

Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Zimmerberg

Richtplantext, *Auszug*

Teilrevision 2024
Synopsis

Verabschiedet durch die Delegierten-
versammlung der ZPZ am
11. Dezember 2025

Beschluss des Regierungsrats
(Festsetzung)
Stand: dd.mmmmm yyyy

Die vorliegende Fassung des regionalen Richtplans umfasst seit der letzten Gesamtüberprüfung 2018 folgende Teilrevisionen:

Vorlage	Beschluss Delegiertenversammlung	Festsetzung Regierungsrat
Teilrevision 2022	11. Mai 2023	12. Dezember 2023 RRB Nr. 1450/2023
Teilrevision Uferbereich vom Zürichsee	11. Juli 2024	- (ausstehend)
Teilrevision 2024	11. Dezember 2025	- (ausstehend)

Die jeweils aktuelle Fassung des regionalen Richtplans findet sich auf dem kantonalen GIS-Browser.

Herausgeberin:

Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg

Bearbeitung:

Planpartner AG

Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Tel. 044 250 58 80 / www.planpartner.ch

Urs Meier, Dipl. Arch. ETH SIA Planer FSU REG A

Selina Masé, MSc ETH in Architektur

Lea Schrepfer, BSc FHO in Raumplanung

umeier@planpartner.ch

smase@planpartner.ch

lschrepfer@planpartner.ch

TEAMverkehr AG (Teil Verkehr)

Zugerstr. 45, 6330 Cham

Tel. 041 783 80 60 / www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH/SVI/REG A

Jennifer Rüegg, BSc FHO in Raumplanung

merlo@teamverkehr.ch

rueegg@teamverkehr.ch

Druck:

RIESEN Printmedia

Albisstrasse 33, 8134 Adliswil

Tel. 044 711 84 48 / www.riesen-printmedia.ch

Bezugsquelle:

Sekretariat ZPZ, c/o Gemeinde Thalwil, Dorfstrasse 10, 8800 Thalwil, Tel. 044 723 23 08

Download: www.zpz.ch/aktuell/amtliche-publikationen

(Ablage Bilder: 28601_05A_250120_BilderTeilrev_RRP_2024_TextUndBer)

Entwurf:	Von den Delegierten der ZPZ am 03.10.2024 z.H: - Anhörung der Verbandsgemeinden vom 04.10. bis 31.12.2024 Vom Vorstand ZPZ am 06.02.2025 verabschiedet z.H: - kantonale Vorprüfung - öffentliche Auflage und - Anhörung der Nachbarregionen Vom Vorstand ZPZ am 20.11.2025 verabschiedet z.H: - Delegiertenversammlung ZPZ
Zustimmung:	Delegiertenversammlung ZPZ vom 11.12.2025
Festsetzung:	Beschluss des Regierungsrates vom xx.xx.xxxx (RRB Nr. xxx/xxxx)

Lesehilfe

rot	Richtplantext neu
rot	Richtplantext gestrichen
○	Vorhaben neu / Änderung Vorhaben
✕	Vorhaben gestrichen

Hinweis

In der vorliegenden synoptischen Darstellung werden nur die Kapitel des Richtplantextes aufgeführt, die Änderungen erfahren.
Inhalte der laufenden Teilrevision «Uferbereich vom Zürichsee» sind bis zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung in **grauer Schrift** dargestellt.

Die Nummerierung bereits enthaltener Objekte wird nicht verändert. Die Nummern zu streichender Objekte entfallen ersatzlos. Neue Objekte werden i.S. der bisherigen Systematik (alphabetische Reihenfolge nach Gemeindenamen) integriert und zusätzlich mit Kleinbuchstaben ergänzt, Bsp.:

bisher Gde. A, Objekt Nr. 20
Gde. B, Objekt Nr. 21

neu Gde. A, Objekt Nr. 20
Gde. A, Objekt Nr. 20a
Gde. B, Objekt Nr. 21

Dieses Prinzip orientiert sich an der Systematik der Teilrevisionen des kantonalen Richtplans.

Einleitung

Anlass, Stellenwert

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) verpflichtet die Regionen, regionale Richtpläne zu erstellen. Der erste regionale Richtplan gemäss PBG 1975 wurde mit RRB Nr. 448/1982 festgesetzt. Mit RRB 2258/1998 wurde das Planwerk umfassend revidiert und seither mit diversen Teilrevisionen ergänzt.

Mit dem neuen Raumplanungsgesetz und dem neuen kantonalen Richtplan wurde eine Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans durchgeführt. Die Festsetzung der Gesamtrevision des regionalen Richtplans wurde am 9. Januar 2018 vom Regierungsrat beschlossen (RRB 11/2018). Als Grundlagen verabschiedete die Region im Jahr 2011 ein regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) und schrieb dieses 2015 fort. Zudem wurde für das Planen und Bauen am Zürichseeufer in den Jahren 2014/15 eine regionsübergreifende Gebietsplanung auf der Basis des Leitbildes Zürichsee 2050 durchgeführt.

2019 war eine erste Teilrevision des regionalen Richtplans geplant, die in der Volksabstimmung vom 15.05.2022 abgelehnt wurde. Die Teilrevision 2022 wurde am 12. Dezember 2023 durch den Regierungsrat (RRB 1450/2023) festgesetzt. **Eine weitere Teilrevision («Uferbereich vom Zürichsee») wurde am XX.XX.2025 durch den Regierungsrat festgesetzt.**

Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.

Der regionale Richtplan stützt sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen ab, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren auf (vgl. § 21 Abs. 2 PBG).

Struktur, Verbindlichkeit

Der regionale Richtplan besteht aus Text und Karten. Der Richtplantext ist in die Kapitel „Raumordnungskonzept“, „Siedlung“, „Landschaft“, „Verkehr“, „Versorgung, Entsorgung“ und „Öffentliche Bauten und Anlagen“ gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Der Text besteht aus Zielen (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträgen (objektbezogene Anordnungen, Übersichten, Prioritäten) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an die Region bzw. an die Gemeinden).

Der Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Die Tiefenschärfe der Festlegungen kann in Abhängigkeit der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen. Der regionale Richtplan übernimmt die Festlegungen des kantonalen Richtplans verfeinert und ergänzt diese im Rahmen der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung und wird mit den Richtplänen der Nachbarregionen abgestimmt. Die für Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten auf kommunaler Stufe, insbesondere mit der Nutzungsplanung. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung ist den nachgelagerten Planungen und Verfahren vorbehalten.

Mit einem Erläuterungsbericht werden die wesentlichen Elemente und Änderungspunkte dargestellt.

Handlungsspielraum, Richtplanrelevanz

Dem regionalen Richtplan widersprechende Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom regionalen

Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Die Abwägung, ob ein Vorhaben im regionalen Richtplan festgelegt wird, orientiert sich an den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie am vorhandenen Abstimmungsbedarf. Ein Vorhaben gilt als richtplanrelevant, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien darauf zutrifft:

- Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weitreichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt;
- Organisatorisch: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen;
- Politisch: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten.

Mit kommunalen Richtplänen können die Nutzungs- und Dichtevorgaben des regionalen Richtplans weiter konkretisiert und mit Vorgaben zur Nutzung ergänzt werden.

Planungsablauf Teilrevision 2024

Mit Verabschiedung durch die Delegierten an der Arbeitssitzung vom 11.07.2024 wurde der Entwurf den Gemeinden zur verbandsinternen Anhörung unterbreitet. Der überarbeitete Entwurf des Richtplans wurde vom 21.02.2025 bis zum 22.04.2025 öffentlich aufgelegt, dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht sowie die Nachbarregionen zur Anhörung eingeladen (Beschluss des Vorstandes vom 06.02.2025). Aus der kantonalen Vorprüfung ergaben sich 15 Anträge. Im Rahmen der öffentlichen Auflage haben Einwender sowie die Regionsgemeinden und Nachbarregionen 16 Einwendungen mit insgesamt 14 verschiedenen Anträgen eingereicht. Über die nicht berücksichtigten und nur teilweise berücksichtigten Einwendungen wird in einem separaten Dokument, dem „Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen“ Auskunft erteilt.

Am 11.12.2025 verabschiedete die Delegiertenversammlung den regionalen Richtplan zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat.

Ausblick auf künftige Teilrevisionspakete

Die Region nimmt in Aussicht künftig in regelmässigen Abständen Teilrevisionen des regionalen Richtplans vorzunehmen. Themen, die noch nicht über eine ausreichende Konkretisierungstiefe verfügen oder aus anderen Gründen noch nicht behandelt werden können, werden in einer nächsten Teilrevision behandelt. Es wird angestrebt ungefähr alle zwei Jahre eine Teilrevision des regionalen Richtplans vorzunehmen.

Inhaltsverzeichnis

2	Siedlung	9
2.2	Zentrumsgebiet	9
2.2.1	Ziele	9
2.2.2	Karteneinträge	9
2.2.3	Massnahmen	12
2.5	Gebiet mit Nutzungsvorgaben	12
2.5.1	Ziele	12
2.5.2	Karteneinträge	14
2.5.3	Massnahmen	19
2.6	Anzustrebende bauliche Dichte.....	20
2.6.1	Ziele	20
2.6.2	Karteneinträge	20
2.6.3	Massnahmen	30
2.8	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	31
2.8.1	Ziele	31
2.8.2	Karteneinträge	31
2.8.3	Massnahmen	34
3	Landschaft	36
3.2	Erholung.....	36
3.2.1	Ziele	36
3.2.2	Karteneinträge	36
3.2.3	Massnahmen	48
3.7	Vernetzungskorridor	48
3.7.1	Ziele	48
3.7.2	Karteneinträge	49
3.7.3	Massnahmen	50
4	Verkehr	51
4.2	Strassenverkehr	51
4.2.1	Ziele	51
4.2.2	Karteneinträge	53
4.2.3	Massnahmen	59
4.3	Öffentlicher Personenverkehr.....	60
4.3.1	Ziele	60

4.3.2	Karteneinträge	62
4.3.3	Massnahmen	67
4.4	Fuss- und Veloverkehr.....	67
4.4.1	Ziele	67
4.4.2	Karteneinträge	70
4.4.3	Massnahmen	92
4.5	Parkierung.....	93
4.5.1	Ziele	93
4.5.2	Karteneinträge	93
4.5.3	Massnahmen	96
4.7	Schifffahrt	96
4.7.1	Ziele	96
4.7.2	Karteneinträge	96
4.7.3	Massnahmen	99
5	Versorgung, Entsorgung	100
5.4	Energie	100
5.4.1	Ziele	100
5.4.2	Karteneinträge	101
5.4.3	Massnahmen	104
5.7	Abfall	104
5.7.1	Ziele	104
5.7.2	Karteneinträge	104
5.7.3	Massnahmen	104
6	Öffentliche Bauten und Anlagen.....	104
6.3	Gesundheit.....	104
6.3.1	Ziele	104
6.3.2	Karteneinträge	104
6.3.3	Massnahmen	106
6.4	Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	106
6.4.1	Ziele	106
6.4.2	Karteneinträge	106
6.4.3	Massnahmen	108
7	Wichtige Grundlagen	109

2 Siedlung

2.2 Zentrumsgebiet

2.2.1 Ziele

In den Regionalzentren werden Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung ausgeschieden. Gemäss Regio-ROK sollen diese Gebiete in ihrer Funktion gestärkt und substanziell verdichtet werden.

Die Gemeinden sind angewiesen, im Rahmen der kommunalen Planung die für die Erfüllung der Zentrumsaufgaben zweckmässigen planerischen Festlegungen zu treffen. In geeigneten Gebieten sind Bauzonen mit hoher baulicher Dichte auszuscheiden und Bestimmungen für die Erhaltung bzw. Förderung von zentralen Einrichtungen und Versorgung sowie publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zu treffen. Kanton und Bund sollen bei ihren Planungen und Investitionen dieser Zentrumsstruktur der Region Rechnung tragen.

2.2.2 Karteneinträge

Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Bahnhofplatz / Stadt- hausareal Zentrum Ost / bis Wacht- strasse Brücke / bis Stationsgebiet Sood, Adliswil	bestehendes Subzentrum von über- kommunaler Bedeutung Stärkung der Funktion und Verdichtung städtebauliche Integration der Sihl- talstrasse; Freihaltung Tramtrassee Siedlungsschwerpunkt (mehrheitlich für Arbeiten), Teilgebiet bei Station Sood für Mischnutzung im Stationsgebiet Sood, Pufferzone hin zum Arbeitsplatz- gebiet Sood (Nr. 1)	regionales Arbeitsplatzgebiet Sood (Ziffer 2.5, Festlegung Nr. 1) geplante Tramlinie von regionaler Bedeutung (Ziffer 4.3, Festlegung Nr. 4 (a), (b) und (c)) Gestaltungsplan Stadthaus
2	Bahnhofsgebiet / Dorfplatz / bis Spital und zweites Zentrum Einsiedlerstrasse, Horgen	Bezirkshauptort und bestehendes Zent- rum von überkommunaler Bedeutung Stärkung der Funktion und Verdichtung; städtebauliche Akzentuierung Bahnhof- gebiet und urbane Verzahnung von Siedlung und Erholung am See Freihaltung Trasse Standseilbahn (Verbindung zwischen Bahnhof Horgen und Bahnhof Horgen Oberdorf)	regionales Schutzwürdiges Ortsbild (Ziffer 2.3, Festlegung Nr. 2) regionales Erholungsgebiet (Ziffer 3.2, Festlegung Nr. 6) geplante Standseilbahn von regio- naler Bedeutung (Ziffer 4.3, Festle- gung Nr. 7) Spital (kantonale Richtplankarte) und Bildungszentrum Zürichsee (Zif- fer 6.3 Festlegung Nr. 4 (b)) ISOS Nr. 5474 (2013)
3	Waldegg-Center, Hor- gen	Sicherung der Erdgeschossnutzungen	
4	Bahnhofsgebiet und Gotthardstrasse / Alte Landstrasse / Verbin- dung Schiffplände, Thalwil	bestehendes Subzentrum von über- kommunaler Bedeutung Stärkung der Funktion und Verdichtung städtebauliche Akzentuierung Bahnhof- gebiet	geplante Standseilbahn von regio- naler Bedeutung (Ziffer 4.3, Festle- gung Nr. 8)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Freihaltung Trasse Standseilbahn (Verbindung zwischen Bahnhof und Schifflande)	
5	Bahnhofsgebiet Au bis Areal AuPark, Wä- denswil	bestehendes Subzentrum von über- kommunalen Bedeutung Stärkung der Funktion und Verdichtung städtebauliche Akzentuierung Gesamt- gebiet; urbane Verzahnung von Sied- lung und Erholung am See Gute Erschliessung	
6	Bahnhofsgebiet Wä- denswil / Zuge- rstrasse / Ober- dorfstrasse, Wädens- wil	bestehendes Zentrum von überkommun- aler Bedeutung Stärkung der Funktion und Verdichtung städtebauliche Akzentuierung Gesamt- gebiet; urbane Verzahnung von Sied- lung und Erholung am See	Wärmeversorgung Nr. 8 Gebiet „TUWAG-Areal“ für öffentli- che Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung (Ziffer 2.5, Festlegung Nr. 28) Hochschule Wädenswil (Kt. Richt- plan Pt. 6.3.2 a) Nr. 3) Gestaltungsplan Reidbach regionaler Uferabschnitt «Uferstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 6.5)
<i>Abkürzungen</i>			
ISOS: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung			

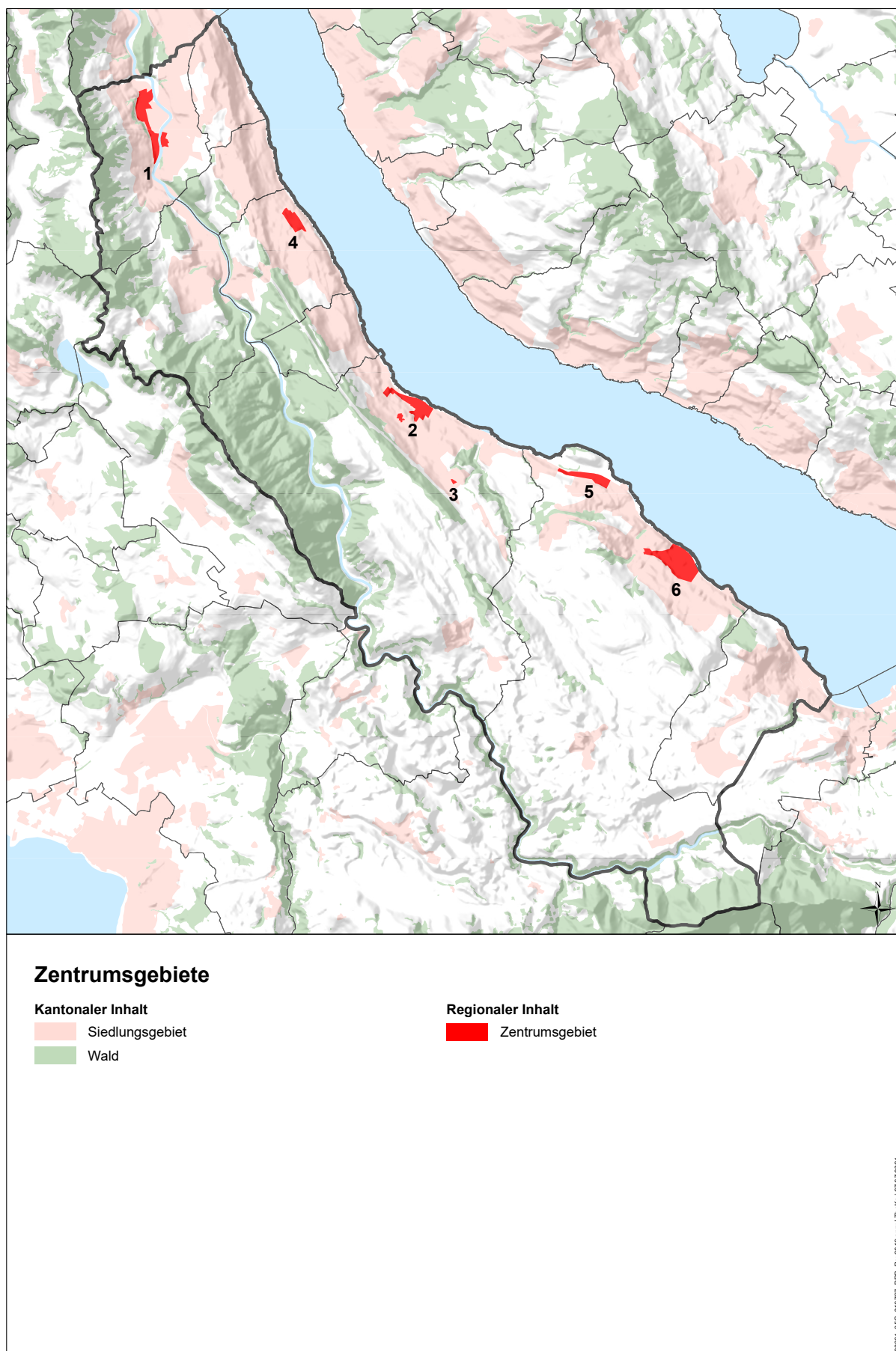


Abb. 2.2: Themenkarte Zentrumsgebiete

2.2.3 Massnahmen

Wo Zentrumsgebiete mit anderen regionalen Festlegungen überlagert sind, gehen differenziertere andere Gebietsfestlegungen und deren Massnahmen vor.

a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Die Region setzt sich für bessere ÖV-Netzanschlüsse der Zentrumsgebiete ein.

b) Gemeinden

- In den Zentrumsgebieten sind die grossen Anstrengungen der letzten Jahre weiterzuverfolgen und mit hoher Priorität umzusetzen. Die heutigen Zentrumsfunktionen sind zu stärken (zentrale Einrichtungen und Versorgung für die Region, urbane Gestaltung und bauliche Verdichtung; Sicherung und Förderung publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen). Die geographische Ausdehnung der Zentren ist weiter zu fördern (Hauptstrassenzüge, Bahnhof-Umfeld, Anbindung der Arbeitsplatz- und Mischgebiete in mittelbarer Umgebung).
- Die Gemeinden fördern die bauliche Verdichtung in den Zentrumsgebieten und sichern nutzungsplanerisch insgesamt mind. 20 % der Gesamtnutzflächen für Arbeiten.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen.
- Die Gemeinden initiieren wo nötig Entwicklungsplanungen, die sich sowohl städtebaulich wie auch für den öffentlichen Freiraum an hohen Qualitätszielen orientieren. Die Bebauung samt Erschliessung und Parkierung ist dabei auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die Strukturierung der einzelnen Gebiete ist mit einem Gebietsrahmenplan (auch Masterplan oder Entwicklungsrichtplan genannt) festzuhalten und mit den geeigneten Instrumenten eigentümerverbildlich festzulegen.
- Die Zentrumsgebiete können im Rahmen der kommunalen Planung z.B. wie folgt umgesetzt werden:
 - Ausscheiden von Zentrums- oder Mischzonen, mit hoher baulicher Dichte in geeigneten Gebieten;
 - Ausscheiden von Kernzonen mit hoher baulicher Dichte und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten;
 - Bereitstellen von Flächen für öffentliche Nutzungen (z.B. über die Ausscheidung von Zonen für öffentliche Bauten) und private Dienstleistungen mit überkommunalem Einzugsbereich;
 - Gestaltung entsprechender Bereiche auch für überkommunale Bedürfnisse (z.B. Bahnhofareale, Erholungsnutzungen am See).
- Wo Zentren in schutzwürdigen Gebieten liegen, ist eine umfassende Interessenabwägung zwischen den Zielsetzungen der baulichen Verdichtung und des geschützten Ortsbildes vorzunehmen.

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

2.5.1 Ziele

In den Gebieten mit Nutzungsvorgaben soll die Nutzung des Siedlungsgebietes näher geordnet und bestimmt werden.

Wo keine Vorgaben für das Siedlungsgebiet gemacht werden, sind alle Nutzungen zulässig; zumeist wird dort mit der Nutzung Wohnen zu rechnen sein.

a) Arbeitsplatzgebiete

Der Zimmerberg soll als Arbeitsstandort gehalten und moderat weiter entwickelt werden. Wichtige Firmen zeigen ebenso wie die Vielzahl kleiner Betriebe, dass die Region als Standort für ein vielfältiges Angebot geeignet ist. Im Fokus stehen Klein-, Mittel- und Grossbetriebe unterschiedlicher Branchen von höchstens mässig störender Art. Bestehende Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung sind zu halten; für bestehende Mittel- und Grossbetriebe ist ein allfälliges Wachstum zu ermöglichen.

Als Arbeitsplatzgebiete sind jene Flächen bezeichnet, die sich in Bezug auf Lage, Grösse und Erschliessung in erster Linie für Arbeitsplätze eignen und die auch in Zukunft dieser Nutzung vorbehalten sein sollen. Diese Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, in den bezeichneten Gebieten in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Industrie- und Gewerbebezonen auszuscheiden, wobei in Gebieten, die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen sind, in der Regel auch Dienstleistungsbetriebe zulässig sein sollen, weil es im Interesse der Region liegt, für eine möglichst grosse Zahl von qualifizierten Arbeitsplätzen die planerischen Voraussetzungen sicherzustellen.

b) Mischgebiete

Als Gebiete mit gemischter Nutzung sind Flächen bezeichnet, die sich in Bezug auf Lage, Erschliessung und Bebauungsstruktur für eine gemischte Nutzung von Wohnen und Arbeiten eignen und in denen diese gemischte Nutzung erhalten oder neu geschaffen werden soll, wobei insbesondere qualifizierte Arbeitsplätze erwünscht sind. Diese Festlegung soll dazu beitragen, das regionale Ziel der Förderung von Arbeitsplätzen zu erreichen.

Diese Festlegung ergänzt die Arbeitsplatzgebiete und wird auf kommunaler Stufe durch die Ausscheidung von Zentrumszonen, Kernzonen oder Wohnzonen ggf. mit Gewerbeanteilen vollzogen. Reine Arbeitsplatzzonen (Gewerbe- oder Industriezonen) sind ebenfalls zulässig, jedoch keine reinen Wohnzonen mit Ausschluss von Arbeitsplätzen. Durch entsprechende Zonenbestimmungen und entsprechende Infrastrukturleistungen sollen Anreize und Voraussetzungen geschaffen werden, dass Arbeitsplätze auch tatsächlich erstellt werden. In den bezeichneten Gebieten soll die Mischung der Nutzungen langfristig gesichert werden. Gebiete gelten als gemischt genutzt, wenn sie gesamthaft die in den einzelnen Festlegungen empfohlenen minimalen Arbeitsanteile erfüllen. Zur Entlastung der übrigen Lagen können einzelne Nutzungen auch an geeigneten Lagen konzentriert werden.

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Die Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen insbesondere in den Bereichen Bildung und Forschung, Kultur, Sport sowie weitere öffentliche Dienstleistungen, leistet einen wichtigen Beitrag für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Prosperität und damit zur Standortqualität der Region. Zudem werden mit der Planung und Realisierung entsprechender Bauten und Anlagen wesentliche Impulse für die Entwicklung von Siedlungsstruktur und -qualität gesetzt. Die Planung solcher Vorhaben hat sich deshalb an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung zu orientieren.

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen sichern genügend grosse, zusammenhängende und gut erschlossenen Flächen für den Bestand oder die langfristige Ansiedelung von überkommunalen öffentlichen Bauten und Anlagen.

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sind in Pt. 4.5.1 lit a) des kantonalen Richtplans definiert.

Sie werden zur besseren Abstimmung mit dem Verkehr dorthin gelenkt, wo die nachfolgenden Voraussetzungen für Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen erfüllt sind:

- Befriedigung eines regionalen Besucher- und Kundenpotenzials
- Sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, genügende Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr
- Konzentration der Konsum- und Erholungseinrichtungen in attraktiv konzipierten und gestalteten Zentrums- und Einkaufsgebieten
- Keine Konkurrenzierung der bestehenden Regionalzentren

Ohne Karteneintrag sind VE nur mit einem Gestaltungsplan samt Nachweis erhöhter Anforderungen an Standorteignung und Verkehrsbewältigung (im LV-, MIV- und ÖV-System) zulässig.

2.5.2 Karteneinträge

a) Arbeitsplatzgebiete

Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Gebiet beiderseits der Sihl- talstrasse / Sood, Adliswil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven städtebauliche Integration der Sihltalstrasse Option Freihaltung Tramtrassee	regionales Zentrumsgebiet (Ziffer 2.2, Festlegung Nr. 1) hohe bauliche Dichte (Ziffer 2.6, Festlegung Nr.26) geplante Tramlinie von regionaler Bedeutung (Ziffer 4.3, Festlegung Nr. 4(a), (b) und (c))
2	Weberei, Adliswil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet	
3	Risi - Badenmatt, Horgen (Areal Dow)	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven max. 50 % der Gesamtnutzfläche eines Vollausbau sind für Dienstleistungsnutzungen zulässig (falls die ÖV-Guteklasse mind. C beträgt, entfällt diese Vorgabe)	
4	Waldhof (Arn), Horgen	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet max. 50 % der Gesamtnutzfläche eines Vollausbau sind für Dienstleistungsnutzungen zulässig	
5	Sihlhof, Langnau a.A.	bestehender Gartenbaubetrieb Nutzweise eingeschränkt auf Betriebe der Produktion, Gütergrossverteilung, Lagerhaltung und Transports	Kantonaler Richtplan, Kap. 2.2.2
6	Gewerbegebiet Samstagern, Richterswil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet max. 50 % der Gesamtnutzfläche eines Vollausbau sind für Dienstleistungsnutzungen zulässig	Gestaltungsplan Bruggeten
7	Gebiet Obere Schwanden, Richterswil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet	
8	Gebiet Säumerstrasse/ Gheistrasse, Rüschlikon	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet	
9	Gebiet Moos/Merisbrunnen, Rüschlikon	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet	
10	Böni, Thalwil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
11	Gewerbegebiet Hinter Rüti, Wädenswil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven städtebauliche Nachrüstung des bestehenden Gewerbegebiets anstreben	BZO Wädenswil (Bestimmungen für Verkaufsflächen) Gestaltungsplan „Werkstadt Zürisee“
12	Arbeitsplatzgebiet, Neubüel Wädenswil	strategisches Arbeitsplatzgebiet für gewerblichen Schwerpunkt und für Technologie/Innovation sichern und etappiert entwickeln städtebauliche Aufwertung der Hauptverkehrswege, Freiraumgestaltung und bessere Integration der Autobahn (Autobahnvollanschluss, Übergang Strassenraum) als Adressbildung anstreben Logistik in Kombination mit Doppelnutzung zulassen Ausschluss von Fachmarkt/Detailhandel (Quartiersversorgung zulässig) und Dienstleistung	
13	Steinacher (südlich Strasse), Wädenswil	bestehendes Industrie-/Gewerbegebiet Städtebauliche Nachrüstung des bestehenden Gewerbegebiets anstreben	

b) Mischgebiete

Mischgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
14	Sunnau (Erweiterung bis Siedlungsgrenze) – Moos – Dietli-moos, Adliswil	bestehendes/geplantes Mischgebiet Freihaltung Tramtrasse	Gebiet hoher baulicher Dichte (Kap. 2.6 Nr. 25) geplante Tramlinie von regio-naler Bedeutung (Ziffer 4.3, Festlegung Nr. 4(a) (b) und (c)) kommunaler Richtplan und mehrere Gestaltungspläne
15	Bereiche entlang Seestrasse und unterer Bahnlinie ausserhalb des schutzwürdigen Ortsbildes, Horgen	bestehendes Mischgebiet	Planen und Bauen am Zürichseeufer
16	Stotzweid, Horgen (Areal Feller)	bestehendes Mischgebiet 50% der Gesamtnutzflächen für Arbeitsnutzungen sichern	Gestaltungsplan Feller Süd Gestaltungsplan TRIFT Horgen – Teilgebiet Stotzweid Sonderbauvorschriften in BZO (Bestimmungen für Arbeits- und Wohnnutzungen)
17	Bereich oberhalb Bahnhof Oberdorf, Horgen	bestehendes Mischgebiet 50% der Gesamtnutzflächen für Arbeitsnutzungen sichern	Gestaltungsplan Schwei-ter-Areal Sonderbauvorschriften in BZO (Bestimmungen für Arbeits- und Wohnnutzungen)
18	Neu Tödi, Horgen	Durchmischte Nutzung Alters- / Wohnen	
19	Scheller, Horgen	bestehendes Mischgebiet	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10 Nr. 5.1) Planen und Bauen am Zürichseeufer geplanter Zürichseeweg (Ziffer 4.4.2, Nr. 26, 27)
20	Scheller, Oberrieden	bestehendes Mischgebiet	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 4.7) Planen und Bauen am Zürichseeufer geplanter Zürichseeweg (Ziffer 4.4.2, Nr. 26)
21	Bahnhofgebiet - Schoren, Kilchberg	bestehendes Mischgebiet	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 1.8 und 1.10) Baute für Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen Nr. 0a Planen und Bauen am Zürichseeufer

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
			geplanter Zürichseeweg (Ziffer 4.4.2, Nr. 15)
22	Zentraler Bereich entlang Sihltalstrasse und Bahn, Neue Dorfstrasse bis Zentrum, Langnau am Albis	bestehendes Mischgebiet	Gestaltungsplan Stationsareal
23	Gebiet im Bereich der A3 der Autobahnausfahrt, Richterswil	bestehendes Mischgebiet	
24	Zentrumsgebiet - Marbach, Mühlebachstrasse – Farb, Thalwil	bestehendes Mischgebiet bauliche Verdichtung fördern; städtebauliche Verbindung Bahnhof/See stärken; Trasseesicherung Standseilbahn, Parkieranlage	geplante Standseilbahn von regionaler Bedeutung (Ziffer 4.3, Festlegung Nr. 8) Gestaltungsplan Farb, Gestaltungsplan Tellenbach
25	Gattikon (Sihlufer/Gattiker-Strasse), Thalwil	bestehendes/geplantes Mischgebiet	
26	Seestrasse – Tiefenhof, Wädenswil	bestehendes/geplantes Mischgebiet	
27	Einsiedlerstrasse – Giessen, Wädenswil	bestehendes/geplantes Mischgebiet	regionales Zentrumsgebiet (Ziffer 2.2, Festlegung Nr. 6)
28	TUWAG-Areal, Wädenswil	bestehendes Mischgebiet mit ZHAW als Hauptnutzerin	Gestaltungsplan Reidbach Gebietsplanung Hochschulstandort Wädenswil

Hinweis:

Die Festlegungen betreffend den Mindestgewerbeanteil gemäss Ziff. 2.5.3 lit. d) Punkt 2 gelten nicht für die Gebiete Nr. 19 Scheller, Horgen und Nr. 20 Scheller, Oberrieden sowie für die Teile östlich der Seestrasse des Gebietes Nr. 21 Bahnhofgebiet - Schoren, Kilchberg.

