

DELEGIERTENVERSAMMLUNG 2022

1. Sitzung

**Protokoll** vom 10. Februar 2022  
(11:25 – 11:50 Uhr)

<b>Vorsitz</b>	Martin Arnold (Präsident)
<b>Anwesend</b>	Delegierte / GL-Mitglieder: Christian Benz, Hansjörg Germann, Heini Hauser, Felix Keller (Vize-Präsident), Urs Klemm, Philipp Kutter, Romaine Marti, Beat Nüesch, Lorenz Rey, Hans-Jakob Riedtmann, Franziska Zibell  Planer / Sekretär: Urs Meier (Regionalplaner), Selina Masé, Roger Strebel (RZU), Claude Benz (ARE), Marcel Trachsler (Sekretär)
<b>Gast</b>	Reto Grau
<b>Entschuldigt</b>	Oskar Merlo (Urlaub)
<b>Protokoll</b>	Marcel Trachsler
<b>Bemerkungen</b>	Die Delegiertenversammlung findet im Restaurant Neubüel, Wädenswil, statt.

**Traktanden:**

- 1. Protokoll der Delegiertenversammlung vom 9. Dezember 2021 – Genehmigung**
- 2. ZPZ. Wahl Vorstandsmitglied Reto Grau – Beschluss**
- 3. Rüslikon. Revision kommunaler Verkehrsrichtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**
- 4. Kanton ZH. Standards für Staatstrassen – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**
- 5. Informationen und Mitteilungen**
  - Information Stellungnahme Teilrevision WaG-WaV-PBG Gravitative Naturgefahren
  - ZPZ. Verabschiedung J. Riedtmann
  - Mitteilungen

---

M. Arnold (Präsident) begrüsst die Anwesenden zur 1. Delegiertenversammlung.

**1. Protokoll der Delegiertenversammlung vom 9. Dezember 2021 – Genehmigung**

Das Protokoll wird ohne Änderungsanträge genehmigt.

---

## 2. ZPZ. Wahl Vorstandsmitglied

ZPZ-DVB 2022.01 A: 5.08

### ZPZ. Wahl Vorstandsmitglied

- **Ersatzwahl für Hans-Jakob Riedtmann**

#### A. Ausgangslage

Hans-Jakob Riedtmann hat den Vorstand im Herbst 2021 informiert, dass er gerne vor Ablauf der aktuellen Legislatur aus dem Vorstand austreten möchte und stelle deshalb seinen Platz im Vorstand zur Disposition. Der Vorstand würde diesem Anliegen gerne entsprechen und hat deshalb innerhalb der Exekutiven der Verbandsgemeinden nach einem geeigneten Nachfolger für H.-J. Riedtmann gesucht.

Mit Reto Grau, Gemeindepräsident Langnau, konnte nach Ansicht des Vorstands ein geeigneter Kandidat gefunden werden, der sich per sofort als Mitglied des Vorstands ZPZ zur Verfügung stellen würde. Von weiteren Interessenten/Innen hat der Vorstand keine Kenntnisse.

#### B. Wahl des Vorstandsmitglieds

Reto Grau erfüllt die Voraussetzungen nach Art. 32 der Verbandsstatuten für die Mitgliedschaft im Vorstand der ZPZ.

Der Vorstand ZPZ empfiehlt der Delegiertenversammlung, Reto Grau in den Vorstand der ZPZ zu wählen.

Wahl: Die anwesenden Delegierten wählen Reto Grau einstimmig in den Vorstand der ZPZ. Die Wahl gilt für die aktuelle Legislatur.

