relevant.
 - Zur Umsetzung der neuen Gewässerschutzgesetzgebung in Oberrieden respektive zur Festlegung der entsprechenden Gewässerräume hat bereits die kantonale Vorprüfung stattgefunden. Die kantonale Genehmigung, inklusive der Ergänzungen des Verzeichnisses der öffentlichen Gewässer, wird im Jahr 2023 erwartet.

2.2 Regionaler Richtplan (RRP)

Der rechtskräftige regionale Richtplan (RRP) Zimmerberg wurde am 14.02.2018 vom Regierungsrat mit RRB Nr. 123/2018 festgesetzt. In diesem Kapitel werden die, für die Gemeinde Oberrieden auf Stufe REK, relevanten Inhalte (Aussagen und Festlegungen) aufgeführt und bei Bedarf erläutert.

- Vorwegnahme:
- Die Gemeinde Oberrieden beinhaltet kein regionales Zentrumsgebiet.
 - Im Gemeindegebiet Oberrieden sieht der RRP weder Eignungsgebiete für publikumsintensive Einrichtungen noch Hochhäuser vor.
 - Zum Thema Ver- und Entsorgung beinhaltet der RRP keine auf Stufe REK relevanten Aussagen respektive Festlegungen.
 - Die Region hat in Aussicht genommen, kurzfristig die Seeuferplanung («Planen und Bauen am See») gemäss neuem PBG im regionalen Richtplan festzusetzen.

2.2.1 Regionales Raumordnungskonzept (Kap. 1)

Zweck Am 9. April 2015 verabschiedeten die Delegierten der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) das Regio-ROK Zimmerberg 2015 (regionales Raumordnungskonzept). Es dient als Leitbild, dessen Schlüsselemente im Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden. Die Gemeinden haben ihre Richt- und Nutzungsplanung zu überprüfen und den Absichten des regionalen Raumordnungskonzeptes anzupassen.

Leitsätze Regio-ROK Nachfolgend eine Auswahl der für Oberrieden auf Stufe REK relevanten Leitsätze aus dem Regio-ROK:

Leitsatz 2: Es ist Hauptziel der Regionalentwicklung, ungefähr vier Fünftel des Siedlungsgebietes als stabiles Gebiet zu

schonen und moderat zu erneuern. Als Gegengewicht soll ein Fünftel des Siedlungsgebietes der dynamischen Entwicklung dienen.

Leitsatz 3: Der Zimmerberg soll als Arbeitsstandort gehalten und moderat weiter entwickelt werden für ein vielfältiges Angebot (unterschiedliche Branchen, Klein- Mittel- und Grossbetriebe von höchstens mässig störender Art). Es besteht die Notwendigkeit für Raumsicherungen sowohl für ein strategisches Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung als auch für Gewerbe mit kleinregionaler und lokaler Bedeutung. [...]

Leitsatz 4: Weil die Neubaugrundstücke für mittlere bauliche Wohndichten und die Umnutzungsareale für höhere bauliche Dichten rasch in Anspruch genommen werden und nur noch wenige Neueinzonungen zweckmässig sind, soll die bauliche Nachverdichtung an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden. In allen anderen Wohngebieten stehen die Qualitätssicherung und eine moderate Nachverdichtung zur Deckung des zusätzlichen Wohnflächenbedarfs pro Einwohner im Vordergrund.

Leitsatz 6: Der Zürichsee, die Hirzellandschaft und die Sihl prägen den Zimmerberg. Zum Ausgleich der Verdichtung in der urbanen Wohnlandschaft sind dessen natürliche Lebensgrundlagen besonders zu schonen und neue Qualitäten zu schaffen. Insbesondere sind die Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes, die Erholung und die Land- und Forstwirtschaft aufeinander abzustimmen.

Leitsatz 8: Am Zürichsee gilt es ein qualitätsorientiertes Gleichgewicht zwischen Erholungsfunktionen und Natur-/Landschaftsschutz anzustreben. [...]

Leitsatz 10: Bis 2030 wird das Mobilitätsverhalten urbaner. Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit dem ÖV zu bewältigen. Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems soll die Optimierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen Vorrang vor Aus- oder Neubauten haben. Dennoch sind die Optionen für Aus- und Neubauten der Infrastruktur freizuhalten.

Leitsatz 11: Die Besiedlung ist schwerpunktmässig auf die S-Bahnstationen und qualitativ hochstehende, langfristig gesicherte öffentliche Verkehrslinien auszurichten. Die multifunktionalen Umsteigestationen sollen attraktiver gestaltet werden.

Leitsatz 12: Mit einer attraktiveren Gestaltung der Ortsdurchfahrten sollen die Strassen verträglicher in die Siedlungsstruktur integriert werden.

Leitsatz 13: Dem Fuss- und Veloverkehr wird eine höhere Bedeutung beigegeben.

Bevölkerungsentwicklung bis 2030 gemäss Regio-ROK

Im Rahmen der Erarbeitung des Regio-ROK wurden die Entwicklungsprognosen (Einwohner und Beschäftigte) für die Jahre 2020 und 2030 basierend auf den Einschätzungen der 14 Verbandsgemeinden aktualisiert. Als Grundlage dienten die Bestandeswerte der Einwohner und Beschäftigten von 2013. Für das Jahr 2030 werden ca. 6'500 Köpfe im Gemeindegebiet Oberrieden prognostiziert.²

Prognosewerte

	2013	2020	2030
Einwohner E	4'961	5'094	5'285
Beschäftigte B	1'174	1'194	1'224
Köpfe K (E+B)	6'135	6'289	6'508

Tab. 1: Entwicklungsprognose 2020 / 2030, gemäss Regio-ROK Zimmerberg 2015

2.2.2 Siedlung und Landschaft (Kap. 2 und 3)

Regional	
bestehend	geplant
	Mischgebiet
	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
	Eignungsgebiet für Hochhäuser
	Hohe bauliche Dichte
	Niedrige bauliche Dichte
	Erholungsgebiet
	Ausflugsziel
	Aussichtspunkt
	Naturschutzgebiet (in Gewässern)
	Gruben- und Ruderalbiotop
	Gewässerrevitalisierung
	Vernetzungskorridor
	Landschaftsschutzgebiet
	Landschaftsförderungsgebiet
	Landschaftsverbindung
	Freihaltegebiet

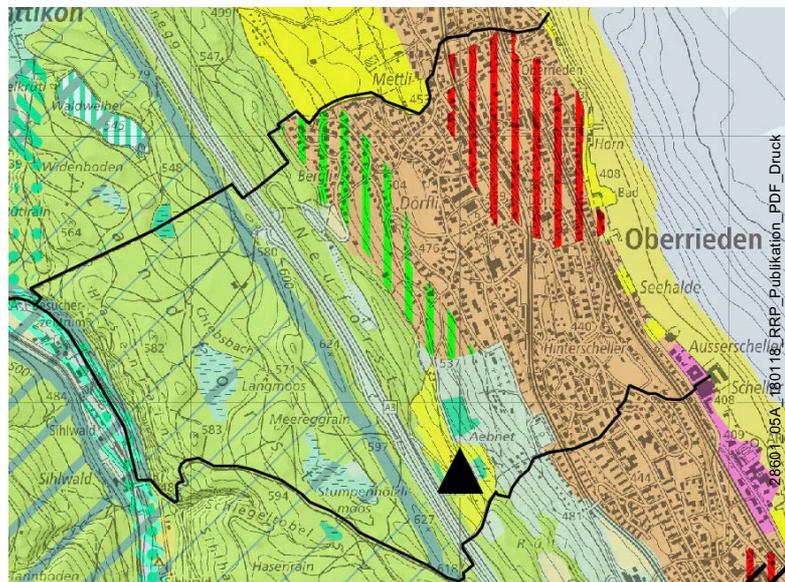


Abb. 6: Regionaler Richtplan Zimmerberg 2018, Karte Siedlung und Landschaft (vom Regierungsrat festgesetzt am 09.01.2018, RRB Nr. 11/2018)

² Diese Einschätzung der Einwohnerentwicklung fügt stimmt ungefähr mit der dem REK zu Grunde liegenden Entwicklungshypothese überein (vgl. auch Kap. 1.4.2 und Anhang A2). Allerdings hat sich die Beschäftigtenzahl in Oberrieden seit 2013 anders entwickelt als erwartet und war zeitweise stark rückläufig (984 Beschäftigte im Jahr 2018).

Einträge zu Siedlung und Landschaft (vgl. auch Abb. 6 und 7)

Nachfolgend werden die wichtigsten Vorhaben aus dem RRP im Bereich Siedlung und Landschaft aufgelistet, welche das Gemeindegebiet Oberrieden betreffen:

- Regionales Mischgebiet «Scheller» Nr. 20
- Gebiet niedriger baulicher Dichte «oberste Hanglage» Nr. 7
- Gebiet hoher baulicher Dichte «um die beiden Bahnhöfe» Nr. 33
- Nutzungsdichtestufen von «sehr gering» bis «mittel»
- Verschiedene regionale Erholungsgebiete am See Nr. 10-14, und am Hang («Aebnet») Nr. 9
- Aussichtspunkt von regionaler Bedeutung «Aebnet» Nr. 4
- Naturschutzgebiete «Hangriede bei Aebnet» und «Säumoos» Nrn. 17 und 18
- Ökologischer Vernetzungskorridor «Sihltal, Adliswil – Hütten» Nr. 6 (entlang der Sihl / Gemeindegrenze)

Mischgebiete Im regionalen Mischgebiet «Scheller» (RRP Karteneintrag Nr. 20 / Grenzgebiet Oberrieden-Horgen) ist für die Arbeitsnutzung mind. 20% der Gesamtnutzfläche in der kommunalen Nutzungsplanung zu sichern.

Gebiete hoher und niedriger baulicher Dichte Der «Nahbereich um die beiden Bahnhöfe mit Ausnahme der eigentlichen Hanglagen» ist als Gebiet hoher baulicher Dichte festgelegt (RRP Karteneintrag Nr. 33). Dort sind im Rahmen der BZO deutlich höhere Ausnutzungsziffern als die Minimalwerte gemäss § 49a PBG vorzusehen. Hingegen ist die «ganze Länge der obersten Hanglage im Baugebiet» als Gebiet niedriger baulicher Dichte festgelegt, in denen die Unterschreitung der erwähnten Minimalwerte zulässig ist (RRP Karteneintrag Nr. 7).

- Hohe Nutzungsdichte (150 - 300 E+A/ha BZ)
- Mittlere Nutzungsdichte (100 - 150 E+A/ha BZ)
- Geringe Nutzungsdichte (50 - 100 E+A/ha BZ)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (< 50 E+A/ha BZ)

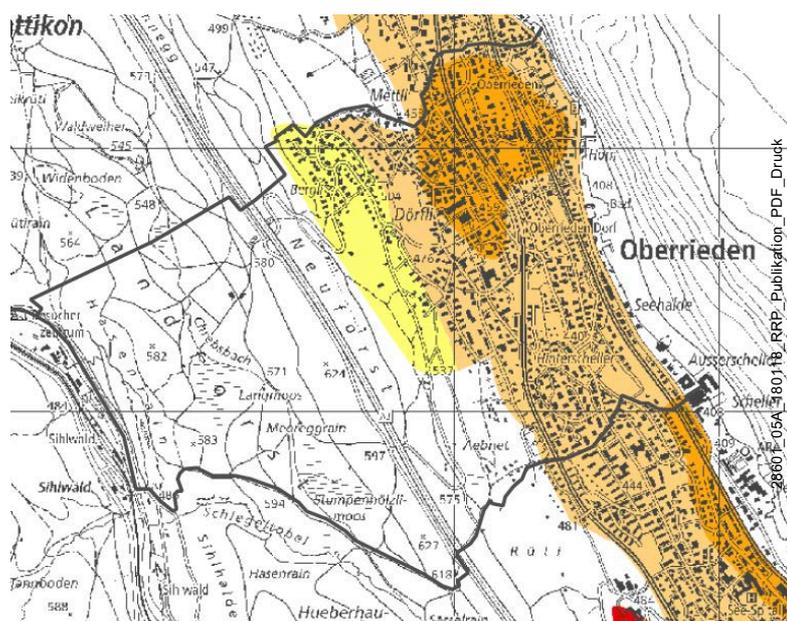


Abb. 7: Regionaler Richtplan Zimmerberg 2018 (vom Regierungsrat festgesetzt am 09.01.2018, RRB Nr. 11/2018), Themenkarte Dichtestufen Kap. 2.6

Dichtestufen für angestrebte Nutzungsdichte (vgl. auch Abb. 7)

Zu den festgelegten Dichtestufen sind wegleitende Werte für die angestrebte Nutzungsdichte von Einwohnern und Beschäftigten (in Köpfen pro Hektar Bauzone) ausgewiesen. Die zentralen Bereiche Oberriedens um die beiden Bahnhöfe liegen in der Dichtestufe «mittlere Nutzungsdichte». Dort gelten Dichtewerte von 100–150 Köpfen pro Hektare (K/ha). Die «ganze Länge der obersten Hanglage im Baugebiet» ist der Dichtestufe «sehr geringe Nutzungsdichte» zugewiesen, welche unter 50 K/ha vorsieht. Die übrigen Siedlungsflächen sind der Dichtestufe «geringe Nutzungsdichte» mit Werten von 50–100 K/ha zugewiesen. Hinsichtlich der Abgrenzung besteht Anordnungsspielraum. Begründete Abweichungen sind möglich in Übereinstimmung mit einer qualifizierten Gesamtsicht oder vertieften Betrachtung.³

2.2.3 Verkehr (Kap. 4)

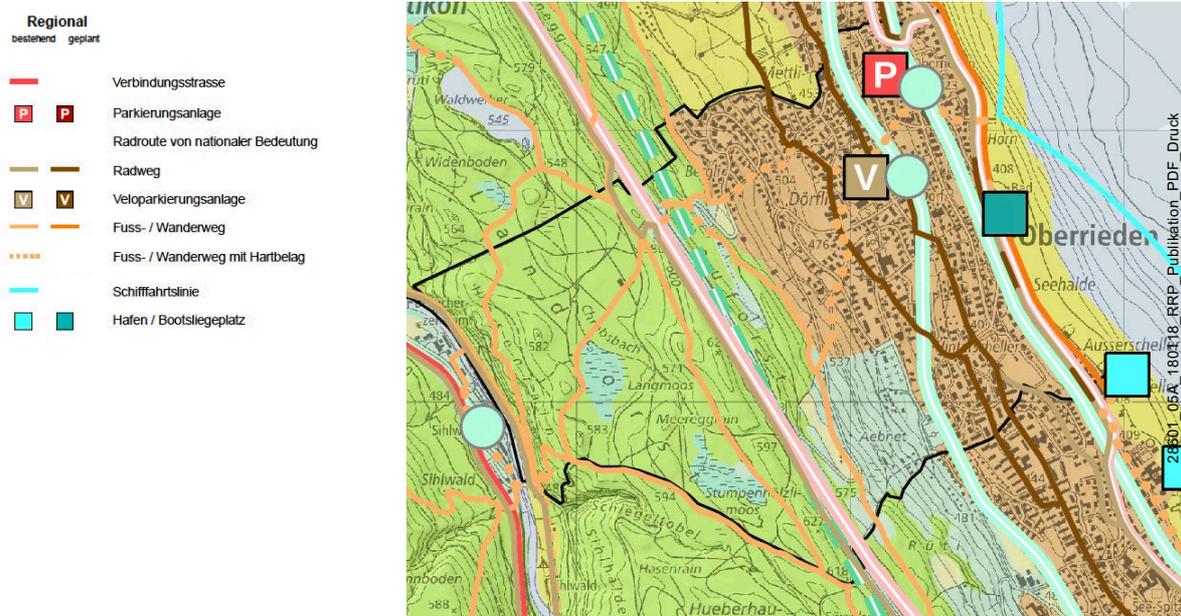


Abb. 8: Regionaler Richtplan Zimmerberg 2018, Karte Verkehr (vom Regierungsrat festgesetzt am 09.01.2018, RRB Nr. 11/2018)

Hafenanlage (geplant)

Der RRP sieht den Bau einer neuen Hafenanlage in Oberrieden vor (vgl. Abb. 8). Es gibt allerdings bereits eine bestehende Hafenanlage (nicht von regionaler Bedeutung) an dieser Stelle – von daher wäre auch ein Ausbau der bestehenden Anlage denkbar. Es werden folgende Ausführungen dazu (Karteneintrag Nr. 6) gemacht: «der präzise Standort wird im Rahmen der Projektierung festgelegt, die Anlage ist ohne Beseitigung oder Be-

³ Der regionale Richtplan beinhaltet im Kap. 2.6.3 wegleitende Orientierungshilfen zur Bestimmung des Verhältnisses von Nutzungsdichte zu baulicher Dichte innerhalb der Gebiete hoher baulicher Dichte.

einträchtigung von Ufervegetation und Wasserpflanzenbeständen zu realisieren, die Anlage und der Neubau der Anlage der Seepolizei sind miteinander zu koordinieren» (vgl. RRP Text Kap. 4.7.2).

Zürichseeweg / Seeuferweg Ein weiteres wichtiges Anliegen der Regionalplanung zum Thema Verkehr ist die Realisierung / Lückenschliessung des Zürichseeweges (früher Seeuferweg genannt), unter anderem, im Bereich des Seeufers der Gemeinde Oberrieden. Die dazugehörige Zielformulierung lautet wie folgt: «Bei der Planung von neuen Verbindungen ist Wert auf ein attraktives Umfeld zu legen. Dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen. Grössere Lücken bestehen insbesondere noch beim Seeuferweg. Wo möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar soll der Zürichseeweg direkt am Wasser geführt werden. Ein Ausweichen auf das Trottoir der Seestrasse soll nur ausnahmsweise und nur für kurze Strecken erfolgen.» (vgl. RRP Text Kap. 4.4.1).