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
29	Agroscope-Areal, Wädenswil	bestehende Forschungsanstalt Erfüllung öffentlicher Aufgaben im Sinne von § 60 Abs. 1 PBG	
30	Hochschule Wädenswil, Campus Grüental, Wädenswil	bestehende Hochschulanlage ZHAW Erfüllung öffentlicher Aufgaben im Sinne von § 60 Abs. 1 PBG	Gebietsplanung Hochschulstandort Wädenswil

Abkürzungen:

Agroscope: Eidgenössische Forschungsanstalt für Pflanzenbau und pflanzliche Lebensmittel

ZHAW: Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
31	(keine)		

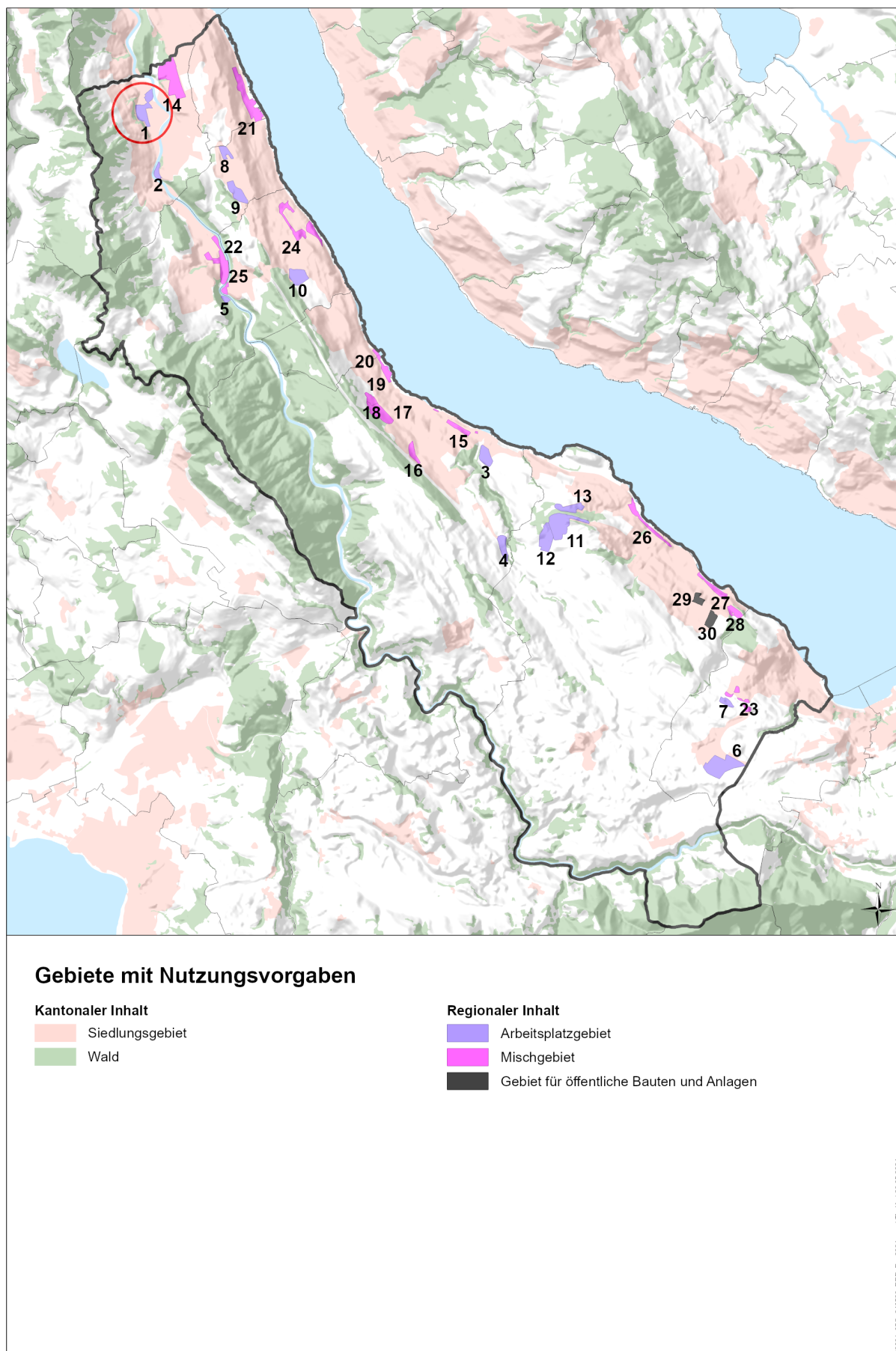


Abb. 2.5: Themenkarte Gebiete mit Nutzungsvorgaben

2.5.3 Massnahmen

Allgemein:

- Die Arbeitsplatz- und Mischgebiete sowie die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und die Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen sollen vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplanung (auch Entwicklungsplan, Leitbild, Masterplan genannt) zukunftstauglich strukturiert werden. Der nicht behörden- und eigentümerverbindliche Gebietsrahmenplan zeigt auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind und wie sie – zweckmässigerweise mit dem jeweils weichsten Mittel - umgesetzt werden können.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen.

Arbeitsplatzgebiete:

a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung des strategischen Arbeitsplatzgebiets Wädenswil Neubüel und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Die Region stellt die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV sicher und sorgt damit für eine haushälterische Nutzung der Arbeitszonen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus und differenzieren die Nutzweise.
- In der Nutzungsplanung sind Arbeitsplatzgebiete in der Regel mit Industrie- und Gewerbezonem umzusetzen. Eine Wohnnutzung darf **innerhalb der Arbeitsplatzgebiete** nicht zugelassen werden.
- Dienstleistungen dürfen zugelassen werden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:
 - Öffentliche Verkehrserschliessung
 - Genügend Kapazität zur Erschliessung mit dem Individualverkehr.
 - Hinreichende Kapazitätsreserven für Gewerbe.
- **Die Stadt Adliswil prüft bei einer Nutzungsplanänderung die Auswirkungen einer Reduktion des Arbeitsplatzgebiets um die Bahnstation Sood-Oberleimbach. Sie leitet daraus geeignete Massnahmen ab, die in der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung festzulegen sind. Die Gemeinde achtet dabei darauf, mithilfe einer geeigneten Zonierung einen Puffer zwischen den Wohnnutzungen und dem verbleibenden Arbeitsplatzgebiet zu schaffen.**
- ~~Die Gemeinde Adliswil kann im Rahmen eines gebietsspezifischen Masterplans bzw. in ihrer nächsten Gesamtrevision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung prüfen, inwiefern das Arbeitsplatzgebiet um den Bahnhof Sood für eine Mischnutzung geeignet ist und geöffnet werden kann und soll.~~ Dabei achtet sie auf eine geeignete Verortung der Arbeitsplätze auf dem ganzen Gemeindegebiet von Adliswil und auf eine Gewährleistung von ausreichend Flächen für gewerblich-industrielle Betriebe.

Mischgebiete:

c) Region

.-

d) Gemeinden

- Mischgebiete führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung mit Wohnzonen mit Gewerbeerleichterungen oder anderen Mischzonen. Reine Arbeitszonen sind zulässig.
- Die Gemeinden sichern in den Mischgebieten nutzungsplanerisch insgesamt mind. 20 % der Gesamtnutzflächen für Arbeiten.

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen:

e) Region

Die Region unterstützt die Entwicklung der Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.

f) Gemeinden

Die Gemeinden schaffen die nutzungsplanerischen Voraussetzungen.

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen:

g) Region

- Die Region prüft einzelfallweise auf Antrag der Gemeinden Standorteinträge für verkehrsintensive Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen.
- Das zusätzliche erwartete Verkehrsaufkommen von VE muss mit der heutigen oder geplanten Kapazität der Verkehrssysteme bewältigbar sein, bzw. muss darauf abgestimmt werden.
- Gestaltungspläne für verkehrsintensive Einzelobjekte oder Anlagen ausserhalb eines Eigungsgebietes erfordern den Nachweis erhöhter Anforderungen an Standorteignung und Verkehrsbewältigung.

h) Gemeinden

-. - .

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

2.6.1 Ziele

Gemäss regionalem Raumordnungskonzept werden die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Dichten mit regionalen Nutzungsdichtestufen (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe) differenziert. Diese Dichtestufen ergänzen die bisherigen Festlegungen „niedrige“ und „hohe“ bauliche Dichte, welche städtebauliche Anforderungen umschreiben. Auf Richtwerte für die bauliche Dichte (Ausnützungsziffer, Baumassenziffer etc.) wird verzichtet, weil deren gebietsgerechte Eruiierung (Dichteinstrument, Dichtemass) und eigentümerverbindliche Festlegung Aufgabe der kommunalen Planung ist.

Die Siedlungsentwicklung soll künftig noch konsequenter auf diejenigen Lagen ausgerichtet werden, die sich städtebaulich eignen und mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr bestens erschlossen sind. An diesen Lagen sollen eine bauliche Entwicklung und Verdichtung mit hohen baulichen Dichten und urbanen Strukturen gefördert werden.

Umgekehrt hat sich die Bebauung insbesondere an landschaftlich empfindlichen (Hang-)Lagen und Siedlungsrandern mit Rücksicht auf das Orts- und Landschaftsbild gut einzufügen.

2.6.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Gebiete mit niedriger baulicher Dichte und hoher baulicher Dichte bezeichnet. Das nicht speziell bezeichnete Siedlungsgebiet soll in der Regel eine mittlere ortsbauliche Körnung aufweisen.

Gebiete niedriger baulicher Dichte:

Die Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, die Nutzungsplanung so zu halten, dass Bebauungen entstehen, die in besonderem Mass auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht nehmen. Im Einzelnen sollen dabei folgende Richtlinien beachtet werden:

- Beschränkung der Fassadenhöhe und Geschosshöhen auf in der Regel zwei Vollgeschosse

- Beschränkung der Gebäudelänge (Richtwert: ca. 25 m)
- Sicherung ausreichender Gebäudeabstände
- Sicherstellung einer guten Durchgrünung der Quartiere
- Gut gestaltete Siedlungsränder.

Wo es zur Sicherstellung einer sich gut ins Orts- und Landschaftsbild einfügenden Überbauung nötig ist, kann die Minimalausnützung gemäss § 49a PBG unterschritten werden. Je nach Verhältnissen können auch Kernzonen oder Quartiererhaltungszonen mit entsprechenden sichernden Vorschriften erlassen werden.

Gebiete niedriger baulicher Dichte von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiete niedriger baulicher Dichte	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Teile des Bebauungsrandes am Albishang nördlich des Langenbachs, Adliswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
1a	Teile des Bebauungsrandes am Albishang, nördlich des Rütli-bachs, Adliswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
5	Bätbur-Pappelweg, Horgen	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
5a	Südliche und östliche Hanglage um den Dorfkern, Horgen (Hirzel)	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
5b	Spitzen, Horgen (Hirzel)	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
7	Ganze Länge der obersten Hanglage im Baugebiet, Oberrieden	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
8	Terrassenanlage zwischen den Gemeindegrenzen, Kilchberg	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
9	Breitloh-Lättenhölzli, Kilchberg	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
9a	Stocken, Neuweid, Kilchberg	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
10	Gibel, Langnau am Albis	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
11	Mülihalden - Rengg, Langnau am Albis	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
12	Unter Albis – Striempel, Langnau am Albis	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
13	Ober Albis, Langnau am Albis	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
14	Burghalden, Richterswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	

Nr.	Gebiete niedriger baulicher Dichte	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
15	Chrummbächli, Richterswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
16	Ober Hafen, Richterswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
17	Ganze Länge der Kretenlage zwischen den Gemeindegrenzen, Rüschlikon	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	Wärmeversorgung Nr. 5a
18	Loorain, Rüschlikon	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
20	Hanglage Etzliberg – Alsen, Thalwil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
20a	Baugebiete nördlich der Hauptstrasse, Wädenswil (Hütten)	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
21	Im Boden / alte Landstrasse, Wädenswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
22	Hangenmoos / Zopf – Gwad, Wädenswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
23	Fuhr - Leihof, Wädenswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
24	Meierhof-Säntis, Wädenswil	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	
24a	Sonnenrain- / Kirchhügel, Wädenswil (Schönenberg)	Wohngebiet an landschaftlich empfindlicher Lage / landschaftliche Einbettung der Siedlung	

Im Weiteren gelten alle Baugebiete im Nahbereich des Seeufers, welche nicht als Zentrums-, Misch- oder Arbeitsplatzgebiet sowie schützenswertes Ortsbild ausgeschieden sind, als Gebiete niedriger baulicher Dichte, auch wenn sie im Plan nicht dargestellt sind.

Gebiete hoher baulicher Dichte:

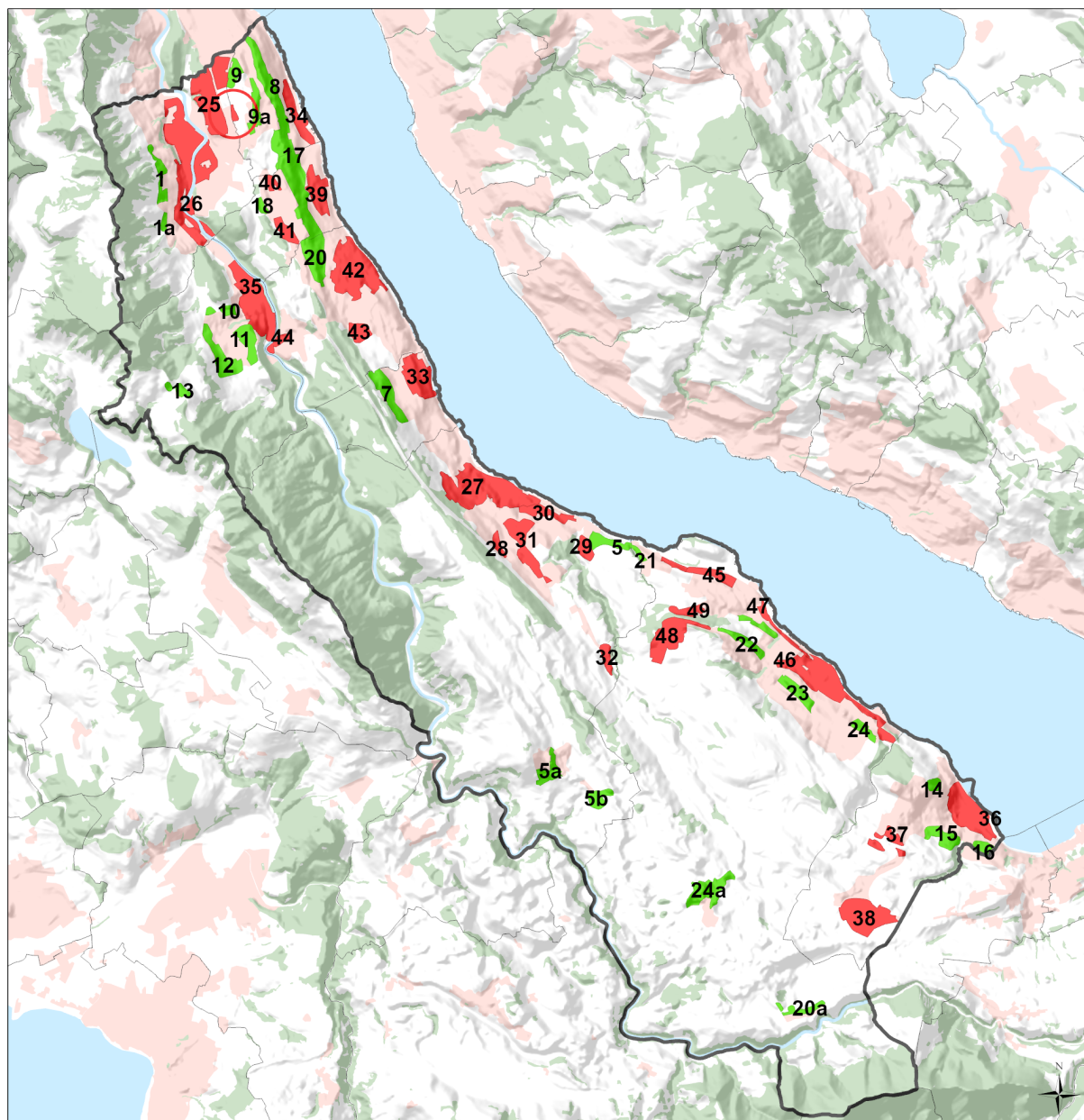
Im regionalen Richtplan sind als Gebiete mit hoher baulicher Dichte jene Siedlungsgebiete bezeichnet, die sich für eine städtebauliche Akzentuierung eignen und mit öffentlichem Verkehr besonders gut erschlossen sind und wo deshalb aus regionaler Sicht eine hohe bauliche Dichte grundsätzlich erwünscht ist. Diese generelle Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, in den bezeichneten Gebieten in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Zonen mit eher hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden sowie für die dazu nötige Erschliessung und Infrastruktur zu sorgen. Es sind auch jene Gebiete, in welchen in erster Linie mit Sondernutzungsplänen eine höhere Bebauung mit entsprechend höherer Dichte ermöglicht werden kann.

Diese Festlegung ist im regionalen Richtplan nur als schematische Signatur dargestellt. Sie soll auf kommunaler Stufe mit Rücksicht auf Topographie, Wegnetz und Überbauungsstruktur angepasst werden. Sie kann auch ergänzt werden, wo z.B. ein Ortsbus eine mit der S-Bahn-Station gleichwertige Erschliessung mit öffentlichem Verkehr sicherstellt. Sie gibt auch Hinweise, wo die Anzahl Pflicht-Parkplätze tiefer angesetzt oder begrenzt werden sollte.

Gebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet hoher baulicher Dichte	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
25	Sunnau / Moos / Dietlimoos / Lätten, Adliswil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 14)
26	Sood - Zentrum - Sihlau - mit Ausnahme der eigentlichen Hanglage, Adliswil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Zentrums- und Arbeitsgebiet (Ziffern 2.2 / 2.5, Nrn. 1 / 1, 2)
27	Gebiet Wiesental - Rüteler - Bergli zwischen den beiden Bahnhöfen, Schweiter Areal, Ober Hüenerbühl, Horgen	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Zentrums- und Mischgebiet (Ziffern 2.2 / 2.5, Nrn. 2 / 15, 17, 18)
28	Stotzweid, Horgen (Areal Feller)	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 16)
29	Risi – Badenmatt, Horgen (Areal Dow)	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeitsplatzgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 3)
30	Gebiet Schärbächli / südlich angrenzend an den Dorfkern, Horgen	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 15)
31	Heubachstrasse - Allmend - Waldegg Center, Horgen	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
32	Waldhof (Arn), Horgen	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeitsplatzgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 4)
33	Nahbereich um die beiden Bahnhöfe mit Ausnahme der eigentlichen Hanglagen, Oberrieden	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
34	Einzugsbereich des Bahnhofes zwischen Seestrasse und Bahnlinie, Kilchberg	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 21) regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 1.8) geplanter Zürichseeweg (Ziffer 4.4.2, Nr. 15) Baute für Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen Nr. 0a
35	Breitwies - Grund - Uf der Fuhr, Langnau am Albis	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 22)
36	Einzugsbereich um den Bahnhof Richterswil mit Ausnahme des Gebietes Pilgerli, Richterswil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 7.2 und Nr. 7.3) geplanter Zürichseeweg (Ziffer 4.4.2, Nr. 43)
37	Gebiet im Bereich der A3 der Autobahnausfahrt, Richterswil	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeits- und Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nrn. 7 / 23)
38	Einzugsbereich um den Bahnhof Samstagern, Richterswil	erhebliche bauliche Verdichtung erwünscht Differenzierung erforderlich	regionales Arbeitsgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 6) Gestaltungsplan Bruggeten
39	Gebiet mit gemischter Nutzung um den Bahnhof, ergänzt durch das südlich angrenzende Gebiet bei derseits der Gleise, Rüschlikon	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	Wärmeversorgung Nr. 5a
40	Gebiet Nidelbadstrasse, Rüschlikon	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeitsgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 8)

Nr.	Gebiet hoher baulicher Dichte	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
41	Gebiet Moos, Rüschlikon	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeitsgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 9)
42	Einzugsbereich des Bahnhofes mit Ausnahme der Hanglage zwischen Unterdorf und Ludretikon, Thalwil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Zentrums- und Mischgebiet (Ziffern 2.2 / 2.5, Nrn. 4 / 24) Wärmeversorgung Nr. 6
43	Gewerbegebiet Böni, Thalwil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Arbeitsgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 10)
44	Zentrum Gattikon, Thalwil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 25)
45	Einzugsbereich um den Bahnhof Au mit Au-Center Areal, Wädenswil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Zentrumsgebiet (Ziffern 2.2, Nr. 5)
46	Einzugsbereich um den Bahnhof Wädenswil / westlich bis MEWA / östlich bis Reibach, Wädenswil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Zentrums- und Mischgebiet (Ziffern 2.2 / 2.5, Nrn. 6 / 26, 27) regionaler Uferabschnitt «Uferstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 6.5) und «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 6.6) Wärmeversorgung Nr. 8 Gestaltungsplan MEWA-Areal
47	Seestrasse – Tiefenhof, Wädenswil	qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 26)
48	Neubüel, Wädenswil	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeitsgebiet (Ziffer 2.5, Nrn. 11, 12)
49	Steinacher, Wädenswil	qualitative und quantitative Verdichtung	regionales Arbeitsgebiet (Ziffer 2.5, Nr. 13)



Anzustrebende bauliche Dichte

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Hohe bauliche Dichte
- Niedrige bauliche Dichte

28601_05A_251102_RRP_Rev2024.aprx | ThnKa | 05.11.2025

Abb. 2.6a: Themenkarte anzustrebende bauliche Dichte

Zudem werden gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Nutzungsdichten mit folgenden Dichtestufen differenziert (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe):

- Hohe Nutzungsdichte (150 – 300 K / ha Bauzone)
- Mittlere Nutzungsdichte (100 – 150 K / ha Bauzone)
- Geringe Nutzungsdichte (50 – 100 K / ha Bauzone)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (weniger als 50 K / ha Bauzone)

Folgende Nutzungsdichtestufen gemäss den Abb. 2.6b-d sind wegleitend:

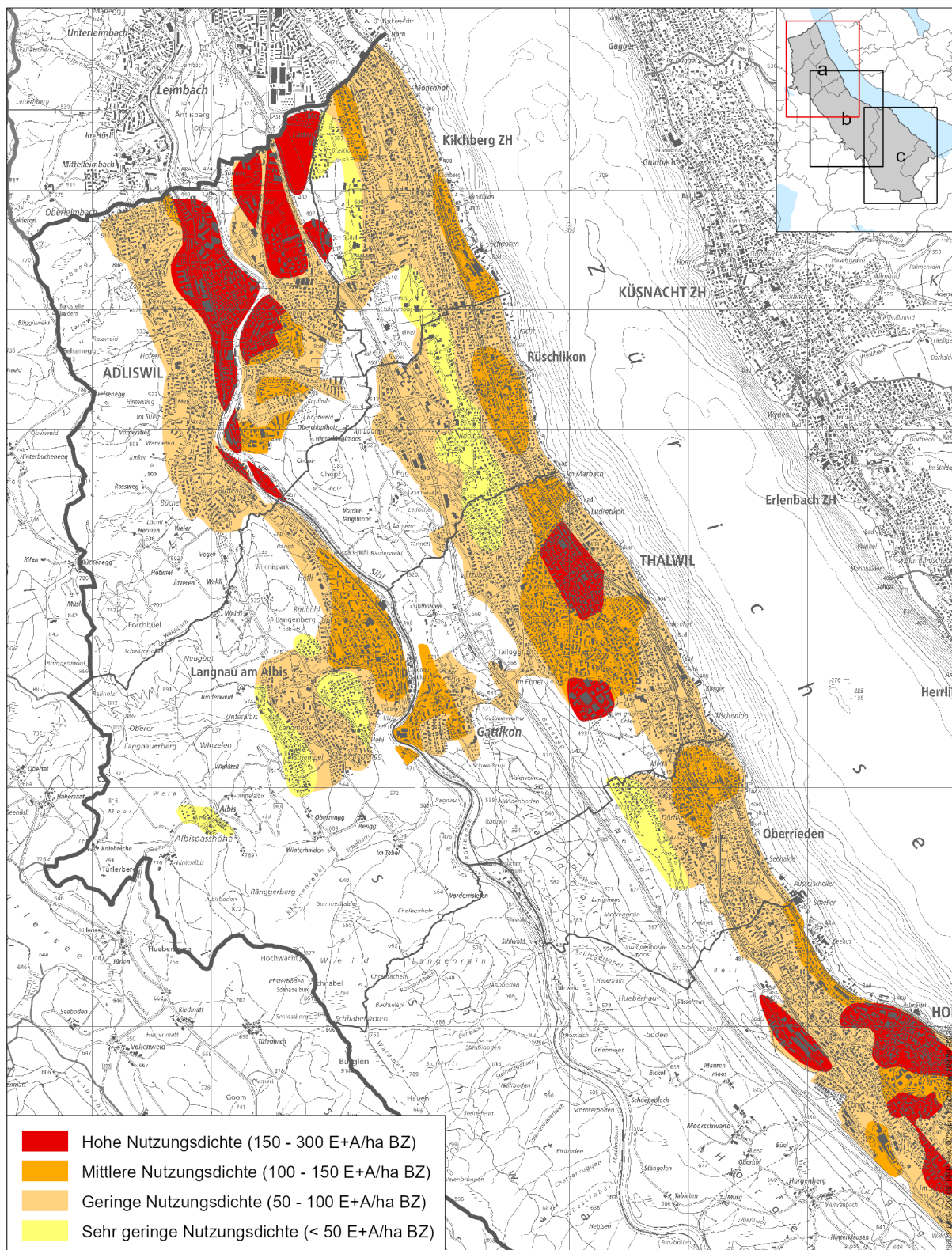


Abb. 2.6b: Nutzungsdichtestufen (K / ha üBZ): Dichteziel 2030, Kartenausschnitt

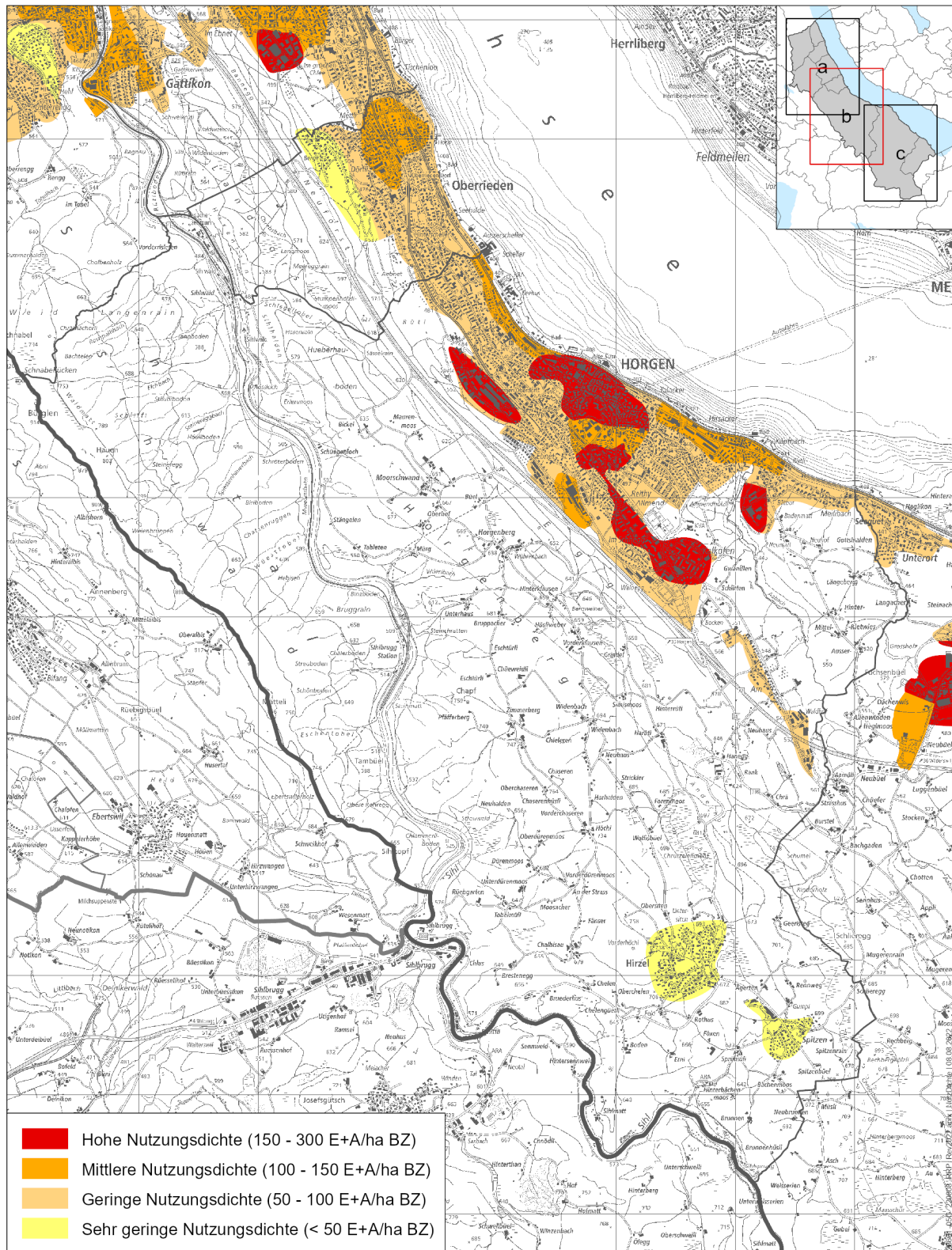


Abb. 2.6c: Nutzungsdichtestufen (K / ha üBZ): Dichteziel 2030, Kartenausschnitt

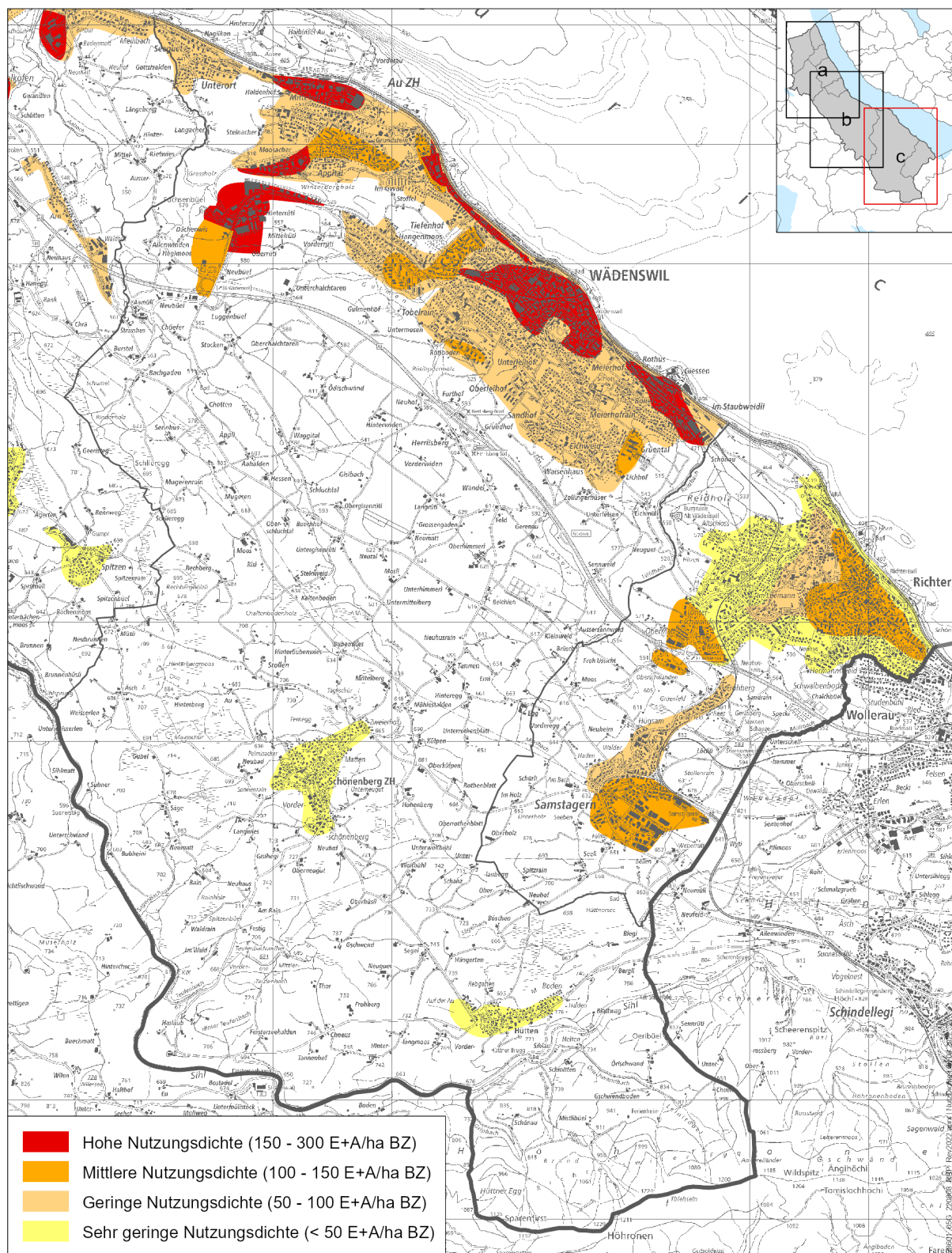


Abb. 2.6d: Nutzungsdichtestufen (K / ha üBZ): Dichteziel 2030, Kartenausschnitt

2.6.3 Massnahmen

Gebiete niedriger baulicher Dichte:

a) *Region*

.-

b) *Gemeinden*

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus.
- Gebiete niedriger baulicher Dichte führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung geringer Dichte mit ergänzenden Bestimmungen (Körnung, Begrünung, Siedlungsrand etc), in denen eine Unterschreitung von § 49a PBG zulässig ist.