Die Delegiertenversammlung

#### **beschliesst:**

1. Reto Grau wird in den Vorstand ZPZ gewählt.
2. Das Sekretariat wird beauftragt, die Behördenverzeichnisse nachzuführen bzw. von den zuständigen Stellen nachführen zu lassen.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) Bezirksrat Horgen z.K.
  - b) RZU Geschäftsstelle z.K.
  - c) Übrige Verbandsgemeinden
  - d) Sekretariat ZPZ; A

### **3. Rüschlikon. Revision kommunaler Verkehrsplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**

ZPZ-DVB 2022.02 A: 4.02

#### **Rüschlikon. Revision kommunaler Richtplan Verkehr – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**

- **Stellungnahme zuhanden Gemeinde Rüschlikon**

#### **A. Ausgangslage**

Die ZPZ wurde eingeladen, Stellung zu nehmen zum kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Rüschlikon. Der Vorstand hat dieses Geschäft am 20. Januar 2022 beraten und die Delegiertenversammlung an der Sitzung vom 10. Februar 2022. Grundlage für die Stellungnahme ist der rechtskräftige regionale Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018). Zusätzlich sind in der Stellungnahme auch Hinweise zur von der Delegiertenversammlung zur Festsetzung verabschiedeten Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans vorhanden (Stand Zustimmung DV vom 22.04.2021).

Der Gemeinderat Rüschlikon hat anfangs 2021 die Revision der Ortsplanung gestartet. In einem ersten Schritt wird ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Dieses zeigt im Sinne einer Gesamtschau auf, wie sich die Gemeinde Rüschlikon in Bezug auf die Fragen der Raumentwicklung und Siedlungserneuerung positionieren will. Dieses Konzept ist die Basis für die anschliessende Überprüfung der Nutzungsplanung (BZO, Zonenplan, Kernzonenpläne). Parallel zum REK wird der kommunale Richtplan Verkehr gesamthaft überprüft und aufgrund der neuen übergeordneten planerischen Rahmenbedingungen justiert. Die aktuell rechtskräftige kommunale Richtplanung der Gemeinde Rüschlikon stammt aus dem Jahr 1981. Diese Planungsinstrumente sind somit nach 40 Jahren nicht mehr aktuell.

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr umfasst folgende Bestandteile:

- Bericht zum kommunalen Richtplan Verkehr mit den Festlegungen und Erläuterungen (Richtplan text)
- Richtplankarte 1 Fuss-, Velo und öffentlicher Verkehr 1:5'000
- Richtplankarte 2 Motorisierter Verkehr 1:5'000

Die kommunale Richtplanung Verkehr ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. der Richtplan zeigt auch die langfristige Konzeption der Verkehrsnetze auf. Die im Richtplan Verkehr enthaltenen kommunalen Festlegungen werden mit dem Beschluss durch die Urnenabstimmung behördenverbindlich. Somit sind die im Richtplankontext verankerten Ziele und Absichten als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

#### **B. Ziele**

Im kommunalen Richtplan Rüschlikon sind folgende Ziele definiert:

- Die Strassenräume werden im Rahmen von Infrastrukturprojekten sicher und aufenthaltsfreundlich gestaltet. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind weiterzuführen.
- Das durchgrünte Erscheinungsbild der Quartierstrassen bleibt erhalten.
- Die Strassen im Zentrum und im Ortskern werden situationsgerecht aufgewertet.
- Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird weiter gefördert.
- Der Durchgangsverkehr ist auf die Hauptachsen zu kanalisieren.

- In den Wohnquartieren werden verträgliche Geschwindigkeiten sichergestellt, namentlich im Interesse der Wohnqualität und der hinreichenden und verkehrssicheren Erschliessung (bauliche Massnahmen und/oder Temporegime).
- Der Schutz vor erheblichen Verkehrsimmissionen ist ortsbildverträglich sicherzustellen.

### Stellungnahme ZPZ

Die definierten Ziele sind nachvollziehbar und decken sich mit den Inhalten im regionalen Richtplan. Im regionalen Richtplan wird dem Fuss- und Veloverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies kristallisiert sich auch aus den Festlegungen im kommunalen Richtplan der Gemeinde Rüschlikon hinaus. Deshalb ist es verwunderlich, dass der Fuss- und Veloverkehr in den Zielen nicht explizit erwähnt ist.