Einträge zum Verkehr Nachfolgend eine tabellarische Auflistung weiterer, wichtiger Vorhaben aus dem RRP zum Thema Verkehr das Gemeindegebiet Oberrieden betreffend:

Verkehrsart	Objekt / Strecke	Vorhaben	Realisierung
Veloverkehr	Verbindung Horgen, Zentrum – Oberrieden, See (Seestrasse, Nebenverbindung)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurzfristig
	Verbindung Oberrieden, See – Thalwil, See (Seestrasse, Nebenverbindung)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurzfristig
	Verbindung Horgen, Zentrum – Oberrieden, Bahnhof Dorf (Bleier- / Dörflistrasse, mögliche Veloschnellroute)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurz- bis mittelfristig
	Verbindung Oberrieden, Bahnhof Dorf – Thalwil, Tödi- / Huebstrasse, mögliche Veloschnellroute)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurz- bis mittelfristig
	Adliswil, Zentrum – Thalwil / Oberrieden, See (Tischenlostrasse, Haupt- / Nebenverbindung)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurz- bis mittelfristig
	Veloparkierungsanlage Bahnhof Oberrieden Dorf	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
Fussverkehr	Querverbindung Autobahn, Horgen / Oberrieden	Erschliessung regionales Erholungsgebiet Aebnet, Durchlässigkeit Unterführung Autobahn für Fussverkehr erhöhen	bestehend
	Wanderung auf Hangflanke durch Ortschaften	Hindernisfreier Wanderweg, Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg	mittelfristig

Abb. 9: Vorhaben auf dem Gemeindegebiet Oberrieden gemäss Karteneinträgen (Verkehrsstudie SNZ AG)

2.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK)

Regionales Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg (2020) Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zimmerberg knüpft an das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich an und bildet die Planungsgrundlage für die Ausrichtung künftiger verkehrsplanerischer Vorhaben in der Region Zimmerberg. Das rGVK ist behördenverbindlich. Nachfolgende Aussagen stammen aus dem Schlussbericht des rGVK und wurden (inhaltlich) unverändert übernommen.

2.3.1 Zusammenfassung / Situationsanalyse

Mobilitätsbedürfnisse und Bevölkerungsentwicklung Die Mobilitätsbedürfnisse in der Region Zimmerberg werden weiter zunehmen, da von einem deutlichen Bevölkerungswachstum bis 2040 ausgegangen wird (Zunahme um 24% gegenüber dem Jahr 2015). Das Wachstum der Beschäftigten im selben Zeitraum wird mit 12% prognostiziert. Gemäss Raumplanungsgesetz soll die Siedlungsentwicklung nach Innen und somit hauptsächlich im Bestand erfolgen, was eine grosse Herausforderung darstellt, auch für den Verkehr. Um die Verkehrszunahme bewältigen zu können, müssen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Insgesamt muss der Verkehr effizienter und verträglicher für die Umwelt abgewickelt werden, denn die Ansprüche an die Qualität von öffentlichen Räumen steigen.

Erreichbarkeit Erholungsangebote Mit dem Bevölkerungswachstum werden auch die Ansprüche an Naherholung ansteigen. Um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden, müssen siedlungsnah Angebote für diesen Zweck zur Verfügung stehen, welche für Anwohnende möglichst zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind. Ausserhalb der Siedlungsgebiete stehen die Freizeitaktivitäten zum Teil im Konflikt mit dem Schutz von wertvollen Natur- und Landschaftsräumen. Bei der Erschliessung dieser Gebiete muss deshalb besonders behutsam vorgegangen werden, um Übernutzungen zu vermeiden. Die Vereinbarkeit von Erholungsbedürfnissen und möglicher Schutzbedürftigkeit von Naturräumen muss gewährleistet sein.

Mobilitätsverhalten Die Region Zimmerberg ist verkehrlich auf die Stadt Zürich ausgerichtet, ebenfalls stark sind die Verflechtungen mit den Nachbarkantonen Zug und Schwyz. Innerhalb der Region gibt es disperse Verkehrsströme zwischen den Gemeinden, welche zwischen den grösseren Zentren stärker ausgeprägt sind. Der Anteil des MIV auf den Verbindungen zwischen den Gemeinden ist hoch, was unter anderem auf das gut ausgebaute Strassennetz zurückzuführen ist. Zu den Spitzenzeiten gibt es vor allem in den Knotenbereichen an den Autobahnzufahrten und auf der Autobahn selbst Kapazitätsengpässe. Ein weiterer Faktor für die

dominierende Rolle des MIV ist die Topografie der Region. Die Siedlungsflächen der See- und Sihltalgemeinden liegen zumeist an Hängen. Im Fall der Seegemeinden kommt erschwerend dazu, dass die Schienenachse zumeist dicht am Zürichsee entlangführt und somit nur peripher zur Siedlungsfläche liegt. Die Hanglage erschwert die Erschliessung durch Busse und mindert die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs. Sind jedoch die Bahnhöfe der Region einmal erreicht, besteht ein schnelles und gutes S-Bahn-Angebot, welches stark genutzt wird und zum Teil an die Kapazitätsgrenzen stösst.

Überalterung & MÖbilitätstrends

Mit der Alterung der Bevölkerung kommen neue Herausforderungen auf das Verkehrssystem zu. Die älteren Verkehrsteilnehmenden haben spezifische MÖbilitätsbedürfnisse, die berücksichtigt werden müssen. Die Digitalisierung, die Verbreitung von Sharing-Systemen und die Entwicklung des automatisierten Fahrens stellen weitere relevante Trends dar. Die damit verbundenen Chancen sind für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems zu nutzen. Das autonome Fahren wird sich langfristig wohl durchsetzen, eine zuverlässige Abschätzung der Wirkungen ist aktuell aber nicht möglich. Daher müssen robuste Lösungen entwickelt werden, die verschiedene Szenarien unterstützen und aufwärtskompatibel sind.

E-Bike als Chance für den Zimmerberg

Die zunehmende Verbreitung der E-Bikes bietet für die stark von der Topografie geprägte Region Zimmerberg die grosse Chance, neue Potenziale für den Veloverkehr abzuschöpfen. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten von E-Bikes ergeben sich gleichzeitig neue Herausforderungen an die Veloinfrastruktur aber auch an die Verkehrssicherheit.

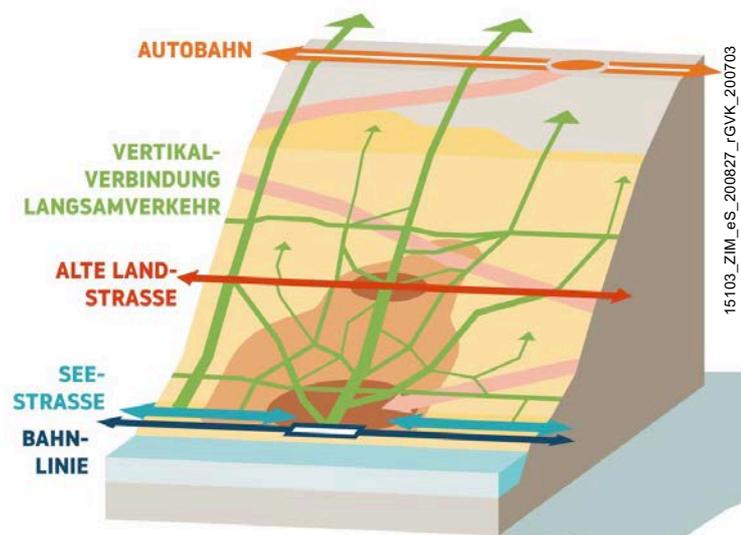


Abb. 10: Strategieschema verkehrliche Erschliessung (rGVK AFV / Metron)

2.3.2 Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte

- Ziele**
- Z1: Optimieren des Verkehrsangebots
 - Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage
 - Z3: Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Z4: Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs
- Strategien**
- S1: Polyzentrale Siedlungsentwicklung gemäss regionalem Richtplan fördern
 - S2: Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
 - S3: Leistungs- und Attraktivitätssteigerung ÖV-Angebote
 - S4: Verbesserung der Siedlungerschliessung am Hang für den Fuss-/Veloverkehr
 - S5: Steigerung der Attraktivität des Fuss- und Velowegenetzes
 - S6: Optimierung Parkraummanagement
 - S7: Siedlungs- und landschaftsverträglicher Strassenraum
 - S8: Optimierung regionaler Durchgangsverkehr
 - S9: Angemessene Erschliessung der Naherholungsgebiete

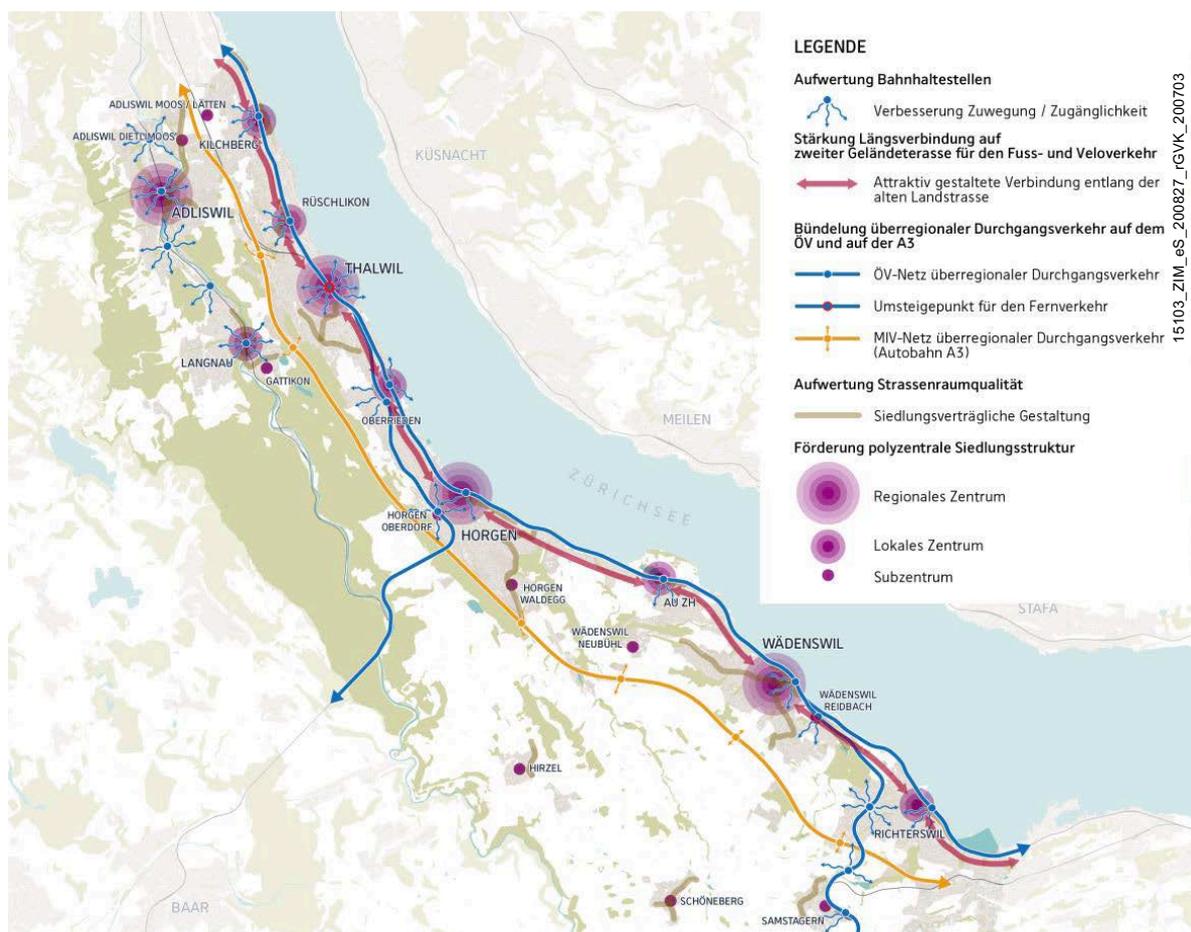


Abb. 11: Kernelemente des rGVK Zimmerberg (rGVK AFV / Metron)

Handlungsschwerpunkte

- **Aufwertung der Bahnhaltstellen:**
 - Verbesserung der Zuwegung und Zugänglichkeit für den Fuss und Veloverkehr, Aufwertung des Umfelds und Ausbau der Veloparkierung
- **Stärkung Längsverbindung auf zweiter Geländeterrasse für den Fuss- und Veloverkehr:**
 - Verbindung der Ortszentren über eine attraktive Längsverbindung für den Fuss und Veloverkehr auf der zweiten Geländeterrasse entlang der alten Landstrasse
- **Überregionaler Durchgangsverkehr auf dem ÖV und auf der A3:**
 - Bündelung des überregionalen Durchgangsverkehr auf dem ÖV und auf der Autobahn A3
- **Aufwertung Strassenraumqualität und Verminderung Trennwirkung:**
 - Siedlungs und landschaftsverträgliche Gestaltung der Strassenräume
- **Förderung der polyzentralen Siedlungsstruktur:**
 - Förderung der kleinräumigen Siedlungsstruktur mit verschiedenen Zentren auf unterschiedlichen Ebenen (regionale Zentren, lokale Zentren und Sub-/Quartierzentren)

Massnahmen zur Umsetzung der Handlungsschwerpunkte (OBR)

In der nachfolgenden Tabelle sind Massnahmen zur Umsetzung der Handlungsschwerpunkte, welche im Zusammenhang mit der Gemeinde Oberrieden stehen, aufgelistet.

rGVK-Nr.	Massnahme / Planungsgrundsatz	Realisierung
02.02.01	Erneuerung Bahnhofstrasse Oberrieden, Siedlungsorientierte Gestaltung und Temporeduktion	> 2031
03.01.01	Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagement	laufend
03.02.01	Erstellung von Mobilitätskonzepten	laufend
03.02.02	Mobilitätskonzepte zur PP-Reduzierung bei grösseren Überbauungen	Seit 2018
04.01.01	Erarbeitung Konzept Erschliessung Erholungsgebiete	2022
09.01.01	Anpassung Betriebsregime Seestrasse (inkl. Klärung der Voraussetzungen)	2020 - 2021
10.01.01	Erarbeitung Werkzeugkoffer Parkraumplanung und -bewirtschaftung	2021
11.01.01	Erarbeitung regionales Park&Ride-Konzept	2020
12.01.01	Korridorstudie hochwertige Veloverbindung im Abschnitt Zürich - Horgen	2021 - 2023
13.02.01	Schwachstellenbeseitigung kantonale Veloverbindung Seestrasse	offen
14.03.01	Potentialstudie weitere Aufstiegshilfen	> 2022
15.01.01	Erarbeitung Massnahmenplan Fussverkehr	> 2020

Abb. 12: Massnahmenliste rGVK Zimmerberg bezüglich der Gemeinde Oberrieden (Verkehrsstudie SNZ AG)

2.3.3 Potenziale, Schwachstellen und Handlungsbedarf im Bereich Siedlung

Potenziale Siedlung

Innenentwicklung bei den S-Bahn-Haltestellen

Mit ihrer bereits heute sehr guten ÖV-Erschliessung bieten die Umfelder der S-Bahn-Haltestellen ideale Voraussetzungen für Verdichtungen. Die Innenentwicklung im Bereich aller S-Bahn-Haltestellen innerhalb der urbanen Wohnlandschaft ermöglicht es zusätzliche Verkehre mit dem ÖV zu realisieren und trägt zur Stärkung der vorhandenen Zentren bei.

Optimierung Erschliessung Schlüsselgebiete

Gebiete, die bereits heute stark verkehrserzeugend wirken oder dies aufgrund geplanter Entwicklungen zukünftig tun werden, werden als Schlüsselgebiete bezeichnet. Diese Schlüsselgebiete liegen meist abseits bestehender Bahnhöfe und die Topographie erschwert den Zugang zu diesen. Daher muss die Erschliessung durch alle Verkehrsträger grundsätzlich gewährleistet sein und die Erschliessung durch ÖV und Fuss-/Veloverkehr verbessert werden, um auch an diesen Gebieten die Verkehrszunahme bewältigen zu können.