Gebiete hoher baulicher Dichte:

c) *Region*

- Die Region setzt sich dafür ein, dass in Gebieten hoher baulicher Dichte die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgebaut und wo nötig vorgeschrieben wird. Sie ist Voraussetzung für die Baureife.

d) *Gemeinden*

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus.
- Gebiete hoher baulicher Dichte führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung mit Zentrums-, Misch-, Wohn- und Arbeitszonen hoher baulicher Dichte. Dabei sind die jeweiligen, minimalen Ausnützungsziffern gemäss § 49a Abs. 1 PBG deutlich zu über treffen.

Für die Festlegung der Dichtemasse in den Gebieten mit hoher baulicher Dichte sind gestützt auf die Abbildungen 2.6b bis 2.6d folgende Umrechnungsfaktoren wegleitend:

Nutzungsdichtediagramm

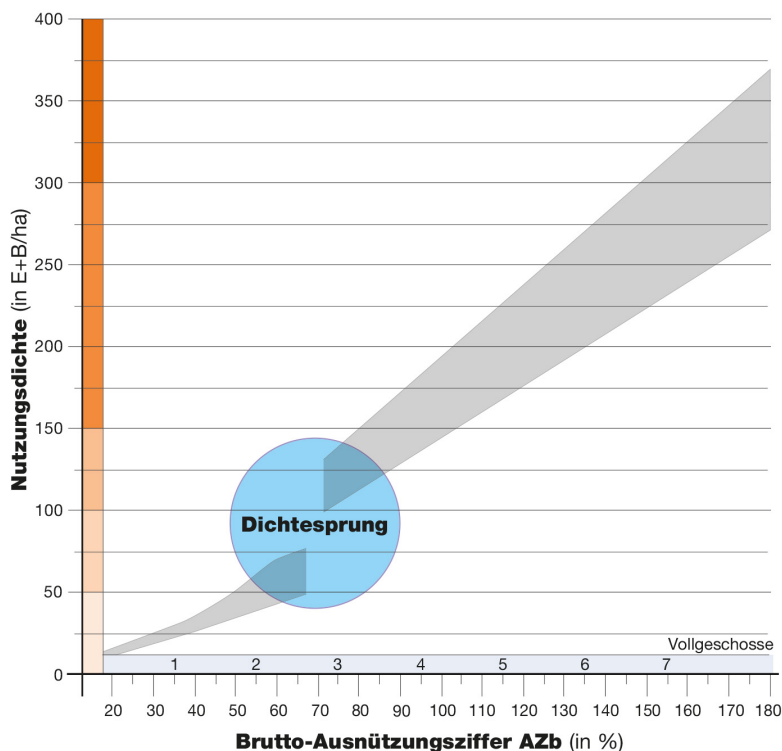


Abb. 2.6e: Nutzungsdichtediagramm

Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

Brutto- Ausnutzungsziffer (%)	Ausnutzungsziffer PBG (%)	Baumassenziffer (m ³ /m ²)	Vollgeschosse (Annahme)
25–35	15–20	0.9–1.3	1
35–45	20–25	1.2–1.7	1
40–50	25–35	1.2–1.9	2
50–65	35–45	1.7–2.4	2
60–75	45–55	2.0–2.8	3
75–85	55–65	2.5–3.2	3
80–95	65–75	2.7–3.6	4
95–105	75–85	3.2–4.0	4
100–115	85–95	3.4–4.4	5
115–125	95–105	3.9–4.8	5
120–135	105–115	4.3–5.2	6
135–145	115–125	4.6–5.5	6
140–155	125–135	4.9–5.9	7
≥ 155	≥ 135	≥ 5.3	≥ 7

Abb. 2.6f: Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

Nutzungsdichten:

e) *Region*

–.–

f) *Gemeinden*

- Es ist Aufgabe der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung, je Gebiet das geeignete Instrument und das richtige Mass der zulässigen baulichen Dichte festzulegen. Es ist zulässig, die planerische Verdichtung in mehreren Revisionsschritten umzusetzen. Für die einzelnen Zonenabgrenzungen und Dichteziffern besteht ein erheblicher Anordnungsspielraum, wenn gesamthaft der Nachweis der Dichtestufenziele vorliegt.

2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.8.1 Ziele

Bestehende und allfällig neue Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende sind zu bezeichnen und planungsrechtlich zu sichern, um den Fahrenden für die Ausübung ihrer traditionellen Lebensweise genügend Platz zur Verfügung zu stellen.

2.8.2 Karteneinträge

Nr.	Stand-/Durchgangsort	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Standplatz (Gebiet Sihlhang), Adliswil	bestehender Standort	
1a	Durchgangsort (Gebiet Wetzinger), Thalwil	neuer Durchgangsort	

Nr.	Stand-/Durchgangsplatz	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
2	Durchgangsplatz (Gebiet Gerenholz / A3), Wädenswil	bestehender Durchgangsplatz, Sanierung notwendig	

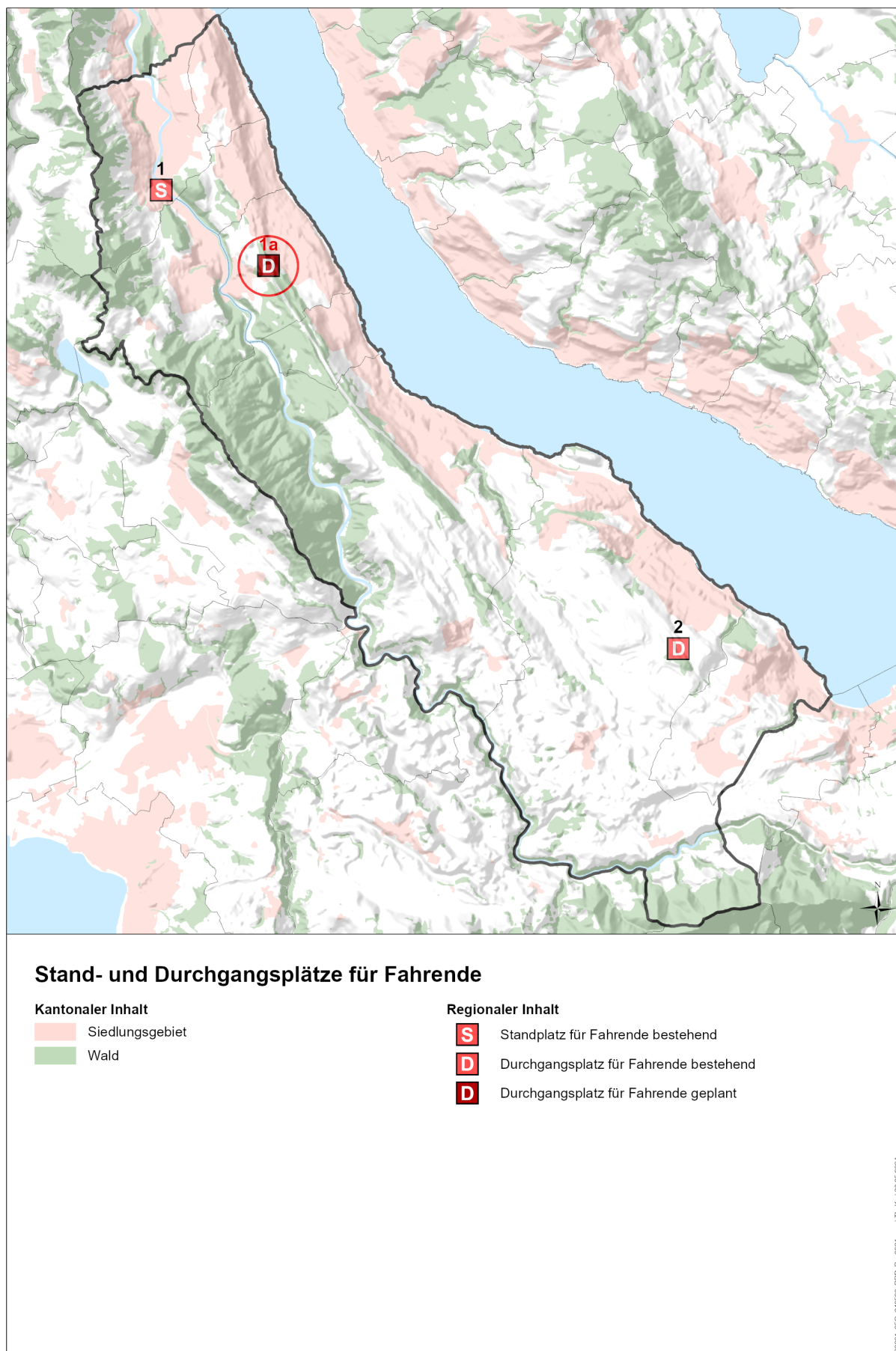


Abb. 2.8: Themenkarte Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.8.3 Massnahmen

Stand- und Durchgangsplätze sind mit zeitgemässer Infrastruktur zu versehen und durch die Gemeinden zu betreiben. Dabei übernimmt der Kanton gemäss Pkt. 2.5.2.a des kantonalen Richtplans die erforderliche Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur und deckt auch ein allfälliges Defizit aus der Platzvermietung durch die Gemeinden ab.

a) *Region*

Die Region evaluiert und selektiert geeignete Standorte im Dialog mit den Gemeinden und legt einen weiteren Durchgangspfad im Richtplan fest.

-. -

b) *Gemeinden*

Die Gemeinden realisieren und versehen die Stand- und Durchgangsplätze mit einer zeitgemässen Infrastruktur und betreiben diese Plätze. **Die Anforderungen des Lärmschutzes sind dabei zu berücksichtigen und die Einhaltung der IGW ES III nachzuweisen.**

3 Landschaft

3.2 Erholung

3.2.1 Ziele

Als Erholungsgebiete sind innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes grössere zusammenhängende Flächen bezeichnet, die vorwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen und die auch langfristig dieser Zweckbestimmung zu erhalten sind. Eine beschränkte bauliche Nutzung ist zulässig, soweit sie für den Erholungszweck erforderlich ist. Diese Festlegung führt in der Regel zur Festsetzung von überkommunalen Freihaltezonen oder zu kommunalen Erholungs- und Freihaltezonen. Wo die Gemeinden für die vielfältigen Einzelheiten unter Einbezug aller öffentlicher Interessen gemäss kantonalem und regionalem Richtplan bereits eine zweckmässige Regelung in der kommunalen Nutzungsplanung getroffen haben oder diese treffen werden, erübrigt sich die Festsetzung einer überkommunalen Freihaltezone. Dies trifft auch dort zu, wo Naturschutzinteressen im Vordergrund stehen und diese in separaten Erlassen wahrgenommen werden.

Die Zugänglichkeit der Räume am Zürichsee und an der Sihl ist zu gewährleisten. Deren Erreichbarkeit und Durchgrünung sind zu erhalten und in einzelnen Abschnitten zu stärken.

Die Ausflugsziele bezeichnen punktuelle Bauten und Anlagen wie wichtige Hotels und Gasthöfe zur Stärkung der Erholungsfunktion in den bedeutenden Erholungsgebieten Zürichsee, Zimmerberggrücken und Sihltal. Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen der Ausflugsziele (samt Sicherstellung einer zweckmässigen Parkierung) können unter Wahrung des Erholungszwecks einzelfallweise geprüft werden.

Gemäss den kantonalen Richtplanvorgaben gilt es Hundeschulen als Elemente der Naherholung zu sichern.

Der Sihlwald (Naturpark von nationaler Bedeutung) hat als grosses zusammenhängendes Waldgebiet eine besondere Bedeutung für die Region und soll auch in Zukunft seinen vielfältigen Funktionen (Naturwald, Erholungswald, Wirtschaftswald, Schulungswald) entsprechend gepflegt und betreut werden.

3.2.2 Karteneinträge

Es werden folgende Erholungsfunktionen unterschieden:

- Allgemeines Erholungsgebiet
- Seeanlage / Parkanlage
- Ausflugsziel
- Sport- und Badeanlagen
- Golfanlage
- Hundeschule
- Campingplatz

Die Erholungsfunktionen von regionaler Bedeutung sind mit dem Zürichseeweg Ziffer 4.4.2 zu koordinieren.

Erholungsfunktionen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Sportanlage Tüfi / Sunnau, Adliswil	Teilgebiet Tüfi: bestehende Sportanlage Teilgebiet Sunnau: geplante Sportanlage	Gestaltungsplan Dietlimoos-Moos

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
2	Golfplatz, Horgen (Hirzel) / Wädenswil (Schönenberg)	bestehender Golfplatz mit Clubhaus/Gastronomie	
4	Seehaus – Parkanlage Seerose - Schifflande, Horgen	Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomie-/Kultureinrichtungen sowie Parkierung zulässig Aufwertung der bestehenden Seeanlagen und Bootslicheplätze zu einer integrierten Parkanlage	regionale Uferabschnitte «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 5.2, 5.4) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1); Erholungsnutzung bestehend regionaler Hafen / Bootslicheplatz (Ziffer 4.7, Nrn. 3)
5	Sust – Fähre, Horgen	Erholungsgebiet am See Parkanlage mit Fähre: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen sowie Parkierung zulässig Aufwertung Flachwasser gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) unter Wahrung bestehender Badezüge und Bootsplätze zu realisieren	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 5.5), «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 5.6), «Uferstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 5.7) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Erholungsnutzung bestehend, Aufwertung Flachwasser
6	Sustgarten / L'O, Horgen	bestehende Gasthöfe	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 5.5)
7	Käpfnach - Meilibach, Horgen	Erholungsgebiet am See/Strandbad Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen sowie Parkierung zulässig	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 5.8 und Nr. 5.9) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Erholungsnutzung bestehend
8	Campingplatz Sihlwald, Horgen	bestehende Anlage	
9	Aebnet, Oberrieden	allgemeines Erholungsgebiet Ausflugsziel	
10	Tischenloo, Oberrieden	Erholungsgebiet am See/Werft Parkanlage: Erholungseinrichtungen sowie Parkierung zulässig	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 4.1) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend)
11	Schifflande, Oberrieden	Erholungsgebiet am See/ Schiffstation Parkanlage: Erholungseinrichtungen zulässig	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 4.2) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
12	Strandbad Oberrieden	Erholungsgebiet am See/Strandbad Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen sowie Parkierung zulässig im Winter Strandbad als öffentlich zugänglicher Erholungsraum Aufwertung Ufervegetation gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) möglichst seeseitig und unter Wahrung bestehender Badezugänge zu realisieren Aufwertung Flachwasser gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) unter Wahrung bestehender Badezugänge und Bootsplätze zu realisieren	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 4.3) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend), Aufwertung Ufervegetation, Aufwertung Flachwasser
13	Seehalde, Oberrieden	Erholungsgebiet am See Parkanlage: Erholungseinrichtungen sowie Parkierung zulässig	regionaler Uferabschnitt «Uferstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 4.4) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend), Aufwertung Flachwasser
14	Parkanlage, Oberrieden	Erholungsgebiet am See	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 4.6) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1), Aufwertung Erholungsnutzung, Aufwertung Ufervegetation (z.T. bestehend)
15	Stocken – Asp, Kilchberg und Adliswil	allgemeines Erholungsgebiet u.a. (z.T. bestehende) Sportanlagen Erdsonden für Hallenbad geplant	kantonale Freihaltungszone städtebauliches Quartierentwicklungsleitbild Wollishofen (Sept. 2013)
16	Chirchmoos – Ghei, Kilchberg	allgemeines Erholungsgebiet	städttebauliches Quartierentwicklungsleitbild Wollishofen (Sept. 2013)
17	Navillegut, Kilchberg	Erholungsgebiet am See Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomie-/Anlasseinrichtungen sowie Parkierung zulässig Aufwertung Flachwasser gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) unter Wahrung der Badenutzung	regionaler Uferabschnitt «Parkstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 1.5) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend), Aufwertung Flachwasser Wärmeversorgung Nr. 4
18	Mönchhof – See-/ Widmeranlage, Kilchberg	Erholungsgebiet am See Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen sowie Parkierung zulässig	regionaler Uferabschnitt «Parkstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 1.1)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
			Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend) regionaler Hafen / Bootsliegeplatz (Ziffer 4.7, Nr. 4)
19	Schilfmatt, Kilchberg	Erholungsgebiet am See/Strandbad	regionaler Uferabschnitt «Uferstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 1.2) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend)
20	Morfanlage, Kilchberg	Erholungsgebiet am See/Strandbad Parkanlage Aufwertung Ufervegetation gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) unter Wahrung der Badenutzung	regionaler Uferabschnitt «Parkstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 1.3) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend) und Aufwertung Ufervegetation
21	Schooren, Kilchberg	Erholungsgebiet am See/Strandbad Energieerzeugungsanlage	regionaler Uferabschnitt «Ortsdurchfahrt» (Ziffer 2.10, Nr. 1.6) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend) Wärmeversorgung Nr. 4
22	Waldrand Birrwald, Langnau am Albis	allgemeines Erholungsgebiet	
23	Waldrand Albisboden, Langnau am Albis	allgemeines Erholungsgebiet	
24	Gebiet um die Ruine Alt - Wädenswil, Richterswil	allgemeines Erholungsgebiet	
25	Sportanlagen Burgmoos, Richterswil	bestehende Sportanlage geplanter Ausbau	
26	Horn – Schiffflände, Richterswil	Erholungsgebiet am See Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomie- /Beherbergungseinrichtungen sowie Parkierung zulässig im Winter Strandbad als öffentlich zugänglicher Erholungsraum	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 7.2) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend), Aufwertung Flachwasser Ortsbild kantonaler Bedeutung Nr. 7 Richterswil (Dorfkern) ISOS ID: 5629

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
			regionale Festlegungen für Wassersportzentrum (Ziffer 6.4, Nr. 1) regionaler Hafen / Bootsliegeplatz (Ziffer 4.7, Nr. 8)
26a	Gebiet Mündung Mülibach, Richterswil	Inselschüttungen mit Material aus Infrastrukturprojekten Erholungsgebiet und ökologische Aufwertung im See	Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend), Bachtobel
27	Strandbad, Richterswil	Erholungsgebiet am See/Strandbad Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomie-/Kultureinrichtungen zulässig im Winter Strandbad als öffentlich zugänglicher Erholungsraum	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 7.3) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend), Aufwertung Ufervegetation regionaler Hafen / Bootsliegeplatz (Ziffer 4.7, Nr. 7)
28	Remise, Richterswil	Remisengebäude im Zusammenhang mit dem Strandbad Richterswil Versorgungs-/Gastronomie- und Kultureinrichtungen zulässig Ausbau geplant	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 7.3) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z. T. bestehend)
29	Park im Grüene, Rüschlikon	Parkanlage Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomie-/Kultureinrichtungen sowie Parkierung zulässig	
30	Sulzergut, Kilchberg / Rüschlikon	Erholungsgebiet am See Parkanlage: Bademöglichkeit	regionale Uferabschnitte «Parkstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 1.11 und Nr. 2.1) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (bestehend)
31	Seebad Tracht – Schiff-lände, Rüschlikon	Erholungsgebiet am See/Strandbad/Schiffstation Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen sowie Parkierung zulässig im Winter Strandbad als öffentlich zugänglicher Erholungsraum	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 2.2) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend) geplanter Zürichseeweg (Ziffer 4.4.2, Nr. 20) regionaler Hafen / Bootsliegeplatz (Ziffer 4.8, Nr. 9)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
33	Seeanlage Gerbi – Strandbad Ludretikon – Seeanlage Farb – Zehntenhof / Strandbad Bürger, Thalwil	Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen, Wassersportanlagen sowie Parkierung zulässig Verbindung mit Bahnhof Thalwil ist zu etablieren Aufwertung der Wegbeziehung zwischen Seeanlage Kern und Ludretikon ist zu prüfen Neugestaltung Seeanlage / Seebad Bürger I, Seerestaurant im Strandbad Bürger, Ausstattung mit erforderlicher Versorgungs- und Erschliessungsinfrastruktur	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 3.1) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend) regionaler Hafen / Bootsliegeplatz (Ziffer 4.7, Nrn. 10 / 11) Wärmeversorgung Nr. 6
34	Böni / Vogelsang / Mettli, Thalwil	Erweiterung des bestehenden Erholungsgebietes	
35	Sportanlage Brand, Thalwil	bestehende Sportanlage	Gestaltungsplan Brand
36	Campingplatz Geissau, Thalwil	bestehende Anlage	
37	Sportanlage Beichlen, Wädenswil	Erholungsgebiet für Sport- und Freizeitanlagen (Rasenspiele, Schiessen, Golf-Driving-Range etc.) mit Parkplatz	regionaler Parkplatz für Erholung (Ziffer 4.5, Nr. 2422)
38	Naglikon, Wädenswil	Erholungsgebiet am See Parkanlage: saisonale Gastronomie zulässig Aufwertung Ufervegetation gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) möglichst seeseitig und unter Wahrung bestehender Badezugänge zu realisieren Aufwertung Flachwasser gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) unter Wahrung bestehender Badezugänge und Bootsplätze zu realisieren	regionale Uferabschnitte «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 6.1), «Parkstrasse» (Ziffer 2.10, Nr. 6.2) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend), Aufwertung Ufervegetation (z.T. bestehend), Aufwertung Flachwasser
39	Halbinsel Au, Wädenswil	Gasthof mit Hotel	Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend), Aufwertung Ufervegetation (z.T. bestehend), Aufwertung Flachwasser regionaler Parkplatz für Erholung (Ziffer 4.5 Nr. 3819) Öff. GP Landgasthof Halbinsel Au (ARV/61/2010)
40	Strandbad – Seegüetli, Wädenswil	Erholungsgebiet am See/Strandbad Parkanlage: Erholungs-, Versorgungs-/Gastronomieeinrichtungen zulässig	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 6.4) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		im Winter Strandbad als öffentlich zugänglicher Erholungsraum Aufwertung Ufervegetation gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) möglichst seeseitig und unter Wahrung bestehender Badezugänge zu realisieren Aufwertung Flachwasser gemäss Schwerpunktgebiete am Zürichsee (Ziffer 3.1) unter Wahrung bestehender Badezugänge und Bootsplätze zu realisieren	3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend), Aufwertung Ufervegetation (z.T. bestehend), Aufwertung Flachwasser regionaler Hafen / Bootsliageplatz (Ziffer 4.7, Nr. 12)
41	Giessen – Seeplatz, Wädenswil	Verknüpfung des bestehenden Seeufersweges Richterswil - Giessen mit Seeplatz Wädenswil geplant	regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 6.6) Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee (Ziffer 3.1): Aufwertung Erholungsnutzung (z.T. bestehend) regionaler Hafen / Bootliageplatz (Ziffer 4.7, Nr. 13)
42	Schöneegg, Wädenswil	bestehender Gasthof mit Hotel geplanter Ausbau für Hotel und Anlassaräume	
43	Hundeschule Waggitalstrasse, Wädenswil	bestehende Hundeschule	
44	Hundeschule Beichlen, Wädenswil	bestehende Hundeschule	
45	Hundeschule, Finstersee-halden, Wädenswil (Hütten)	bestehende Hundeschule mit Theorie- raum, Erweiterung geplant	
46	Uferzonen des Teufenbachweiher, Wädenswil (Schönenberg)	Erholungsgebiet am Weiher	

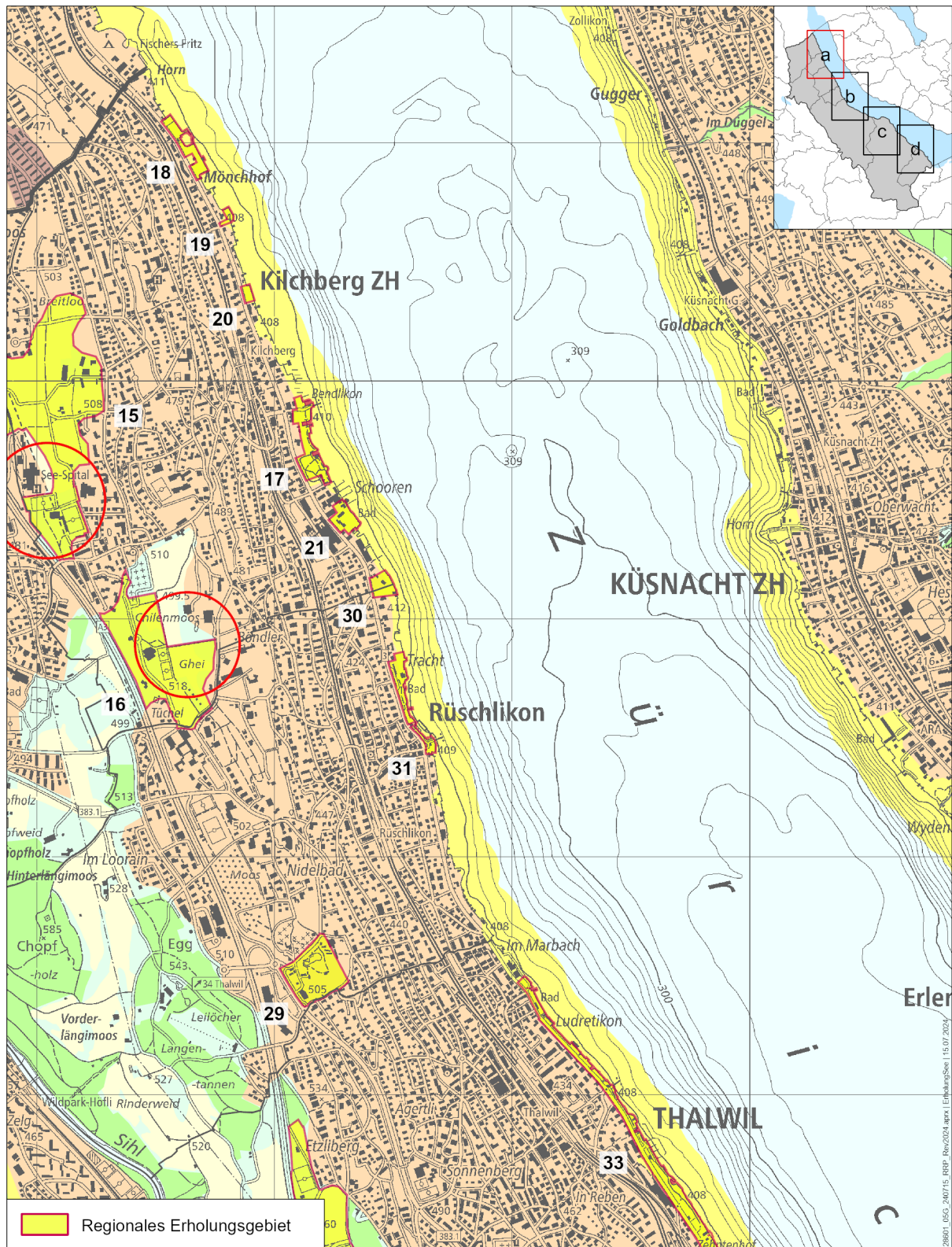


Abb. 3.2a: Themenkarte Erholungsgebiete (gelb) entlang Zürichsee; Kartenausschnitt Kilchberg – Rüschlikon – Thalwil