Antrag 1: Die ZPZ beantragt, zweckmässige Zielsetzungen bezüglich dem Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen z.B. Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

### C. Richtplankarte MIV und entsprechende Inhalte im Richtplantext

In der Richtplankarte sind sowohl die übergeordneten Festlegungen zum motorisierten Verkehr als auch die kommunalen Festlegungen verortet. Folgende Inhalte aus dem Richtplantext ergänzen die Karteneinträge:

#### Netztypologie und Strassencharakteristik

Gemäss verbindlichem Richtplaninhalt der Gemeinde Rüschlikon sind Strassen, Wege und Plätze unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Sicherheit, der Umwelt sowie unter Beachtung der Topografie und des Quartier- und Ortsbildes differenziert zu gestalten. Das durchgrünte Erscheinungsbild ist zu bewahren. Die privaten Vorzonen sollen den Charakter der Strassenräume unterstützen. Zu diesem Zweck wurden die Strassen in der Gemeinde in verschiedene Strassentypen unterteilt. Anschliessend wurde je Typ mittels Prinzipskizze der anvisierte Raumcharakter definiert. Allgemein wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Begrünung der Strassenräume angestrebt.



Abb. 1: Strassentypen (Quelle: Richtplantext kommunaler Richtplan Verkehr, Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG vom 26.11.2021)

Abb. 2: Prinzipskizze Hangerschliessung (Quelle: Richtplantext kommunaler Richtplan Verkehr, Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG vom 26.11.2021)

#### Sammelstrassen

Ergänzend zum übergeordneten Strassennetz wurden im kommunalen Richtplan Sammelstrassen bezeichnet und Anforderungen für die Strassen der Feinerschliessung definiert.

Die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung sämtlicher Strassen richtet sich nach der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung.

#### *Strassenraumaufwertung*

Es sind Abschnitte zur Strassenraumgestaltung definiert. Zusätzlich zu den im regionalen Richtplan bezeichneten Abschnitten wurden auf der alten Landstrasse, der Bahnhofstrasse und der Weingartenstrasse kommunale Abschnitte zur Strassenraumgestaltung als geplant definiert. Die Festlegung bedeutet, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung mit einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild. Im Bereich des Zentrums rund um den Bahnhof ist der Fokus längerfristig auf die Aufwertung der Strassenräume zu legen. Die Strassenraumgestaltung soll in Abstimmung auf die historischen Kernzonenbauten und deren Vorbereiche sowie auf die strassenangrenzenden Nutzungen im Erdgeschoss und deren Vorplätze erfolgen. Die privaten Vorbereiche und die Strassenräume sollen als gestalterische Einheit wahrgenommen werden und sind sorgfältig auszugestalten.

#### *Parkierung im öffentlichen Interesse*

Der kommunale Plan enthält die öffentlichen Parkieranlagen und ist abgestimmt auf die Parkraumbewirtschaftung. Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Landsicherung von Parkieranlagen, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit einem bestimmten öffentlichen Bau oder einer bestimmten öffentlichen Anlage stehen. Es sind alle Parkieranlagen bestehend. Einzig die Parkieranlage am Bahnhof Nord ist im Richtplan als geplant bezeichnet. Neben Parkplätzen im Zentrum sind dies auch Parkieranlagen für öffentliche Bauten und Naherholungsgebiete von kommunaler Bedeutung. Die Strassenparkierung im öffentlichen Strassenraum ist weiterhin möglich, bedarf jedoch keiner zusätzlichen räumlichen Sicherung.

#### **Stellungnahme ZPZ**

Die Einträge zum motorisierten Verkehr und der Parkierung erscheinen im allgemeinen nachvollziehbar und zweckmässig. Die künftige Ausgestaltung der kommunalen Strassenräume bezweckt eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Begrünung der Strassenräume. Gemäss regionalem Richtplan soll der Durchgangsverkehr nicht durch die Ortschaften führen, sondern konzentriert auf den Hauptachsen. Die im kommunalen Richtplan getroffenen Festlegungen von siedlungsverträglichen oder siedlungsorientierten Strassenräumen unterstützen dieses Ziel. Weiter unterstützen die kommunalen Festlegungen, dass die Strassen mit einer attraktiveren Gestaltung der Ortsdurchfahrten verträglicher in die Siedlungsstruktur integriert werden.