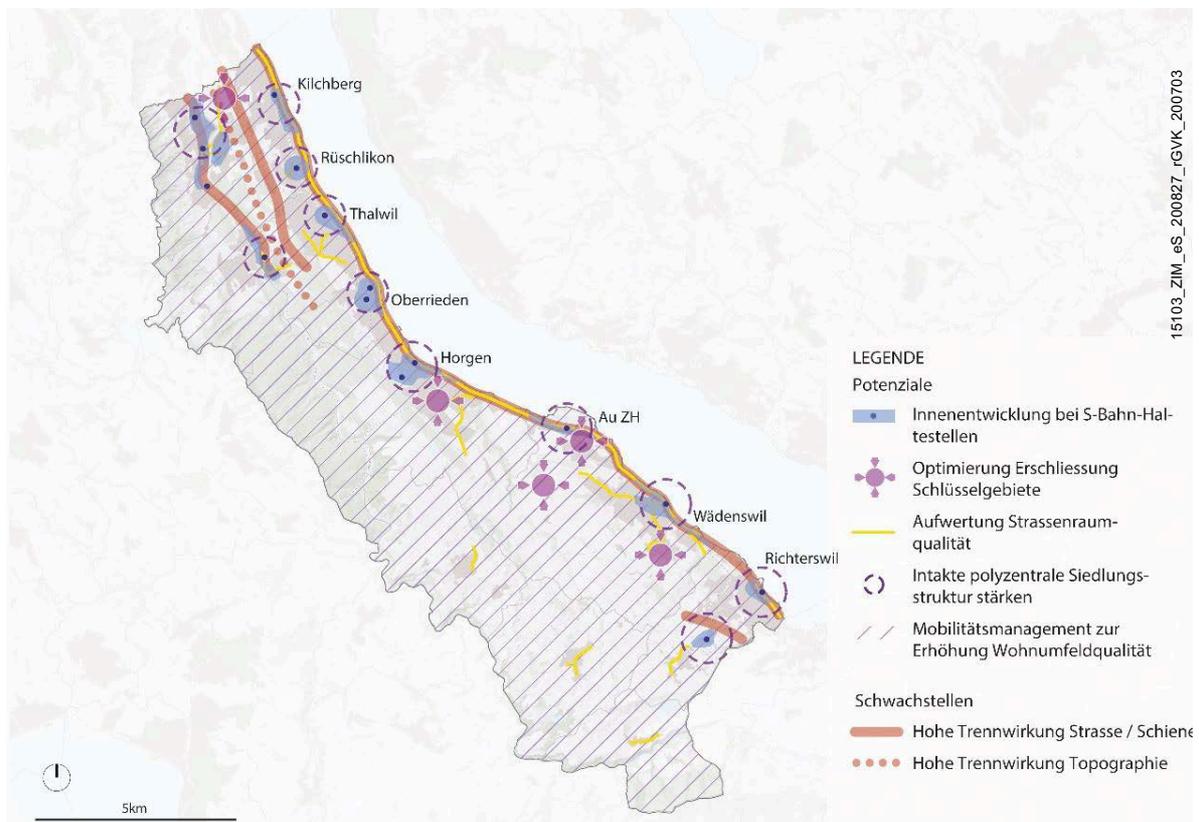


Abb. 13: Potenziale und Schwachstellen Siedlung (rGVK AFV / Metron)

Aufwertung Aufenthaltsqualität	Strassen sind auch Aufenthaltsräume für Quartierbewohner und Verkehrswege für den Fuss- und Veloverkehr. Die wichtigen Strassen innerhalb aller Gemeinden sind aktuell jedoch vielerorts zu einseitig auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Um den Ansprüchen der anderen Nutzergruppen gerecht zu werden, soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
Intakte polyzentrale Siedlungsstruktur stärken	Die Region Zimmerberg verfügt über eine intakte polyzentrale Siedlungsstruktur. Diese stellt eine gute Voraussetzung dar, um ein effizientes Mobilitätsverhalten zu begünstigen, das durch kurze Wege gekennzeichnet ist. Es gilt daher, die vorhandene polyzentrische Struktur zu erhalten und zu stärken, damit auch in Zukunft für die Bewohner keine unnötig langen Wege beispielsweise für die Besorgungen des täglichen Bedarfs oder der Naherholung nötig werden.
Mobilitätsmanagement zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität	Durch gezielte Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements kann die Wohnumfeldqualität erhöht werden. Das Mobilitätsmanagement setzt dabei am Mobilitätsverhalten der Anwohnenden an. Durch angebotsorientierte, restriktive, aber auch koordinierende, informatorische, organisatorische sowie beratende und damit unterstützende Massnahmen werden Anreize für eine siedlungsverträgliche Mobilität gesetzt. Beispielsweise kann das Mobilitätsmanagement eine Reduktion der Anzahl notwendiger Parkplätze ermöglichen. Dadurch können flächensparende bzw. multifunktionale Zufahrtsstrassen und Parkieranlagen für den MIV konzipiert und Flächen zur Aufwertung des Wohnumfelds gewonnen werden. Gleichzeitig trägt das Mobilitätsmanagement zur Reduktion der verkehrsbedingten Belastungen (Luft und Lärm) bei.

Schwachstellen Siedlung

Hohe Trennwirkung Strasse / Schiene	Neben ihrer wichtigen Verbindungsfunktion erzeugen Verkehrswege auch immer eine gewisse Trennwirkung. In der Region trifft dies beispielsweise auf die Seebahnlinie zu, welche zumeist direkt am See liegend den Zugang zu diesem erschwert. Im Norden der Region Zimmerberg stellen die Autobahn A3 und die Sihltalstrasse Barrieren in Siedlungsbereichen dar.
--	--

Hohe Trennwirkung Topografie: Die Topografie spielt bei der Siedlungsentwicklung in der Region Zimmerberg eine grosse Rolle. Sie hat die Standortwahl für Ansiedlungen über Jahrhunderte geprägt und wirkt sich auch jetzt noch aus, indem sie die Verbindung zwischen den Gemeinden erschwert. Dies betrifft auch die Verbindung der See- mit den Sihltalgemeinden.

Handlungsbedarf Siedlung

- Die Siedlungsentwicklung ist auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Das bedeutet, dass Siedlung und Verkehr künftig noch besser aufeinander abgestimmt sein müssen.
- Die bestehende polyzentrische Siedlungsstruktur in der Region ist zu fördern, dabei ist die wichtige Rolle der Subzentren zu berücksichtigen. Die teilweise abseits liegenden Schlüsselgebiete müssen gut an Zentren und Bahnhöfe angeschlossen werden.
- Strassenräume in den Siedlungsbereichen sind wichtige Teile des öffentlichen Raums und müssen nicht zuletzt im Zuge der Innenentwicklung sorgfältig gestaltet werden.
- Demografische Entwicklungen erfordern, das Verkehrssystem entsprechend den Ansprüchen einer älteren Bevölkerung zu gestalten.

3 RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT

Zusammensetzung REK Das Raumentwicklungskonzept (REK) setzt sich zusammen aus dem vorliegenden Bericht und REK-Gesamtplan (vgl. Beilage B1 und Abb. 14).

Themenübergreifende Darstellung im Gesamtplan Die in diesem Bericht dargestellten einzelnen «Plan-Ebenen» (vgl. auch Anhang A1) dienen lediglich dem Verständnis und dazu, den Leser ans Thema heranzuführen. Das REK ist ein strategisches Steuerungsinstrument und soll als Rahmen für die Beurteilung verschiedenlicher raumrelevanter Vorhaben dienen, daher auch die themenübergreifende Darstellung im Gesamtplan, damit alle raumrelevanten Inhalte, räumliche Interessen und Bedürfnisse in gegenseitiger Abstimmung aufeinander Berücksichtigung finden.

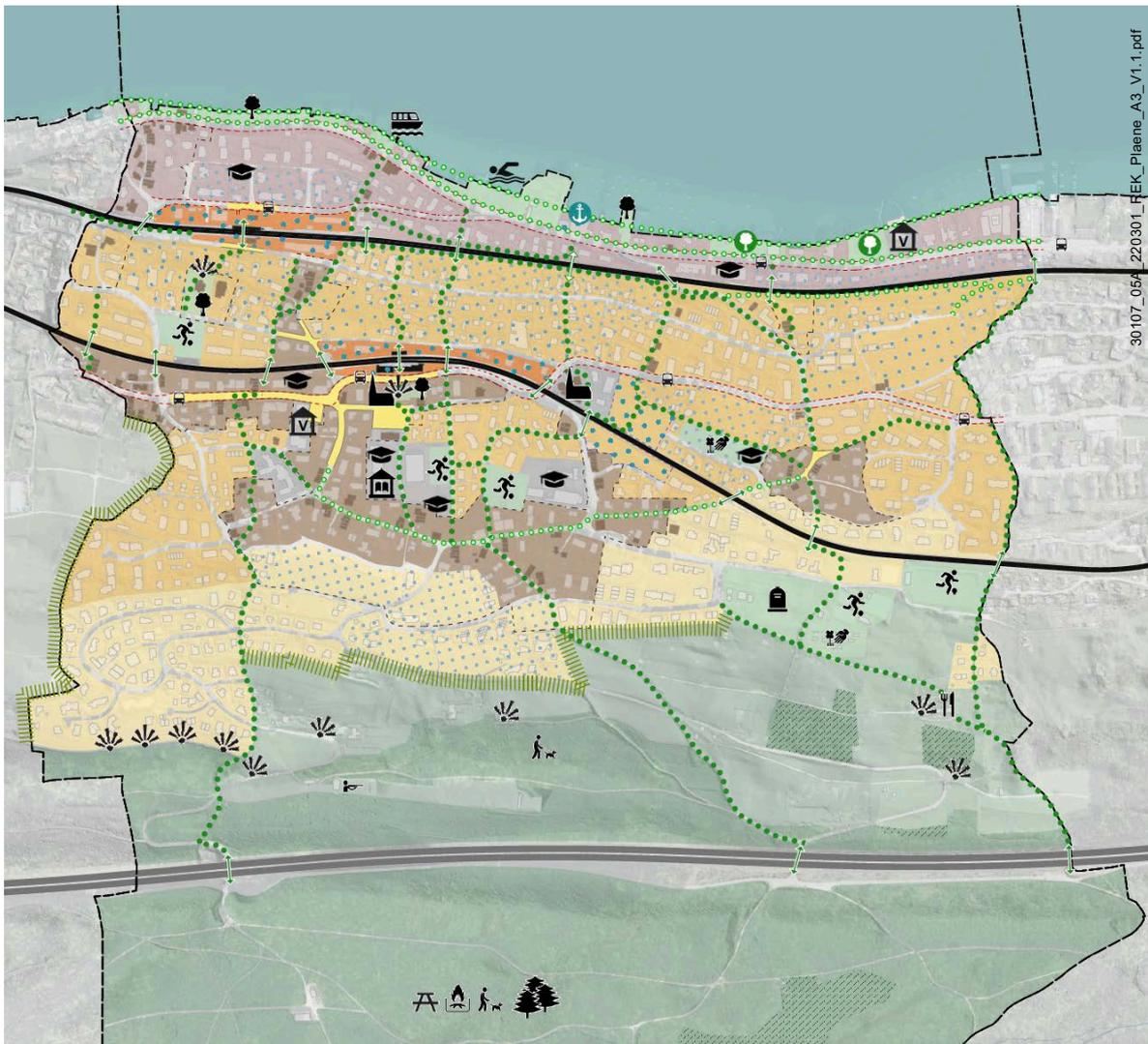


Abb. 14: REK – Ausschnitt Gesamtplan (A3) (Stand V1.1.; 60° abgedreht; nicht massstäblich)

3.1 Siedlung

3.1.1 Entwicklungsdynamik Siedlungsumbau

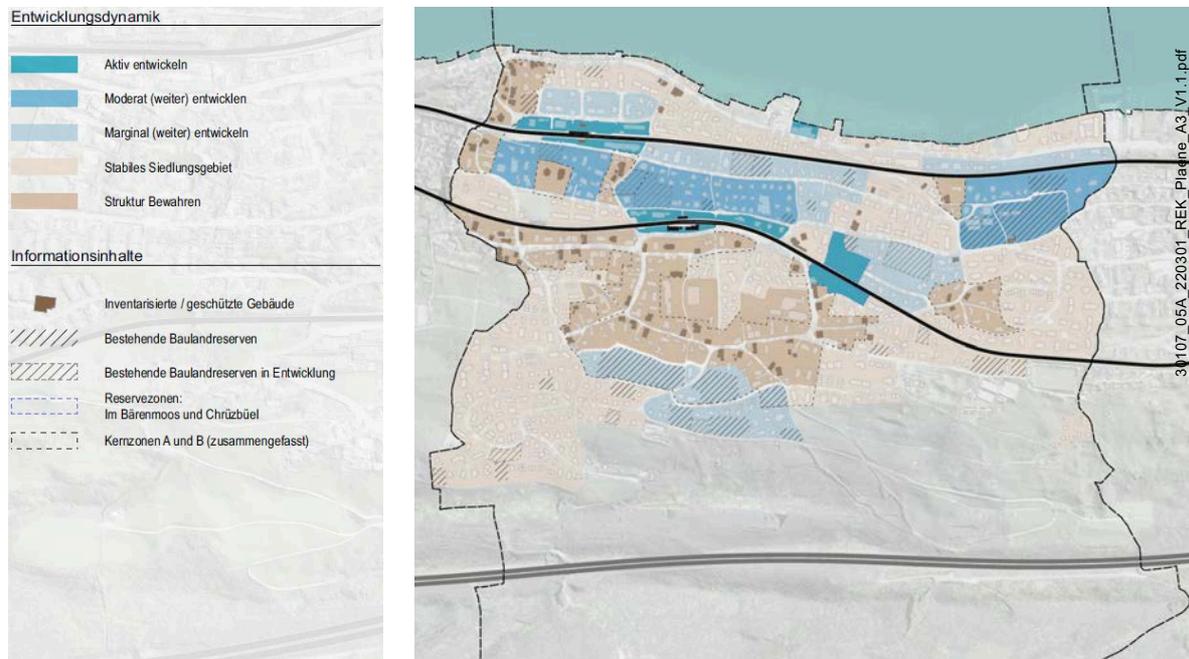


Abb. 15: REK-Plan – Entwicklungsdynamik Siedlungsumbau (Stand V1.1; 60° abgedreht; nicht massstäblich)

Synthese von Bestandesanalyse und Zielbild

Die Prognostizierung und Zuweisung unterschiedlicher «Entwicklungsdynamiken» kommt einer Synthese von Zielformulierung, Trend-Vorhersage und Bestandesanalyse gleich. Die Gemeinde verfolgt dabei eine koordinierte, gezielte und stellenweise aktive Siedlungsentwicklung. Mit dem Ziel, der Gefahr von Segregation vorzubeugen und adäquat auf die zu erwartende Überalterung reagieren zu können.

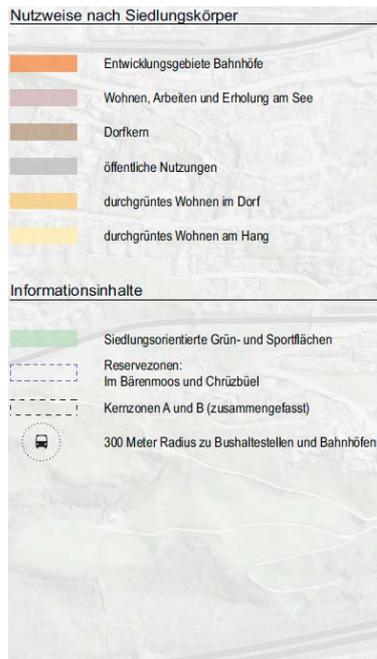
Aktiv entwickeln
Moderat (weiter) entwickeln
Marginal (weiter) entwickeln

Die Kategorien «Aktiv entwickeln» und «Moderat (weiter) entwickeln» basieren immer auf einer Zielformulierung und planerischen Entwicklungs-Absicht, während die Kategorie «Marginal (weiter) entwickeln» eher einer Trend-Vorhersage entspricht, aufgrund der Nähe zu den sich stärker entwickelnden Gebieten und/oder aufgrund des Entwicklungspotenzials in Form von bestehenden Baulandreserven.

Stabiles Siedlungsgebiet

Als «Stabiles Siedlungsgebiet» werden jene Gebiete ausgeschieden, bei welchen aufgrund der Bestandesanalyse grundsätzlich kein überproportionales Entwicklungspotenzial (bspw. aufgrund bestehender Baulandreserven) festgestellt wurde und wo aufgrund der Struktur und Lage auch nicht die Absicht vorliegt ein Solches nutzungsplanerisch zu schaffen.

Struktur Bewahren Bewahrt werden soll die Struktur insbesondere in den (historischen) Dorfkernen, bei den Schulhäusern, der Gemeindeverwaltung, dem Altersheim und in Gebieten mit einem hohen Anteil an inventarisierten / geschützten Gebäuden. Dieses Teilgebiet inkludiert grossmehrheitlich die Kernzonen (A und B).



3.1.2 Nutzweise nach Siedlungskörper

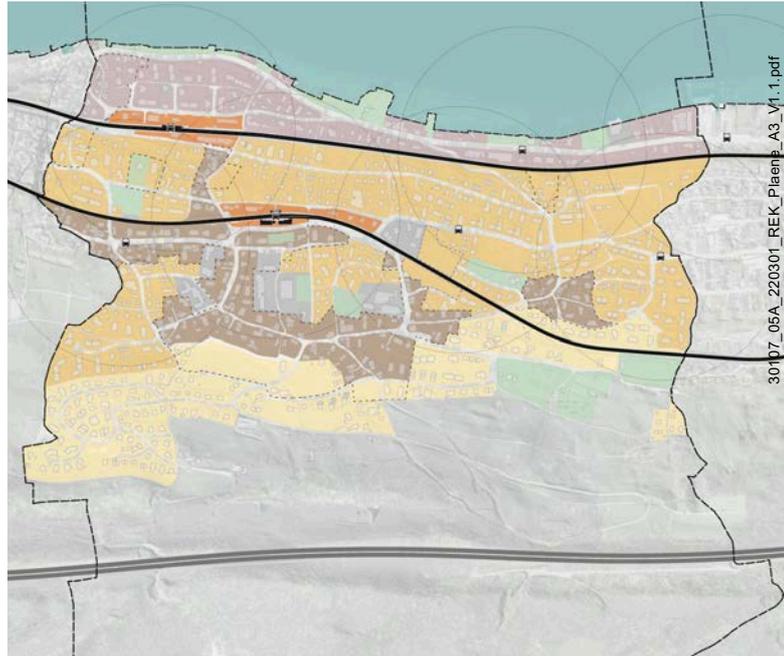


Abb. 16: REK-Plan – Nutzweise Siedlungsgebiet (Stand V1.1; 60° abgedreht; nicht massstäblich)

Entwicklungsgebiete Bahnhöfe Die beiden Bahnhofsgebiete verfügen aufgrund ihrer zentralen Lage und guten ÖV-Erschliessung über ein grosses Potenzial. Dieses soll im Rahmen adäquater, qualitätssichernder Planungsverfahren genauer analysiert und im Dialog mit der Gemeinde Oberrieden (Sicherung Mitspracherecht) entwickelt werden. Die Bahnhofsgebiete sollen siedlungsverträglich und qualitativ entwickelt werden und zur Belebung und Identität des Dorfkerns in Oberrieden beitragen. Die Entwicklung soll unter anderem die Schaffung hochwertiger Freiräume (Plätze), welche der zentralen Lage im Dorfkern gerecht werden, und die Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zum Ziel haben (vgl. auch Verkehrsstudie der SNZ AG; Stichwort «Mobilitätshubs» und «Barrierefreiheit / BehiG»).