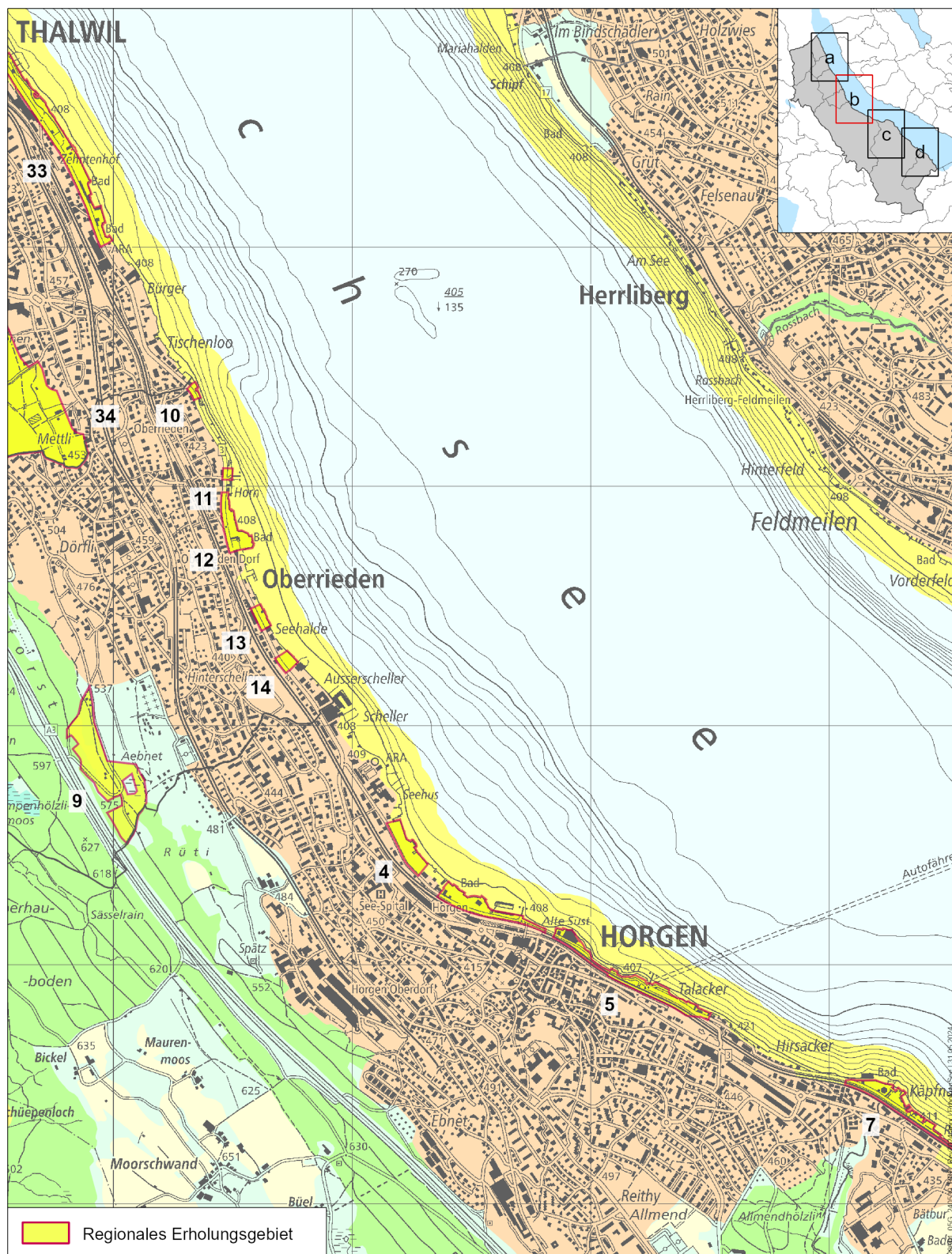
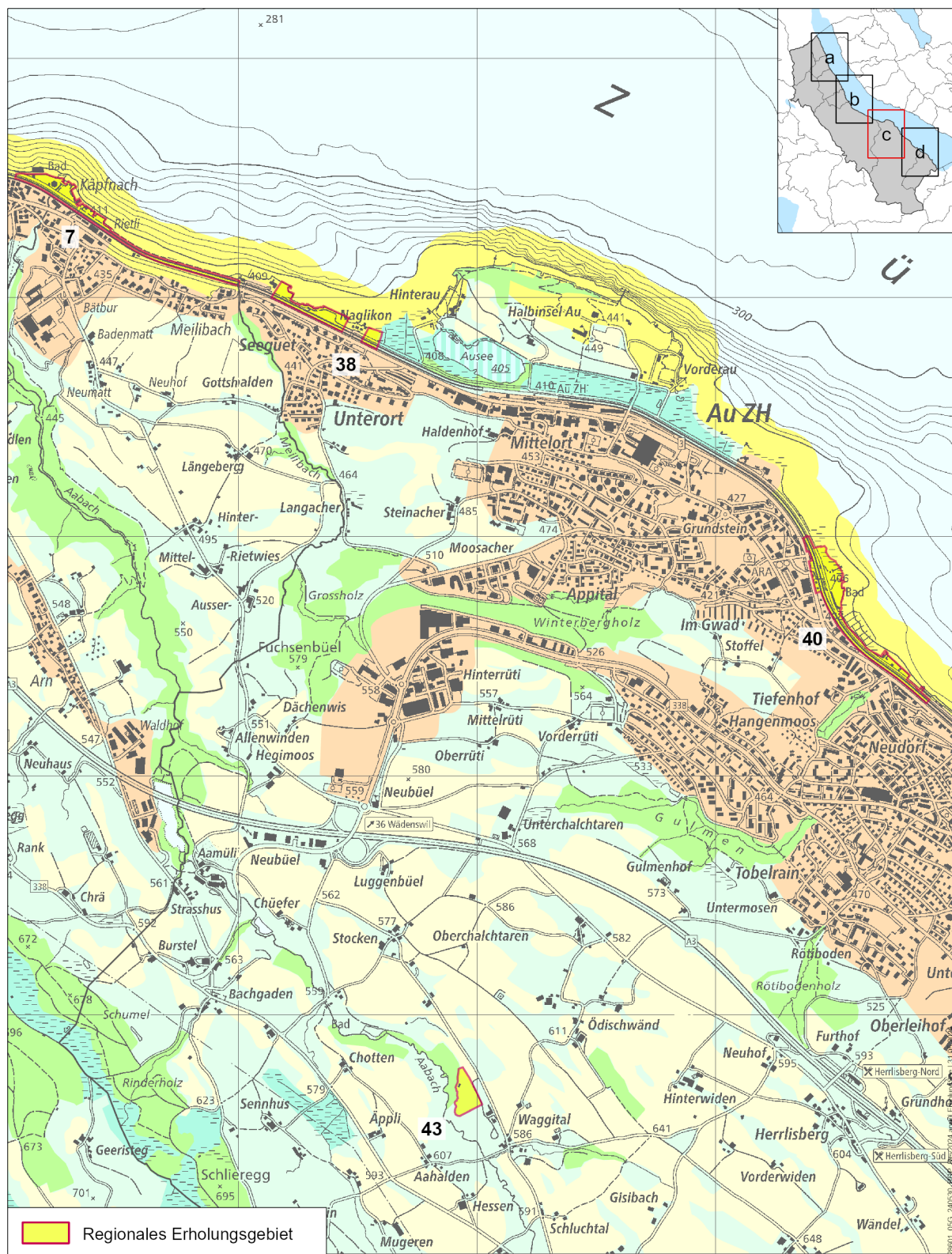


Abb. 3.2b: Themenkarte Erholungsgebiete (gelb) entlang Zürichsee; Kartenausschnitt Thalwil – Oberrieden – Horgen



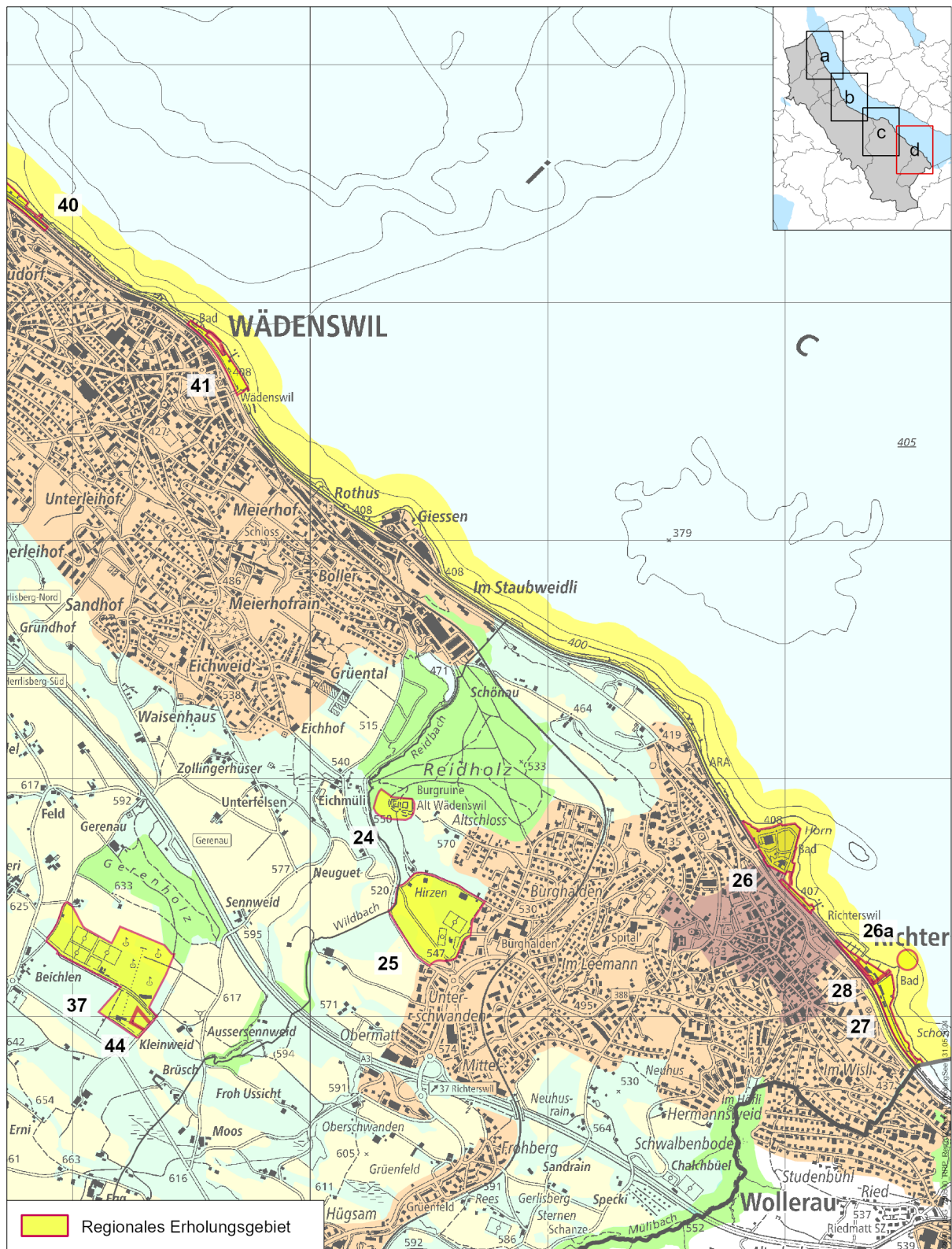


Abb. 3.2d: Themenkarte Erholungsgebiete (gelb) entlang Zürichsee; Kartenausschnitt Wädenswil – Richterswil

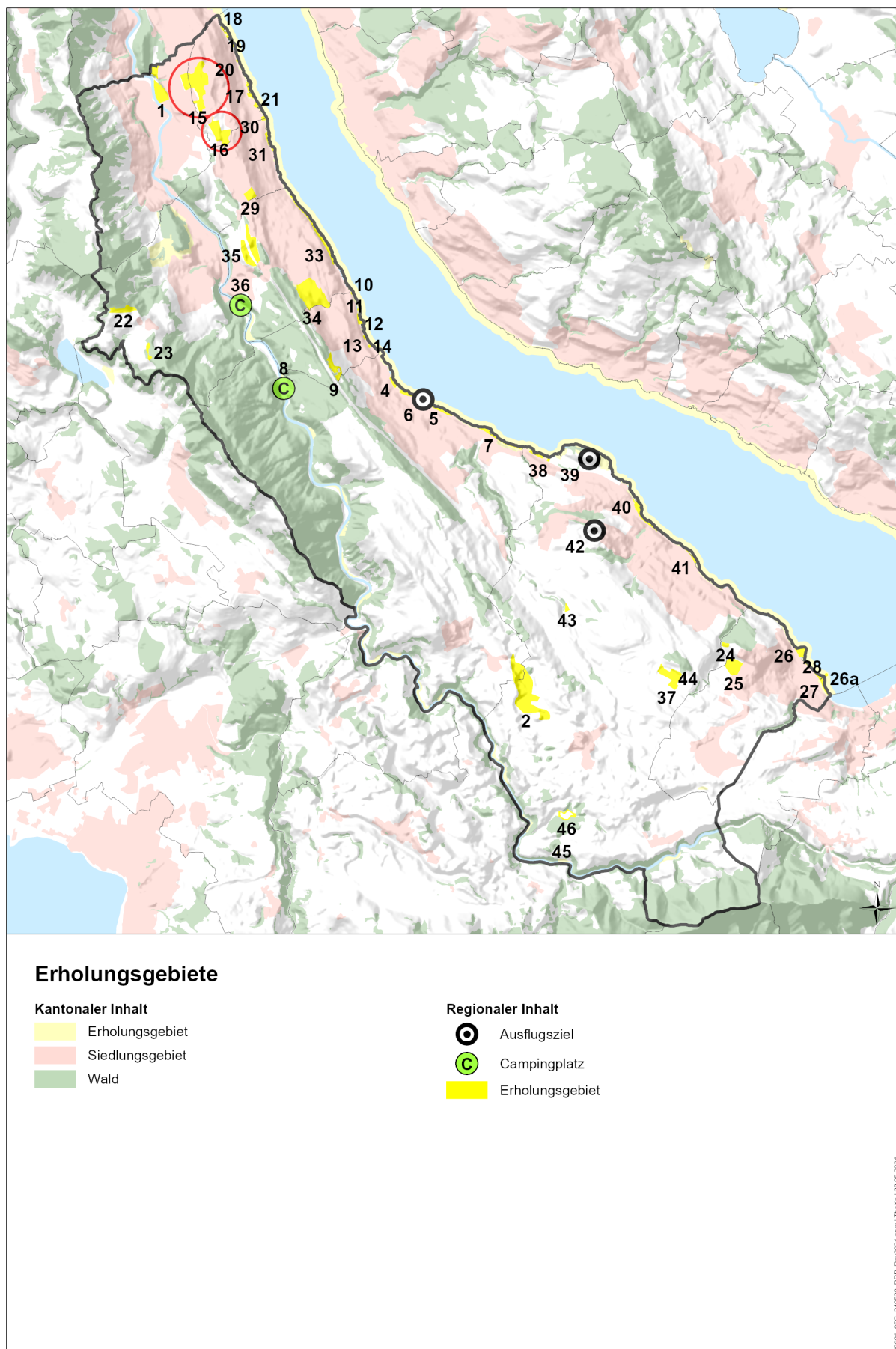


Abb. 3.2e: Themenkarte Erholungsgebiete, Ausflugsziele, Hundeschulen und Campingplätze

3.2.3 Massnahmen

Aufgrund der Festlegung regionales Erholungsgebiet hat der Kanton Freihaltezonen auszuscheiden, soweit diese nicht in Waldgebieten, einer kommunalen Erholungszone, Freihaltezone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegen.

a) Region

- Erholungsanlagen am Zürichsee: Die Region begleitet die Gemeinden auf deren Antrag beim Entwickeln von Konzepten und Projekten und gewährleistet eine überörtliche Koordination.
- Hundeschulen: Die Aufnahme neuer Standorte soll anhand der üblichen Bewilligungspraxis des Bauens ausserhalb der Bauzonen beurteilt werden.

b) Gemeinden

- Erholungsanlagen am Zürichsee: Die Gemeinden setzen die regionalen Vorgaben unter Berücksichtigung des Leitbildes Zürichsee 2050 in der Nutzungsplanung fest und konkretisieren die zulässigen Nutzungen. In Ergänzung dazu sind weiteren Massnahmen (z.B. vertraglichen Regelungen) für Rechte und Pflichten im öffentlichen Interesse zu sichern.
- Ausflugsziele: Es ist auf eine landschaftsverträgliche Einbettung der Bauten und Anlagen zu achten.

-

3.7 Vernetzungskorridor

3.7.1 Ziele

Vernetzungskorridore dienen der Zusammenführung wichtiger Lebensräume für die Wildtiere. Die Vernetzungskorridore bezeichnen jene bereits heute weitgehend bestockten Flächen, welche die grossen zusammenhängenden Siedlungsgebiete am See und im Sihltal gliedern und die deshalb nicht überbaut oder wenigstens mit Bäumen intensiv begrünt werden sollen. Nach Möglichkeit sind Freihalte- oder Erholungszone auszuscheiden. Als Mindestvorschrift sollen Baumschutz- oder Begrünungsbestimmungen gemäss § 76 PBG erlassen werden.

Dieser Richtplaninhalt kann z.B. auch im kommunalen Landschaftsplan oder mit Landschaftsentwicklungskonzepten präzisiert werden. Die Umsetzung ist u.a. im Sinne einer weichen Massnahme mit privatrechtlichen Verträgen zwischen Gemeinde und Grundeigentümern anzustreben.

Die Vernetzungskorridore zeigen auf, in welchen Gebieten die Lebensbedingungen für gefährdete Tiere und Pflanzen in erster Linie verbessert werden sollten, damit aus Biotopinseln wieder zusammenhängende Lebensräume werden.

Diese Vernetzung kann z.B. durch folgende Massnahmen erreicht werden:

- Vorranggebiete für eine extensive Bewirtschaftung ausscheiden,
- Gebiete ausscheiden, die ökologisch aufzuwerten sind,
- Wasserläufe renaturieren,
- neue Hecken pflanzen,
- neue Hochstammobstbestände pflanzen,
- Hindernisse durchgängig machen.

Die Darstellung im Plan ist eine generelle Signatur mit grossem Anordnungsspielraum. Die Umsetzung einer solchen Festlegung soll nach dem Prinzip der Partnerschaft, der Subsidiarität und des wirtschaftlichen Anreizes im Sinne einer weichen Massnahme angestrebt werden.

Mittels Vernetzungskorridoren, bestehend aus Trittsteinen und Verbindungsflächen, sollen auf der regionalen Richtplanstufe unter anderem das Sihltal mit dem Zimmerberggrücken

ökologisch vernetzt werden. Generell sollen die Fragmentierung und Isolierung von Lebensräumen für die Wildtiere reduziert und die trennende Wirkung von Verkehrswegen und anderen Barrieren vermindert werden.

3.7.2 Karteneinträge

Vernetzungskorridore von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Vernetzungskorridor / Landschaftsverbinding	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Grenze zu Leimbach, Adliswil	Vernetzungskorridor	städtebauliches Quartierentwickungsleitbild Wollishofen (Sept. 2013)
2	Grünzug Büel-Zopf, Adliswil	Vernetzungskorridor	
3	Grünzug Obstgartenweg - Felseneggweg, Adliswil	Vernetzungskorridor	
4	Grünzug Wannetenweg, Adliswil	Vernetzungskorridor	
5	Grünzug Rebweid - Sihlau, Adliswil	Vernetzungskorridor	
6	Sihltal, Adliswil – Wädenswil (Hütten)	ökologische Vernetzung	Wildtierkorridor national – ZH1
7	Grünzug Aabach, Horgen	Vernetzungskorridor	
9	Grenze zur Stadt Zürich, Kilchberg	Vernetzungskorridor	städtebauliches Quartierentwickungsleitbild Wollishofen (Sept. 2013)
10	Grünzug entlang des Dorfbaches, Langnau am Albis	Vernetzungskorridor	
11	Schwandenbach – Göldibach, Richterswil	Vernetzungskorridor	
12	Meilibach als Grenze zu Horgen, Wädenswil	Vernetzungskorridor	
13	Zopfbach als Grenze Au-Wädenswil, Wädenswil	Vernetzungskorridor	
14	Untermosenbach, Wädenswil	Vernetzungskorridor	
15	Tobelweg – Grundhofweg, Wädenswil	Vernetzungskorridor	
16	Grünzug Sihl - Hüttnerseeli, Wädenswil (Hütten)	Vernetzungskorridor	

Abb. 3.7: Themenkarte Vernetzungskorridore

3.7.3 Massnahmen

Mit Vernetzungskorridoren soll bereits Bestehendes zu einem grösseren Nutzen gebracht werden, bereits angelaufene Massnahmen sollen zielgerichtet koordiniert und der Einsatz von Mitteln – auch der finanziellen – soll möglichst wirkungsvoll konzentriert werden. Damit die Umsetzung der Vernetzungskorridore gelingt, müssen alle Beteiligten und Betroffenen in geeigneter Weise miteinander zusammenarbeiten.

Vernetzungskorridore innerhalb des Siedlungsraumes können sowohl durch flächenbezogene Nutzungsanweisungen als auch durch überlagernde Festlegungen umgesetzt werden (Strukturierung vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplan; Auszonungen sind ausdrücklich nicht Bedingung).

a) Region

Die Vernetzungsbestrebungen werden weitergeführt. Die Region fördert die ökologische Vernetzung und unterstützt die Gemeinden bei der Koordination ihrer Aufgaben sowie mit der Bereitstellung von geeigneten, die einzelnen Gemeinden übergreifenden Grundlagen.

Die Region setzt sich beim Kanton für geeignete bauliche Massnahmen zur Überbrückung der massgeblichen Hindernisse in den Vernetzungskorridoren ein, welche der Ausbreitung von Wildtieren dienen.

b) Gemeinden

Bei Vernetzungskorridoren, die eine Über- oder Durchquerung von Siedlungsgebiet einschliessen, sollen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung geeignete Massnahmen zur Erfüllung der Vernetzungskorridor-Funktionen ergriffen werden. Grenzüberschreitende Vernetzungskorridore sind mit den entsprechenden Beteiligten (Nachbargemeinden etc.) zu koordinieren.

Die allgemeinen Ziele sowie die individuellen Koordinationshinweise der Vernetzungskorridore sind in kommunalen Planungen, bei Landschaftsentwicklungskonzepten, Vernetzungsprojekten, Infrastrukturprojekten und forstlichen Betriebsplänen zu berücksichtigen und zu beachten. Bestehende Vernetzungsfunktionen (u.a. Wildtiere) der Korridore sind zu gewährleisten bzw. mit geeigneten Massnahmen zu verbessern. Die Gemeinden fördern die ökologische Aufwertung und die Pflege entsprechender Flächen.

4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Das Strassennetz dient einerseits dem motorisierten Individualverkehr, andererseits stellt es die Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr dar. Daraus ergeben sich überlagernde Funktionen, welche das Strassennetz erfüllen soll.

Das Netz der Staatsstrassen ist weitgehend erstellt. Es wird angestrebt, den Durchgangsverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu kanalisieren. Durch den Bau der A4 wurde die Sihltalstrasse bereits entlastet. Die beiden anderen Hauptverbindungen, die A3 auf dem Hügelkamm und die Seestrasse, sind relativ gut ausgelastet.

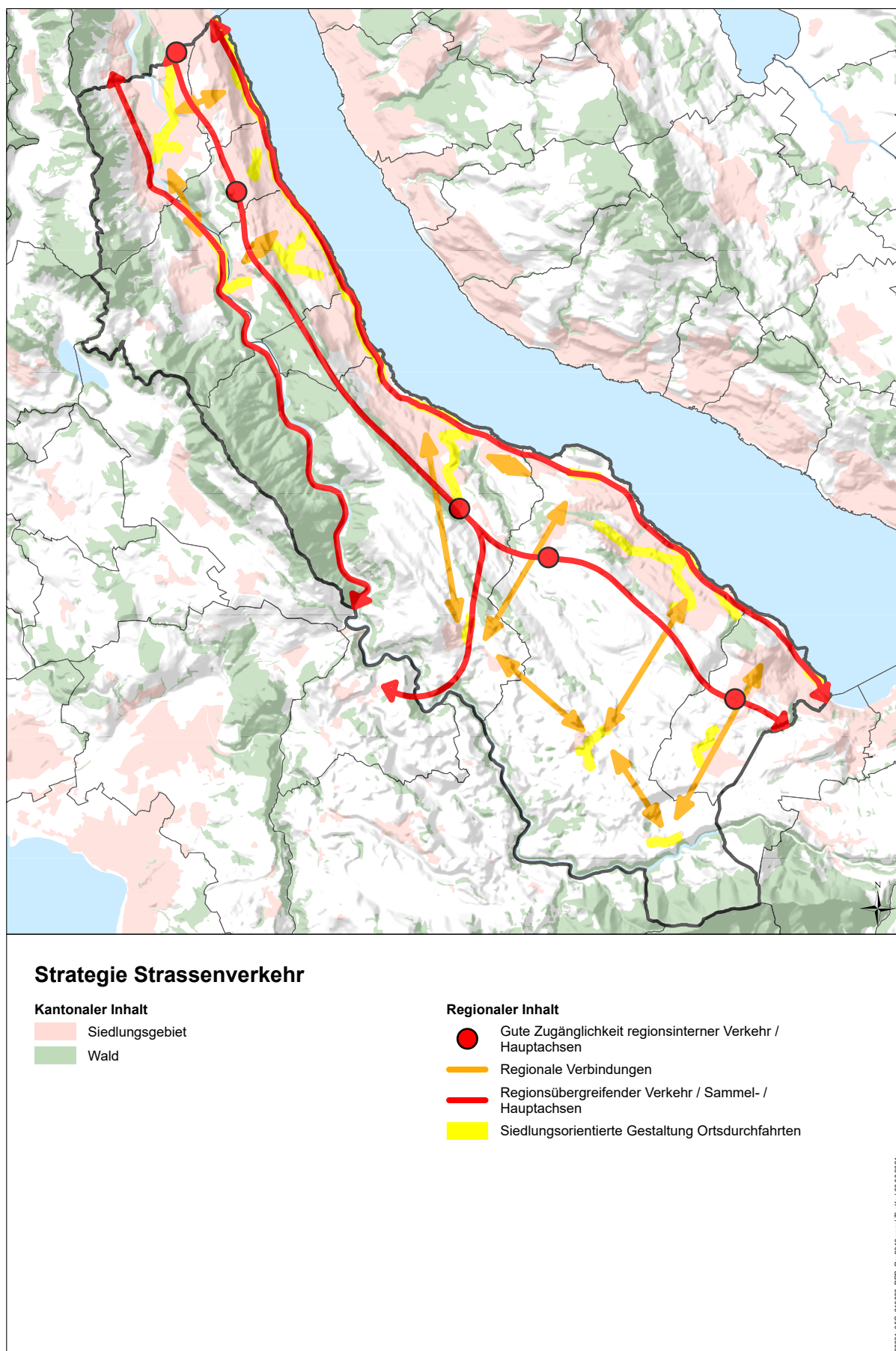


Abb. 4.2a: Themenkarte Strategie Strassenverkehr

a) Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren

Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Dafür werden in Abhängigkeit der Umfeldnutzung und der Strassenbelastung Abschnitte zur siedlungsverträglichen respektive siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung im Richtplan festgelegt. Bei der Planung und Realisierung der Umgestaltung der Strassenräume sind **gesamträumliche und -betriebliche, sowie akustische** Prinzipien zu berücksichtigen.

b) Gute Anbindungen an die umliegenden Regionen

Die Region Zimmerberg soll mit dem motorisierten Individualverkehr gut an die umliegenden Regionen und Kantone sowie die Stadt Zürich angebunden sein. Dies erfordert funktionsfähige Strassennetze, die den regionsinternen Verkehr abwickeln können.

c) Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen

Der Durchgangsverkehr soll nicht durch die Ortschaften führen, sondern konzentriert auf den Hauptachsen. Die Festlegung von siedlungsverträglichen oder siedlungsorientierten Strassenräumen unterstützt dieses Ziel.

4.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind die übergeordneten Strassen, die Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen aus dem kantonalen Richtplan abgebildet. Die Verbindungsstrassen von regionaler Bedeutung sind abschliessend festgelegt und bilden ein, insbesondere dem regionsinternen Verkehr, dienendes Netz. Sie haben den Status sogenannter Staatsstrassen. Die Zuständigkeit für Planung, Bau und Finanzierung obliegt dem Kanton. In folgender Tabelle sind die Strassenkategorien charakterisiert. Die Verkehrsmengen entsprechen der Belastbarkeit unter Berücksichtigung der Umgebung.

Klassierung	Funktion Gestaltung	Verkehrsmenge	Festset- zungsstufe
Hauptverkehrs- strasse (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit Hochleistungsstrassen (HLS) das übergeordnete Strassennetz bilden: Kanalisation des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität. (siedlungsverträgliche und in Ortszentren siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung)	12'000 – 20'000 Fz./Tag ca. 1'800 – 2'400 Fz./Spitzenstunde	kantonal
Verbindungs- strasse (VS)	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	bis 12'000 Fz./Tag ca. 1'500 Fz./Spitzenstunde	regional
Sammelstrasse (SS)	Sammlung des Verkehrs aus Erschliessungsstrassen Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	4'000 – 8'000 Fz./Tag ca. 500 – 1'000 Fz./Spitzenstunde	kommunal
Erschliessungs- strasse (ES)	Quartierinterne Bedeutung im Strassennetz, Parzellenerschliessung Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	bis 4'000 Fz./Tag ca. 500 Fz./Spitzenstunde	kommunal

Tab. 4.2b: Strassentypen und Charakterisierung

Als geplante Strassen sind der Hirzeltunnel aus dem Raum Sihlbrugg zur A3 sowie die Umfahrung Adliswil Nord enthalten. Bei Realisierung des Hirzeltunnels werden, als flankierende Massnahmen gemäss kantonalem Richtplan, die Zugerstrasse über den Hirzel zur Verbindungsstrasse abklassiert und die Sihltalstrasse rückgebaut.

Die geplanten Infrastrukturen, sowie Umgestaltungen und Umklassierungen von regionaler Bedeutung sind in folgender Tabelle zusammengefasst. Die Nummerierung bezieht sich auf die Themenkarte. Es ist jeweils zu prüfen, ob auch die Lärmemission gemindert werden kann. Die Abschnitte „Umgestaltung Strassenraum“ werden in zwei Kategorien unterteilt:

- Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum
- Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien

Bei der Umgestaltung von Strassenräume dienen die Standards «Staatsstrassen der Zukunft» und «Gestaltung Staatsstrassen» als Grundlagen für die Erarbeitung eines Projekts.

Falls der Zürichseeweg entlang der Seestrasse führt, sind die Anforderungen gemäss Kapitel 4.4 bei der Umgestaltung des Strassenraums zu berücksichtigen.

Die präzise Abschnittsbildung ist anhand der kantonalen Grundlagen zu verifizieren.