Feststellung 1: Einige der übergeordneten Strassen (Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen) sind dem Charakter Hangerschliessung zugewiesen. Die mit dem Raumcharakter anvisierten einseitigen Infrastrukturen und Ausstattungselemente sollen die Funktionsfähigkeit der Strassennetze nicht behindern. Bei der Umgestaltung von Strassen ist zudem die Richtlinie Massnahmen Veloverkehr im regionalen Richtplan (Kp. 4.4.3) zu beachten.

Die übergeordneten Strassen werden in der Richtplankarte alle als „Verbindungsstrasse“ und im Richtplantext alle als „Hauptverkehrsstrasse überkommunal“ bezeichnet. Da es sich bei den übergeordneten Strassen teilweise um regionale Verbindungsstrassen und teilweise Hauptverkehrsstrassen handelt, sind diese Bezeichnungen nicht immer zutreffend.

Antrag 2: Die ZPZ beantrag die übergeordneten Strassen korrekt zu bezeichnen oder ein neutraler Sammelbegriff zu verwenden z.B. übergeordnetes Strassennetz. Zudem würde die ZPZ eine einheitliche Bezeichnung im Richtplantext und in der Richtplankarte begrüssen.

Hinweis 1: Mit der von der Delegiertenversammlung der ZPZ am 22. April 2021 zur Festsetzung verabschiedeten Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans ist auf einem Abschnitt der Seestrasse der Eintrag „Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien« als neue regionale Festlegung enthalten. Zudem ist als Koordinationshinweis ein Prüfauftrag „Aufhebung Parkfelder“ bezeichnet. Denn gemäss regionalem Richtplan sind Parkieranlagen entlang der Seestrasse, die in einem Nutzungskonflikt mit der Erholung stehen, aufzuheben und in Sammelanlagen mit Bewirtschaftung zu konzentrieren. Sobald die Teilrevision 2019 rechtskräftig ist, werden diese Einträge für die kommunale Planung verbindlich.

#### **D. Richtplankarte Fuss-, Velo-, und öffentlicher Verkehr und entsprechende Inhalte im Richtplankarte**

In der Richtplankarte sind sowohl die übergeordneten Festlegungen zum Fuss-, Velo-, und öffentlichen Verkehr, als auch die kommunalen Festlegungen verortet. Folgende Inhalte aus dem Richtplankarte ergänzen die Karteneinträge:

##### *Fusswegnetz*

Gemäss Erläuterungsinhalt im Richtplankarte strebt die Gemeinde ein durchgängiges, sicheres Fusswegnetz an, welches die wichtigen Zielorte, namentlich die Schulen und Kindergärten sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs einbindet und die Naherholungsgebiete erschliesst. Ausserhalb der Siedlung und am Siedlungsrand ergänzen Rundwege das überkommunale Wanderwegnetz und gewährleisten die Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Wanderwege. Je nach Situation wird der Fussgänger auf einem Trottoir, einem baulich abgetrennten Fussweg oder bei entsprechender Signalisation auf der Strasse im Mischverkehr geführt. Ein besonderes Augenmerk gilt den im Verkehrsplan als Informationsinhalt dargestellten Strassenquerungen. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig). Aus Sicht der ZPZ wäre es angebracht die wichtigen Querungsstellen beim Fussverkehr nicht als Informationsinhalt und sondern als verbindlicher Inhalt im kommunalen Richtplan zu bezeichnen.

##### *Velonetz*

Neben den übergeordneten Festlegungen sind in der Gemeinde zwei kommunale Velorouten als bestehend bezeichnet. Verbesserungen für die Velofahrer sollen überwiegend im Rahmen von Umgestaltungen der Strassen realisiert werden (z.B. getrennte Veloführung bei steiler Hangneigung). Wo es sich anbietet, werden auch auf Strassen und Knoten ausserhalb des festgelegten Netzes Massnahmen für den Veloverkehr erstellt. Im kommunalen Richtplan ist die regionale Veloparkieranlage beim Bahnhof Rüslikon bezeichnet. Ansonsten werden keine Aussagen zu Veloabstellplätzen gemacht.

##### *Öffentlicher Verkehr*

Die kommunalen Festlegungen zum öffentlichen Verkehr beschränken sich auf die Haltestellen der Buslinien in der Gemeinde. Die Einzugsgebiete der ÖV-Haltestellen decken einen Grossteil der Gemeinde ab.