Beim Bahnhof Oberrieden ist der Erhalt von (bestehenden) Arbeitsplätzen, im Interesse der Diversität und zur Belebung des Quartiers, sicherzustellen. Eine zusätzliche Förderung von Arbeitsplätzen (über das heutige Mass hinaus) ist zu prüfen.

Beim Bahnhof Oberrieden Dorf ist der Aussichtsschutz der Kirche zu berücksichtigen und eine Entwicklung beidseitig der Geleise anzustreben.

Die hiesigen «Entwicklungsgebiete Bahnhöfe» sind als Betrachtungsperimeter zu verstehen – die genauen Abgrenzungen allfälliger Planungen sind im Rahmen des betreffenden Verfahrens zu definieren. Es sollen aber in jedem Fall beide Gleisseiten in die jeweiligen Überlegungen miteinbezogen werden.

Wohnen, Arbeiten und Erholung am See

Der Siedlungskörper «Wohnen, Arbeiten und Erholung am See» definiert sich primär über seine geografische Lage zwischen der (nördlichen) Bahnlinie und dem Seeufer, von welchem wiederum ein Grossteil der Adressen durch die Seestrasse getrennt werden.

Ziele innerhalb dieses Siedlungskörpers sind die Bewahrung der Nutzungsvielfalt und Sicherung der Arbeitsplätze samt Erholungseinrichtungen. Dabei sollen die offensichtlichen Lagequalitäten – Nähe zum See, Aus- und Weitblick – in Wert gesetzt werden, während die negativen Beeinträchtigungen durch die Seestrasse – Trennwirkung, Lärm, negativ wahrgenommene Strassenraumgestaltung – gemindert werden sollen.

Dem Umgang mit dem Uferbereich (Landstreifen zwischen Seestrasse und Seeufer) soll besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Unter anderem soll das Seeufer wenn immer möglich für die Allgemeinheit zugänglich und erlebbar gemacht werden. Wo dies nicht möglich ist, soll zumindest der Ausblick auf den See verbessert werden (vgl. auch Marginalie «Zürichseeweg» Kap. 3.2.2). Es gilt die PBG-Revision «Planen und Bauen am See» umzusetzen. Hierfür werden zuerst im regionalen Richtplan im Rahmen einer laufenden Teilrevision die «Grundsätze zur Bebauung des Uferbereichs» festgelegt, anschliessend haben die Gemeinden für Jahre Zeit diese eigentümerverbindlich in der Nutzungsplanung umzusetzen.

Dorfkern

Der «Dorfkern» entspricht grossmehrheitlich der heutigen Kernzone (A und B). Bei Planungen und Bauprojekten gilt es abzuwägen zwischen den Interessen des Bewahrens und Schützens einerseits und dem Bedarf an Entwicklungsmöglichkeiten zur Aufwertung und Belebung des Dorfkerns andererseits. Insbesondere die Qualitäten des historischen Dorfkerns sollen mit Fokus auf die Freiräume (Strassenräume, Plätze und Wege) in Wert gesetzt und erlebbar gemacht werden.

Öffentliche Nutzungen

Die grosse Mehrheit der Grundstücke öffentlicher Nutzungen in Oberrieden liegen mitten im oder angrenzend an den Dorfkern. Sie sind quasi ein Teil davon, tragen massgeblich zum Erscheinungsbild des Dorfkerns bei und übernehmen auch eine

wichtige Rolle in der Freiraumversorgung sowohl des Dorfkerns als auch der angrenzenden Wohnquartiere. Jegliche baulichen Entwicklungen innerhalb dieses Siedlungskörpers «öffentliche Nutzungen» haben daher in enger Abstimmung mit dem umgebenden Kontext des Dorfkerns zu geschehen. Insbesondere sollte dabei ein Bewusstsein über die wichtige und teilweise prägende Rolle der betroffenen, öffentlichen Anlage im Dorfgefüge entwickelt werden.

Durchgrüntes Wohnen im Dorf Beim «durchgrüntes Wohnen im Dorf» handelt es sich um eine stark durchgrünte Mehrfamilienhaustypologie an gut erschlossener Lage mit vornehmlich Wohnnutzung.

Möglichkeiten zur (Weiter-) Entwicklung und aktiven Verdichtung (an ausgewählten Lagen) und sukzessiven Verdichtung (an allen anderen Lagen) müssen sichergestellt sein. Dabei soll die (vorhandene) starke Durchgrünung bewahrt und durch Bestimmungen zur Förderung der Biodiversität und Verbesserung des Lokalklimas begünstigt werden.

Die Fuss- und Veloerschliessung wird an diesen Lagen weniger stark durch die Topografie beeinträchtigt als anderorts in Oberrieden und soll zusätzlich gefördert werden.

Einzonung Reservezonen: «Im Bärenmoos» und «Chrüzbüel» Im Sinne einer ortsplanerischen Kontinuität und qualitativen Siedlungsentwicklung nach Innen, sollen die mitten im Siedlungsgebiet liegenden Bauzonenlücken kurz- bis mittelfristig geschlossen werden. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Reservezonen «Im Bärenmoos» und «Chrüzbüel» bis 2050 eingezont und überbaut werden. Eine naheliegende Möglichkeit wäre die etappenweise Überbauung – beispielsweise erst «Im Bärenmoos», dann «Chrüzbüel» – mit Gestaltungsplanpflicht. So behält man sich die Möglichkeit offen, nebst qualitativen Anforderungen auch Entwicklungsvorgaben machen zu können, wie beispielsweise preisgünstiger Wohnungsbau.

Einzonung Reservezonen: «Im Bärenmoos» und «Chrüzbüel» Im Sinne einer ortsplanerischen Kontinuität und qualitativen Siedlungsentwicklung nach Innen, ist es denkbar die mitten im Siedlungsgebiet liegenden Bauzonenlücken kurz- bis mittelfristig zu schliessen. Eine allfällige Einzonung und Überbauung der Reservezonen «Im Bärenmoos» und «Chrüzbüel» bis 2050 stünden in keinerlei Widerspruch zu den Zielen des REK. Eine naheliegende Möglichkeit wäre die etappenweise Überbauung – beispielsweise erst «Im Bärenmoos», dann «Chrüzbüel» – mit Gestaltungsplanpflicht. So behält man sich die Möglichkeit offen, nebst qualitativen Anforderungen auch Entwicklungsvorgaben machen zu können, wie beispielsweise preisgünstiger Wohnungsbau.

Durchgrüntes Wohnen am Hang Beim «durchgrüntes Wohnen am Hang» handelt es sich um stark durchgrünte Ein- und Mehrfamilienhaustypologien an Hanglagen mit fast ausschliesslich Wohnnutzung. Teilweise handelt es sich um Vorzugslagen mit Aus- und Weitblick und vielerorts um Lagen am Siedlungsrand. Letztere bilden den Übergang vom Siedlungs- zum Landschaftsraum.

Entwicklungspotenziale sind, in Form von bestehenden Baulandreserven und der Möglichkeit zur Steigerung des Ausbaugrades, genügend vorhanden. Die Möglichkeit zur Ausschöpfung dieser Potenziale ist gewährleistet. Darüber hinaus ist aufgrund der peripheren und schlecht erschlossenen Lage, sowie aufgrund der Sensibilität am Übergang zum Landschaftsraum, keine weitere Verdichtung anzustreben.

Die (vorhandene) starke Durchgrünung soll bewahrt und durch Bestimmungen zur Förderung der Biodiversität und Verbesserung des Lokalklimas begünstigt werden.

Die Fuss- und Veloerschliessung wird an diesen Lagen relativ stark durch die Topografie beeinträchtigt, kann jedoch im Hinblick auf die starke Zunahme an E-Bikes möglicherweise künftig «neu gedacht» werden.

Verzicht auf Reservezone «Bergli» Da sich die Wachstumsziele der Gemeinde Oberrieden gut durch die Umsetzung der im REK genannten Potenziale und Massnahmen zur inneren Verdichtung verwirklichen lassen, soll auf die Einzonungsoption der Reservezone «Bergli» verzichtet werden (zumindest bis 2050).

3.1.3 Öffentliche Bauten, Anlagen und Nutzungen

Ausbau Hafenanlage
(unter Gesamtbetrachtung
mit «Strandbad»)

Die technische Machbarkeit eines Ausbaus der Hafenanlage – wie im regionalen Richtplan verlangt – soll geprüft werden. Sofern gegeben hat ein allfälliger Ausbau der Hafenanlage mit der Schaffung eines hochwertigen öffentlichen Freiraums einherzugehen, welcher ein Mehrwert für die Allgemeinheit darstellt. Die Zugänglichkeit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr ist sicherzustellen.

Im Rahmen der Planung und des Ausbaus der Hafenanlage ist eine gesamtheitliche Betrachtung und Gestaltung zusammen mit dem angrenzenden, öffentlichen «Strandbad» und insbesondere dessen Parkierungsflächen zu prüfen und wenn möglich anzustreben.

Sollte die technische Machbarkeit eines Ausbaus der Hafenanlage am heutigen Standort nicht gegeben sein und sich ein Alternativstandort in Oberrieden nicht finden lässt, ist die Löschung des besagten Eintrags im regionalen Richtplan bei der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) zu beantragen.

Schulraumbedarf

Aufgrund der erwarteten Bevölkerungsentwicklung bis 2050 kann davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Schulraumkapazitäten ausreichen.

Die Nachfrage nach ausserfamiliärer, schulergänzender Betreuung hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Das Raumangebot für die Schulergänzende Betreuung muss daher erhöht werden, was jedoch innerhalb der vorhandenen Geschossflächenkapazitäten möglich ist und sich daher nicht auf die Nutzungsplanung auswirkt.

Keine nutzungsplanerisch
relevanten Raumbedürfnisse

Es sind keine weiteren Raumbedürfnisse für öffentliche Nutzungen und Anlagen bekannt, welche sich auf die Nutzungsplanung auswirken würden.

3.2 Landschaft und Freiraum

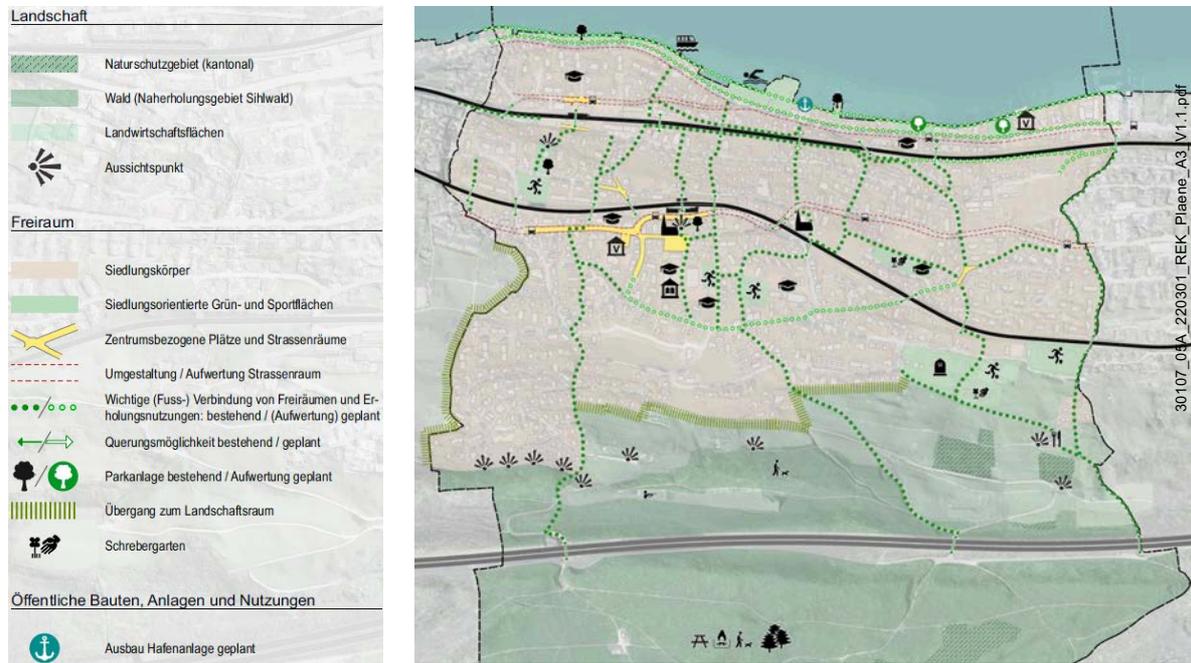


Abb. 17: REK-Plan – Landschaft & Freiraum
(Stand V1.1; 60° abgedreht; nicht massstäblich)

3.2.1 Landschaft

Wald / Sihlwald
(Naherholungsgebiet)

Der Sihlwald ist nebst dem Zürichsee das zweite grosse Naherholungsgebiet und Ausflugsziel von Oberrieden. Er wird rege frequentiert. Die Zugänglichkeit ist gewährleistet und der Bedarf an Infrastrukturen (Wege, Sitzmöglichkeiten, Aussichtspunkte, Picknickplätze, Feuerstellen, etc.) gedeckt.

Der Wald soll in seiner heutigen Form und Funktion als Naherholungsgebiet erhalten und bewahrt werden. Auf zusätzliche Belastungen, in Form zusätzlicher Infrastrukturen oder der Förderung weiterer Erholungs- und/oder Sportangebote ist im Interesse des Waldes als Biotop, wie auch als ruhiges Naherholungsgebiet und zur Verhinderung von Nutzungskonflikten zu verzichten.

Naturschutzgebiete

Die aufgeführten «Naturschutzgebiete (kantonal)» sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzgebiete von überkommunaler Bedeutung des Kantons erfasst und gemäss Schutzverordnung nach PBG als Naturschutzzone I ausgeschieden.

Landwirtschaftsflächen

Obwohl in der Gemeinde Oberrieden kein Landwirtschaftsbetrieb mehr ansässig ist, werden die Landwirtschaftsflächen weiterhin landwirtschaftlich genutzt. Die Bewirtschaftung und

Landschaftspflege sind gewährleistet und durch Pachtverträge gesichert. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Aussichtspunkte Die vermerkten Aussichtspunkte sind allesamt bestehend und sollen erhalten bleiben.

3.2.2 Freiraum

Siedlungsorientierte Grün- und Sportflächen Bei den «Siedlungsorientierten Grün- und Sportflächen» handelt es sich um öffentliche Freiräume wie Pärke, Friedhöfe, Sportflächen oder Schrebergärten. Sie sollen erhalten und, sofern mit der Nutzung und dem Betrieb vereinbar, bei allfälligen Anpassungen / Sanierungen durch Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und Verbesserung des Lokalklimas ergänzt werden.

Zentrumsbezogene Plätze und Strassenräume Die «Zentrumsbezogenen Plätze und Strassenräume» zeichnen sich aus durch eine hohe Aufenthaltsqualität. Sie verbinden öffentliche Einrichtungen und publikumsorientierte Nutzungen, fördern Begegnungen und stärken die Identifikation mit dem Ort. Insbesondere soll durch sie die Anbindung und Integration der Bahnhofgebiete in die angrenzenden Quartiere und in den Dorfkern verbessert werden. Die Interessen der Fussgänger*innen sind innerhalb dieser Räume gegenüber den Interessen anderer Verkehrsteilnehmer*innen zu priorisieren.

Die «Zentrumsbezogenen Plätze und Strassenräume» sind möglichst zusammenhängend und barrierefrei zu gestalten. Bei der Gestaltung der Freiräume ist die Bevölkerung in geeigneter Form miteinzubeziehen.

Umgestaltung / Aufwertung Strassenraum Die Strassenräume der See-, Bahnhof- und Alten Landstrasse sollen aufgewertet und zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der Interessen des Fuss- und Veloverkehrs umgestaltet werden. Kohärente und sichere Fuss- und Veloverbindungen entlang dieser Strassenräume sind zu gewährleisten, die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern und Elemente zur Strassenraumbegrünung sind miteinzuplanen.

Bei der Gestaltung der Strassenräume ist die Bevölkerung in geeigneter Form miteinzubeziehen.

Verbindungen von Freiräumen und Erholungsnutzungen Die Vielzahl an bestehenden Fusswegen und -verbindungen und insbesondere Querverbindungen (vom See in Richtung Wald) in Oberrieden sind ein wertvolles und zu schützendes Gut. Sie sollen wenn immer möglich erhalten und gesichert werden.