Nr.	Abschnitt	Strassen-klassierung	Vorhaben	Realisierungs-horizont	Koordinations-hinweis
1	Zürichstrasse, Adliswil	HVS (Zürich-/Albisstrasse zur Umklassierung vorgesehen im Rahmen Umfahrung Adliswil)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	
2	Albisstrasse, Adliswil	HVS (Zürich-/Albisstrasse zur Umklassierung vorgesehen im Rahmen Umfahrung Adliswil)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum (teilweise bereits realisiert)	kurzfristig	
3	Wachtstrasse, Adliswil	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	
4	Zugerstrasse, Horgen (Hirzel)	HVS (zur Abklassierung vorgesehen mit Hirzeltunnel)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	langfristig	Angrenzendes Landschaftsschutzobjekt (Moränenlandschaft Sagen-Spitzen-Aenderholz-Schlieregg) Angrenzendes Naturschutzobjekt (Aegertenried)
5	Seestrasse (Abschnitt Stockerstrasse – Schärbächlistrasse), Horgen	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	bestehend	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder gemäss Kap. 4.5.3

Nr.	Abschnitt	Strassen-klas- sierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont	Koordinations- hinweis
6	Seestrasse (Abschnitt Schärbächlistrasse – Fährestrasse), Horgen	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	langfristig	
6a	Seestrasse (Abschnitt Plattenstrasse – Ge- meindegrenze), Hor- gen	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	langfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3 Siedlungsorien- tierte Strassen- raumgestaltung (Ziffer 2.10.2, Nr. 5.1)
7	Waidlistrasse / Zugerstrasse, Horgen	VS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	Strassenprojekt in öffentlicher Auflage § 16, 17 STG
10	Hornhaldenstrasse (Bereich Einmündung in Seestrasse), Kilch- berg	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	
11	Dorfstrasse (Bereich Einmündung in See- strasse), Kilchberg	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	
11a	Seestrasse, Kilchberg	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassen- raum	mittelfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3 Siedlungsorien- tierte Strassen- raumgestaltung (Ziffer 2.10.2, Nr. 1.6, 1.8, 1.10)
12	Sihl tal strasse / Neue Dorfstrasse, Langnau am Albis	VS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	Gattiker-Knoten bei Planung be- rücksichtigen
12a	Seestrasse (Abschnitt Grenzweg – Strand- bad), Oberrieden	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassen- raum	mittelfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3 Siedlungsorien- tierte Strassen- raumgestaltung (Ziffer 2.10.2, Nr. 4.7)
12b	Seestrasse (Abschnitt Strandbad – Tischen- loo) / Tischen- loostrasse (Einmün- dung Seestrasse), Oberrieden	HVS	Umgestaltung Strassen- raum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3 Siedlungsorien- tierte

Nr.	Abschnitt	Strassen-klassierung	Vorhaben	Realisierungs-horizont	Koordinations-hinweis
					Strassenraum-gestaltung (Ziffer 2.10.2, Nr. 4.2)
13	Bergstrasse (Abschnitt Fälmisstrasse – Beichlenstrasse) Samstagern, Richterswil	HVS / VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig	Angrenzendes Landschaftsschutzobjekt (Moränenwälle Seeli-Bellen), Angrenzendes Naturschutzobjekt (Ried bei Zopfschmitten)
14	Bergstrasse (Abschnitt Beichlenstrasse – Ri. Richterswil) Samstagern, Richterswil	HVS / VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	
15	Seestrasse, Richterswil	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	mittelfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder gemäss Kap. 4.5.3
16	Nidelbadstrasse, Rüschlikon	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	
16a	Seestrasse, Rüschlikon	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder gemäss Kap. 4.5.3
18	Gattikonerstrasse, Thalwil	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	Angrenzendes Landschaftsschutzobjekt (Moränenlandschaft Gemeindewald-Landforst-Gattiker Weiher), Angrenzendes Naturschutzobjekt (Gattiker Weiher und –Ried) Gattiker-Knoten bei Planung berücksichtigen
19	Albisstrasse / Zürcherstrasse / Tischenloostrasse, Thalwil	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	

Nr.	Abschnitt	Strassen-klassierung	Vorhaben	Realisierungs-horizont	Koordinations-hinweis
19a	Seestrasse, Thalwil	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3 Siedlungsorien- tierte Strassen- raumgestaltung (Ziffer 2.10.2, Nr. 3.3)
20	Schönenbergstrasse, Wädenswil	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	
21	Zugerstrasse / Seestrasse, Wädenswil	HVS / VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3
22	Seestrasse, Wädenswil	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3
23	Einsiedlerstrasse (Bereich Reidbach), Wädenswil	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	
24	Seestrasse, Wädenswil Au	HVS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	mittelfristig	Prüfauftrag: Aufhebung Parkfelder ge- mäss Kap. 4.5.3
25	Dorfstrasse (Abschnitt Schönenbergstrasse – Im Seeblick), Wädenswil (Hütten)	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig	
26	Dorfstrasse (Abschnitt Im Seeblick – Im Boden), Wädenswil (Hütten)	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	
27	Hirzelstrasse / Hüttnerstrasse / Wädenswilerstrasse, Wädenswil (Schönenberg)	VS	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig	

Abb. 4.2c: Abschnittskategorisierung Umgestaltung Strassenraum

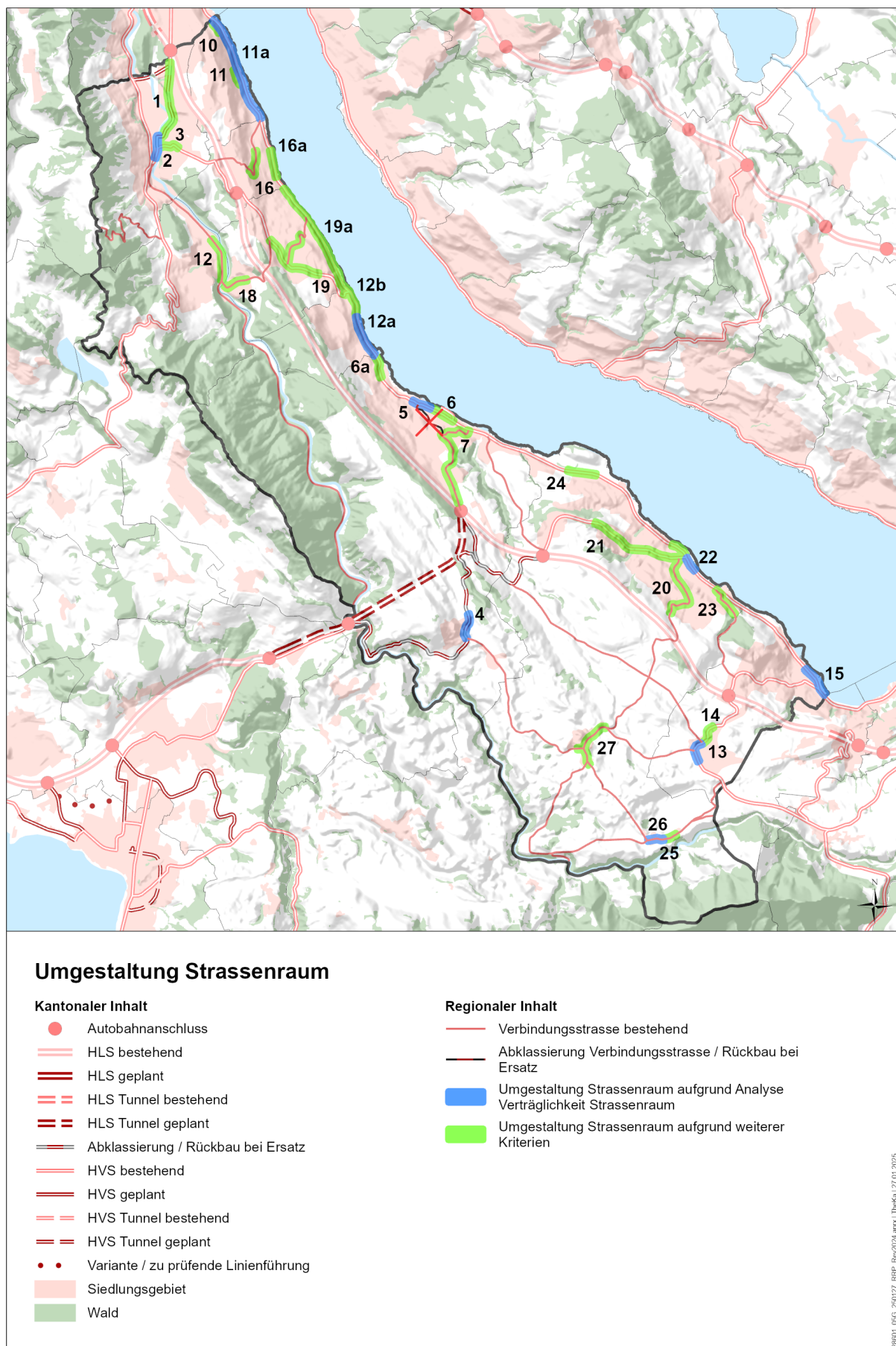


Abb. 4.2d: Themenkarte Umgestaltung Strassenraum

4.2.3 Massnahmen

a) Region

Die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sind insbesondere im Zentrum der Ortschaften hinsichtlich einer gesteigerten Siedlungs- und Aufenthaltsqualität, einer verbesserten Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs umzugestalten.

Die Region berücksichtigt dabei die Interessen der Gemeinden. Bei umzugestaltenden Strassenabschnitten, die durch geschützte Ortsbilder führen, ist dem Innerortscharakter besondere Bedeutung zu schenken. Ist die Strassenraumgestaltung überlagert durch einen Abschnitt zur Raumsicherung für Busbevorzugungsmassnahmen ist dies bei der Planung zu berücksichtigen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden wirken bei den Planungen, insbesondere bei der Umgestaltung von Strassenabschnitten, mit. Die raumrelevanten Ziele und Karteneinträge sind mittels Baulinien grundeigentümerverbindlich zu sichern.

Die Quartiererschliessung ist auf kommunaler Stufe festzulegen.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

4.3.1 Ziele

Der öffentliche Verkehr übernimmt für das Bevölkerungswachstum in der Region Zimmerberg eine tragende Rolle. Da die Stärke des öffentlichen Verkehrs darin liegt, dicht bebaute Gebiete zu erschliessen und untereinander zu verbinden, soll in der Region Zimmerberg die Siedlungsentwicklung mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs Hand in Hand erfolgen.

Um den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, soll das Siedlungsgebiet gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden und die Siedlungsentwicklung primär in gut erschlossenen Gebieten stattfinden.

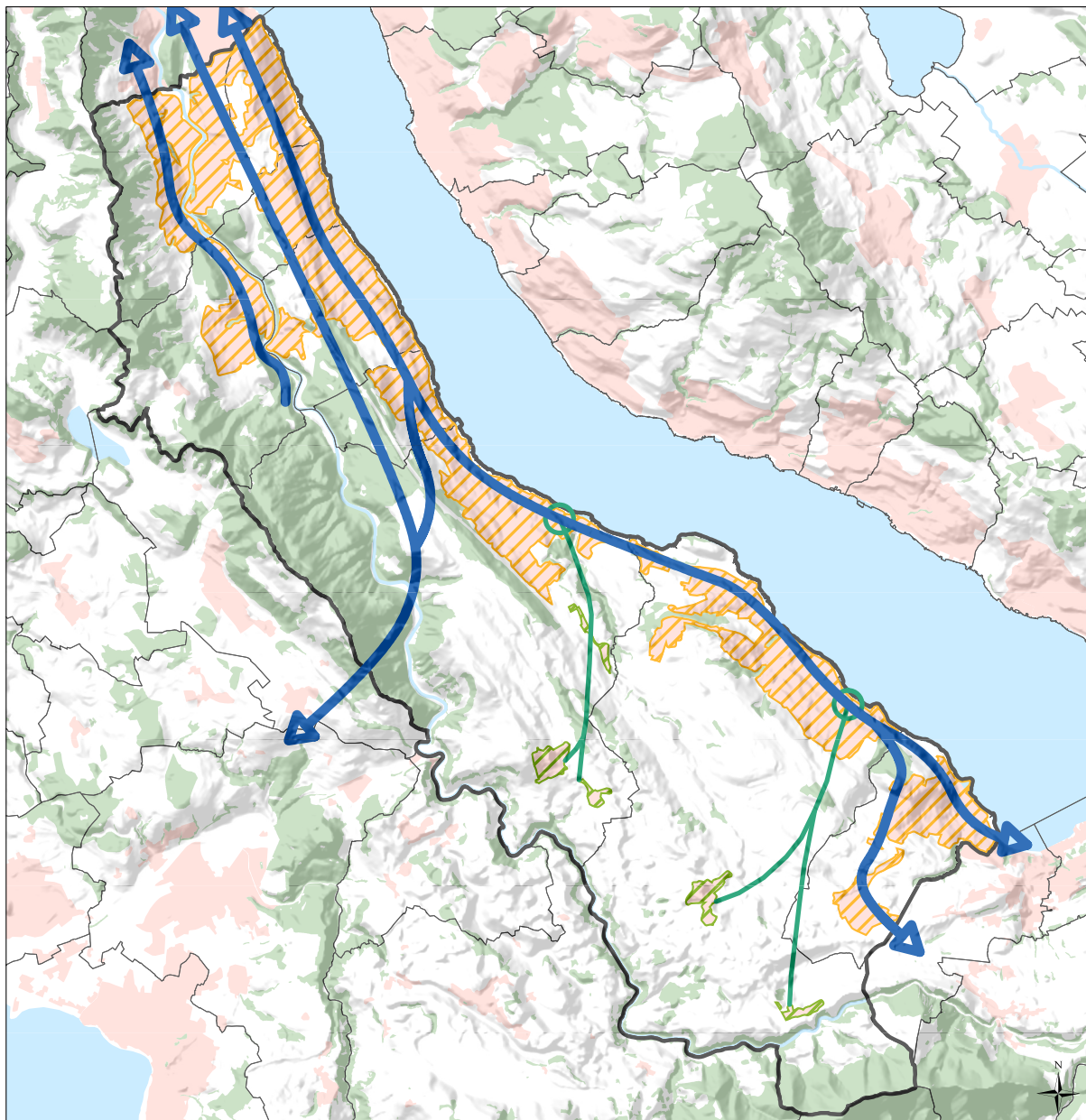
Die Anforderungen und die Angebotsstandards orientieren sich an der Angebotsverordnung des Kantons Zürich und den Vorgaben des ZVV.

Nr.	Handlungsraum	Erschliessungsfunktion	Standards (Mo-Fr)	Koordinationshinweis
1	Urbane Wohnlandschaft	Erschliessung des Siedlungsgebiets und Zubringer zu S-Bahn-Stationen	Bedienungsstandard 1: anzustrebender Grundtakt: 15' / 30'	An den S-Bahn-Stationen ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen anzubieten.
2	Landschaft unter Druck / Natur- und Kulturlandschaft		Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abgestimmt auf die Haupteerschliessung	
	Siedlungsgebiet	Anbindung des Siedlungsgebiets an die Haupteerschliessungsrichtung	Bedienungsstandard 2: anzustrebender Grundtakt: 30' / 60'	
3	Erholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets	Anbindung des Erholungsgebiets an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abgestimmt auf die Haupteerschliessung Bedienungsstandard 3: nachfrageorientiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem marktverantwortlichen Unternehmen	

Hinweis:

Erholungsgebiete sind gemäss Angebotsverordnung nicht erschliessungspflichtig.

Abb. 4.3a: Bedienungsstandards



Strategie öffentlicher Verkehr

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Regionsübergreifender Verkehr / Sammel- / Hauptkorridore
- Anbindung an regionsübergreifenden Verkehr
- Siedlungsgebiet in Handlungsräumen "Landschaft unter Druck / Kultur- / Naturlandschaft"
- Siedlungsgebiet im Handlungsraum "urbane Wohnlandschaft"

28601_05G_251210_RRP_Rev2022.aprx | Thika | 03.08.2022

Abb. 4.3b: Themenkarte Strategie öffentlicher Verkehr

a) Gut ausgebautes ÖV-Angebot im Handlungsraum urbane Wohnlandschaft

Die meisten wichtigen Quell- und Zielpunkte des öffentlichen Verkehrs in der Region Zimmerberg liegen innerhalb des Handlungsraumes urbane Wohnlandschaft. Quell- und Zielpunkte werden durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen und miteinander verbunden. Das Angebot ist auf den regionsübergreifenden öffentlichen Verkehr abzustimmen.

b) Leistungsfähige Anbindungen aller Siedlungsgebiete an die S-Bahn

Siedlungsgebiete ausserhalb der urbanen Wohnlandschaft werden durch leistungsfähige Anbindungen an das regionale und überregionale öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

c) Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

Wichtige Nutzungsschwerpunkte sind mit der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu koordinieren. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr der Nutzungsschwerpunkte Versorgung ist zu gewährleisten.

d) Koordination von Erholungsnutzung und öffentlichem Verkehr

Gebiete, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen und vorwiegend der Erholung dienen, sind analog zur Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr auch mit dem öffentlichen Verkehr der Nachfrage entsprechend und in Koordination mit dem marktverantwortlichen Unternehmen zu erschliessen. (*Hinweis:* Erholungsgebiete sind gemäss Angebotsverordnung nicht erschliessungspflichtig)

e) Förderung der multimodalen Mobilität

Um den öffentlichen Verkehr gut mit den anderen Verkehrsträgern zu verbinden, wird eine multimodale Mobilität gefördert. Dazu soll an zentralen Haltestellen im Siedlungsgebiet ausserhalb der urbanen Wohnlandschaft und an den Bahnhöfen/Bahn-Stationen im Allgemeinen der Wechsel auf andere Verkehrsträger möglich sein.

f) Zuverlässige Anschlüsse und Fahrplanstabilität

Um die Anschlüsse an das regionale und regionsübergreifende ÖV-Netz zu gewährleisten und die Region Zimmerberg mit ihren Nachbarregionen und auch regionsintern die Nutzungsschwerpunkte untereinander zu verbinden, soll der ÖV priorisiert werden. Dafür werden Strassenabschnitte mit Raumsicherungsbedarf für ÖV-Priorisierung ausgeschieden.

g) Differenzierte Förderung des ÖV

Der ÖV wird überall dort gefördert und gestärkt, wo er Vorteile gegenüber dem MIV und dem Fuss- und Veloverkehr aufweist.

4.3.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind die übergeordneten Anlagen und Verbindungen aus dem kantonalen Richtplan abgebildet. Diese umfassen die S-Bahn und den Fernverkehr. Im kantonalen Richtplan ist der Doppelspurausbau des Zimmerbergtunnels enthalten. Dieser geplante Ausbau stärkt die Verbindung der Region Zimmerberg mit ihren Nachbarregionen und -kantonen. Der regionale Verkehrsplan bezeichnet Strassenabschnitte mit Bedarf für Buspriorisierungsmassnahmen, leistungsfähige Anbindungen von Siedlungsgebieten an das S-Bahn-Netz, zu erschliessende Nutzungsschwerpunkte, weitere für den Betrieb notwendige Anlagen und die geplante Tramverbindung nach Adliswil. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des erforderlichen Verkehrsraumes.

Folgende Richtplaneinträge werden im Regionalen Richtplan im Bereich öffentlicher Verkehr zur Raumsicherung sowie zur Sicherung des bestehenden ÖV-Angebotes vorgenommen.

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Standard	Realisierungs-horizont	Koordinationshinweis
1	Haupterschliessungsrichtung S-Bahn-Haltestelle Horgen	Erschliessung von Hirzel mit regionalem ÖV-Angebot / leistungsfähige Anbindung an die S-Bahn	Sicherung der ÖV-Erschliessung	anzustreben-der Grundtakt 30' abgestimmt auf S-Bahn	bestehend	Im Siedlungsgebiet Hirzel ist an einer geeigneten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs eine ausreichende Anzahl Veloabstellplätze anzubieten
2	Haupterschliessungsrichtung S-Bahn-Haltestelle Wädenswil	Erschliessung von Schönenberg mit regionalem ÖV-Angebot / leistungsfähige Anbindung an die S-Bahn	Sicherung der ÖV-Erschliessung	anzustreben-der Grundtakt 30' abgestimmt auf S-Bahn	bestehend	Im Siedlungsgebiet Schönenberg ist an einer geeigneten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs eine ausreichende Anzahl Veloabstellplätze anzubieten
3	Haupterschliessungsrichtung S-Bahn-Haltestelle Wädenswil	Erschliessung von Hütten mit regionalem ÖV-Angebot / leistungsfähige Anbindung an die S-Bahn	Sicherung der ÖV-Erschliessung	anzustreben-der Grundtakt 30' abgestimmt auf S-Bahn	bestehend	Im Siedlungsgebiet Hütten ist an einer geeigneten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs eine ausreichende Anzahl Veloabstellplätze anzubieten
4 (a-c)	Tramlinie	Erschliessung Gebiet Sunnau / Grütpark / Dietlimoos Sood-Zentrum-Sihlau	Verlängerung Tramlinie 7 bis Bahnhof Adliswil (4a) Variante Option Verlängerung bis Sood (4b und 4c) Busvorlaufbetrieb prüfen		langfristig	Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH1213 „Tüfi-Weiher“
5	Standseilbahn Verbindung Horgen Zentrum - Horgen	Verbindung von Horgen Dorfzentrum und Horgen Oberdorf	Erstellung einer Standseilbahn, der Verbindung,		mittelfristig	Abstimmen auf den Ausbau Bahnhof Oberdorf durch SBB (~2025)

Nr. Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Standard	Realisierungs-horizont	Koordinations-hinweis
	Oberdorf, Horgen		Trasseesicherung gemäss Projekt		
6	Standseilbahn, Thalwil	Verbindung von Thalwil Bahnhof und Schiffstation	Erstellung einer Standseilbahn, Trasseesicherung		langfristig
7	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Horgen, Spital	Erschliessung Nutzungsschwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	bestehend
8	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Freizeit Horgen, Sihlbrugg alter Bahnhof	Erschliessung von Erholungsgebieten	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	Koordination mit Erholungsgebieten
9	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Freizeit Horgen, Sihlwald	Erschliessung von Erholungsgebieten	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	Koordination mit Erholungsgebieten
10	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Kilchberg, Sanatorium	Erschliessung Nutzungsschwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	bestehend
11	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Kilchberg, See-Spital Sanatorium	Erschliessung Nutzungsschwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	bestehend
12	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Rüschlikon, Park im Grüene	Erschliessung Nutzungsschwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	bestehend
13	zu erschliessen-der Nutzungsschwerpunkt Richterswil, Paracelsus-Spital	Erschliessung Nutzungsschwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedienungsstandard gemäss Handlungsraum	geplant

Nr. Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Standard	Realisie- rungs-hori- zont	Koordinations- hinweis
14	zu erschliessen- der Nutzungs- schwerpunkt Wädenswil, Aubrücke	Erschliessung Nutzungs- schwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedie- nungsstandard gemäss Hand- lungsraum	bestehend
15	zu erschliessen- der Nutzungs- schwerpunkt Wädenswil, Campus Grünen- tal	Erschliessung Nutzungs- schwerpunkt Versorgung	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedie- nungsstandard gemäss Hand- lungsraum	bestehend, Koordination Gebietspla- nung
16	zu erschliessen- der Nutzungs- schwerpunkt Freizeit, Sport- anlage Beich- len, Wädenswil	Erschliessung von Erho- lungsgebieten	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Bushaltestelle innerhalb von 150 m, Bedie- nungsstandard gemäss Hand- lungsraum	Koordination mit Erho- lungsgebie- ten
17	Bustrassee Wä- denswil, Hintere Rüti	Sicherstellung Betriebsstabili- tät	Bustrassee auf Zugerstrasse bis zum Kreisel Neubühl - in beide Fahrtrich- tungen (Koordinations- hinweis Ver- kehrsablauf MIV)	mittelfristig	Massnahmen zur Verflüssi- gung des Ver- kehrsablaufs MIV prüfen
18	Bustrassee Richterswil, Autobahnaus- fahrt	Sicherstellung Betriebsstabili- tät	Bustrassee (Koordinations- hinweis Ver- kehrsablauf MIV)	mittelfristig	Massnahmen zur Verflüssi- gung des Ver- kehrsablaufs MIV prüfen
19	Busdepot Rüti- hof, Wädenswil	Anlage für regionalen Busbetrieb	Standort Busde- pot	bestehend	

Hinweise:

Die Einträge Standseilbahn (Nr. 5 + 6) dienen einzig der Raumsicherung.

Erholungsgebiete sind gemäss Angebotsverordnung nicht erschliessungspflichtig.

Abb. 4.3c: Karteneinträge ÖV

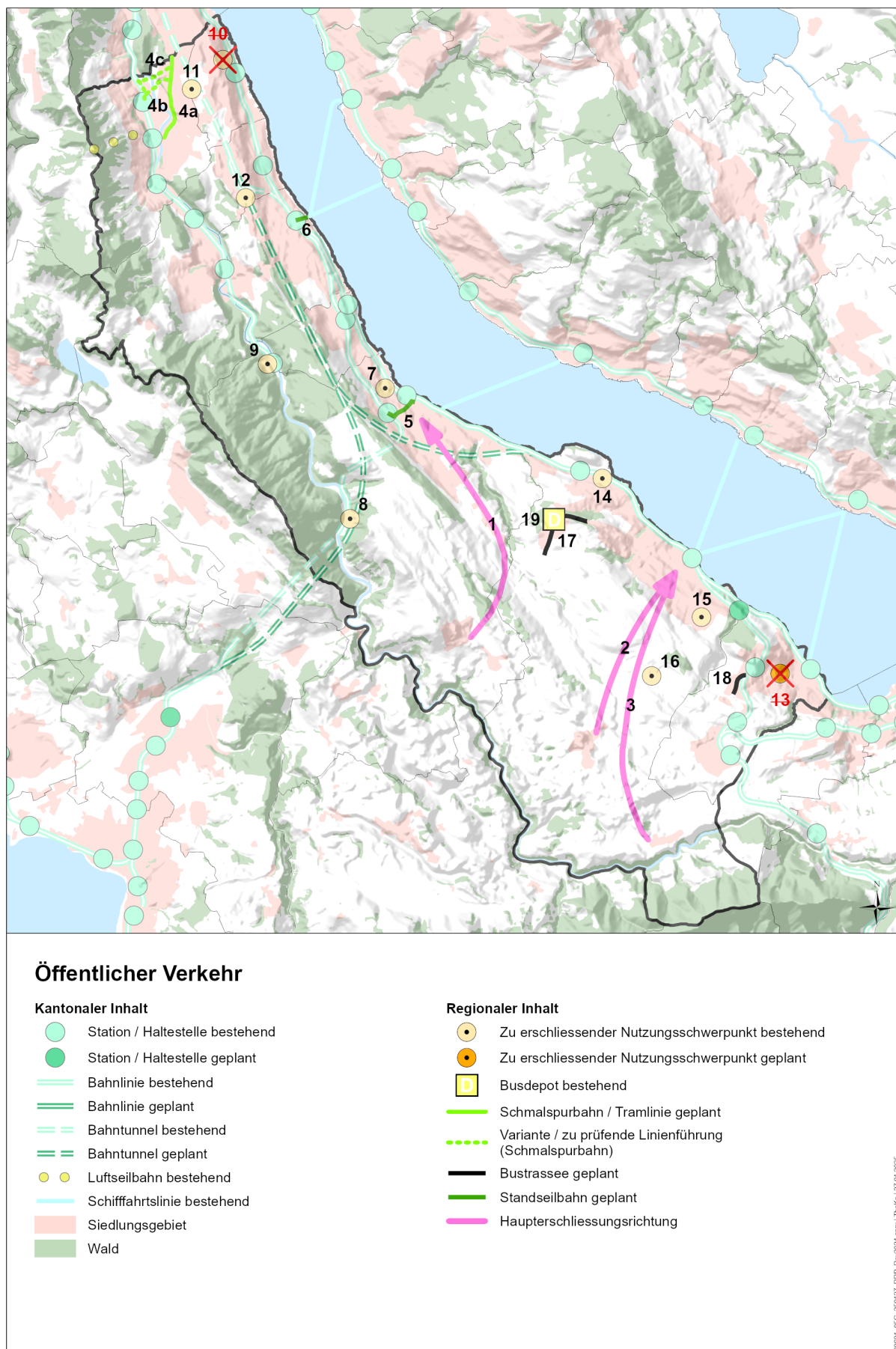


Abb. 4.3d: Themenkarte öffentlicher Verkehr

4.3.3 Massnahmen

a) Region

Mit der 4. Teilergänzung S-Bahn wird ein durchgehender Viertelstundentakt auf dem übergeordneten Netz erreicht. Damit das ÖV-Potenzial ausgeschöpft werden kann, sind die Angebotsbereiche von Gebieten mit Nutzungsvorhaben auf das übergeordnete Netz abzustimmen. Die Gemeindegebiete Hirzel (Horgen), Hütten (Wädenswil) und Schönenberg (Wädenswil) sind mit attraktiven und leistungsfähigen Verbindungen an das S-Bahn-Netz anzubinden. Auf Strecken, bei denen der regionale Busverkehr im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt wird, ist der Busverkehr zu priorisieren, um Anschlüsse an das regionale und regionsübergreifende ÖV-Netz zu gewährleisten. Die kommunalen Anliegen werden von der Regionalen Verkehrskonferenz gemeinsam mit der ZPZ koordiniert.

b) Gemeinden

Führt die Erschliessung eines Gebietes mit Nutzungsvorhaben über eine Strasse von kommunaler Bedeutung, so hat die Gemeinde bei der Festlegung von Baulinien die Bedürfnisse des regionalen Busbetriebes zu berücksichtigen.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.1 Ziele

a) Veloverkehr

Das im Verkehrsplan bezeichnete Netz von Veloverbindungen mit regionaler Bedeutung stellt ein zusammenhängendes Netz für den regionalen Veloverkehr dar. Das Netz gemäss kantonalem Velonetzplan dient insbesondere dem überkommunalen Alltagsverkehr.

Das durch die Region festgelegte Netz dient in Ergänzung zu den übergeordneten Velorouten auch dem regionalen Freizeitverkehr. Bei der Planung von neuen Verbindungen ist Wert auf ein attraktives Umfeld zu legen. Dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen.

An Bahnhöfen und zentralen Haltestellen, die durch das Velonetz gut erschlossen sind, ist eine ausreichende Anzahl an Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen.

b) Fuss- und Wanderwege

Das Netz der Fuss- und Wanderwege ist weitgehend bestehend. Um den Fussverkehr im Alltag und auch in der Freizeit attraktiv zu machen, sind bestehende Netzlücken zu schliessen und die Netze den Anforderungen der zu Fuss Gehenden und Wanderern bezüglich Ausbau und Zugänglichkeit entsprechend zu gestalten. 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 Zürichseeweg.

Für die Wegführung vom Zürichseeweg gilt folgender Grundsatz: Der Zürichseeweg verläuft direkt am oder auf dem Wasser (Steg) oder direkt hinter der am Wasser angrenzenden Ufervegetation. In den direkt an den See angrenzenden Erholungs- und Freizeitalgebieten, wo der Sichtbezug zum Zürichsee gewährleistet ist, ist auch eine freiere Wegführung denkbar.

Zudem legt die Region für den Zürichseeweg folgende Standards fest:

- Der Zürichseeweg verläuft auf einem eigenen Trasse (abseits vom motorisierten Verkehr). Ausnahme: Auf Zufahrtswegen sowie auf verkehrsberuhigten Zufahrts-, und Erschliessungsstrassen kann der Weg im Mischverkehr geführt werden.
- Entlang der Seestrasse verläuft der Weg seeseitig.
- Gestaltung und Breite des Weges tragen der erhöhten Nachfrage und der Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung Rechnung.
- Die Aufenthaltsqualität und Erholungsfunktion des Weges wird durch gezielte Elemente gestärkt.

Eine vom Grundsatz abweichende Wegführung ist nur möglich, wenn der alternative Weg eine hohe Qualität aufweist. Konkret kann die Wegführung in den ersten öffentlichen Raum hinter der an den See angrenzenden Parzelle zurückversetzt werden, wenn:

- eine hohe Wegqualität gemäss regionalen Standards gewährleistet wird, sowie
- regelmässig ein Bezug zum See und Sichtbeziehungen ermöglicht werden. Die konkreten Anforderungen je Standort werden in den baulichen Kriterien gemäss Kap. 2.10 «Uferabschnitte» geregelt (Koordinationshinweis).

Falls bestehende Abschnitte des Zürichseeweges den geforderten Wegführung / Standards noch nicht entsprechen, sind diese bei einer baulichen Sanierung oder wesentlichen Umgestaltung gemäss den regionalen Anforderungen anzupassen.

Die regionalen Fuss – und Wanderwege erschliessen Erholungsräume von überörtlicher Bedeutung. Bei den bezeichneten Wegen sind die Bedürfnisse der Fussgänger und Wanderer hinsichtlich Belag und Schutz gegen störende Verkehrsarten besonders zu berücksichtigen. Wo nötig, sind mit Baulinien begleitende Grünzüge zu sichern.

Insbesondere sollen die wichtigen Naherholungsgebiete über Fuss- und Wanderwege auch für mobilitätseingeschränkte oder –behinderte Personen zugänglich sein. Die hindernisfreien Fuss- und Wanderwege führen entlang des bestehenden Fuss- und Wanderwegnetzes.

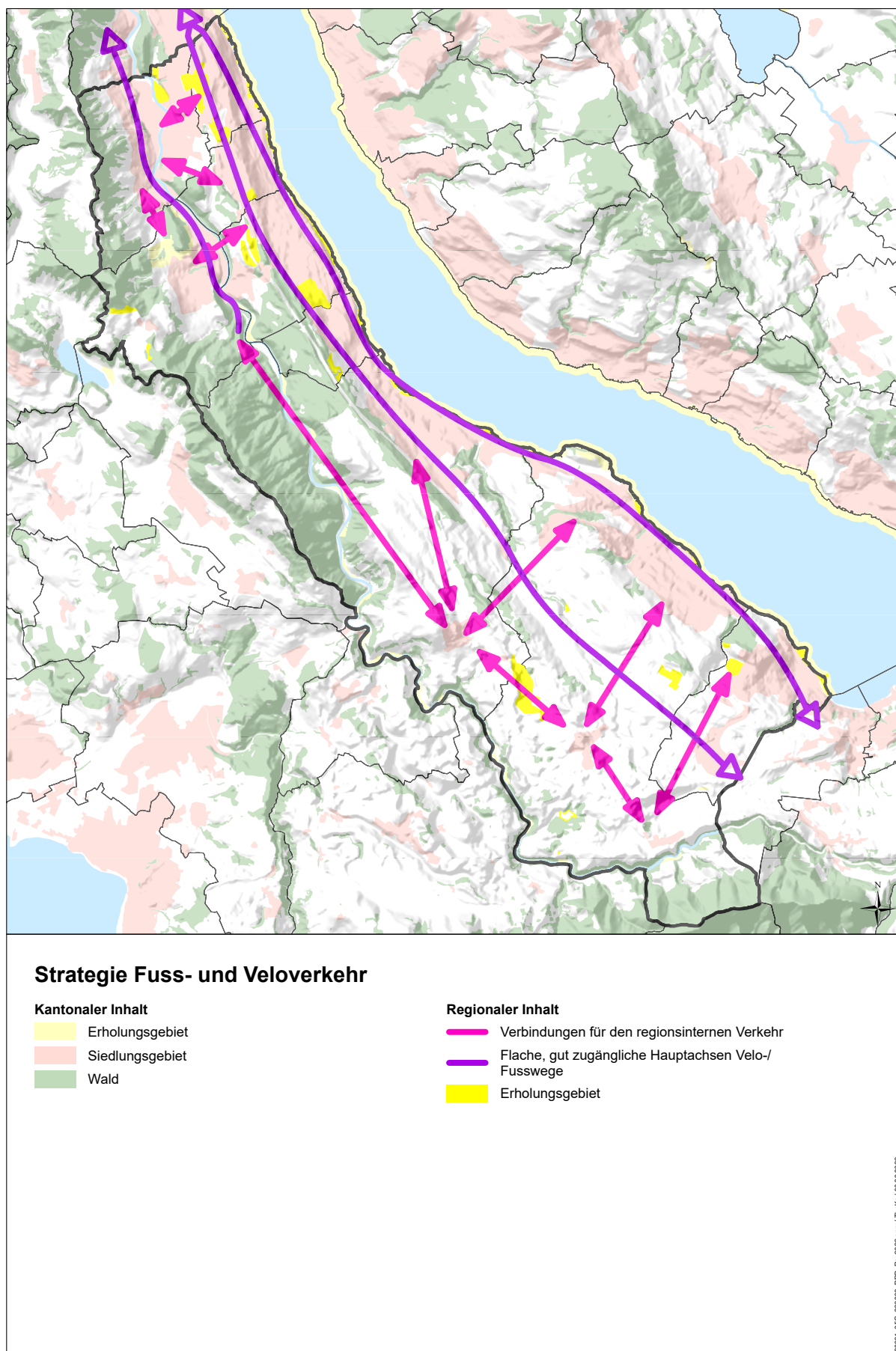


Abb. 4.4a: Themenkarte Strategie Fuss- und Veloverkehr

4.4.2 Karteneinträge

a) *Veloverkehr*

Im regionalen Richtplan werden die Verbindungen gemäss kantonalem Velonetzplan und weitere regionale Freizeitverbindungen festgehalten.