##### *Reitwege*

In den Wäldern im westlichen Bereich der Gemeinde sind bestehende Reitwege bezeichnet.

#### **Stellungnahme ZPZ**

Gemäss den Festlegungen im kommunalen Richtplan wird eine optimale Erschliessung der Gemeinde durch den Fuss-, Velo-, und den öffentlichen Verkehr sichergestellt. Die Festlegungen

sind zweckmässig, um eine Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖVs, Fuss- und Veloverkehrs zu erzielen. Weiter nimmt die kommunale Richtplanung die Mehrheit der übergeordneten Planungsvorgaben auf und konkretisiert diese wo erforderlich. Zu den kommunalen Festlegungen hat die ZPZ folgende Ergänzungen:

**Antrag 3:** Der Seeuferweg bzw. Zürichseeweg ist im kommunalen Richtplan gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan 2018 als Orientierung darzustellen. Im Erläuterungsbericht kann darauf verwiesen werden, dass sich dieser in Revision befindet.

**Hinweis 2:** Mit der von der Delegiertenversammlung der ZPZ am 22. April 2021 zur Festsetzung verabschiedeten Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans wird der Seeuferweg neu als Zürichseeweg bezeichnet. Zudem wurden die Ziele betreffend Ausweichen auf das Trottoir angepasst: «Ein Ausweichen auf das Trottoir der Seestrasse soll nur für kurze Strecken erfolgen.» Sobald die Teilrevision 2019 rechtskräftig ist, werden diese Einträge für die kommunale Planung verbindlich.