Dies gilt insbesondere bei den im REK als «bestehend» vermerkten wichtigen (Fuss-) Verbindungen von Freiräumen und Erholungsnutzungen. Ergänzend zur Verkehrsstudie werden im

	<p>REK nicht nur die verkehrlich relevanten Fusswegverbindungen («mit erhöhtem Ausbaustandard») aufgeführt, sondern vielmehr das Netz als Ganzes, in seiner Funktion als linearer, verbindender Erholungs- und Erlebnisraum, betrachtet und abgebildet.</p>
<p>Aufwertung Fussverbindung entlang Dörfli- und Bleierstrasse</p>	<p>Die Dörfli- und die Bleierstrasse stellen eine wichtige (Fuss-) Verbindung zwischen dem Dorfkern von Oberrieden und dem «Im Bleier» Platz, mit Potenzial zum Quartiertreffpunkt, dar. Diese Verbindung führt über weite Strecken durch den historischen Dorfkern und verbindet zwei «Zentrumsbezogene Plätze und Strassenräume».</p> <p>Weder die Dörfli- noch die Bleierstrasse werden ihrer Bedeutung und Funktion als wichtige räumliche (Fuss-) Verbindung in ihrer heutigen Form gerecht und sollen daher aufgewertet werden. Eine kohärente und sichere Fussverbindung ist zu gewährleisten. Die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern und der Einsatz von Gestaltungselementen mit Wiedererkennungsmerkmalen sowie die Möglichkeiten zu Strassenraumbegrünung sind zu prüfen.</p>
<p>Aufwertung (Fussverbindung entlang) der Seestrasse</p>	<p>Die Seestrasse verbindet eine Vielzahl von wichtigen Freiräumen und Erholungsnutzungen entlang des Seeufers und stellt zudem eine wichtige Verbindung in die umliegenden Nachbargemeinden dar. Sie birgt das Potenzial zum linearen, verbindenden Erholungs- und Vernetzungsraum. Dieses Potenzial bleibt in ihrer heutigen Form jedoch ungenutzt und sie wird ihrer Bedeutung und Funktion nicht gerecht. Die Seestrasse soll daher aufgewertet werden.</p> <p>Eine kohärente und sichere Fussverbindung ist zu gewährleisten. Die Trennwirkung und Lärmemissionen sind zu vermindern. Die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern und der Einsatz von Gestaltungselementen mit Wiedererkennungsmerkmalen sowie Elementen zur Strassenraumbegrünung sind miteinzuplanen.</p> <p>Bei der Seestrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse, daher ist die Umgestaltung / Aufwertung des Strassenraums und der darin enthaltenen Fussverbindung mit dem Kanton und den Nachbargemeinden zu koordinieren. Die Bevölkerung ist in geeigneter Form miteinzubeziehen.</p>
<p>Zürichseeweg</p>	<p>Der Zürichseeweg soll wo immer möglich direkt am Wasser geführt werden. Ein Ausweichen in eine zweite Parzellentiefe oder auf das Trottoir der Seestrasse soll nur ausnahmsweise und nur für kurze Strecken erfolgen. Hierfür sollen im Rahmen der laufenden Teilrevision des regionalen Richtplan qualitative Kriterien festgelegt werden.</p>

Netzlücke entlang Bahngleise «Hinterer Scheller»	Entlang der unteren Bahngleise beim «Hinteren Scheller» ist im REK eine Netzlücke im Fusswegnetz vermerkt – diese soll geprüft und, falls die Möglichkeit und der Bedarf gegeben sind, geschlossen werden.
Querungsmöglichkeiten	Die Vielzahl an bestehenden Querungsmöglichkeiten (von Bahnlinien und Autobahn) in Oberrieden sind ein wertvolles und zu schützendes Gut. Sie sollen wenn immer möglich erhalten und gesichert werden. Die im REK vermerkten fehlenden Querverbindungen sollen geprüft und, wo die Möglichkeit und der Bedarf gegeben sind, ergänzt werden.
(Aufwertung) Parkanlagen	<p>Die bestehenden Parkanlagen sind allesamt Grünräume und dienen dem Aufenthalt und der Erholung. Sie spielen eine wichtige Rolle in der Freiraumversorgung, der Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum und der Verbesserung des Lokalklimas und sollen erhalten und geschützt werden. Bei allfälligen Anpassungen / Sanierungen ist eine funktionsgerechte Gestaltung und Bepflanzung vorzusehen. Wann und wo immer möglich ist die Zugänglichkeit – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr – zu verbessern.</p> <p>Der «Alfred Comte Park» ist sanierungsbedürftig und soll gezielt aufgewertet werden. Der «Peterli Park» birgt ebenfalls zusätzliches Gestaltungspotenzial und soll bei Gelegenheit aufgewertet werden. Bei beiden Parks sollte im Zusammenhang mit der Umgestaltung / Aufwertung der Seestrasse die räumliche Anknüpfung an diese verstärkt werden.</p>
Übergang zum Landschaftsraum	Der Siedlungsrand ist mehrheitlich gebaut und tritt als sanfter «Übergang zum Landschaftsraum» in Erscheinung. Bei Planungen und Bauprojekten am «Übergang zum Landschaftsraum» sind der Gestaltung des Siedlungsrandes und seinen ökologischen Funktionen wie auch seinem Potenzial als möglicher Aufenthalts- und Erholungsraum besondere Aufmerksamkeit zu schenken und entsprechende Massnahmen miteinzuplanen.
Schrebergärten	Die bestehenden Schrebergärten erfreuen sich grosser Beliebtheit und sollen erhalten und gesichert werden. Bei allfälligen Anpassungen / Sanierungen ist der Eingliederung in den Landschafts- und/oder Siedlungsraum besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

3.2.3 Hitzeminderung Lokalklima

Überhitzung Siedlungsraum Die Überhitzung des Siedlungsraumes nimmt zu und Massnahmen zur Verbesserung des Lokalklimas gewinnen zusehends an Bedeutung. Sie werden daher auch in diesem Bericht verschiedentlich erwähnt. An dieser Stelle werden nochmals die wichtigsten Handlungsfelder zur Hitzeminderung und Verbesserung des Lokalklimas aufgelistet, welche im Rahmen von Planungen und Bauprojekten – in Abwägung zu anderen räumlichen Bedürfnissen – miteingeplant und gesichert werden sollen:

- Handlungsfelder zur Verbesserung
- Erhalt und Förderung der Durchgrünung (bspw. in Form von Bäumen, Bepflanzungen, Dach- und/oder Fassadenbegrünungen)
 - Einsatz von (offenen) Wasserelementen
 - Erhöhen der Versickerungsfähigkeit (bspw. durch Sicherung unversiegelter Flächen)
 - Erhöhen des Retentionsvolumens (bspw. durch Vorgaben zur Dachbegrünung)
 - Berücksichtigen von Kaltluftströmen
 - Gezielte (Eigen-) Verschattung
 - Erhöhung Albedo

3.3 Verkehr

Vgl. Verkehrsstudie und -richtplan Die Ziele, Strategien und Massnahmen zum Verkehr sind vertieft in der Verkehrsstudie und im kommunalen Verkehrsrichtplan festgehalten. Die Inhalte des Raumentwicklungskonzepts sind mit dem Verkehrsrichtplan abgestimmt.

4 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

In diesem Kapitel werden aufgrund der Beschreibungen und Zielformulierungen aus Kapitel 3, Handlungsempfehlungen abgeleitet und nach Planungsinstrument gegliedert.

4.1 Anpassung des regionalen Richtplans

Für die folgenden Handlungsempfehlungen sind bei der ZPZ Anträge auf eine entsprechende Revision zu stellen. Die Anträge sind jeweils vor der öffentlichen Auflage der entsprechenden Teilrevision bei der ZPZ anzubringen.

-
- 4.1.1 Sollte die technische Machbarkeit des Ausbaus der Hafenanlage nicht gegeben sein und sich ein vergleichbarer Alternativstandort in Oberrieden nicht finden lassen, ist die Löschung des besagten Eintrags im regionalen Richtplan bei der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) zu beantragen.
-

4.2 Abstimmung mit Nachbargemeinden und Kanton

Folgende Handlungsempfehlungen weisen einen erhöhten Koordinationsbedarf mit den Nachbargemeinden und den Ämtern des Kantons Zürich auf. Die laufende Koordination unter den Gemeinden und mit den kantonalen Stellen ist grundlegend für eine erfolgreiche Umsetzung der raumplanerischen und politischen Ziele.

-
- 4.2.1 Ausarbeiten respektive Anstossen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) zur Aufwertung / Umgestaltung der Seestrasse in Abstimmung mit Nachbargemeinden und dem Kanton Zürich, mit dem Ziel der Aufwertung des Strassenraums, der Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsführung und der Verknüpfung der Freiräume und Erholungsnutzungen entlang der Seestrasse (gemeindeübergreifend).
-

4.3 Kommunalen Richtplan Verkehr

Die Verkehrsstudie weist Massnahmen für die Revision des kommunalen Richtplans aus.

4.4 Bau- und Zonenordnung

Folgende Handlungsempfehlungen sind im Rahmen von (Teil)Revisionen der Bau- und Zonenordnung umzusetzen.

4.4.1	Prüfen einer GP-Pflicht am Bahnhof Oberrieden.
4.4.2	Prüfen einer GP-Pflicht am Bahnhof Oberrieden Dorf.
4.4.3	Einzonung und (möglicherweise etappierte) Entwicklung der Reservezonen «Im Bärenmoos» und «Chrüzbüel» mit GP-Pflicht. Prüfen von möglichen Entwicklungsvorgaben wie bspw. preisgünstigen Wohnungsbau. Grundvoraussetzung ist das Interesse und die Bereitschaft zur Entwicklung und Überbauung betroffener Parzellen seitens der Grundeigentümerschaft – dies sollte vor einer allfälligen Einzonung vertraglich gesichert werden.
4.4.4	Prüfen einer stellenweisen Aufzonung der zentral gelegenen und gut erschlossenen Wohnzonen W2/35 in Nähe der Bahnhöfe (vgl. Plan «Entwicklungsprognose 2040/50» Punkt 3. Planerische Verdichtung).
4.4.5	Prüfen einer Aufzonung der stark unternutzten zweigeschossigen Wohnzone W2/25 und Wohn- und Gewerbezone WG2/35 beim Hinteren Scheller / bei der Baumschule Rusterholz (vgl. Plan «Entwicklungsprognose 2040/50» Punkt 3. Planerische Verdichtung).
4.4.6	Prüfen einer Liberalisierung respektive Flexibilisierung der Grundmasse einzelner Wohnzonen zur Förderung des Ausbaugrades.
4.4.7	Prüfen einer Liberalisierung von Arealüberbauungen (bspw. kleine Mindestarealgrösse) und Erhöhung des Arealbonus zur Förderung des Ausbaugrades und der städtebaulichen und architektonischen Qualität.
4.4.8	Überprüfung des kommunalen Inventars der schutzwürdigen Gebäude und Handlungsbedarfs hinsichtlich Unterschutzstellungen.
4.4.9	Überprüfen der Kernzonenbestimmungen hinsichtlich Schutz wertvoller Strukturen und Substanz in Gegenüberstellung mit den gegebenen, respektive dem Bedarf an Entwicklungsmöglichkeiten.
4.4.10	Prüfen von (überlagernden) baurechtlichen Bestimmung am See zur Umsetzung der PBG-Revision «Planen und Bauen am See» respektive der daraus resultierenden «Grundsätze zur Bebauung des Uferbereichs» des regionalen Richtplans.
4.4.11	Einführung zusätzlicher Vorschriften zur Hitzeminderung und Verbesserung des Lokalklimas (bzgl. Begrünung, Versickerung, Unterbauungsgrad, etc.).

-
- 4.4.12 Prüfen von (überlagernden) baurechtlichen Bestimmung an den im REK als «Übergang zum Landschaftsraum» bezeichneten Bereichen, zur Wahrung beziehungsweise Sicherstellung eines qualitativ und bewusst gestalteten Übergangs vom Siedlungs- zum Landschaftsraum (hins. Ortsbild, Biodiversitätsförderung, Erlebbarkeit, etc.).
-

4.5 Konzepte und andere Instrumente

Für folgende Handlungsempfehlungen sind auf Stufe Ortsplanung oder Arealplanung nachfolgende Konzepte/Projekte/Pendenz zu erarbeiten und zu koordinieren.

-
- 4.5.1 Zur Aktivierung von bestehenden Baulandreserven («gehörtetem Bauland»), die aktive Grundeigentümerberatung seitens der Gemeinde prüfen.
-
- 4.5.2 Zur Erhöhung des Ausbaugrades, die aktive Bauherrenberatung seitens der Gemeinde prüfen.
-
- 4.5.3 Bei der Entwicklung der beiden Bahnhofsgebiete, die Durchführung von Studienaufträgen (Architektur- oder Ideenwettbewerben, Testplanungen, od. Ähnl.) in Betracht ziehen.
-
- 4.5.4 Wegrechte (Grundbucheinträge) an bestehenden Fusswegen sichern, damit öffentliche Nutzbarkeit gewahrt bleibt (wo noch nicht vorhanden).
-
- 4.5.5 Möglichkeiten zum Ausbau der Hafenanlage prüfen (benötigte Gutachten einholen). Sofern technische Machbarkeit gegeben ist, Ausbau in geeigneter Weise und unter Wahrung der Interessen der Gemeinde Oberrieden vorantreiben.
Ist die technische Machbarkeit nicht gegeben → Löschung des regionalen Richtplaneintrags beantragen (vgl. Ziffer 4.1.1).
-
- 4.5.6 Projekte lancieren zur Aufwertung der im REK bezeichneten Parkanlagen am See, in Abstimmung mit einer allfälligen Aufwertung / Umgestaltung der See- strasse und mit dem Ziel der Verknüpfung der Freiräume entlang derselben.
Prüfen der Möglichkeit zur Finanzierung aus einem allfälligen Mehrwertausgleichsfonds.
-
- 4.5.7 Umsetzen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) zur Aufwertung / Umgestaltung der Bahnhofstrasse.
-
- 4.5.8 Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) zur Aufwertung / Umgestaltung der Alten Landstrasse (gemäss Verkehrsstudie).
-

-
- 4.5.9 Prüfung des Bedarfs an Aufwertung / Umgestaltung der im REK als «Zentrumsbezogene Plätze und Strassenräume» bezeichneten Freiräume.
-
- 4.5.10 Verbesserung der Fussverkehrsführung und Aufwertung des Strassenraums entlang der Dörfli- beziehungsweise der Bleierstrasse (vgl. entsprechender REK-Eintrag «wichtiger Verbindungen von Freiräumen und Erholungsnutzungen»).
-
- 4.5.11 Prüfung der Möglichkeiten und des Bedarfs zur Ergänzung der im REK vermerkten fehlenden Fussverbindungen und Querungsmöglichkeiten.
-

A ANHANG

A1 Einzelne REK-Plan-Ebenen (A3)

Planpartner AG, dat. 01.03.2022

(vgl. nachfolgende Seiten)

A2 Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»

Planpartner AG, dat. 27.04.2021

(vgl. nachfolgende Seiten)

B BEILAGEN

B1 Raumentwicklungskonzept REK – Gesamtplan

Planpartner AG, dat. 01.03.2022

(vgl. Beilage)



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II
REK – Entwicklungsdynamik Siedlungsumbau

1:6000
1. März 2022 – Fassung V1.1

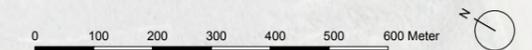
Entwicklungsdynamik

-  Aktiv entwickeln
-  Moderat (weiter) entwickeln
-  Marginal (weiter) entwickeln
-  Stabiles Siedlungsgebiet
-  Struktur Bewahren

Informationsinhalte

-  Inventarisierte / geschützte Gebäude
-  Bestehende Baulandreserven
-  Bestehende Baulandreserven in Entwicklung
-  Reservezonen:
Im Bärenmoos und Chrüzbüel
-  Kernzonen A und B (zusammengefasst)

* Die Quartierabgrenzungen basieren auf der «Quartieranalyse» der Raumbeobachtung des ARE ZH.



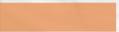
Dokument: 30107_05A_220301_REK_Plaene_V1.1.vwx
Layoutebene: Lay-7_REK_EntwDynamik_Siedlungsumbau
Grundlage: 30107_29A_210318_Geodatenbezug_GIS-ZH



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II REK – Nutzweise Siedlungsgebiet

1:6000
1. März 2022 – Fassung V1.1

Nutzweise nach Siedlungskörper

-  Entwicklungsgebiete Bahnhöfe
-  Wohnen, Arbeiten und Erholung am See
-  Dorfkern
-  öffentliche Nutzungen
-  durchgrüntes Wohnen im Dorf
-  durchgrüntes Wohnen am Hang

Informationsinhalte

-  Siedlungsorientierte Grün- und Sportflächen
-  Reservezonen:
Im Bärenmoos und Chrüzbüel
-  Kernzonen A und B (zusammengefasst)
-  300 Meter Radius zu Bushaltestellen und Bahnhöfen

* Die Quartierabgrenzungen basieren auf der «Quartieranalyse» der Raumbeobachtung des ARE ZH.