Der Topographie entsprechend enthält das Velowegnetz der Region Zimmerberg vor allem Längsverbindungen und zwar nach Möglichkeit auf etwa durchgehend gleicher Höhe. Einzelne Querverbindungen ergänzen und vervollständigen das Netz.

Die meisten Verbindungen für den Veloverkehr sind bestehend, jedoch den Bedürfnissen bezüglich Ausbaustandards und Sicherheit noch zu optimieren.

Der detaillierte Beschrieb der kantonalen Verbindungen ist den Verbindungsdatenblättern des kantonalen Velonetzplans zu entnehmen. Die Zuordnung und Funktion der Verbindungen gemäss kantonalem Velonetzplan wird wie folgt festgelegt, wobei sich Alltagsverbindungen und Freizeitrouten überlagern können:

Velobahn-Veloschnellroute: Das Velonetz besteht in erster Linie aus Haupt- und Nebenverbindungen. **Velobahnen Veloschnellrouten** sind in einem ersten Schritt in Pilotprojekten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit zu überprüfen. Die vorgesehenen Verbindungen für **Velobahnen Veloschnellrouten** sind daher als Abschnitte zu verstehen, die für Pilotprojekte in Frage kommen. Die **Velobahnen Veloschnellrouten** sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, Kreuzungsarm) vorankommt. In Siedlungsgebieten, wo keine separaten Trassees möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen (Velostrassen) geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein.

Hauptverbindung: Die Hauptverbindungen ermöglichen dem Alltags- und Freizeitveloverkehr zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. Sie sind durchgängig eigentrasseiert (Radstreifen oder -wege) oder werden auf kommunalen oder kantonalen Strassen geführt und sind möglichst hindernisarm resp. erlebnisreich. Bei Gegenverkehr ist ein Querschnitt für drei Velos nebeneinander, bei Einrichtungsverkehr einer für zwei Velos erforderlich.

Nebenverbindungen: Mit den Nebenverbindungen werden alle relevanten Ziele des Alltagsveloverkehrs angebunden. Die Verbindungen können ausserorts mit Fusswegen kombiniert werden. Als Nebenverbindungen sind auch die unabhängig von den Hauptverbindungen geführten Routen des Freizeitverkehrs bezeichnet.

Ausstattung: Alltagsverbindungen und Freizeitrouten können sich überlagern. Alltagsverbindungen sind in der Regel mit Hartbelag und einer Beleuchtung versehen. Bei Freizeitrouten kann im Rahmen der Interessensabwägung (z.B. Anliegen des Naturschutzes oder des Gewässerschutzes) oder in Kombination mit einem Wanderweg auf einen Hartbelag und eine Beleuchtung verzichtet werden.

Geplante Strecken: Die in der Richtplankarte als geplant bezeichneten Verbindungen weisen sowohl lineare Schwachstellen als auch Netzlücken auf und erfordern entweder den Bau respektive die Verbreiterung eines Radwegs oder die Markierungen von Radstreifen. Demgegenüber werden im regionalen Richtplan punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken vorhanden, nicht erfasst. Welche Massnahmen im Einzelnen ergriffen werden sollen, ist Sache der Umsetzung durch den Kanton. Der detaillierte Beschrieb der geplanten Strecken bzw. der Schwachstellen ist den Verbindungsdatenblättern des kantonalen Velonetzplans zu entnehmen. Folgend sind die geplanten Strecken gemäss kantonalem Velonetzplan erfasst:

Datenblatt	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
10_001	Verbindung Hirzel – Schönenberg	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_002 (Schönenbergstrasse, Hirzel), S10_128 (Wädenswilerstrasse, Schönenberg)	Kurz- bis mittelfristig
03_046	Verbindung Ebertswil – Hirzel	Nebenverbindung	Sanierung der Netzlücke S10_126 (Zugerstrasse, Hirzel)	mittelfristig
10_002	Verbindung Schönenberg – Hütten	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_001 (Dorfstrasse, Hütten)	mittelfristig
10_003	Verbindung Hütten – Samstagnern	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_001 (Dorfstrasse, Hütten), S10_003 (Bergstrasse, Richterswil)	mittelfristig
10_004	Verbindung Samstagnern – Richterswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_142, S10_143, und S10_149 (Bergstrasse, Richterswil), S10_146, (Zugerstrasse, Richterswil)	mittelfristig
10_005	Verbindung Schönenberg – Samstagnern	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_149 und S10_003 (Bergstrasse Richterswil), S10_004 und S10_128 (Wädenswilerstrasse, Schönenberg), S10_135 (Rothenblattstrasse, Schönenberg)	Kurz- bis mittelfristig
10_006	Verbindung Richterswil – Zentrum, Wädenswil	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_012, S10_131, S10_132 und S10_010, S10_011 (Seestrasse, Wädenswil), S10_130 und S10_008 (Seestrasse, Richterswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_007	Verbindung Samstagnern – Zentrum, Wädenswil	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_012 (Seestrasse, Wädenswil), S10_013 (Schönenbergstrasse, Wädenswil), S10_017 (Beichlenstrasse, Richterswil), S10_149 und S10_003 (Bergstrasse, Richterswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_008	Verbindung Schönenberg – Zentrum, Wädenswil	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_013, S10_018 und S10_019 (Schönenbergstrasse, Wädenswil), S10_012 (Seestrasse, Wädenswil), S10_128 und S10_004 (Wädenswilerstrasse, Schönenberg)	Kurz- bis langfristig

Datenblatt	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
10_009	Verbindung Samstagen – Rüti, Wädenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_017 (Beichlenstrasse, Richterswil), S10_003 und S10_149 (Bergstrasse, Richterswil), S10_043 und S10_141 (Zugerstrasse, Wädenswil), S10_144 (Beichlenstrasse, Wädenswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_010	Verbindung Zentrum, Wädenswil – Rüti, Wädenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_021 (Zugerstrasse, Wädenswil)	langfristig
10_011	Verbindung Zentrum, Wädenswil – Au, Wädenswil	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_030, S10_031, S10_032, S10_033 (Seestrasse, Wädenswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_012	Verbindung Rüti, Wädenswil – Au, Wädenswil	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_031 und S10_030 (Seestrasse, Wädenswil), S10_027 und S10_028 (Steinacherstrasse, Wädenswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_013	Verbindung Hirzel – Rüti, Wädenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_002 (Schönenbergstrasse, Hirzel), S10_043 und S10_141 (Zugerstrasse, Wädenswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_014	Verbindung Rüti, Wädenswil – Käpfnach, Horgen	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_041 und S10_042 (Seestrasse, Horgen)	Kurz- bis mittelfristig
10_015	Verbindung Hirzel – Zentrum, Horgen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_002 (Schönenbergstrasse, Hirzel), S10_044 (Zugerstrasse, Horgen), S10_051 (Einsiedlerstrasse, Horgen), S10_043 und S10_141 (Zugerstrasse, Wädenswil)	Kurz- bis langfristig
10_016	Verbindung Langnau a.A. – Sihlbrugg (ZG)	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_070 und S10_140 (Sihltalstrasse, Langnau a.A.)	kurzfristig
10_017	Au, Wädenswil – Käpfnach, Horgen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_035, S10_036, S10_037 und S10_038 (Seestrasse, Wädenswil), S10_039, S10_040, S10_041 und S10_042 (Seestrasse, Horgen)	Kurz- bis mittelfristig

Datenblatt	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
10_018	Verbindung Horgen, Käpfnach – Horgen Heubach	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_045 (Waidlistrasse, Horgen)	kurzfristig
10_020	Verbindung Horgen Käpfnach – Horgen, Zentrum	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_047, S10_048, S10_049 und S10_147 (Seestrasse, Horgen)	Kurz- bis mittelfristig
10_021	Verbindung Horgen, Zentrum – Oberrieden, See	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_052 (Seestrasse, Horgen/Oberrieden), S10_053 und S10_054 (Seestrasse, Oberrieden)	kurzfristig
10_022	Verbindung Horgen, Zentrum – Oberrieden, Bahnhof Dorf	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_071, S10_072 und S10_073 (Stockerstrasse, Horgen), S10_074 und S10_123 (Einsiedlerstrasse, Horgen), S10_124 (Bleierstr./Dörflistr., Oberrieden)	Kurz- bis mittelfristig
10_023	Verbindung Oberrieden, See – Thalwil, See	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_059, S10_060, S10_055, S10_056, S10_057 und S10_058 (Seestrasse, Thalwil), S10_054 (Seestrasse, Oberrieden)	kurzfristig
10_024	Verbindung Oberrieden, Bahnhof Dorf – Thalwil, Tödistrasse	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_112 (Dorf-/Hubstrasse, Oberrieden), S10_113 (Breitweg/Wiesengrundweg, Thalwil), S10_114 (Asyl-/Tödistrasse, Thalwil)	mittelfristig
10_026	Thalwil, See – Rüschlikon, See	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_061 und S10_062 (Seestrasse, Rüschlikon)	mittelfristig
10_027	Rüschlikon, See – Kilchberg, See	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_063 und S10_064 (Seestrasse, Rüschlikon)	Kurz- bis mittelfristig
10_029	Thalwil, Tödistrasse – Rüschlikon, Oberdorf	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen und Netzlücke S10_114 (Asyl-/Tödistrasse, Thalwil), S10_116 und S10_117 (Alpenstrasse, Thalwil), S10_118 (Nidelbadstrasse, Rüschlikon)	mittelfristig

Datenblatt	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
10_030	Rüschlikon, Oberdorf – Kilchberg, Alte Landstrasse	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_119 (Alte Landstrasse, Rüschlikon), S10_120 und S10_122 (Alte Landstrasse, Kilchberg), S10_121 (Dorfstrasse, Kilchberg)	mittelfristig
10_031	Kilchberg, Alte Landstrasse – Zürich, Kilchbergstrasse	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	S10_122 (Alte Landstrasse, Kilchberg)	mittelfristig
10_032	Thalwil – Langnau a.A.	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_067 und S10_068 (Gattikonstrasse, Thalwil), S10_070 (Sihltalstrasse, Langnau a.A.), S10_082 (Sonnenbergstrasse, Thalwil), S10_083 (Mühlebachstrasse, Thalwil), S10_079 (Zürcherstrasse, Thalwil), S10_074 (Einsiedlerstrasse, Horgen)	Kurz- bis mittelfristig
10_034	Langnau a.A. – Adliswil, Süd	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_086 (Höflistrasse, Langnau a.A./Finsterrütistrasse, Adliswil), S10_107 und S10_108 (Albisstrasse, Adliswil), S10_125 (Neue Dorfstrasse, Langnau a.A.)	Kurz- bis langfristig
10_035	Langnau a.A. – Adliswil, Büchel	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_085 (Albisstrasse, Langnau a.A.), S10_125 (Neue Dorfstrasse, Langnau a.A.), S10_138 und S10_139 (Albisstrasse, Adliswil)	Kurz- bis mittelfristig
10_036	Adliswil, Süd – Adliswil, Sihltal-/Poststrasse	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_109 (Sihltalstrasse, Adliswil)	mittelfristig
10_038	Adliswil, Sihltal-/Poststrasse – Stadt Zürich, Leimbach	Mögliche Velobahn Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_110 und S10_111 (Sihltalstrasse, Adliswil)	mittelfristig
10_039	Adliswil, Zentrum – Kilchberg, See	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_098 (Zürichstrasse, Adliswil), S10_121 (Dorfstrasse, Kilchberg)	Mittel- bis langfristig
10_040	Adliswil, Süd – Stadt Zürich, Wollishofen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen und Netzlücke S10_098 und S10_101 (Zürichstrasse, Adliswil), S10_099 (Sihlufeweg, Adliswil), S10_104 und S10_105	Mittel- bis langfristig

Datenblatt	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
			(Albistrasse, Adliswil), S10_145 (Sihluferweg – Brücke Zürichstrasse, Adliswil)	
10_041	Adliswil, Sihltal-/Poststrasse – Rüschlikon	Hauptverbindung / mögliche Velo bahn Veloschnellroute	S10_091 und S10_092 (Wachststrasse, Adliswil), S10_094 (Gheistrasse, Rifertstrasse, Rüschlikon), S10_095 (Nidelbadstrasse, Bodengasse, Rüschlikon), S10_096 und S10_097 (Dorfstrasse, Rüschlikon), S10_105 (Albisstrasse, Adliswil), S10_106 (Poststrasse, Adliswil), S10_119 (Alte Landstrasse, Rüschlikon), S10_120 (Alte Landstrasse, Kilchberg)	Kurz – bis mittelfristig
10_043	Adliswil, Zentrum – Thalwil/Oberrieden, See	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_091, S10_092 und S10_093 (Wachtstrasse, Adliswil), S10_087 (Zürcherstrasse, Rüschlikon), S10_088 und S10_089 (Eggstrasse, Rüschlikon), S10_150, S10_079 und S10_151 (Zürcherstrasse, Thalwil), S10_153 und S10_152 (Tischellostrasse, Thalwil)	Kurz- bis langfristig
10_045	Samstagern – Wollerau	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_006 (Stationsstrasse, Richterswil)	Kurzfristig
10_046	Richterswil – Wollerau, Zentrum	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_137 (Schwyzerstrasse, Richterswil)	mittelfristig
10_048	Adliswil, Büchel – Zürich – Leimbach	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_129 (Seilbahnweg, Adliswil)	mittelfristig
10_049	Hütten – Menzingen (ZG)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_001 (Dorfstrasse, Hütten), S10_050 (Chneusstrasse, Hütten)	mittelfristig
10_050	Hütten – Schindellegi	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S10_075 (Dorf-/Berglistrasse, Hütten)	mittelfristig
10_051	Horgen, Zentrum – Horgen, Heubach	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_049 (Seestrasse, Horgen), S10_045 (Waidlistrasse, Horgen)	Kurz- bis mittelfristig
10_052	Hogen, Heubach – Horgen, Zentrum	Haupt-/ Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S10_048 und S10_049 (Seestrasse, Horgen), S10_045 (Waidlistrasse, Horgen)	Kurz- bis mittelfristig

Abb. 4.4b: Übersicht geplante Strecken Veloverkehr

Regionaler Freizeitverbindungen: In Absprache mit dem Amt für Verkehr werden zum Velonetzplan zusätzliche regionale Verbindungen festgelegt, die in erster Linie dem Freizeitverkehr dienen. Sie führen grösstenteils über verkehrsarme Strassen, die keinen Ausbau der Veloinfrastruktur bedingen. Sie werden als bestehende Verbindungen in der Richtplankarte festgehalten.

Überkommunale Verbindungen: Weiter werden wichtige regionale Verbindungen festgelegt. Diese Verbindungen haben eine überkommunale Bedeutung und sind gemeindeübergreifend abzustimmen und zu planen. Die Verantwortung für diese durch die Region festgelegten Verbindungen liegt bei den Gemeinden. Aus dem Eintrag in den Richtplantext und die Themenkarte können keine finanziellen Ansprüche gegenüber dem Kanton geltend gemacht werden. Daher werden die Verbindungen nicht in der Richtplankarte dargestellt und sind in den kommunalen Verkehrsrichtplänen festzuhalten.

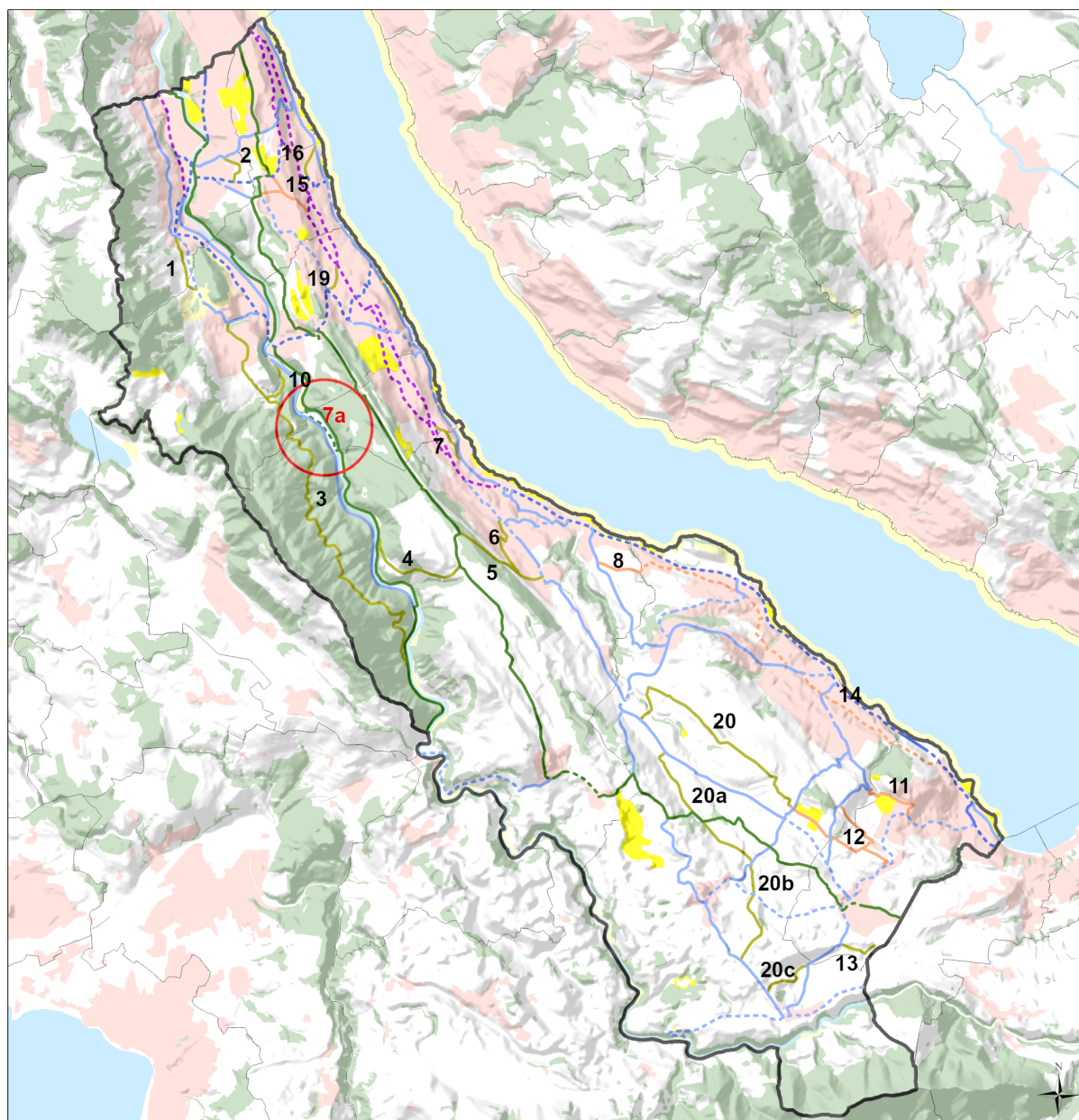
Folgend werden die vom Velonetzplan abweichenden Verbindungen (Regionale Freizeitverbindungen / Überkommunale Verbindungen) festgehalten:

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
1	Verbindung Waldisstrasse, Adliswil	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Attraktive Verbindung abseits der Albisstrasse		bestehend	
2	Verbindung Talstrasse zwischen Rifferstrasse und Kilchbergstrasse, Adliswil	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Erschliessung Sortanlage, Freibad		bestehend	
3	Verbindung von Horgen – Langnau a. A. im Sihlwald, Horgen / Langnau a.A.	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Attraktive Verbindung durch den Sihlwald		bestehend	
4	Verbindung Tabletenstrasse, Horgen	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Querverbindung zwischen Sihl und Bergstrasse		bestehend	
5	Verbindung Abschnitt Waldeggrasse / Bergstrasse bis Moorschwand, Horgen	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Alltagsverkehr		bestehend	
6	Verbindung Eggstrasse / Drusbergstrasse, Horgen	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Querverbindung zwischen Bergstrasse und Einsiedlerstrasse		bestehend	

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
7	Verbindung zwischen Horgen und Oberrieden Abschnitt Plattenstrasse, Horgen / Oberrieden	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Alltagsverkehr		bestehend (bei Ersatz aufzuheben)	
7a	Verbindung Silwald zwischen Horgen / Thalwil	Regionale Freizeitverbindung Ergänzung Verbindung beim Besucherzentrum Sihlwald		geplant	Abstimmung mit Projekt «ökologische Aufwertung der Sihl»
8	Verbindung Horgen – Wädenswil Au, Horgen / Wädenswil	Überkommunale Verbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr		bestehend	
10	Tobelstrasse, Langnau a. A.	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr		bestehend	Überkommunales Natur- und Landschaftsschutzgebiet Sihlwald, Ausbau des Wegs zwischen Tobel und Sihlhof nicht möglich
11	Verbindung Hirzen / Neuguetstrasse, Richterswil / Wädenswil	Überkommunale Verbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Erschliessung regionaler Erholungsgebiete Sportanlagen Burgmoos, Gebiet um Ruine Alt-Wädenswil		bestehend	
12	Verbindung Beichlen, Richterswil / Wädenswil	Überkommunale Verbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Erschliessung regionales Erholungsgebiet Beichlen		bestehend	
13	Verbindung Bellenstrasse, Richterswil	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Erschliessung Erholungsschwerpunkt Hüttner Seeli		bestehend	
14	Verbindung zwischen Richterswil und Wädenswil Au, See, Richterswil, Wädenswil	Überkommunale Verbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Längsverbindung als zusätzliche Verbindung für die Route entlang der Seestrasse	Massnahmen für den Veloverkehr in Abhängigkeit der Strassenfunktion und der Belastung	mittelfristig	

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisie- rungshori- zont	Koordinations- hinweis
15	Verbindung Nidelbad- / Säumer- / Fel- dimooosstrasse, Rüschlikon / Adliswil	Überkommunale Verbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Erschliessung Campus Moos (Schul- und Sportanlage), Er- schliessung IBM Forschungs- labor		bestehend	
16	Verbindung Nidelbad- / Bahnhofstrasse, Rüschlikon	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Direkte Verbindung zum See		bestehend	
19	Abschnitt Sonnen- bergstrasse, Thalwil	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr Querverbindung		bestehend	
20	Verbindung Stocken - Beichlen, Wädenswil	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Alltags- / Freizeitverkehr		bestehend	
20a	Verbindung zwischen Hüttnerstrasse und Mugeren, Wädenswil (Schönenberg) Teil- stück A (Wädenswi- lerstrasse – Mugeren)	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr		bestehend	Flachmoor Chaltenboden
20b	Verbindung zwischen Hüttnerstrasse und Mugeren, Wädenswil (Schönenberg) Teil- stück B (Hutt- nerstrasse – Wädens- wilerstrasse)	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr		bestehend	Flachmoor Chaltenboden
20c	Verbindung Böschen / Seelistrasse, Wä- denswil (Hütten)	Regionale Freizeitverbindung Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr		bestehend	

Abb. 4.4c: Karteneinträge Veloverkehr (Regionale Freizeitverbindungen und überkommunale Verbindungen)



Veloverkehr

Kantonaler Inhalt

- Erholungsgebiet
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Hauptverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- Hauptverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Nebenverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- Nebenverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Schnellverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Schweiz-Mobil Route bestehend (Kant. Velonetzplan)
- Schweiz-Mobil Route geplant (Kant. Velonetzplan)
- Regionale Freizeitverbindung bestehend (Festlegung durch Region)
- Überkommunale Verbindung bestehend
- Überkommunale Verbindung geplant
- Erholungsgebiet

28601_05A_2511210_RRP_Rev2024.aprx | TheKa | 27.11.2025

Abb. 4.4d: Themenkarte Veloverkehr

Neben den einzelnen Verbindungen werden Veloparkierungsanlagen gemäss kantonalem Velonetzplan festgelegt. ~~Festgelegt werden Anlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit mehr als 500 Quelleinsteiger.~~ Die Einträge umfassen alle Veloparkierungsanlagen an diesem Standort, welche die entsprechende Funktion erfüllen.

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
21	Veloparkierungsanlage Bahnhof Sood-Oberleimbach, Adliswil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
22	Veloparkierungsanlage Bahnhof Adliswil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
23	Veloparkierungsanlage Bahnhof Sihlau, Adliswil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
24	Veloparkierungsanlage Bahnhof Horgen Oberdorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
25	Veloparkierungsanlage Bahnhof Horgen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
26	Veloparkierungsanlage Bahnhof Kilchberg	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
26a	Veloparkierungsanlage Schiffstation Bendlikon, Kilchberg	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Ausbau der Anzahl Abstellplätze	kurzfristig	Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee 2050
27	Veloparkierungsanlage Bahnhof Wildpark-Höfli, Langnau am Albis	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
28	Veloparkierungsanlage Bahnhof Langnau-Gattikon, Langnau am Albis	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
29	Veloparkierungsanlage Bahnhof Oberrieden Dorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
29a	Veloparkierungsanlage Bahnhof Oberrieden	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
30	Veloparkierungsanlage Bahnhof Richterswil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
30a	Veloparkierungsanlage Bahnhof Samstagern	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	

Nr. Objekt/Strecke		Funktion	Vorhaben	Realisie- rungs-hori- zont	Koordinations- hinweis
31	Veloparkierungsanlage Bahnhof Rüschlikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Erneuerung der Inf- rastruktur	mittelfristig	
32	Veloparkierungsanlage Bahnhof Thalwil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anzahl Abstellplätze überprüfen, Infra- struktur erneuern	mittelfristig	
32a	Veloparkierungsanlage Schiffstation Thalwil (See), Thalwil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Ausbau der Anzahl Abstellplätze	kurzfristig	Schwerpunkt- gebiete ge- mäss Leitbild Zürichsee 2050
33	Veloparkierungsanlage Bahnhof Au ZH, Wädenswil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend	
34	Veloparkierungsanlage Bahnhof Wädenswil	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Ausbau der Anzahl Abstellplätze	langfristig	

Abb. 4.4e: Karteneinträge Veloparkierungsanlagen

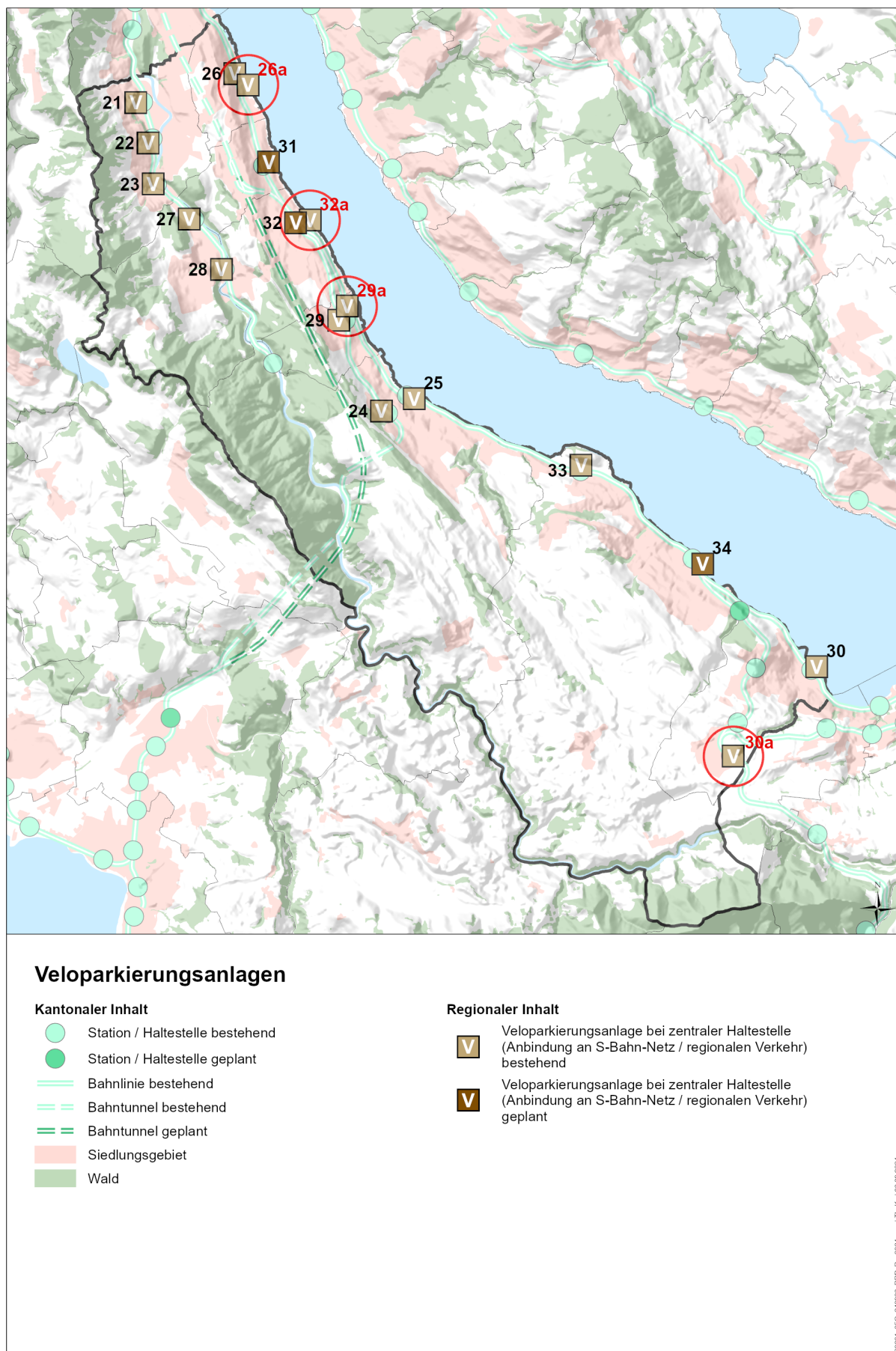


Abb. 4.4f: Themenkarte Veloparkierungsanlagen

b) Fuss- und Wanderwege

Im regionalen Richtplan werden bestehende Wanderwege gemäss Zürcher Wanderwege festgehalten. Des Weiteren sind bestehende und geplante Abschnitte zur Lückenschliessung des Zürichseeweges definiert. Diese sind mit den regionalen Erholungsgebieten Ziffer 3.2 und der kantonalen Revitalisierungsplanung zu koordinieren.

Als geplante Wege sind festgelegt:

- Eine Optimierung des bereits bestehenden Wanderwegnetzes im Gebiet Wanneten / Löchli, Adliswil
- Eine Neuordnung des Wanderweges entlang der Sihl bei Langnau am Albis

Weiter werden von der Region Verbindungen festgelegt, die einer überkommunalen Abstimmung bedürfen. Diese Verbindungen schliessen wichtige Lücken im Fusswegnetz und dienen neben dem Freizeit- auch dem Alltagsverkehr. Aus dem Eintrag in den Richtplantext und die Themenkarte können keine finanziellen Ansprüche gegenüber dem Kanton geltend gemacht werden. Daher werden die Verbindungen nicht in der Richtplankarte dargestellt und sind in den kommunalen Verkehrsrichtplänen festzuhalten.

Die Karteneinträge im Bereich Fuss- und Wanderwege dienen der Lückenschliessung und Vervollständigung sowie Optimierung des bereits bestehenden Wegenetzes. Weiter dienen sie der Landsicherung und der Begründung von Wegrechten. Bei Fuss- und Wanderwegen wird kein staatliches Eigentum der betreffenden Strassen und Wege vorausgesetzt. Bestehende Wanderwege mit Hartbelägen sind als solche gekennzeichnet.