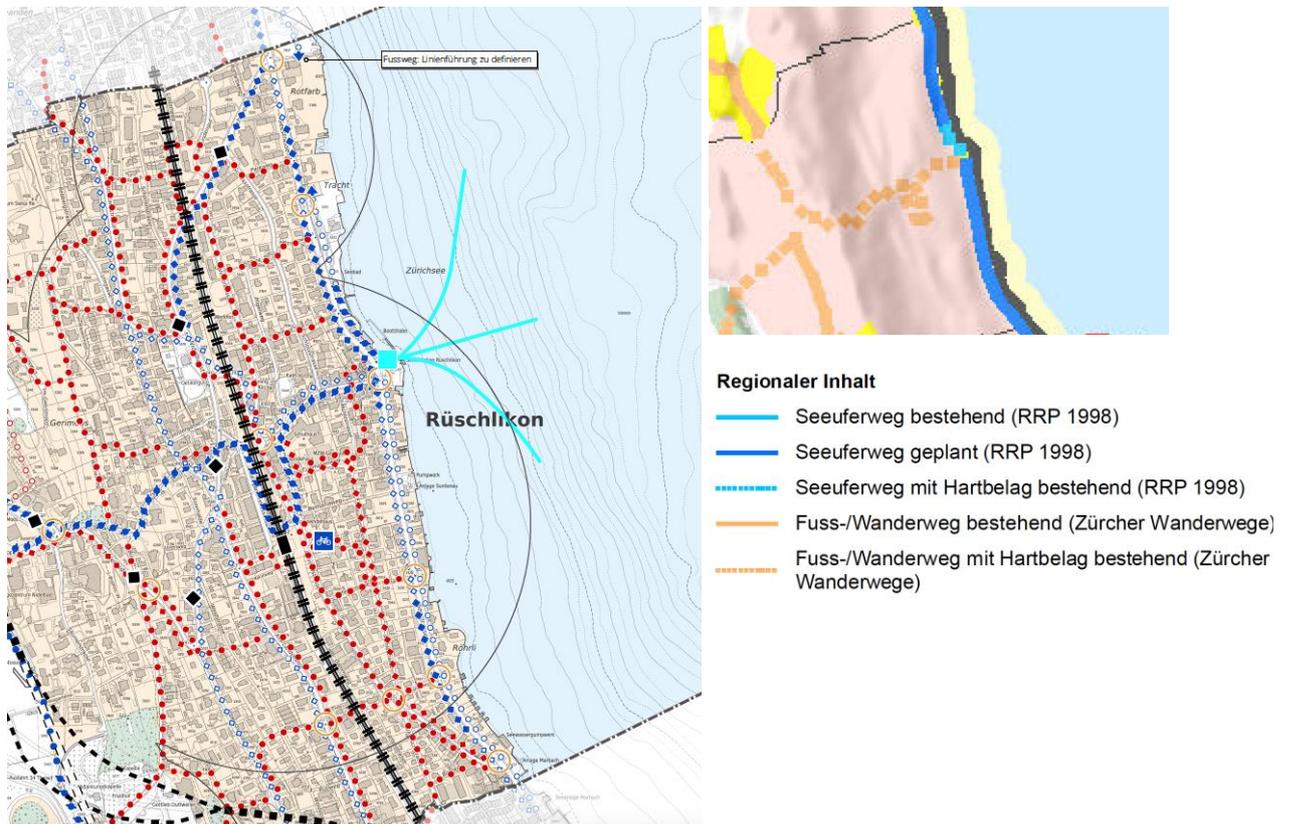


Abb. 1: Ausschnitt Richtplankarte Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (Quelle: kommunaler Richtplan Verkehr, Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG vom 26.11.2021)

Abb. 2: Themenkarte Fussverkehr, Ausschnitt Gemeinde Rüschlikon (Quelle: rechtskräftiger Regionaler Richtplan vom 09.01.2018)

**Antrag 4:** Um die Nutzung des Veloverkehrs zusätzlich zu fördern, beantragt die ZPZ zu prüfen, ob kommunale Veloabstellanlagen von öffentlichem Interesse im Richtplan bezeichnet werden sollen.

**Antrag 5:** Im regionalen Richtplan, Themenkarte Veloverkehr ist eine bestehende überkommunale Veloverbindung eingetragen (Verbindung Nidelbad- / Säumer- /

Feldimoosstrasse) Rüschtikon/Adliswil, welche als Lückenschliessung im Netz für den Freizeitverkehr, Erschliessung Campus Moos (Schul- und Sportanlage) und Erschliessung IBM Forschungslabor dient. Diese Veloverbindung ist im kommunalen Richtplan nicht enthalten und ist auf Antrag der ZPZ im kommunalen Richtplan zu ergänzen.

- Antrag 6: Durch die Gemeinde Rüschtikon ist gemäss Themenkarte hindernisfreie Wanderwege im regionalem Richtplan im Bereich Säumerstrasse, Quellenweg, Säumerweg ein hindernisfreier Wanderweg geplant. Die ZPZ beantragt, diesen Eintrag in der kommunalen Planung zu berücksichtigen.
- Antrag 7: Um den öffentlichen Verkehr gut mit den anderen Verkehrsträgern zu verbinden, wird gemäss regionalem Richtplan 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. Die ZPZ stellt deshalb den Antrag, im kommunalen Richtplan insbesondere am Bahnhof Rüschtikon eine optimale Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsarten zu sichern.
- Antrag 8: Im regionalen Richtplan, Themenkarte öffentlicher Verkehr ist beim Park im Grünen ein zu erschliessender Nutzungsschwerpunkt eingetragen, bei dem die Abstimmung von Siedlung und Verkehr von besonderer Bedeutung ist. Die ZPZ stellt den Antrag, den Nutzungsschwerpunkt in den übergeordneten Festlegungen im kommunalen Richtplan zu ergänzen.

Die ZPZ dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wünscht für die weiteren Planungsschritte viel Erfolg.