Dokument: 30107_05A_220301_REK_Plaene_V1.1.vwx
Layoutebene: Lay-8_REK_Nutzweise
Grundlage: 30107_29A_210318_Geodatenbezug_GIS-ZH



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II REK – Landschaft und Freiraum

1:6000
1. März 2022 – Fassung V1.1

Landschaft

- Naturschutzgebiet (kantonal)
- Wald (Naherholungsgebiet Sihlwald)
- Landwirtschaftsflächen
- Aussichtspunkt

Freiraum

- Siedlungskörper
- Siedlungsorientierte Grün- und Sportflächen
- Zentrumsbezogene Plätze und Strassenräume
- Umgestaltung / Aufwertung Strassenraum
- Wichtige (Fuss-) Verbindung von Freiräumen und Erholungsnutzungen: bestehend / (Aufwertung) geplant
- Querungsmöglichkeit bestehend / geplant
- Parkanlage bestehend / Aufwertung geplant
- Übergang zum Landschaftsraum
- Schrebergarten

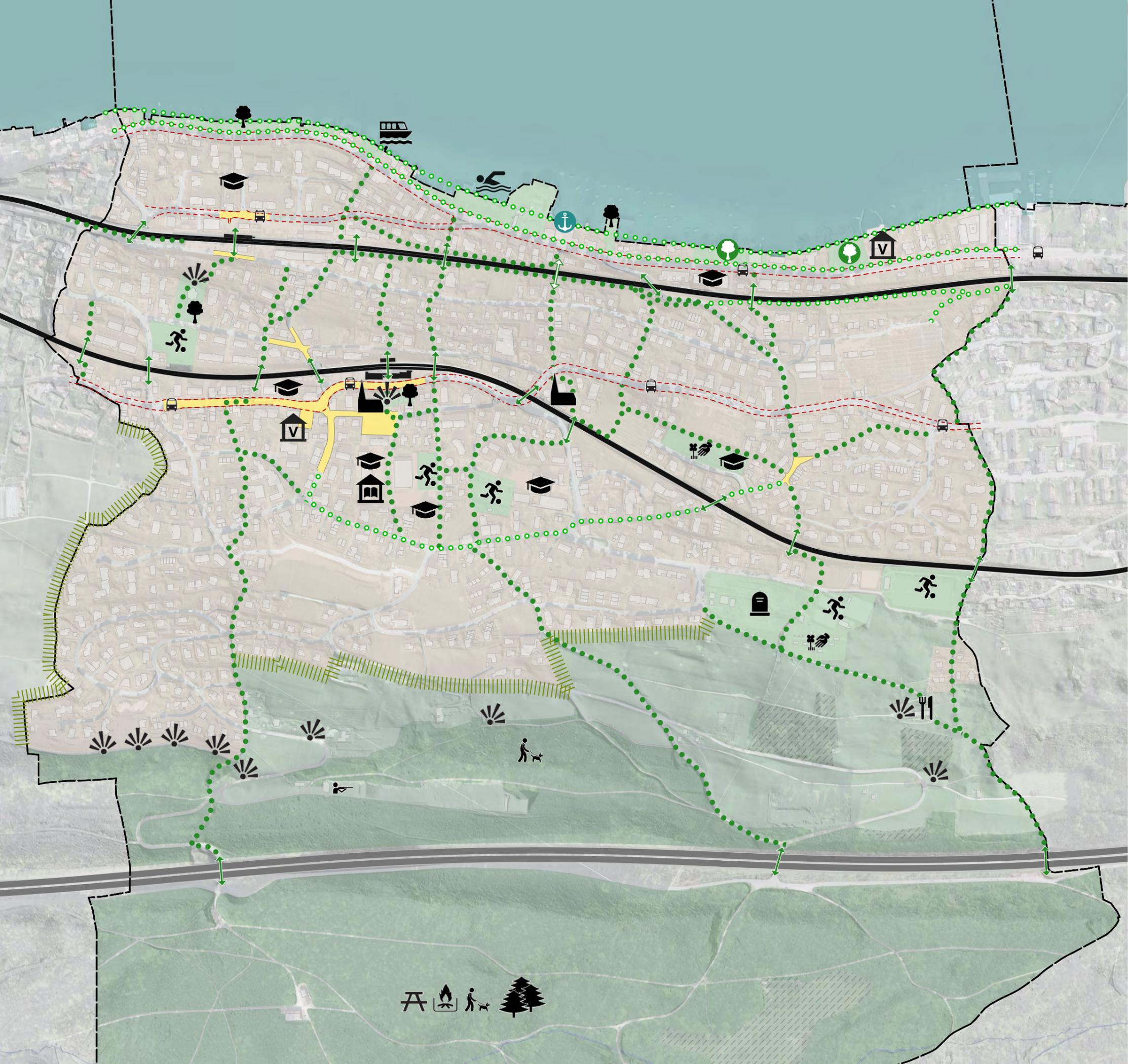
Öffentliche Bauten, Anlagen und Nutzungen

- Ausbau Hafenanlage geplant

* Die Quartierabgrenzungen basieren auf der «Quartieranalyse» der Raumbeobachtung des ARE ZH.



Dokument: 30107_05A_220301_REK_Plaene_V1.1.vwx
Layoutebene: Lay-9_REK_Landschaft_&_Freiraum
Grundlage: 30107_29A_210318_Geodatenbezug_GIS-ZH

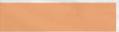
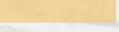




Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II REK – Gesamtplan (A3)

1:6000
1. März 2022 – Fassung V1.1

Nutzweise nach Siedlungskörper

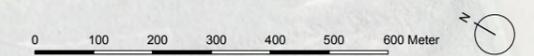
-  Entwicklungsgebiete Bahnhöfe
-  Wohnen, Arbeiten und Erholung am See
-  Dorfkern
-  öffentliche Nutzungen
-  durchgrüntes Wohnen im Dorf
-  durchgrüntes Wohnen am Hang

Entwicklungsdynamik

-  Aktiv entwickeln
-  Moderat (weiter) entwickeln
-  Massvoll (weiter) entwickeln
-  Struktur Bewahren

Freiraum

-  Siedlungsorientierte Grün- und Sportflächen
-  Zentrumsbezogene Plätze und Strassenräume
-  Umgestaltung / Aufwertung Strassenraum
-  Wichtige (Fuss-) Verbindung von Freiräumen und Erholungsnutzungen: bestehend / (Aufwertung) geplant
-  Querungsmöglichkeit bestehend / geplant
-  Parkanlage bestehend / Aufwertung geplant
-  Übergang zum Landschaftsraum



Dokument: 30107_05A_220301_REK_Plaene_V1.1.vwx
Layoutebene: Lay-10_REK_GESAMTPLAN_A3
Grundlage: 30107_29A_210318_Geodatenbezug_GIS-ZH



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II Memo zur «Entwicklungsprognose 2040/50»

27. April 2021 – Fassung V1.0 30107_15A_210427_Memo_EntwProgn_V1.0.docx

1. Übergeordnete Entwicklungsprognosen – projiziert auf Oberrieden

1.1. «Trend ZH 2020» Bevölkerungsprognose des Kantons Zürichs

Nachfolgende Tabelle zeigt die Bevölkerungsprognose des Kantons Zürichs «Trend ZH 2020» aufgeschlüsselt auf die Region Zimmerberg. Ausgangsjahr ist das Jahr 2019. Es wird auf 31 Jahre hinaus, bis ins Jahr 2050, prognostiziert.

Zudem sind die Werte der vergangenen 24 Jahre, 1995-2019, abgebildet. Vergleicht man deren Entwicklung im Kanton Zürich (+31.0%) und in der Region Zimmerberg (+21.8%) mit jener in Oberrieden (+12.5%) fällt auf, dass das Wachstum in Oberrieden auffällig niedrig war. Davon ausgehend, wurden nun für Oberrieden folgende **drei Bevölkerungsentwicklungs-Szenarien S1-S3** abgeleitet (siehe auch Tab. 2 im Anhang):

Trend ZH 2020:	Bestand von 1995 bis 2019				Szenario von 2019 bis 2050			
	Einwohner Bestand		Wachstum (24 Jahre)		Einwohner Szenario		Wachstum (31 Jahre)	
	1995	2019	effektiv	in %	2019	2050	effektiv	in %
Kanton Zürich	1'172'971	1'536'406	+ 363'435	+ 31.0%	1'536'406	1'997'100	+ 460'700	+ 30.0%
Zimmerberg	103'352	125'887	+ 22'535	+ 21.8%	125'887	162'800	+ 36'900	+ 29.3%

Szenarien OBR:

Oberrieden S1 Reg. Wachstum	4'441	4'996	+ 555	+ 12.5%	4'996	6'460	+ 1'464	+ 29.3%
Oberrieden S2 Lin. Wachstum	4'441	4'996	+ 555	+ 12.5%	4'996	5'713	+ 717	+14.3%
Oberrieden S3 Reg. Steigerung	4'441	4'996	+ 555	+ 12.5%	4'996	5'835	+ 839	+ 16.8%

Tab. 1 Bevölkerungsprognose «Trend ZH 2020» projiziert auf Oberrieden; Szenarien S1-S3; ausgehend von Effektiv-Werten (Stand 2019) des Stat. Amtes ZHK

S1) «Regionales Wachstum» – dynamisches Wachstum

Das Szenario S1 geht von dem für die Region Zimmerberg prognostizierte Wachstum, von +29.3% bis 2050, für Oberrieden aus. Dies entspräche einem dynamischen Wachstum und würde zu knapp **6'500 Einwohnern bis 2050** führen.

S2) «Lineares Wachstum» – konstantes Wachstum

Das Szenario S2 geht von einem konstanten Wachstum analog 1995-2019 von +23 Einwohner pro Jahr in Oberrieden aus. Dies entspräche einer linearen Entwicklung und würde zu rund **5'700 Einwohnern bis 2050** führen.

S3) «Regionale Steigerung» – moderates Wachstum

Das Szenario S3 geht von einer Steigerung des bisherigen Wachstums im selben Ausmass wie die prognostizierte Steigerung des regionalen Wachstums aus ($29.3\% : 21.8\% = 1.344 \rightarrow 1.344 \times 12.5\% = 16.8\%$). Dies entspräche einem moderaten Wachstum und würde zu rund **5'800 Einwohnern bis 2050** führen.

1.2. Beschäftigtenprognose aus regionalem Gesamtverkehrskonzept

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) vom Juli 2020 für die Region Zimmerberg beinhaltet (u.A.) eine Prognose der Beschäftigtenentwicklung im Zimmerberg bis 2040. Darin werden 56'000 Beschäftigte bis 2040 im Zimmerberg (+14.3% ggü. 2015) prognostiziert. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von +280 Beschäftigte / Jahr. Rechnet man dies so weiter bis ins Jahr 2050 kommt man auf 58'800 Beschäftigte (+20.0% ggü. 2015).

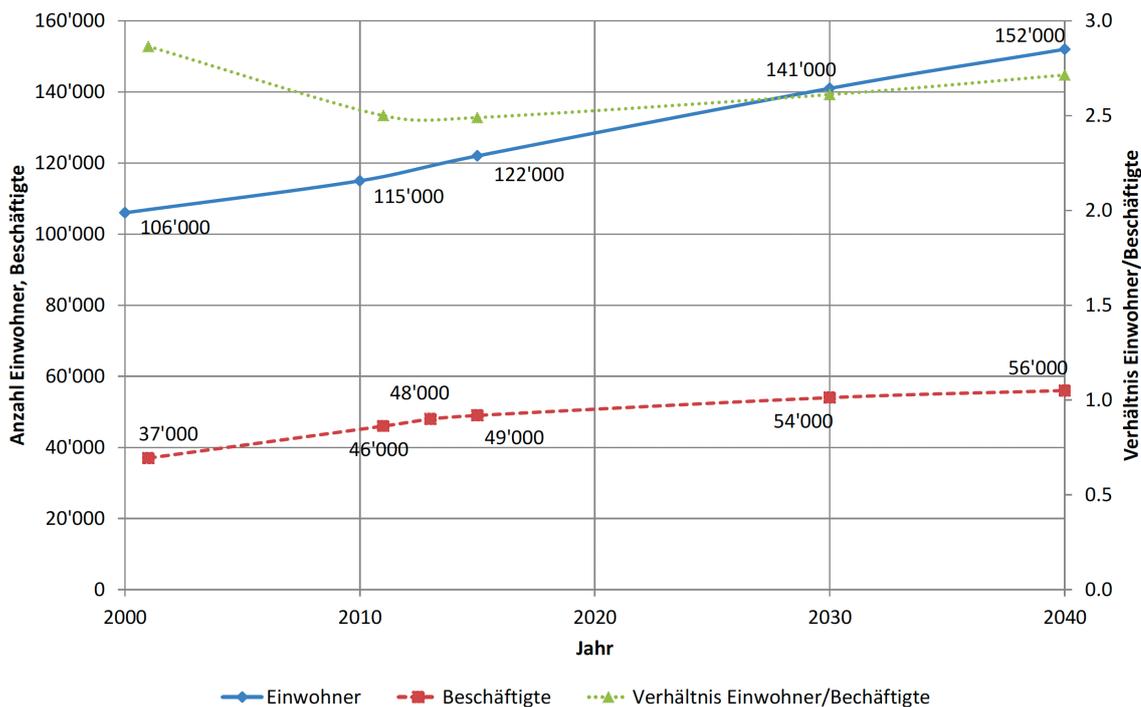


Abb.1 rGVK Entwicklung Einwohner und Beschäftigte in der Region Zimmerberg

Projiziert auf Oberrieden bedeutet das:

Stand 2018: 984 Beschäftigte

→ 2040: 1'100 Beschäftigte (+12.6% ggü. 2018)¹

→ 2050: 1'150 Beschäftigte (+18.3% ggü. 2018)²

¹ 12.6% = 14.3% : 25 Jahre x 22 Jahre

² 18.3% = 14.3% : 25 Jahre x 32 Jahre

2. Zahlen & Fakten zu Oberrieden³

Oberrieden hat:

- 4'996 Einwohner in 2'466 Wohnungen 2019 (5'118 Einwohner in 2'501 Wohnungen 2020)
- Ø 2.03 E/Wohnung 2019 (ZIM Ø 2.07; ZHK Ø 2.03; OBR 2020 Ø 2.05)
- unterdurchschnittlichen Bevölkerungszuwachs in den letzten (vierundzwanzig) Jahren
- 984 Beschäftigte in 294 Arbeitsstätten 2018
- Ø 3.3 B/Arbeitsstätte 2018 (ZIM Ø 6.0; ZHK Ø 8.7)
- sinkende Beschäftigtenzahl seit 2015 (1'178 B)
- 59.6% Ausbaugrad 2019 (ZIM 76.9%; ZHK 69.9%)⁴
- Ø 61 m² GFL / Kopf 2019 (ZIM Ø 54 m²; ZHK Ø 51 m²; OBR 2011 Ø 57 m²)⁵
- Ø Alter von 46.4 Jahre 2019 (ZIM Ø 43.0; ZHK Ø 41.7) → hohes Durchschnittsalter

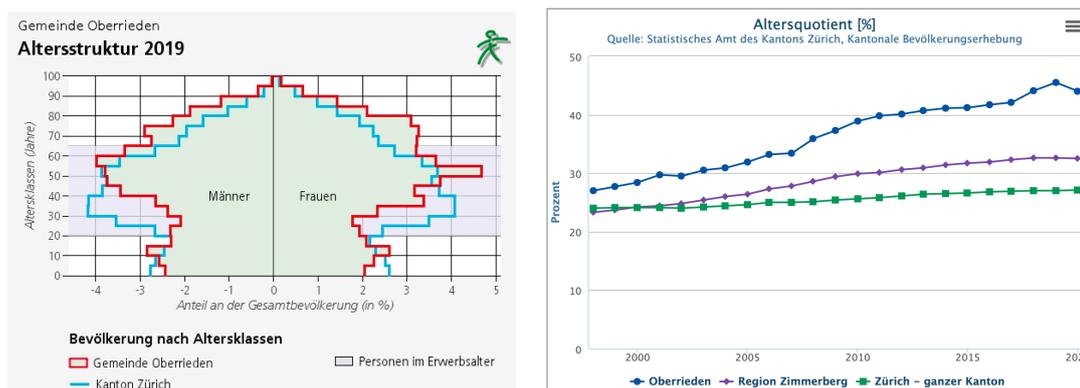


Abb.2/3 Altersstruktur und Altersquotient zeigen beide die überdurchschnittliche Überalterung Oberriedens

Erwartet wird (mit zunehmender Überalterung):

- eine (vorerst⁶) sinkende Anzahl Einwohner pro Wohnung (tiefere Wohnungsbelegungen)
- ein (vorerst⁶) weiterhin steigender Geschossflächenverbrauch (GFL) pro Kopf
- eine Stabilisierung respektive leichte Steigerung des Beschäftigten-Einwohner-Verhältnis bei gleichbleibender oder gar sinkender Anzahl Beschäftigten pro Arbeitsstätte

Index: OBR = Oberrieden; ZIM = Region Zimmerberg; ZHK = Kanton Zürich; E = Einwohner; B = Beschäftigte; GFL = Geschossfläche gem. Modell ARE resp. GVZ

³ Quellen: Stat. Amt ZHK > Gemeindeportrait
ARE ZHK > Raumbesichtigung; Quartieranalyse (Auswertung Planpartner)

⁴ synthetische Vergleichswerte da nur Wohn-, Misch- und Arbeitszonen berücksichtigt

⁵ synthetische Vergleichswerte da nur Wohn-, Misch- und Arbeitszonen in GFL enthalten; geteilt durch aller Einwohner + Beschäftigte (inkl. ZöBa, FZ, EZ, LkW, etc.)

⁶ Bevor langfristig aufgrund der Überalterung ein «Sterbeüberschuss» einsetzt, was zu einem demografischen Wandel mit voraussichtlich gegenläufigen Trends führen wird.

3. Entwicklungsprognose Oberrieden – moderates Wachstum

Die Gemeinde will in Abstimmung mit den regionalen Zielsetzungen weiterhin ein moderates Wachstum anstreben (GRB Nr. 20-146). Die Überbauung von unbebauten Baulandreserven und die bauliche Nachverdichtung sollen insgesamt eine ausgewogene Entwicklung durch Erneuerung und Neubauten und eine homogene Verteilung des Wachstums erlauben. Auch bei steigendem Geschossflächenverbrauch pro Kopf soll bis ins Jahr 2050 ausreichend Entwicklungspotenzial für rund 5'800 Einwohner (Gabelwerte 5'600 – 6'000 E) zur Verfügung stehen. Zudem sollen 1'000 – 1'150 Arbeitsplätze möglich sein.