Liegt eine Verbindung innerhalb des Uferstreifens / Gewässerraumes, sind bauliche Veränderungen mit dem AWEL zu koordinieren.

Folgende Bezeichnungen beziehen sich auf die durch die Region festgelegten Fuss- und Wanderwege und die Abschnitte des Zürichseeweges:

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
1	Verbindung im Gebiet Wildnispark Zürich Langenberg, Adliswil / Langnau am Albis	Lückenschliessung im regionalen Fusswegnetz zwischen Adliswil und Langnau am Albis Erschliessung kantonales Erholungsgebiet		bestehend	
2	Querverbindung Autobahn, Horgen / Oberrieden	Erschliessung regionales Erholungsgebiet Aebnet, Durchlässigkeit Autobahn für Fussverkehr erhöhen		bestehend	
3	Verbindung Silwald zwischen Horgen / Thawil	Lückenschliessung im Fusswegnetz Ergänzung Verbindung beim Besucherzentrum Sihlwald		geplant	Abstimmung mit Projekt «ökologische Aufwertung der Sihl»
4	Verbindung Aabachwanderweg zum See, Horgen / Wädenswil	Lückenschliessung im regionalen Fusswegnetz, direkte Verbindung zum Seeweg bei Naglikon	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts	mittelfristig	

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
4a	Verbindung Schiffstation – Bahnhof Thalwil	Lückenschliessung im regionalen Fusswegnetz, bessere Anbindung Hafengebiet / Bahnhof	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts und Raumsicherung Festlegung / Lage mit Gemeinde Thalwil koordinieren		Koordination mit Gemeinde Thalwil
5	Verbindung Hüttenensee, Wädenswil (Hütten), Richterswil	Lückenschliessung im regionalen Fusswegnetz zwischen Hütten und Richterswil	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts	bestehend	
6	Lückenschliessung Unterort, Wädenswil / Horgen	Lückenschliessung im regionalen Fusswegnetz zwischen Wädenswil und Horgen	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts	mittelfristig	
7	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen und Raumsicherung	mittelfristig	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)
8	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)
9	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen und Raumsicherung	mittelfristig	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)
10	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Schilfmatt), Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend, Optimierung vorgesehen	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)
11	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen und Raumsicherung	mittelfristig	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)
12	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Morfanlage), Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend, Optimierung vorgesehen	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)

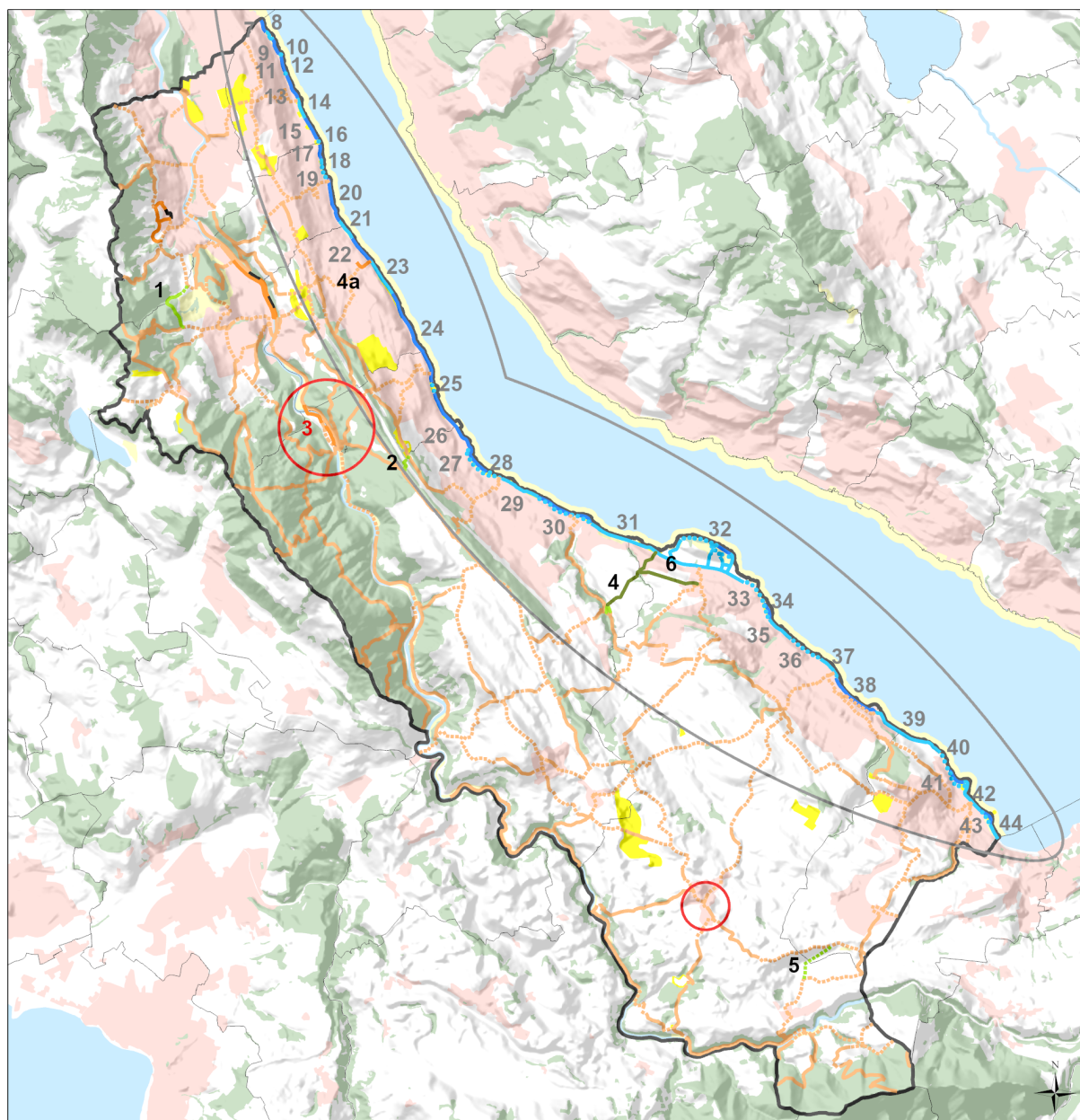
Nr. Objekt/Strecke		Funktion	Vorhaben	Realisie- rungs- hori- zont	Koordinationshin- weis
13	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	mittelfristig	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
14	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
15	Lückenschliessung Zürichseeweg, Kilchberg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	mittelfristig	regionales Mischge- biet (Ziffer 2.5, Nr. 21) regionales Gebiet hoher baulicher Dichte (Ziffer 2.6, Nr. 34) Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
16	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Sulzergut), Kilchberg /Rüschli- kon	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
17	Lückenschliessung Zürichseeweg, Rüschlikon	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	mittelfristig	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
18	Lückenschliessung Zürichseeweg, Rüschlikon	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
19	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt zwischen Seebad und Schiffstation), Rüschlikon	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
20	Lückenschliessung Zürichseeweg, Rüschlikon	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	mittelfristig	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10), regionales Erho- lungsgebiet (Ziffer 3.2, Nr. 31)
21	Lückenschliessung Zürichseeweg,	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisie- rungs- hori- zont	Koordinationshin- weis
	Rüschlikon / Thalwil		Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen		
22	Lückenschliessung Zürichseeweg, Thalwil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	kurzfristig	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
23	Lückenschliessung Zürichseeweg, Thalwil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
24	Lückenschliessung Zürichseeweg, Thalwil / Oberrie- den	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	mittelfristig	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
25	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Strandbad), Oberrieden	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
26	Lückenschliessung Zürichseeweg, Oberrieden / Hor- gen	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	mittelfristig	regionales Mischge- biet (Ziffer 2.5, Nr. 19, 20) Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
27	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Seegarten- strasse), Horgen	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	bestehend, Optimierung vorsehen. mittelfristig entlang Ufer	regionales Mischge- biet (Ziffer 2.5, Nr. 19) Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
28	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Ha- fen/Bahnhof), Hor- gen	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hinder- nisfreier Wander- weg
29	Lückenschliessung Zürichseeweg, Horgen	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss Standards ZPZ	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) Kantonale Land- schaftsverbinding geplant
30	Lückenschliessung Zürichseeweg, Horgen	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts	bestehend, Optimierung vorsehen.	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisie- rungs- hori- zont	Koordinationshin- weis
	Hirsackerstrasse und Strand- badstrasse		gemäss regionalen An- forderungen und Raumsicherung	langfristig entlang Ufer	Regionaler hinder- nisfreier Wander- weg
31	Lückenschliessung Zürichseeweg, Horgen / Wädens- wil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) kantonales Natur- schutzgebiet und Freihaltegebiet
32	Lücken- schliessung Zü- richseeweg (Ab- schnitt Auweg), Wädenswil Au	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	bestehend, Optimierung vorsehen. langfristig entlang Ufer	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) kantonales Freihal- tegebiet Regionaler hinder- nisfreier Wander- weg Schwerpunktge- biete Leitbild Zürich- see 2050
33	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Seeweg (südö. von Halbin- sel Au)), Wädens- wil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hinder- nisfreier Wander- weg Schwerpunktge- biete Leitbild Zürich- see 2050
34	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Seeweg/ Strandbad Wä- denswil), Wädens- wil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen und Raumsi- cherung	bestehend, Optimierung vorsehen. kurzfristig entlang Ufer	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hinder- nisfreier Wander- weg
35	Lückenschliessung Zürichseeweg, Wä- denswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)
36	Lückenschliessung Zürichseeweg (Ab- schnitt Seeweg (südö. von See- güetli)), Wädenswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hinder- nisfreier Wander- weg
37	Lückenschliessung Zürichseeweg, Wä- denswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts ge- mäss regionalen Anfor- derungen	bestehend	Regionaler Uferab- schnitt (Ziffer 2.10)

Nr. Objekt/Strecke		Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
38	Lückenschliessung Zürichseeweg, Wädenswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen und Raumsicherung	mittelfristig	Regionales schutzwürdiges Ortsbild (Ziffer 2.3, Nr. 9), Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hindernisfreier Wanderweg
39	Lückenschliessung Zürichseeweg, Wädenswil / Richterswil Seeweg	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend	Regionales schutzwürdiges Ortsbild (Ziffer 2.3, Nr. 9), Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10) Kantonales Freihaltegebiet
40	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Mülenen), Richterswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend, Optimierung vorsehen	Regionales schutzwürdiges Ortsbild (Ziffer 2.3, Nr. 5), Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hindernisfreier Wanderweg
41	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Braui), Richterswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen und Raumsicherung	bestehend, Optimierung vorsehen. mittelfristig entlang Ufer	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hindernisfreier Wanderweg
42	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Horn und Schifflande), Richterswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)
43	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Hafen und Strandbad), Richterswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend, Optimierung vorsehen. kurzfristig entlang Ufer	regionales Gebiet hoher baulicher Dichte (Ziffer 2.6, Nr. 36) Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10) Regionaler hindernisfreier Wanderweg
44	Lückenschliessung Zürichseeweg (Abschnitt Strandweg), Richterswil	Lückenschliessung im Fusswegnetz	Realisierung und Signalisierung des Fusswegabschnitts gemäss regionalen Anforderungen	bestehend	Regionaler Uferabschnitt (Ziffer 2.10)

Abb. 4.4g: Karteneinträge Fussverkehr



Fussverkehr

Kantonaler Inhalt

- Erholungsgebiet
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Zürichseeweg bestehend
- Zürichseeweg bestehend, Optimierung vorsehen
- Zürichseeweg geplant
- Fuss-/Wanderweg bestehend (Zürcher Wanderwege)
- Fuss-/Wanderweg geplant (Zürcher Wanderwege)
- Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag bestehend (Zürcher Wanderwege)
- Bei Ersatz aufzuhebender Fuss-/Wanderweg (Zürcher Wanderwege)
- Fuss-/Wanderweg bestehend (Festlegung durch Region)
- Fuss-/Wanderweg geplant (Festlegung durch Region)
- Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag bestehend (Festlegung durch Region)
- Erholungsgebiet

28601_05G_251127_RRP_Rev2024.aprx | Thema | 27.11.2025

Abb. 4.4h: Themenkarte Fussverkehr

Hindernisfreie Wanderwege

Die festgelegten Linienführungen können hinsichtlich Auswirkungen auf überkommunale Naturschutzgebiete erst im Detailprojekt abschliessen beurteilt werden. Daraus können sich Änderungen in der Linienführung der hindernisfreien Wanderwege ergeben.

Folgende Hindernisfreie Wanderwege sind geplant:

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Wanderung entlang der Sihl	hindernisfreier Wanderweg	Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg (entlang der Sihl ohne mehrmals queren zu müssen)	mittelfristig
2	Wanderung 3-Seen	hindernisfreier Wanderweg	Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg	mittelfristig
3	Wanderung auf Hangflanke durch Ortschaften	hindernisfreier Wanderweg	Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg	mittelfristig
4	Wanderung Uetliberg – Felsenegg - Buchenegg	hindernisfreier Wanderweg	Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg	bestehend
5	Wanderung entlang dem Seeufer	Hindernisfreier Wanderweg	Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg	Mittelfristig Koordination mit Zürichseeweg

Abb. 4.4i: Karteneinträge hindernisfreie Wanderwege

Hindernisfreie Wanderwege werden im regionalen Richtplan bezeichnet und sind in folgender Übersichtskarte ersichtlich.

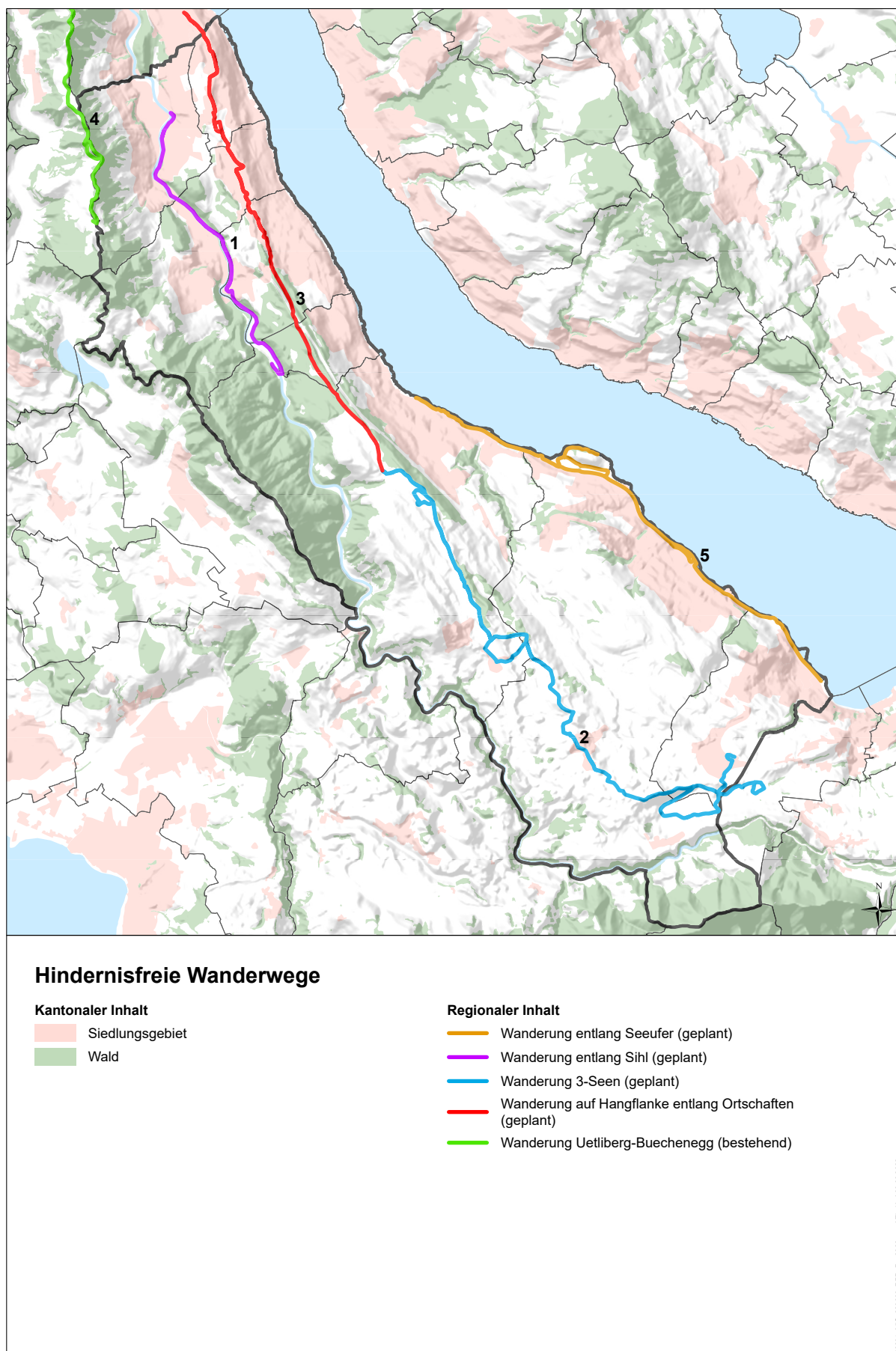


Abb. 4.4j: Themenkarte Hindernisfreie Wanderwege

4.4.3 Massnahmen

a) Region

Veloverbindungen und Veloparkieranlagen

Die zweckmässige Führung von Veloverbindungen für Veloverkehr ist mittels «Standards Veloverkehr» vom Kanton Zürich und aufgrund ortsspezifischer Gegebenheiten zu evaluieren. ~~Folgende Richtlinie dient der Beurteilung und Anordnung von Massnahmen für den Veloverkehr.~~ Bei vom Kanton festgelegten Verbindungen ist der kantonale Velonetzplan mit den dazugehörigen Datenblättern massgebend.

Richtlinie Veloverkehr

MASSNAHMEN VELOVERKEHR		
Klassierung	Massnahme	Verkehrsbelastung
Staatsstrassen mit regionaler Verbindungsfunktion für den Radverkehr (HVS, VS)	• Massnahmen notwendig • Velostreifen oder Veloweg / kombinierter Fuss-/Veloweg je nach Situation beurteilen • In Steigungen sind bergwärts Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit vorzusehen.	Massnahmen unabhängig von der Verkehrsbelastung notwendig
Übrige Strassen	• Velostreifen oder Veloweg / kombinierter Fuss-/Veloweg je nach Situation beurteilen • Auf wichtigen Schulwegen / Freizeitwegen mit regionaler Bedeutung können je nach Situation unabhängig von der Verkehrsbelastung Massnahmen angeordnet werden. • In Steigungen sind bergwärts Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit vorzusehen.	ausserorts bei > 3000 Fz/Tag innerorts bei > 5000 Fz/Tag

Abb. 4.4k: Richtlinien Massnahmen Veloverkehr

~~Bei vom Kanton festgelegten Verbindungen ist der kantonale Velonetzplan mit den dazugehörigen Datenblättern massgebend.~~

Massnahmen für den Veloverkehr sind im Rahmen der siedlungsorientierten Umgestaltung der Strassenräume zu berücksichtigen und zu koordinieren. Die Region bezeichnet Veloparkieranlagen von regionaler Bedeutung, um die Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz und zu Erholungsgebieten sicherzustellen.

Fuss- und Wanderwege

Bei der Planung von Fuss- und Wanderwegen von regionaler Bedeutung sind die Bedürfnisse der Fussgänger und Wanderer zu berücksichtigen. Bei der Realisierung der Fusswegverbindungen ist die Umsetzung von zusammenhängenden Routen entlang dem See, auf der Hügelflanke und auf dem Hügelkamm voranzutreiben.

b) Gemeinden

Veloverbindungen und Veloparkieranlagen

Die Gemeinden fördern den Veloverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten und koordinieren das kommunale Veloverkehrsnetz mit den Nachbargemeinden.

Die Gemeinden berücksichtigen bei der Nutzungsplanung den Raumbedarf von Veloparkieranlagen von regionaler Bedeutung und überprüfen Angebot und Nachfrage bei Bedarf.

Fuss- und Wanderwege

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Wanderverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten und koordinieren das kommunale Fuss- und Wanderwegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planung dem Inventar historischer Verkehrswege Schweiz (IVS) Rechnung. (Handlungsanweisung gemäss kant. Richtplan)
Hindernisfreie Wanderrouen sind zyklisch auf ihre Eignung hin zu überprüfen. Unterhalt und Sanierungen sind bei Bedarf zu gewährleisten.

4.5 Parkierung

4.5.1 Ziele

Im Verkehrsplan werden Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung festgelegt. Dabei sind alle Parkierungsanlagen bestehend, bis auf die geplante Erweiterung der Parkierungsanlage Moorschwand.

a) Grössere Parkierungsanlagen für Zentrumsnutzungen

Die regionalen Parkierungsanlagen für Zentrumsnutzungen dienen der Versorgung der Nutzungen in den Ortszentren.

b) Parkierungsanlagen für Erholungsverkehr

Von regionaler Bedeutung sind insbesondere die Parkierungsanlagen für den Erholungsverkehr. Parkierungsanlagen sind nur in dringenden Fällen zur Sicherstellung einer geordneten Erschliessung der Erholungsgebiete auszubauen. Priorität hat die Erschliessung der Erholungsgebiete durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr.

4.5.2 Karteneinträge

Parkierungsanlagen für Zentrumsnutzungen und Erholungsverkehr mit regionaler Bedeutung sind im Richtplan festgelegt.

Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
4	Parkplatz Schinzenhof, Horgen	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen, Erholungsverkehr		bestehend
5	Parkierungsanlage Moorschwand, Horgen	Parkierungsanlage für den Erholungsverkehr	Erweiterung bestehender Parkierungsanlage bei Bedarf, Abstimmung mit Bedürfnissen der Landwirtschaft und Einbettung in bestehende Kulturlandschaft	kurzfristig
7	Parkplatz Albispass, Langnau am Albis	Parkierungsanlage für Erholungsverkehr		bestehend
8	Parkplatz beim Wildpark Langenberg, Langnau am Albis	Parkierungsanlage für Erholungsverkehr		bestehend
11	Parkplätze beim bzw. im Horn, Richterswil	Parkierungsanlage für Erholungsverkehr		bestehend
13	Parkplatz beim Park im Grünen, Rüschlikon	Parkierungsanlage für Erholungsverkehr		bestehend

Nr. Objekt		Funktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
15	Parkplatz Mühlebach (bei Schiffstation), Thalwil	Parkierungsanlage für Erholungs- verkehr		bestehend
16	Parkplatz Zehntenhof, Thalwil	Parkierungsanlage für Erholungs- verkehr		bestehend
19	Parkplätze in der Au, Wädenswil	Parkierungsanlage für Erholungs- verkehr	Überlaufangebot beim Aupark vorsehen	bestehend
20	Parkplatz beim Strandbad, Wädenswil	Parkierungsanlage für Erholungs- verkehr		bestehend
21	Parkplatz Neubüel, Wädenswil	Parkierungsanlage für Erholungs- verkehr		bestehend
22	Parkplatz Beichlen, Wädenswil	Parkierungsanlage für Erholungs- verkehr		bestehend

Hinweise:

Bei der Parkierungsanlage Moorschwand in Horgen, dem Parkplatz Neubüel in Wädenswil und dem Parkplatz Beichlen in Wädenswil ist der Kanton weder beim Unterhalt noch bei allfälligen Erweiterungen der Anlagen beitragspflichtig.

Abb. 4.5a: Karteneinträge Parkierung

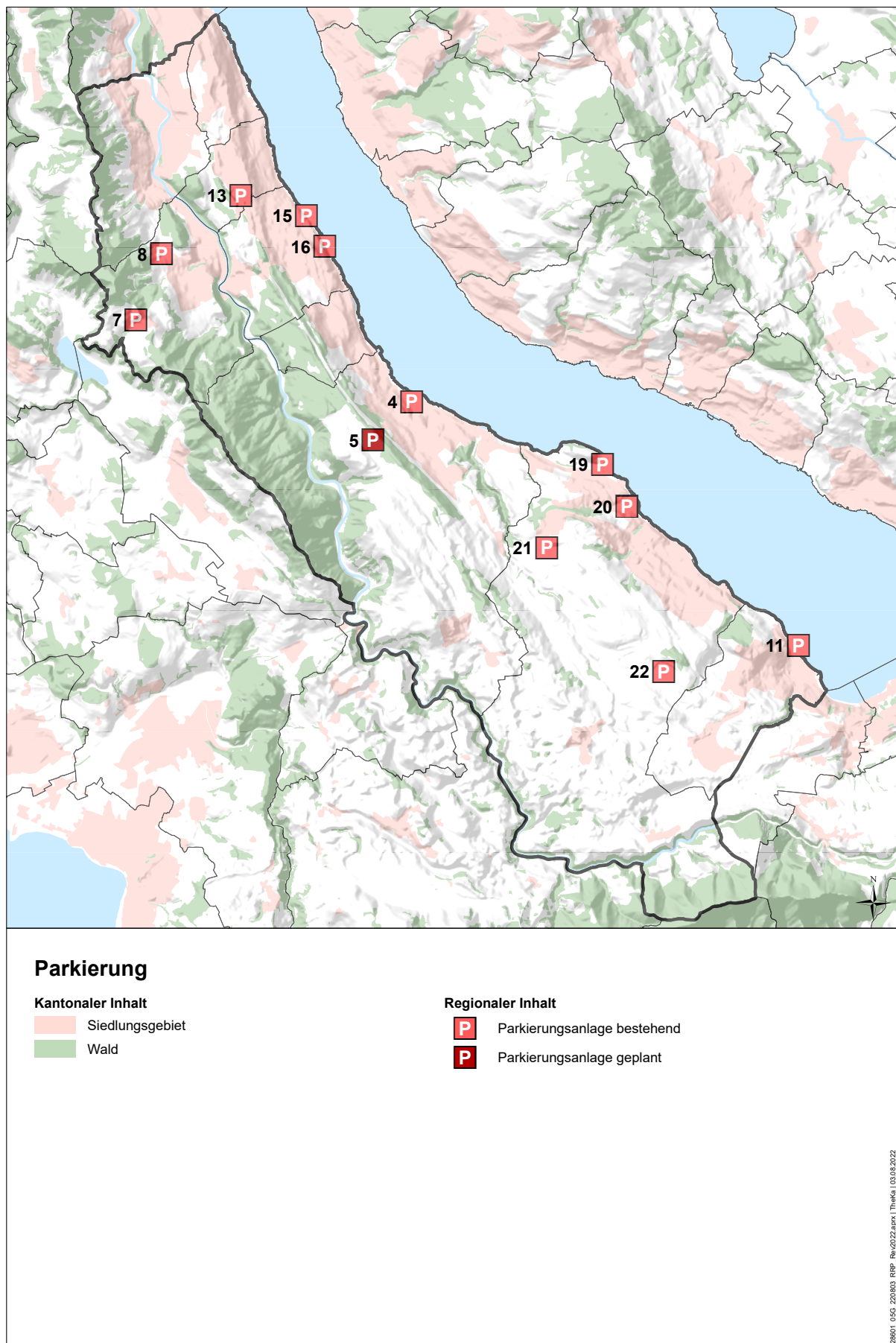


Abb. 4.5b: Themenkarte Parkierung

4.5.3 Massnahmen

a) Region

Parkierungsanlagen entlang der Seestrasse, die in einem Nutzungskonflikt mit der Erholung stehen, sind aufzuheben und in Sammelanlagen mit Bewirtschaftung zu konzentrieren. Bei den Parkierungsanlagen in Horgen und Richterswil ist die Park+Ride-Nutzung gegenüber den übrigen Parkplätzen zu priorisieren.

b) Gemeinden

Die Festlegung der Anzahl Parkfelder erfolgt durch die Gemeinde.

4.7 Schifffahrt

4.7.1 Ziele

Die Festlegung von regionalen Schifffahrtslinien dient vor allem der Standortsicherung für die entsprechenden Landeanlagen. Über den Betrieb der Linien entscheidet der ZVV.

Die festgelegten Schifffahrtslinien dienen dem Berufs- und Schülerverkehr, als Zubringer vom rechten Ufer zu den Schnellzugshaltepunkten Thalwil und Wädenswil sowie dem Einkaufs- und Erholungsverkehr. Zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger sollen die Schifffahrtslinien dem Alltags- und auch dem Erholungsverkehr dienen.

Die Festlegung von Hafenanlagen und Bootsliegeplätzen von regionaler Bedeutung dient der Konzentration der Nutzungen und somit der Verminderung von Nutzungskonflikten mit anderen Nutzungen im Uferbereich.

4.7.2 Karteneinträge

Im regionalen Plan sind in Ergänzung zu den Festlegungen des kantonalen Planes die weiteren zurzeit bestehenden ZVV-Schifffahrtslinien dargestellt. Weiter sind die für die private Schifffahrt notwendigen Hafenanlagen und Bootsliegeplätze von regionaler Bedeutung festgelegt.

Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Bootshab beim Faulhafen, Horgen	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
2	Bootshab beim Re-sasteg, Horgen	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
3	Bootsliegeplatz beim Bahnhof, Horgen	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
4	Bootshab beim Mönchhof, Kilchberg	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
5	Bootsliegeplatz beim Hafen, Kilchberg	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
6	Hafenanlage Oberrieden	Konzentration der Anlagen für die Schifffahrt	Neue Hafenanlage, der präzise Standort wird im Rahmen der Projektierung festgelegt, die Anlage ist ohne Beseitigung oder	mittelfristig

Nr. Objekt		Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
			Beeinträchtigung von Ufervegetation und Wasserpflanzenbeständen zu realisieren, die Anlage und der Neubau der Anlage der Seepolizei sind miteinander zu koordinieren	
7	Hafen beim Seebad, Richterswil	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
8	Hafen Horn, Richterswil	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
9	Bootsliegeplatz bei Schiffstation, Rüschlikon	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
10	Hafen Farbsteig, Thalwil	Konzentration der Anlagen für die Schifffahrt	Erweiterung bestehender Hafen Farbsteig als Ersatz für Hafen Bürger, Ausbau Landanlagen und Restauration Die aufgehobenen 57 Bootsplätze der Bootshabe Bürger in Thalwil sollen in erster Linie im Hafen Farbsteig ersetzt werden, falls nicht möglich an anderen Hafen in der Region	kurzfristig
14	Bootshabe Bürger, Thalwil	Anlage für die Schifffahrt	Bei Inbetriebnahme des Hafens Farbsteig aufzuheben	bestehend
12	Hafen bei Strandbad, Wädenswil	Anlage für die Schifffahrt		bestehend
13	Bootsliegeplatz beim Hafen, Wädenswil	Anlage für die Schifffahrt		bestehend

Abb. 4.7a: Karteneinträge Schifffahrt

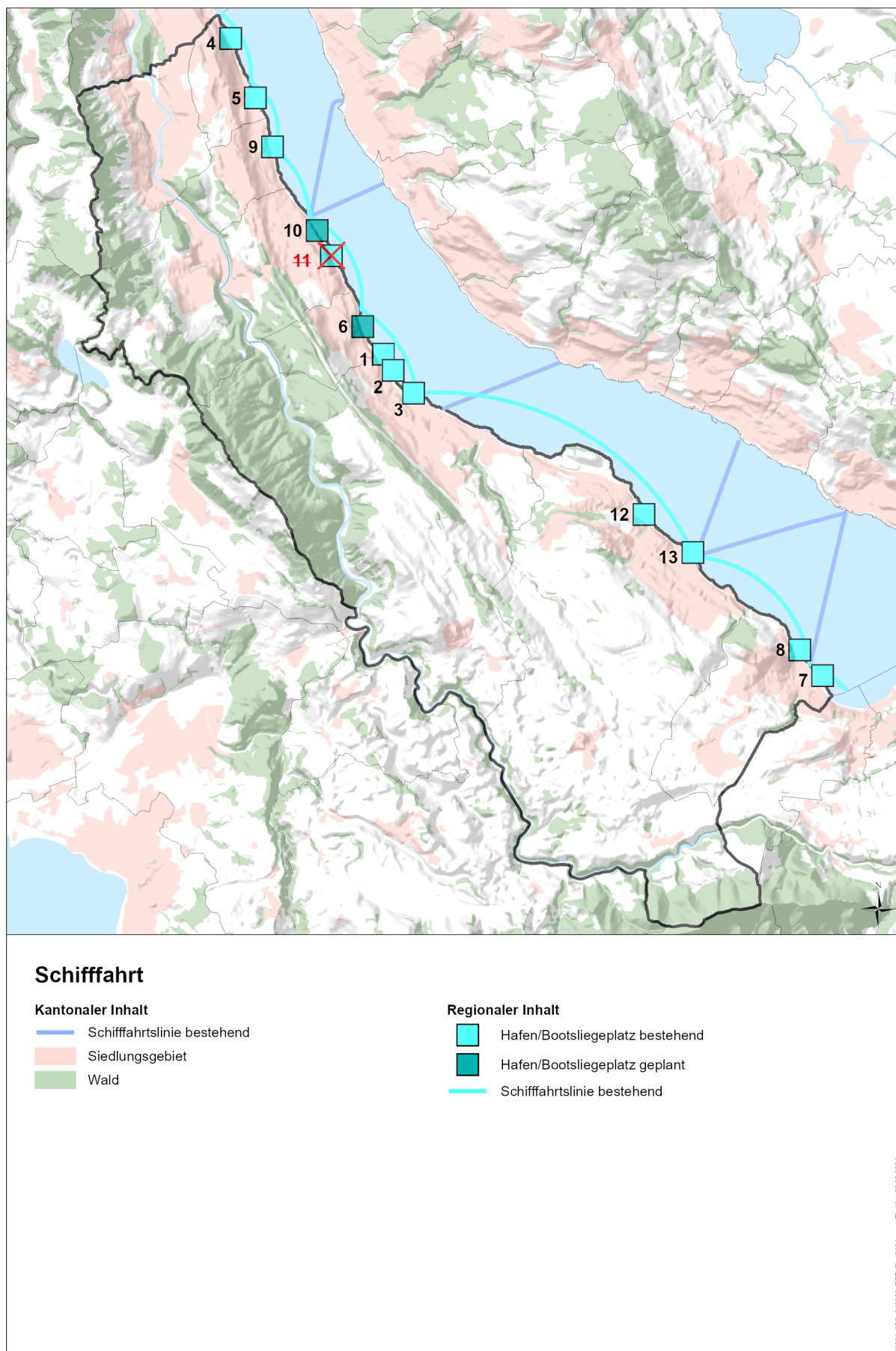


Abb. 4.7b: Themenkarte Schiffahrt

4.7.3 Massnahmen

a) Region

Die Anlagen der Schifffahrt dienen dem Alltagsverkehr sowie dem Erholungsverkehr und werden in ihrem Potenzial ausgeschöpft.

b) Gemeinden

Die Gemeinden fördern im Rahmen ihrer Möglichkeiten die konzentrierte Anordnung der Anlagen für die private Schifffahrt um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

5 Versorgung, Entsorgung

5.4 Energie

5.4.1 Ziele

Der Zimmerberg weist eine hohe Energieeffizienz auf. Grosse Abwärmequellen und erneuerbare Energien werden genutzt. Bei neuen Anlagen und Produktionsformen werden die Auswirkungen auf das Siedlungs- und Landschaftsbild mit betrachtet. Der Energiebedarf für Mobilität wird mit einer lokalen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, siedlungsnahen Erholungsangeboten und einem attraktiven öffentlichen Verkehr minimiert.