Die Delegiertenversammlung

**beschliesst:**

1. Die ZPZ beantragt, die oben genannten Anträge bei der Überarbeitung des kommunalen Richtplans zu berücksichtigen.
2. Die übrigen Inhalte nimmt die ZPZ zustimmend zur Kenntnis. Diese entsprechen den Zielsetzungen und Vorgaben der Region gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan sowie der laufenden Teilrevision 2019 (Stand Zustimmung DV vom 22.04.2021).
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) Gemeinde Rüschtikon, Hochbau/Planung, Pilgerweg 29, 8803 Rüschtikon
  - b) Übrige Verbandsgemeinden
  - c) Sekretariat ZPZ; A

#### 4. Wädenswil. PGP MEWA Areal – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung

ZPZ-DVB 2022.03 A: 4.02

##### Wädenswil. Privater Gestaltungsplan «MEWA» – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung

- **Stellungnahme zuhanden Stadt Wädenswil**

##### A. Ausgangslage

Die ZPZ wurde eingeladen, Stellung zu nehmen zum privaten Gestaltungsplan «MEWA». Der Vorstand hat dieses Geschäft am 20. Januar 2022 beraten und die Delegiertenversammlung an der Sitzung vom 10. Februar 2022.

Der private Gestaltungsplan umfasst die Parzellen Kat.-Nrn. 1541, 1911, 1940, 1941, 7861, 7864, 9007, 5281, 6967, 12674, 6968, 1538 und 1538 diverser Eigentümer mit einer Gesamtfläche von 17'312 m<sup>2</sup>. Es wird begrenzt durch die Zugerstrasse im Süden, die Nordstrasse im Osten, die Büelenstrasse im Norden sowie den Büelenweg und die Muslistrasse im Westen. Das Areal grenzt an das Zentrum von Wädenswil.

Der Perimeter umfasst eine fünfgeschossige Wohnzone mit Gewerbe WG5/85 und eine Wohnzone W3/55, welche mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt sind. Zugeteilt ist das Gebiet der Lärmempfindlichkeitsstufe ES II im Norden und der ES III im Süden.

Das ehemalige Areal der Blattmann Metallwarenfabrik, deren Betrieb eingestellt wurde, soll von der ehemaligen industriellen Nutzung zu einer Mischnutzung transformiert werden. Dafür wurde 2017/2018 ein zweistufiger Studienauftrag ausgelobt (durch die Blattmann Metallwarenfabrik AG MEWA). Das Gewinnerteam Hosoya Schäfer Architects und Müller Illien Landschaftsarchitekten hat ein Richtprojekt erarbeitet, das als Grundlage für den Gestaltungsplan diene.

Der vorliegende Gestaltungsplan legt zwölf Baubereiche (A-E8) fest und sichert die Freiraumstruktur. In den Baubereichen A-D sind Wohnen und nicht störende Gewerbebetriebe, in den Baubereichen E1-E8 Wohnen, Hotels, Dienstleistungs- und Handelsbetriebe, Verkaufsgeschäfte, Veranstaltungsräume, Gaststätten, Einrichtungen für Bildung und Forschung sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zulässig. Die maximale Höhenausdehnung der Gebäude ergibt sich aus den im Plan dargestellten Mantellinien und den festgelegten Koordinaten und maximalen Höhenkoten. Die Anzahl der Voll-, Dach- und Untergeschosse ist darin frei.

In den Erdgeschossen der Baubereiche E1, E2, E4 und E8 zum Platzraum sind prioritär publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen. Andere Nutzungen sind zulässig, wenn nachweislich keine Nachfrage für publikumsorientierte Nutzungen besteht.

Der Gestaltungsplan erlaubt insgesamt maximal 19'100 m<sup>2</sup> massgebliche Geschossfläche (mGF). In den Baubereichen A-D sind dies 6'260 m<sup>2</sup> mGF, in den übrigen Baubereichen 12'840 m<sup>2</sup>. Eine Verlagerung von mGF ist zwischen den Baubereichen A-D einerseits bzw. den Baubereichen E1-E8 andererseits zulässig. Die angestrebte Bebauung überschreitet die zulässigen Gebäudehöhen und Ausnutzungsziffern gemäss Arealbauweise. Es ergibt sich für das Gesamtgebiet eine maximale Ausnutzungsziffer von 110% (ca. 133% für die Bereiche E1-E8 und ca. 89% für die Bereiche A-D), gegenüber einer möglichen Arealüberbauung gemäss BZO von 93,5 % für die Baufelder E1-E8 und 60,5% für die Baufelder A-D.

Die Bauten und Anlagen können in Etappen realisiert werden. In den Baubereichen E1-E8 muss der Gewerbeanteil in jeder Etappe gesamthaft mindestens 20% der mGF betragen.