Ausgangsjahr 2019	Bestand 2019	Bestand 2019	Bestand 2019
Einwohner	5'000 E	5'000 E	5'000 E
Beschäftigte	1'000 B	1'000 B	1'000 B
TOTAL Köpfe	6'000 K	6'000 K	6'000 K

3.1. Einwohner & Beschäftigte bis 2030 (Teilrevision 2013)⁷:

Entwicklungsziel 2030	Untwert	Mittelwert	Oberwert
Einwohner	5'100 E	5'400 E	5'600 E
Beschäftigte	700 B	800 B	800 B
TOTAL Köpfe	(-200) 5'800 K	(+200) 6'200 K	(+400) 6'400 K

3.2. Einwohner & Beschäftigte bis 2040⁸:

Entwicklungsziel 2040	Untwert	Mittelwert	Oberwert
Einwohner	5'400 E	5'550 E	5'700 E
Beschäftigte	1'000 B	1'050 B	1'100 B
TOTAL Köpfe	(+400) 6'400 K	(+600) 6'600 K	(+800) 6'800 K

3.3. Einwohner & Beschäftigte bis 2050:

Entwicklungsziel 2050	Untwert	Mittelwert	Oberwert
Einwohner	5'600 E	5'800 E	6'000 E
Beschäftigte	1'000 B	1'100 B	1'150 B
TOTAL Köpfe	(+600) 6'600 K	(+900) 6'900 K	(+1'150) 7'150 K

⁷ Die hier, unter dem Entwicklungsziel 2030, abgebildeten Unter-, Mittel- und Oberwerte stammen aus dem Planungsbericht vom 9. Juli 2013 der letzten Teilrevision der BZO von Oberrieden. Sie werden lediglich der Vollständigkeit halber nochmals aufgeführt, sind jedoch nicht Teil dieser Entwicklungsprognose.

⁸ Die Werte fürs 2040 wurden jeweils linear interpoliert (d.h. das Wachstum wird linear abgebildet, und mögl. Schwankungen ausser Acht gelassen), es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass sich das tatsächliche Wachstum einer so kleinen Gde eher «sprunghaft» entwickelt.

4. Verteilung des Wachstums – Massnahmen Ortsplanung

Es wird davon ausgegangen, dass sich das prognostizierte Wachstum bis 2040/50 auf nachfolgende vier Massnahmen der Ortsplanung verteilen wird – rangiert nach deren Bedeutung. Die daraus resultierende räumliche Verteilung zeigt der Plan zur Entwicklungsprognose im Anhang.

Massnahmen zur Verteilung des Wachstums bis 2040/50	ca. 97.0 ha	100%
1. Erhöhung Ausbaugrad*	77.3 ha	zu ca. 35%
2. Aktivierung Baulandreserven	10.2 ha	zu ca. 30%
3. Planerische Verdichtung*	8.3 ha	zu ca. 25%
4. Einzonung Reservezonen Bärenmoos & Chrüzbüel → Verzicht auf Einzonungsoption Reservezone Bergli	1.2 ha	zu ca. 10% 0%

(*Flächenangaben exklusiv darin enthaltenen unbebauter Baulandreserven; diese sind unter Punkt 2 aufgeführt)

4.1. Erhöhung Ausbaugrad

In Oberrieden birgt die Erhöhung des Ausbaugrades mit Abstand das grösste Potenzial. Es handelt sich hierbei jedoch um ein Potenzial, dass sich nur schwer «von aussen» aktivieren lässt. Eine Faustregel besagt, dass sich das Restpotenzial des Ausbaugrades durch Ersatzneubauten innert 25 Jahren jeweils um ca. einen Viertel verkleinert. Die Vergangenheit deutet jedoch darauf hin, dass in Oberrieden vermutlich die Gebäudestruktur (hauptsächlich hochwertiger Gebäudebestand mit geringem Änderungsbedarf), die Eigentumsverhältnisse und die Überalterung dazu führen, dass sich der vergleichsweise niedrige Ausbaugrad unterdurchschnittlich langsam erhöht.

Hinzu kommt, dass davon ausgegangen werden muss, dass ein Grossteil der durch Ersatzneubauten zusätzlich entstehenden Geschossflächen durch den ansteigenden Geschossflächenverbrauch pro Kopf «geschluckt» wird. Folglich erhöht sich die bauliche Dichte überproportional zur Nutzungsdichte – um denselben Faktor schmälert sich auch das Potenzial hinsichtlich effektivem Wachstum.

Im Rahmen der Ortsplanung kann durch die **Flexibilisierung der Grundmasse** (in der BZO) und **aktive Bauberatung** dazu beigetragen werden, den Ausbaugrad möglichst zielgerichtet zu erhöhen.

4.2. Aktivierung Baulandreserven

Viele der im Plan dargestellten unbebauten Baulandreserven sind bereits in der Entwicklung, so beispielsweise der Gestaltungsplan Winkelhalden oder die Überbauung Büelhalden. Auch bei allen anderen (grösseren) Baulandreserven – wie beispielsweise der

Gestaltungsplan Hubacher – wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass sie bis 2050 überbaut werden.⁹

Im Rahmen der Ortsplanung kann einzig durch **aktive Grundeigentümer-Beratung** zur Entwicklung unbebauter Baulandreserven beigetragen werden.

4.3. Planerische Verdichtung

Das Ziel der vorgeschlagenen planerischen Verdichtung ist nicht in erster Linie ein Potenzial durch zusätzliche Ausnützung zu generieren, sondern vielmehr, dass bereits vorhandene Potenzial – in Form von niedrigem Ausbaugrad und unbebauten Baulandreserven – zu aktivieren. Dies durch das Schaffen gezielter Anreize und Möglichkeiten an ortsplanerisch sinnvoller Lage.

Beispielsweise könnten die **zentral gelegenen, gut erschlossenen Wohn- und Mischzonen mit hohem Potenzial zur Verdichtung** (vgl. Plan und GIS-Auswertungen im Anhang), aufgezonnt werden. Ein probates Mittel wäre die Einführung einer neuen W3 (45%) Zone:

- Zusätzlicher Anreiz / Potenzial + 10% AZ
- Keine Vergrösserung der Gebäudeabdrücke; weiterhin durchgrünt + 1 VG
- Liberalisierung der Grundmasse (bspw. Verzicht Mehrlängenz.) zusätzl. Mögl.
- Ev. Kombination mit Erhöhung / Liberalisierung Arealbonus zusätzl. Anreiz

Eine weitere Möglichkeit könnte die **Liberalisierung von Arealüberbauungen**, einhergehend mit der **Erhöhung des Arealbonus**, sein.

Ebenfalls prüfenswert ist der Einsatz von **Gestaltungsplanpflichten an den beiden Bahnhöfen «Oberrieden» und «Oberrieden Dorf»**. Dies könnte eine Verdichtung an best-erschlossenen Lagen ermöglichen und würde gleichzeitig die Qualität der Entwicklungen dieser sensiblen Räume sichern. Im Falle vom Bahnhof «Oberrieden» unter der Annahme / Voraussetzung, dass an der dortigen Gewerbezone G3 festgehalten wird – im Interesse der Diversität und Förderung von Arbeitsplätzen.

4.4. Einzonung Reservezonen

Im Sinne einer ortsplanerischen Kontinuität und qualitativen Siedlungsentwicklung nach Innen, sollen die mitten im Siedlungsgebiet liegenden Bauzonenlücken kurz- bis mittelfristig geschlossen werden. Es wird daher davon ausgegangen, dass die **Reservezonen Im Bärenmoos und Chrüzbüel bis 2050 eingezont und überbaut** werden.

Eine naheliegende Möglichkeit wäre die etappenweise Einzonung – erst im Bärenmoos, dann Chrüzbüel – mit Gestaltungsplanpflicht. So behält man sich die Möglichkeit offen,

⁹ Unbebaute Baulandreserven welche sich bereits in der Entwicklung befindenden, werden trotzdem als solche aufgeführt, da ihr Potenzial respektive ihre (künftigen) Bewohner / Beschäftigten ja noch nicht im Bestand erfasst sind und daher einen Teil des Wachstums darstellen.

nebst qualitativen Anforderungen auch Entwicklungsvorgaben machen zu können, wie beispielsweise gemeinnütziger Wohnungsbau.

4.4.1. Verzicht auf Einzonungsoption Reservezone Bergli

Da sich die Wachstumsziele der Gemeinde Oberrieden gut durch die Umsetzung der vier genannten Massnahmen und deren Potenziale verwirklichen lassen, wird, auch im Interesse der inneren Verdichtung, davon ausgegangen, **dass auf die Einzonungsoption der Reservezone Bergli verzichtet wird (zumindest bis 2050).**

Da auf Wunsch der Gemeinde das **theoretische Potenzial der Reservezone Bergli** in den Verkehrsberechnungen (Grundlage für Verkehrsstudie /-richtplan) mitberücksichtigt werden soll, wird es hier ausgewiesen. Dazu werden folgende Annahmen getroffen:

- Da es sich gemäss Regionalem Richtplan (RRP) um ein «Gebiet niedriger baulicher Dichte» mit «sehr geringer Nutzungsdichte» handelt, wird analog zu den angrenzenden Quartieren von einer W2 25% Zone ausgegangen.
- Es wird ein Ausbaugrad von 100% angenommen. Eine allfällige Einzonung respektive Überbauung würde aller Wahrscheinlichkeit nach ein Überbauungskonzept voraussetzen, welches eine Konzentration auf einzelne Baufelder vorsieht, eine gute Durchwegung und einen qualitativen Übergang zur Landschaft sicherstellt. (Zur Rechnung des Potenzi als für die Verkehrsberechnungen spielt das jedoch keine Rolle, da dadurch die AZ respektive das daraus resultierende Potenzial an Köpfen nicht geschmälert würde.)
- Bereits im angrenzenden Bestand gibt es Quartiere der Zone W2 25% welche durch einen hohen Ausbaugrad, die nach RRP maximale Nutzungsdichte von 50 Köpfe / ha erreichen, daher wird dieser Nutzungsdichte Wert auf die Reservezone Bergli (5.9 ha) angewendet.
→ Reservezone Bergli 5.9 ha x 50 Köpfe / ha = **ca. 300 Köpfe zusätzlich**

Datum: 27. April 2020

Verfasser: Tinus Trottmann / Urs Meier, Planpartner AG

(Ablage Bilder: 30107_15A_210329_Entwicklungsprognose_V0.3.pdf)

Anhänge:

- Tabelle «Trend ZH 2020 – Regionale Bestandesentwicklung»
- Entwicklungsprognose Plan V1.0
- GIS Auswertung Planpartner

Beilagen:

- GRB vom 08.12.2020

Anhang: Tabelle «Trend ZH 2020 – Regionale Bestandesentwicklung»

Ergänzung Planpartner in rot.

Region	Bestand Ende Jahr				Wachstum absolut		Wachstum in %	
	Effektiv		Szenario	Szenario	Effektiv (24 J.)	Szenario (31 J.)	Effektiv (24 J.)	Szenario (31 J.)
	1995	2019	2040	2050	1995– 2019	2019– 2050	1995– 2019	2019– 2050
Limmattal	69643	92337	119100	129100	22694	36700	32.6	39.8
Furttal	24952	36437	46800	50700	11485	14300	46.0	39.1
Oberland	129608	169770	209900	224800	40162	55000	31.0	32.4
Glattal	122296	176739	217200	232200	54443	55500	44.5	31.4
Winterthur u. U.	150926	197534	242400	259100	46608	61600	30.9	31.2
Kanton Zürich	1172971	1536406	1871900	1997100	363435	460700	31.0	30.0
Zimmerberg	103352	125887	152800	162800	22535	36900	21.8	29.3
Oberrieden S1 Reg. Wachstum	4'441	4'996	5'988	6'460	555	1'464	12.5%	29.3%
Oberrieden S2 Lin. Wachstum	4'441	4'996	5'482	5'713	555	717	12.5%	14.3%
Oberrieden S3 Reg. Steigerung	4'441	4'996	5'564	5'835	555	839	12.5%	16.8%
Weinland	24569	31483	38100	40600	6914	9100	28.1	28.9
Knonaueramt	38573	55258	66500	70700	16685	15400	43.3	28.0
Zürich	342023	419012	502100	533100	76989	114100	22.5	27.2
Unterland	79243	117917	139000	146900	38674	29000	48.8	24.6
Teilgebiete:								
Oberland West	101885	136259	170100	182700	34374	46500	33.7	34.1
Winterthur Stadt	87403	112911	140800	151200	25508	38300	29.2	33.9
Winterthur Land	63523	84623	101600	107900	21100	23300	33.2	27.5
Oberland Ost	27723	33511	39700	42100	5788	8600	20.9	25.5

¹⁰Tab. 2 Originaltabelle «Trend ZH 2020»; Regionale Bestandesentwicklung 1995-2050; Ergänzung Planpartner um Szenarien S1-S3 zu Oberrieden (rot umrahmt) ausgehend von Effektiv-Werten (Stand 2019) des Stat. Amtes ZHK

¹⁰ Die Werte für das Jahr 2040 wurden jeweils linear interpoliert.



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II Entwicklungsprognose 2040/50 Plan

1:6000
27. April 2021 – Fassung V1.0

Massnahmen zur Verteilung des Wachstums 2040/50

	1. Erhöhung Ausbaugrad	69.7 ha**	ca. 35%
	Zone für öffentliche Bauten	7.6 ha	
	2. Aktivierung Baulandreserven	10.2 ha	ca. 30%
	3. Planerische Verdichtung GP-Pflicht an Bahnhöfen (Perimeter schematisch)	8.3 ha**	ca. 25%
	4. Einzonungen Reservezonen	1.2 ha	ca. 10%

Orientierende Inhalte

- Freihaltezone
- Gestaltungsplanperimeter (rechtskräftig)
- Reservezone Bergli
(Verzicht auf Einzonungsoption; 5.9 ha;
theoretisches Potenzial ca. 300 Köpfe)

* Die Quartierabgrenzungen basieren auf der «Quartieranalyse» der Raumbeobachtung des ARE ZH.

** Flächenangaben exklusiv darin enthaltenen unbebauter Baulandreserven; diese sind unter Punkt 2 aufgeführt

0 100 200 300 400 500 600 Meter



Dokument: 30107_05A_220301_REK_Plaene_V1.1.vwx
Layoutebene: Lay-5_EntwProgn
Grundlage: 30107_29A_210318_Geodatenbezug_GIS-ZH

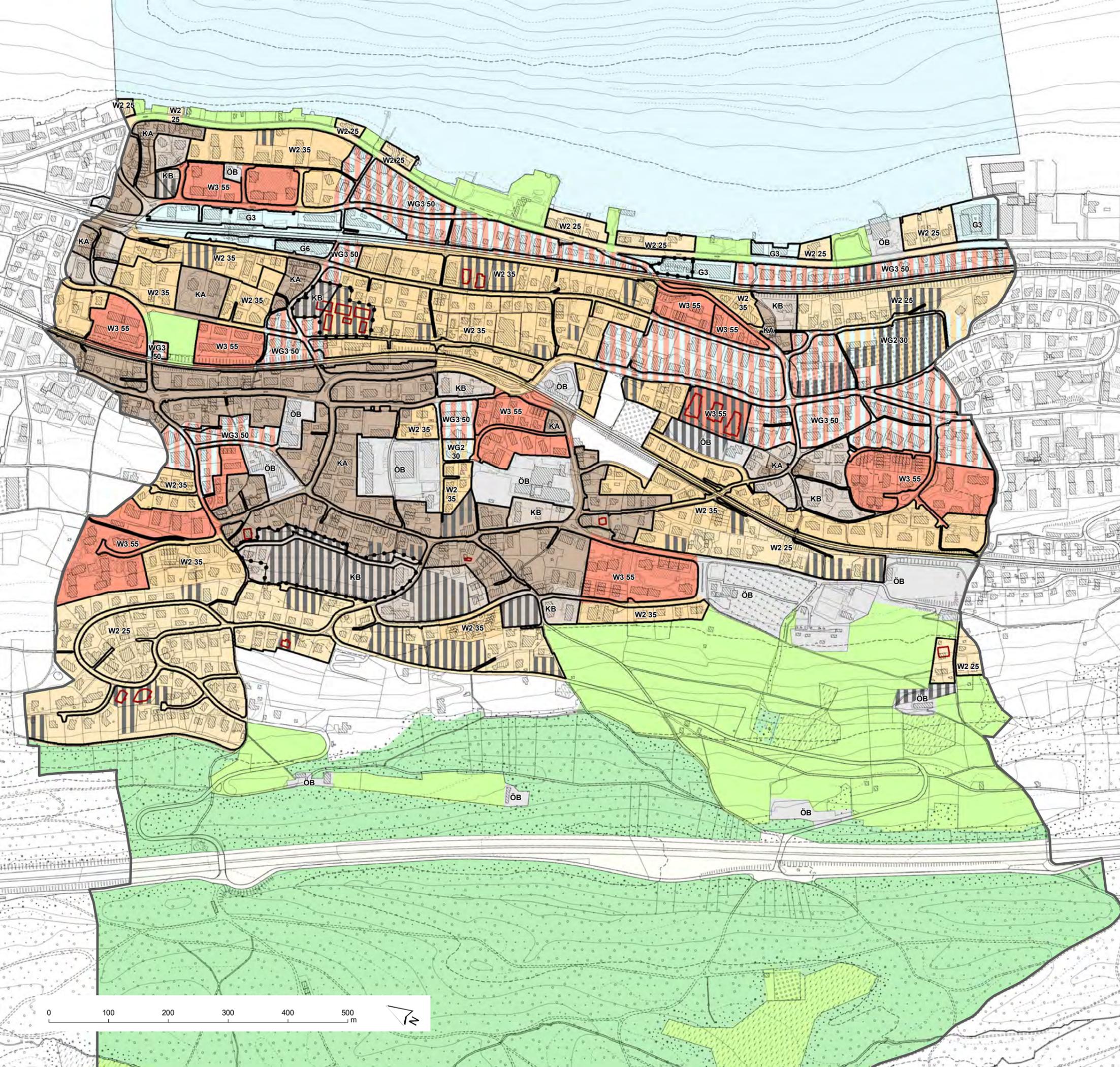


Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II

Übersicht

Quartierabgrenzungen, Grundnutzungen und Baulücken

- Quartiereinteilung (gemäss Quartieranalyse des ARE ZH)
- Unbebaute Baulandreserve
- Projektiertes Gebäude
- Gestaltungsplanperimeter (rechtskräftig)