Eine wichtige Rolle in der Energieplanung spielen die Gemeinden und Zweckverbände. Sie fördern im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine rationelle Energienutzung und schöpfen das Potenzial alternativer Energiequellen sinnvoll aus. Wo durch die Verfügbarkeit mehrerer Energiequellen nebeneinander Nutzungskonflikte auftreten können empfiehlt sich die Erstellung einer kommunalen Energieplanung; dies trifft insbesondere auf die Seegemeinden zu.

a) Elektrizität

Der regionale Richtplan sieht bezüglich Elektrizität keine Inhalte vor. Hoch- und Höchstspannungsleitungen werden durch den kantonalen Richtplan festgelegt, Mittel- und Niederspannungen sind nicht Gegenstand der Richtplanung. Die Planung und Realisierung von Anlagen der Elektrizitätsversorgung stützen sich auf eidgenössische Gesetze (Elektrizitätsgesetz [EleG]).

b) Wärmeversorgung

Gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel 5.4.1) ist eine zuverlässige, Umwelt und Ressourcen schonende Energieversorgung anzustreben. Versorgungsgebiete sind gemäss nachstehender Reihenfolge auszuscheiden:

1. Ortsgebundene hochwertige Abwärme

Insbesondere Abwärme aus Kehrrichtverbrennungsanlagen (KVA) und tiefer Geothermie und langfristig zur Verfügung stehende Industrieabwärme, die ohne Hilfsenergie direkt verteilt und genutzt werden kann.

2. Ortsgebundene niederwertige Abwärme und Umweltwärme

Insbesondere Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen (ARA) sowie Wärme aus Gewässern.

3. Leitungsgebundene Energieträger

Gasversorgung oder Wärmenetze örtlich ungebundener Wärmequellen in bestehenden Absatzgebieten verdichten, sofern mittelfristig günstige Rahmenbedingungen dafür bestehen. Beim Einsatz leitungsgebundener Energieträger ist die Konkurrenzierung zwischen Gasversorgungs- und Fernwärmeverbünden unter Beachtung obiger Prioritäten zu vermeiden.

c) Gasversorgung

~~In dicht besiedelten Gebieten ist der Einsatz von Gas zur Wärmeversorgung zu fördern.~~ Für die Gasversorgung geeignete Gebiete sind **nur dann** auszuscheiden, **wenn die Wärmeversorgung ohne fossile Energieträger nicht gesichert werden kann.**

~~Grössere~~ Gebietserweiterungen der Gasversorgung ~~oder Gasnetzstilllegungen~~ sollen ~~in der Regel~~ auf Grund einer kommunalen Energieplanung vorgenommen werden. In einer solchen Energieplanung ist insbesondere abzuklären, welche Gebiete mit Abwärme und anderen erneuerbaren Energiequellen versorgt werden können. **Um das langfristige kantonale Ziel einer weitgehenden Versorgung mit erneuerbaren Energien zu erreichen, wird der Anteil von Gas aus regenerativen Quellen (Biogas) kontinuierlich gesteigert.**

Die Versorgungssicherheit aller angebundenen Gemeinden ist bei einer Gasnetzstilllegung sicherzustellen.

5.4.2 Karteneinträge

Der kantonale Richtplan enthält die Hauptnetze für die Energieversorgung (Elektrizität, Fernwärme, Gas) sowie grössere Wasser-, Wind- und Heizkraftwerke. Im regionalen Richtplan werden mögliche Potenziale für die Abwärmenutzung festgelegt. Es besteht kein Bedarf für regionale Karteneinträge für kleinere Kraftwerke und Prioritätsgebiete für rohrliehungsgebundene Energieträger.

a) Wärmeversorgung

Im kantonalen Richtplan sind die Kehrlichtverbrennungsanlage Horgen und die Abwasserreinigungsanlagen Adliswil, Thalwil und Horgen als Anlage zur Abwärmenutzung bezeichnet (vgl. Abb. 5.4). Wie weit dies möglich und sinnvoll ist, muss von Fall zu Fall untersucht und auf kommunaler Ebene planerisch bearbeitet werden.

Im regionalen Versorgungsplan werden, ergänzend zum kantonalen Richtplan, Anlagen mit einem Potenzial über 5'000 MWh/a festgelegt.

Nr.	Anlage	Abwärmepotenzial	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
4	Thermische Seewassernutzung Gebiet Bendlikon/Schooren, Kilchberg (Wärmekraftwerk inkl. Fernwärmehauptleitung)	> 5'000 MWh/a	geplant	Erholungsgebiete Nr. 17 und Nr. 21 Revitalisierungsplanung Seeufer Kanton Zürich Leitbild Zürichsee 2050
5	ARA, Richterswil (Abwärmenutzung mittels Wärmetauscher und Nieder-temperaturnetz oder Fernwärmennetz)	ca. 8'500 MWh/a	bestehend / geplant	
5a	Seewasserverbund, Rüschlikon (Wärmekraftwerk inkl. Fernwärmehauptleitung)	> 5'000 MWh/a	geplant	Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 39 Gebiet niedriger baulicher Dichte Nr. 17 Schwerpunktgebiet gemäss Leitbild Zürichsee 2050
6	Thalwil (Wärmekraftwerk inkl. Fernwärmehauptleitung)	ca. 13'000 MWh/a	geplant / bewilligt	Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 42 Erholungsgebiet Nr. 33 Parkierungsanlage Nr. 15
6a	Energieverbund ARA Zimmerberg, Thalwil (Abwärmenutzung ARA, Wärmeverbund Thalwil Süd)	Ca. 17'000 MWh/a	bestehend / geplant	Schutzwürdiges Ortsbild Nr. 7 Regionaler Radweg geplant
7	Energieverbund Au/ARA, Wädenswil (Seewasser- und Abwärmenutzung ARA (Seewasserzentrale und Energiezentrale))	Ca. 22'000 MWh/a	teilweise bestehend, Ausbau geplant	Mischgebiet Nr. 26 Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 47
8	Energieverbund Zentrum, Wädenswil (Abwärmenutzung Seewasser (Seewasserzentrale und Energiezentrale))	Ca. 40'000 MWh/a	geplant	Zentrumsgebiet Nr. 6 Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 46 Schwerpunktgebiet gemäss Leitbild Zürichsee 2050

Nr.	Anlage	Abwärmepotenzial	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
9	Wärmeverbund Gerberacher, Wädenswil (Holzschnitzelheizkraftwerk (Energiezentrale))	Ca. 7'000 MWh/a	geplant	
10	Wärmeverbund Untermosen, Wädenswil (Holzschnitzelheizkraftwerk (Energiezentrale))	Ca. 6'000 MWh/a	bestehend, Erweiterung geplant	

Zusätzliche regionale Festlegungen drängen sich nicht auf, weil sich die möglichen Versorgungsgebiete jeweils auf nur eine Gemeinde beschränken, mit Ausnahme von Adliswil.

b) Gasversorgung

~~In dicht besiedelten Gebieten ist der Einsatz von Gas zur Wärmeversorgung zu fördern. Für die Gasversorgung geeignete Gebiete~~ Heute in der Region Zimmerberg gasversorgte Gebiete sind: Kilchberg, Rüschlikon, Thalwil (ganze Gemeinden); Adliswil, Langnau (östliche Gemeindeteile); Oberrieden, Horgen, Wädenswil, Richterswil (seenahe Gebiete).

~~Erdg~~Gastransportleitungen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Objekt/Vorhaben	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
2	Erdgasleitung KVA Horgen	Erdgastransportleitung ≤ 5 bar	geplant	
3	Thalwil - Gattikon - Langnau	Erdgastransportleitung ≤ 5 bar	geplant	

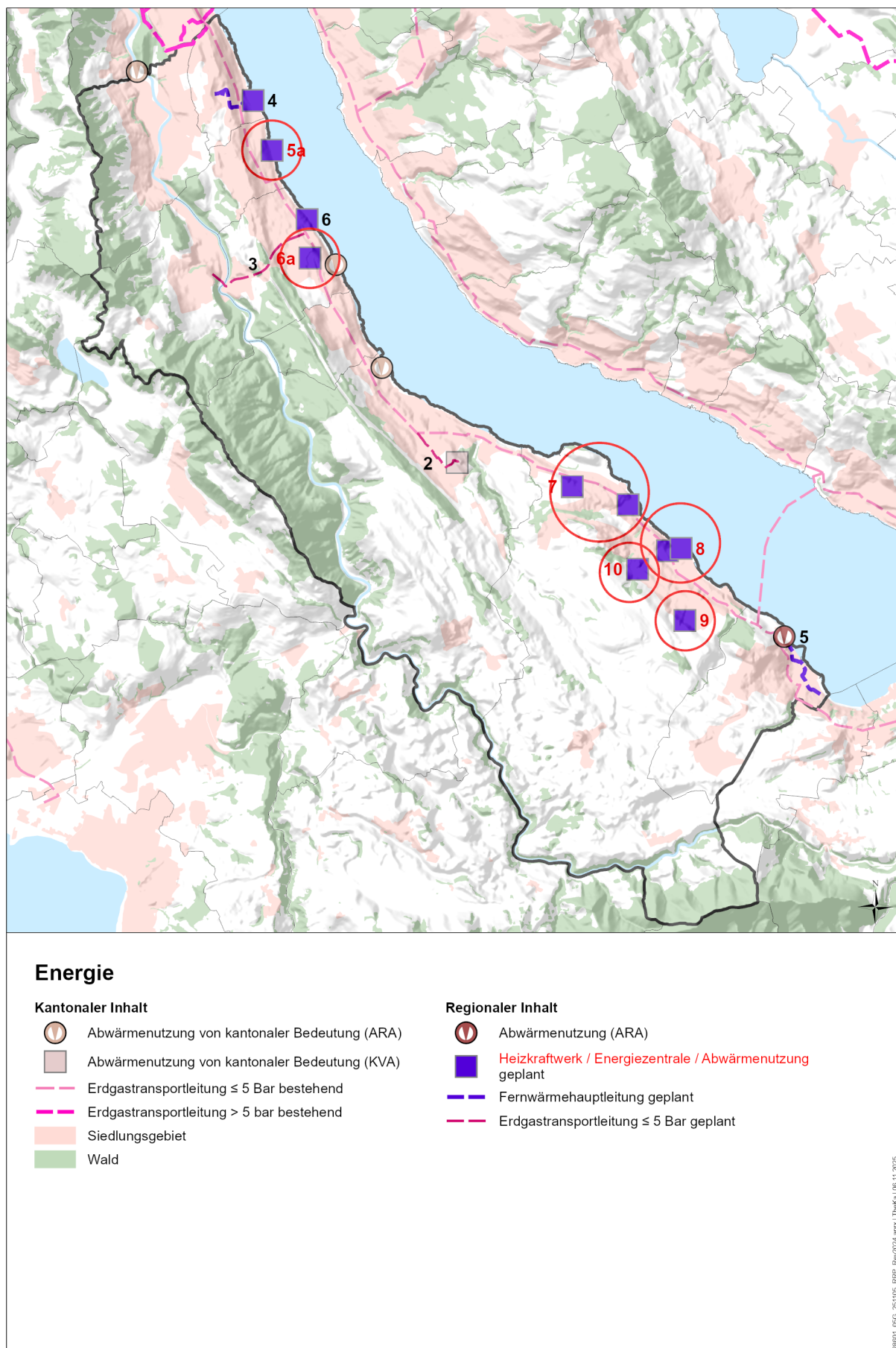


Abb. 5.4: Themenkarte Energie

5.4.3 Massnahmen

a) Region

Die Region koordiniert Vorhaben und Aktivitäten zum Ausbau und zur Förderung erneuerbarer Energien, wo ein regionaler Abstimmungsbedarf besteht.

b) Gemeinden

Bei gemeindeeigenen Bauten und Anlagen messen die Gemeinden der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien einen hohen Stellenwert bei. Im Rahmen der Nutzungsplanung und bei Baubewilligungsverfahren tragen sie den Prioritätsgebieten Rechnung. Mit geeigneten Bestimmungen fördern sie einen effizienten und ressourcenschonenden Umgang mit der Energie.

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.3 Gesundheit

6.3.1 Ziele

~~Die beiden~~ Das regionseigene ~~See-Spitäler~~Spital Horgen ~~und Kilchberg~~ sichert eine umfassende Grundversorgung und ~~mit dem Spital Horgen~~ eine hochqualifizierte Notfallversorgung. Kommunale Pflegeversorgungen (Alters- und Pflegeheime) gewährleisten in Ergänzung mit weiteren Institutionen wie Spitex und dgl. eine Betreuung und Pflege von Menschen in vorge-rücktem Alter. Ein privates Ärztenetzwerk von Allgemein- und Spezialärzten ergänzt das staat-liche Angebot an Leistungen in der Gesundheit.

6.3.2 Karteneinträge

Im regionalen Plan sind die folgenden Gesundheitseinrichtungen festgelegt:

Nr.	Objekt, Gemeinde	Funktion	Vorhaben / Realisierungsstand	Koordinations-hinweise
1	Alters- und Pflegeeinrichtung, Adliswil	V	Neubau und Ersatz der bestehenden Einrichtung geplant	
2	Widmerheim, Horgen	V	bestehend	
3	Wohnheim für geistig Invalide mit Werk-stätte, Horgen	V	bestehend	
4	Emilienheim für Blinde, Kilchberg	V	bestehend	
5	Taubblindenheim, Langnau am Albis	V	bestehend	
6	Pflegezentrum Nidelbad, Rüschlikon	V	bestehend	
7	Alterszentrum Serata, Thalwil	V	bestehend	
8	Alter- und Krankenhaus Frohmatt, Wädenswil	V	bestehend	
9	Kinderheim und Anlernwerkstätte Bühl, Wädenswil	V	bestehend	

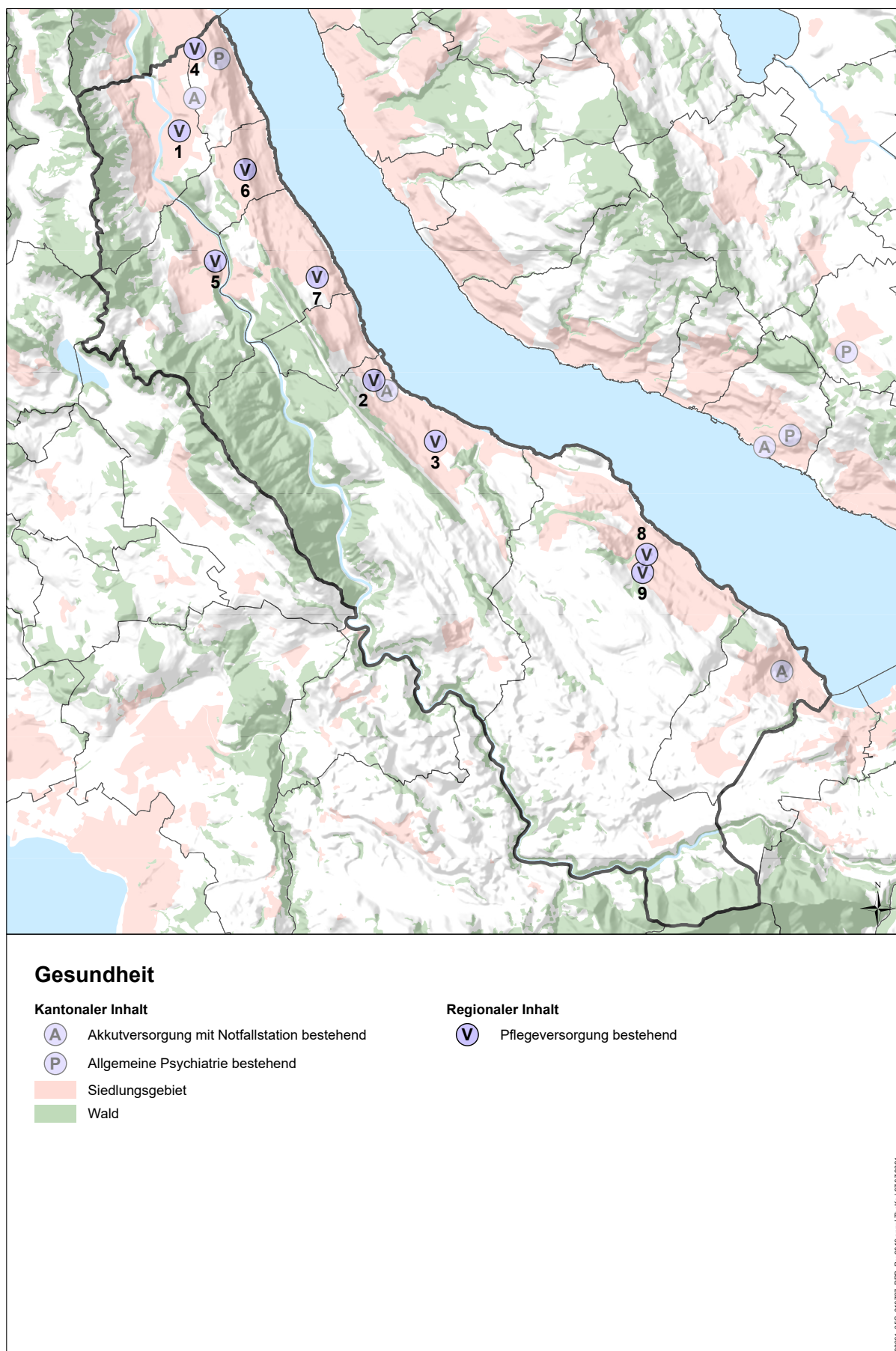


Abb. 6.3: Themenkarte Gesundheit

6.3.3 Massnahmen

a) Region

Der Spitalzweckverband setzt sich für eine umfassende Grundversorgung durch die beiden Seespitäler und hochqualifizierte Notfallversorgung durch den Spital Horgen ein und baut diese Spitäler rechtzeitig aus.

b) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die nötigen Bauten und Institutionen zur Pflegeversorgung zur Verfügung und schliessen sich bei Bedarf zu einem Verbund zusammen. Sie unterstützen mit planerischen Mitteln private Initiativen in diesem Bereich, soweit diese öffentliche Aufgabenwahrnehmen.

6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

6.4.1 Ziele

Gemäss kantonalem Richtplan sind Bauten und Anlagen für Grossanlässe in den Bereichen Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen in den Stadtlandschaften gemäss kantonalem Raumordnungskonzept sowie in den Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung zu konzentrieren. Im Zimmerberg sind die Voraussetzungen für die Durchführung von solchen Grossanlässen nicht vorhanden.

Wichtig hingegen ist die Zusammenarbeit der Gemeinden für die Versorgung mit Bauten und Anlagen in den Bereichen Sport und Kultur.

6.4.2 Karteneinträge

Im regionalen Plan sind die folgenden Anlagen festgelegt:

Nr.	Objekt, Gemeinde	Funktion	Vorhaben	Vorhaben / Realisierungsstand	Koordinationshinweise
0a	Museum Home of Chocolate (Lindt), Kilchberg	K		bestehend; ÖV-Anbindung ist mittels einer besseren Erschliessung per Schiff oder Bus zu verbessern	Regionales Mischgebiet (Ziffer 2.5 Nr. 21) Gebiet hoher baulicher Dichte (Ziffer 2.6 Nr. 34) Störfallvorsorge (Ziffer 3.10)
1	Wassersportzentrum, Richterswil	F		bestehend; geplante Erweiterung Wassersportzentrum	überkommunales Ortsbildinventar BDV Nr. 125 vom 04.02.02 regionaler Uferabschnitt «Seeanlage» (Ziffer 2.10, Nr. 7.2) regionales Erholungsgebiet (Ziffer 3.2 Nr. 26)
2	Gottlieb Duttweiler Institut, Rüschlikon	M		bestehend	
3	Weinbaumuseum, Wädenswil	K		bestehend	

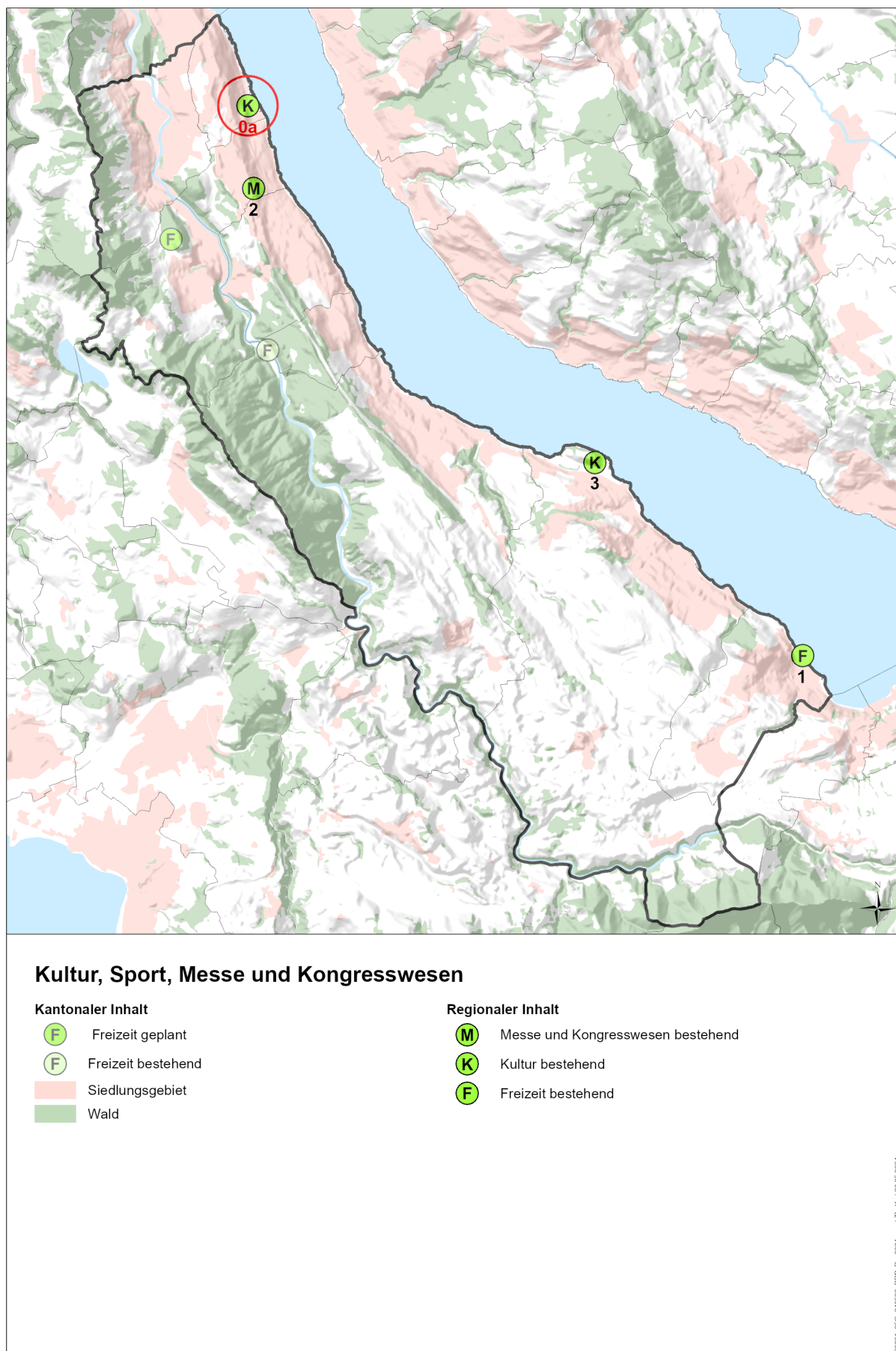


Abb. 6.4: Themenkarte Sport, Freizeit und Kultur

6.4.3 Massnahmen

a) Region

Bei Bedarf unterstützt die Region die Gemeinden bei der Koordination von überkommunalen Vorhaben.

b) Gemeinden

Die Gemeinden sorgen für ein kommunales Angebot an Räumen und Flächen für Begegnung, Kultur und Sport. Dabei setzen sie sich dafür ein, dass das Angebot flexibel genutzt werden kann. Nach Möglichkeit arbeiten sie mit anderen Gemeinden zusammen.

7 Wichtige Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- Kanton Zürich Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), **06. Februar 2023**
~~24. März 2014 inkl. Teilrevision 2015, Stand: Beschluss des Kantonsrates 22. Oktober 2018~~
- Bau- und Zonenordnungen der Verbandsgemeinden
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr, Angebotsverordnung Kanton Zürich, Dezember 1988

b) Weitere Grundlagen

- Richtpläne und Leitbilder der neun Verbandsgemeinden
- ~~Teilrevisionen Kantonalen Richtplan~~
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), www.isos.ch
- „Dichtevorgaben umsetzen“, Leitfaden; Amt für Raumentwicklung, 04/2015
- Gebietsplanung Planen und Bauen am Zürichseeufer, Synthese (15.01.2015)
- Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010, Stiftung Zukunft der Schweizer Fahrenden
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU Fachbericht vom 6. April 2010
- Bauzonkapazität Zimmerberg, Ist-Zustand 2009 und Kapazität ARE (Mitteilung ARE vom Februar 2011)
- „Raumplanungsbericht 2009 Kanton Zürich“; Regierungsrat, 12.08.2009 zzgl. „Regionaler Richtplan Zimmerberg“; ZPZ, rechtskräftiger Richtplan (1998, Fassung 2011)
- „Raumentwicklungsleitbild RZU“ (Konzept Siedlung und Verkehr, REL 2005) zzgl. „Konzept Landschaft RZU“ (Leitbild 2008), „Mobilitätsstrategie RZU“ (2009), „Grundlagen zur Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet“ (Berichte Verdichtungsraum vom 06.04.2010 und RZU-Gebiet vom 17.05.2011) und „Landschaftssystem_RZU“ (Zwischenbericht Februar 2011)
- „Zimmerberg, Strategie Arbeitsplatzgebiete“ (dat. 8. September 2011); als Diskussionsgrundlage für das Regio-ROK zur Kenntnis genommen durch Delegiertenversammlung ZPZ vom 8. September 2011
- „Zimmerberg, Position zu Leitbild Zürichsee 2050“ (dat. 29. März 2011, rev. 8. September 2011) als Diskussionsgrundlage für das Regio-ROK zur Kenntnis genommen durch Delegiertenversammlung ZPZ vom 8. September 2011
- „Zimmerberg, Umgang mit Hochhäusern“ (dat. 8. September 2011); als Diskussionsgrundlage für das Regio-ROK zur Kenntnis genommen durch Delegiertenversammlung ZPZ vom 8. September 2011
- **«Transformationskonzept Stadt Adliswil – Gebiet Sood»; Planwerkstadt AG | agps architecture ltd. | Basler & Hofmann AG, 14. Februar 2024**
- „Grundlagen zur Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet. Erhebungen Region Zimmerberg“; RZU/ZPZ, 29. März 2011 (rev. 17. Mai 2011), als Diskussionsgrundlage für das Regio-ROK zur Kenntnis genommen durch Delegiertenversammlung ZPZ vom 8. September 2011
- 12 Gemeindeggespräche (2010)
- ZPZ-Vertiefungsstudien „Siedlung und Landschaft (2009)“ und „Verkehr (2009)“; Orientierung der Bevölkerung mit einer öffentlicher Podiumsveranstaltung (Herbst 2009)
- „Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen im Kanton Zürich“, WLS.CH im Auftrag Fischerei und Jagdverwaltung des Kantons Zürich (2009)
- Vernehmlassungsbericht Kantonaler Velonetplan Region Zimmerberg (Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, 22.10.2015)

- Velonetzplan Zimmerberg Verbindung mit Schwachstellen (Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, 18.09.2015)
- Erläuterungsbericht Kantonaler Velonetzplan Region Zimmerberg (Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, 28.04.2015)
- Velonetzplan Zimmerberg, Datenblätter (Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, 28.04.2015)
- Analyse Verträglichkeit Strassenraum Planungsregion Zimmerberg (Amt für Verkehr, 3.04.2013)
- "Angebotsverordnung Kanton Zürich" (Kanton Zürich, 14.12.1997)
- „Busvision Region Zimmerberg“ (ZVV, TEAMverkehr.winterthur, 30.01.2003)
- „Geplantes Busangebot 2014 / 2015 SZU“ (SZU, 20.08.2013)
- „Logistikstandortkonzept“ (Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion Kanton Zürich, Ernst Basler + Partner, 08.03.2013)
- „Berichtsentwurf Hindernisfreie Wanderwege Region Zimmerberg“ (TEAMverkehr.zug / Amt für Verkehr Kanton Zürich, 05.09.2016)
- „Präsentation Problemstellen Busbevorzugung“ (ZVV, 13.03.2014)
- „Studie Überprüfung regionale und nationale Radroute Schweiz Mobil“ (Amt für Verkehr Kanton Zürich, Marty+Partner Verkehrstechnik, 28.09.2012)
- Chemie-Risikokataster, (GIS-Browser), Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft - Abteilung Abfallwirtschaft und Betriebe, Stand: 01.07.2014, Nachführung: nach Bedarf
- Standortstudie Aushubdeponien, AWEL, 2014 (ilu AG, Ingenieure, Landschaftsarchitekten, Umweltfachleute)