Quellen:
 AV (ARE ZH, 29.03.2021)
 ÖREB NP (ARE ZH, 01.07.2020)
 Quartieranalyse (ARE ZH, 27.04.2020)
 Überbaungsstand (ARE ZH, 2019; ergänzt)
 Vektor ÜP (ARE ZH, WMS)

Dokument: 30107_05G_210421_Info.mxd
 Datum: 22.04.2021



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II

Nutzungsdichte

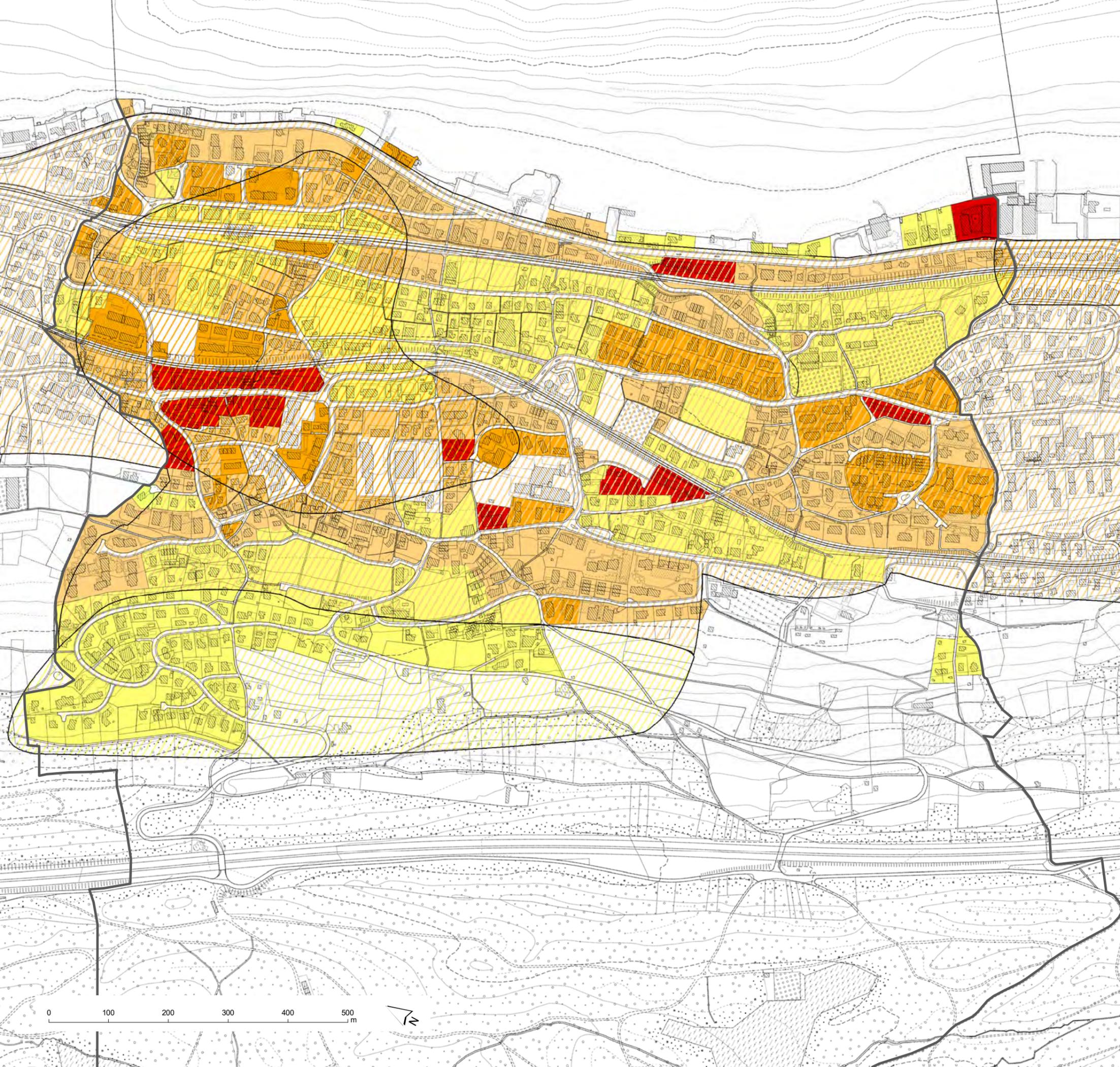
Gegenüberstellung Bestand Nutzungsdichte gemäss Quartieranalyse des Kantons zu Dichtestufen Regionaler Richtplan

Nutzungsdichtestufe Regionaler Richtplan

- Mittlere Nutzungsdichte (100 - 150 E+A/ha BZ)
- Geringe Nutzungsdichte (50 - 100 E+A/ha BZ)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (< 50 E+A/ha BZ)

Nutzungsdichte Bestand gemäss Quartieranalyse

- 151 - 300 (E+A/ha)
- 101 - 150 (E+A/ha)
- 51 - 100 (E+A/ha)
- ≤ 50 (E+A/ha)



Quellen:
Nutzungsdichten (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
Quartieranalyse (ARE ZH, 27.04.2020)
Vektor ÜP (ARE ZH, WMS)

Dokument: 30107_05G_210421_Info.mxd
Datum: 21.04.2021



Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II

Nutzungsdichte Potenzial

Vereinfachtes Potenzial der Nutzungsdichte

Differenz Bestand Nutzungsdichte gemäss
Quartieranalyse des Kantons zu Dichtestufenvorgaben
Regionaler Richtplan

Nutzungsdichte Potenzial

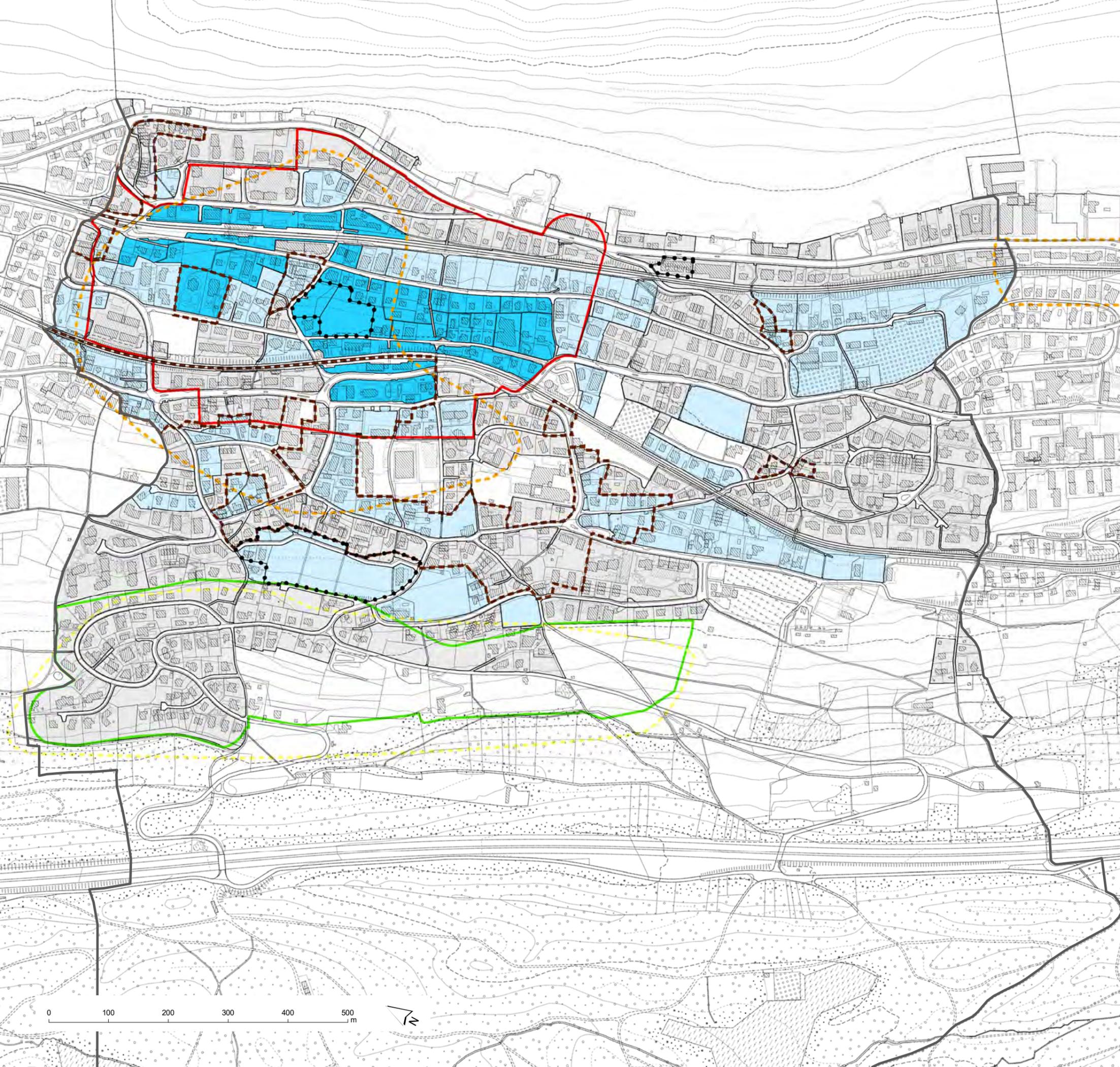
- Grosses Verdichtungspotenzial (51 - 100 E+A/ha)
- Mittleres Verdichtungspotenzial (1 - 50 E+A/ha)
- Untergeordnetes Verdichtungspotenzial /
Keine Dichtevorgaben

Orientierende Inhalte

- Gebiet hoher baulicher Dichte (RRP)
- Gebiet niedriger baulicher Dichte (RRP)
- Mittlere Nutzungsdichte (100 - 150 E+A/ha BZ) (RRP)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (< 50 E+A/ha BZ) (RRP)
- Kernzone A
- Gestaltungsplanperimeter (rechtskräftig)

Quellen:
Bauliche Dichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
Nutzungsdichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
OREB NP (ARE ZH, 01.07.2020)
Quartieranalyse (ARE ZH, 27.04.2020)
Vektor ÜP (ARE ZH, WMS)

Dokument: 30107_05G_210421_Info.mxd
Datum: 21.04.2021





Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II

Ausbaugrad

Ausbaugrad gemäss Quartieranalyse des Kantons, basierend auf der Geschossflächenreserve (GFLR)

Die Berechnung erfolgt einheitlich über die gesamte Quartierfläche. Eine Differenzierung in einen überbauten und einen nicht überbauten Teil findet nicht statt. Berücksichtigt sind nur Wohn-, Misch-, Zentrums- und Arbeitszonen.

Anzustrebende baulichte Dichte Regionaler Richtplan

-  Gebiet hoher baulicher Dichte
-  Gebiet niedriger baulicher Dichte

Ausbaugrad Bestand gemäss Quartieranalyse

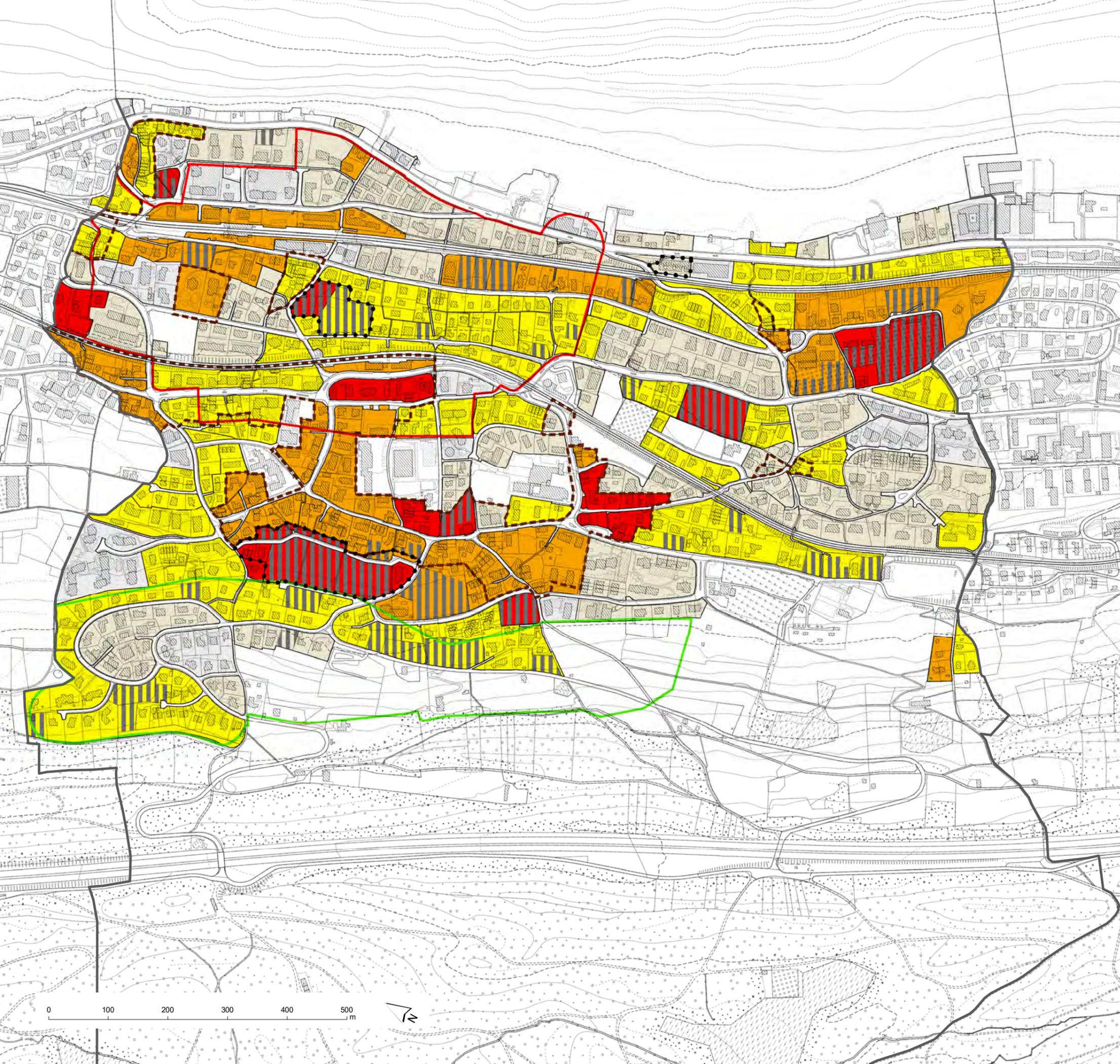
-  Ausgenutzt (AG > 95 %)
-  Hoher Ausbaugrad (76 - 95 %)
-  Mittlerer Ausbaugrad (51 - 75 %)
-  Geringer Ausbaugrad (26 - 50 %)
-  Sehr geringer Ausbaugrad (≤ 25 %)

Orientierende Inhalte

-  Unbebaute Baulandreserve
-  Kernzone A
-  Gestaltungsplanperimeter (rechtskräftig)

Quellen:
Bauliche Dichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
ÖREB NP (ARE ZH, 01.07.2020)
Quartieranalyse (ARE ZH, 27.04.2020)
Überbaungsstand (ARE ZH, 2019; ergänzt)
Vektor ÜP (ARE ZH, WMS)

Dokument: 30107_05G_210421_Info.mxd
Datum: 21.04.2021





Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II

Identifizierte Potenziale

Quartiere mit hohem Potenzial zur Verdichtung

- grosse vorhandene Geschossflächenreserven (Potenzial Ausbaugrad)
- angestrebte Nutzungsdichte gemäss Regionalem Richtplan noch nicht ausgeschöpft (Potenzial Nutzungsdichte)
- nicht Bestandteil einer Kernzone A

Orientierende Inhalte

-  Unbebaute Baulandreserve
-  Gestaltungsplanperimeter (rechtskräftig)

Quellen:
Bauliche Dichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
Nutzungsdichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
OREB NP (ARE ZH, 01.07.2020)
Quartieranalyse (ARE ZH, 27.04.2020)
Überbaungsstand (ARE ZH, 2019; ergänzt)
Vektor ÜP (ARE ZH, WMS)

Dokument: 30107_05G_210421_Info.mxd
Datum: 21.04.2021





Oberrieden. Ortsplanung. Teilrevision II

Identifizierte Potenziale (2)

Quartiere mit hohem Potenzial zur Verdichtung

- grosse vorhandene Geschossflächenreserven (Potenzial Ausbaugrad)
- angestrebte Nutzungsdichte gemäss Regionalem Richtplan noch nicht ausgeschöpft (Potenzial Nutzungsdichte)
- nicht Bestandteil einer Kernzone A

weitere berücksichtigte Ausschlusskriterien:

- Kleinstquartier (Entwicklung nur punktuell, gesamtplanerisch irrelevant)
- Quartiere mit unzuweckmässiger Gebieteinteilung ("Relikte" aufgrund der Einteilung aus der Quartieranalyse)
- Quartiere mit niedrigem effektiven Potenzial (Potenzial rein prozentual)

Orientierende Inhalte

-  Unbebaute Baulandreserve
-  Gestaltungsplanperimeter (rechtskräftig)

Quellen:
Bauliche Dichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
Nutzungsdichte (Reg. RP, Revision Stand 04.06.2020)
OREB NP (ARE ZH, 01.07.2020)
Quartieranalyse (ARE ZH, 27.04.2020)
Überbaungsstand (ARE ZH, 2019; ergänzt)
Vektor ÜP (ARE ZH, WMS)

Dokument: 30107_05G_210421_Info.mxd
Datum: 22.04.2021