Abb. 1: Auszug Gestaltungsplan (Quelle: Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG, Situationsplan vom 22.10.2021)

Abb. 2: Auszug Gestaltungsplan, Längsschnitt Mantelvolumen (Quelle: Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG, Situationsplan vom 22.10.2021)

Abb. 3: Auszug Richtprojekt (Quelle: Hosoya Schäfer Architects, Richtprojekt MEWA-Areal vom 08.04.2021)

Es sind lediglich Flachdächer zugelassen, ausser in den Bereichen E2 und E2, wo der Bestand («Schmetterlingshalle» und Haus «Myrte») möglichst zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen ist. Die Flachdächer sind zu begrünen, soweit diese nicht als begehbare Terrassen oder für technische Anlagen beansprucht werden.

Die Gewässerraumfestlegung für die innerhalb des Gestaltungsplans liegenden Abschnitte des Gulmenbachs und des Muslibachs erfolgt im Verfahren zur Festsetzung des Wasserbauprojekts. Der Gestaltungsplan legt fest, dass der Gewässerraum von Bauten, Anlagen und Ausrüstungen freizuhalten und extensiv zu nutzen und zu gestalten ist. Die Umleitung und Offenlegung des Gulmenbaches in den festgelegten Gewässerraum muss vor einer Bebauung in den Baubereichen E4-E8 erfolgen.

Der Perimeter liegt gemäss GIS Kt. Zürich in der ÖV-Güteklasse C und ist damit gut erschlossen. Es befinden sich zwei Bushaltestellen in rund 150 m Gehdistanz und die Distanz zum Bahnhof Wädenswil beträgt ca. 1 km. Oberirdische Besucher- und Kundenparkfelder sowie Veloabstellplätze sind gemäss Gestaltungsplan entlang der gesamten Perimetergrenze vorgesehen und werden über die Büelen-, Muslistrasse und den Büelenweg erschlossen. Die Parkfelder der Bewohnenden und Beschäftigten sowie weitere Veloabstellplätze befinden sich in den unterirdischen Einstellhallen, welche von der Büelenstrasse und dem Büelenweg erschlossen sind. Mit den Neubauten werden zusätzliche öffentliche Fusswege geschaffen, welche die umliegenden Quartiere besser miteinander verbinden sollen. Zudem wird der Innenbereich des Perimeters grösstenteils verkehrsfrei sein.

## B. Stellungnahme

Der Gestaltungsplanperimeter liegt im kantonalen Siedlungsgebiet. Der rechtskräftige regionale Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018) weist den südlichen Bereich des Gebiets, das die Zone WG5 gemäss kommunalem Zonenplan umfasst, dem Zentrumsgebiet zu. Dementsprechend ist ein Mindestgewerbeanteil von 20 % der Gesamtnutzflächen für Arbeitsnutzungen zu sichern.

Neben den generellen regionalen Zielsetzungen einer Zentrumsaufwertung sind eine hohe bauliche Dichte sowie eine hohe Nutzungsdichte mit einem regionalen Zielwert von 150 - 300 Köpfen / ha Bauzonenfläche festgelegt.

Der nördliche Bereich (W3 gem. BZO) liegt in der geringen Nutzungsdichte mit einem regionalen Zielwert von 50 - 100 Köpfen / ha Bauzonenfläche. Der kommunale Richtplan Wädenswil präzisiert die Zuordnung zu den Nutzungsdichten aus dem regionalen Richtplan und weist den nördlichen Bereich einem Wohngebiet mit mittlerer Dichte (100-150 E+B / ha) zu. Gemäss erläuterndem Bericht werden für den südlichen Gestaltungsplanperimeter (A-D) eine maximale Ausnutzungsziffer von ca. 89% und eine Nutzungsdichte von 178 Köpfen pro Hektare Bauzone ausgewiesen. Für den nördlichen Bereich (E1-E8) beträgt die AZ ca. 133% und die Nutzungsdichte 266 K/ha Bauzone. Die Gesamtnutzungsdichte wird mit 220 K/ha Bauzone angegeben.

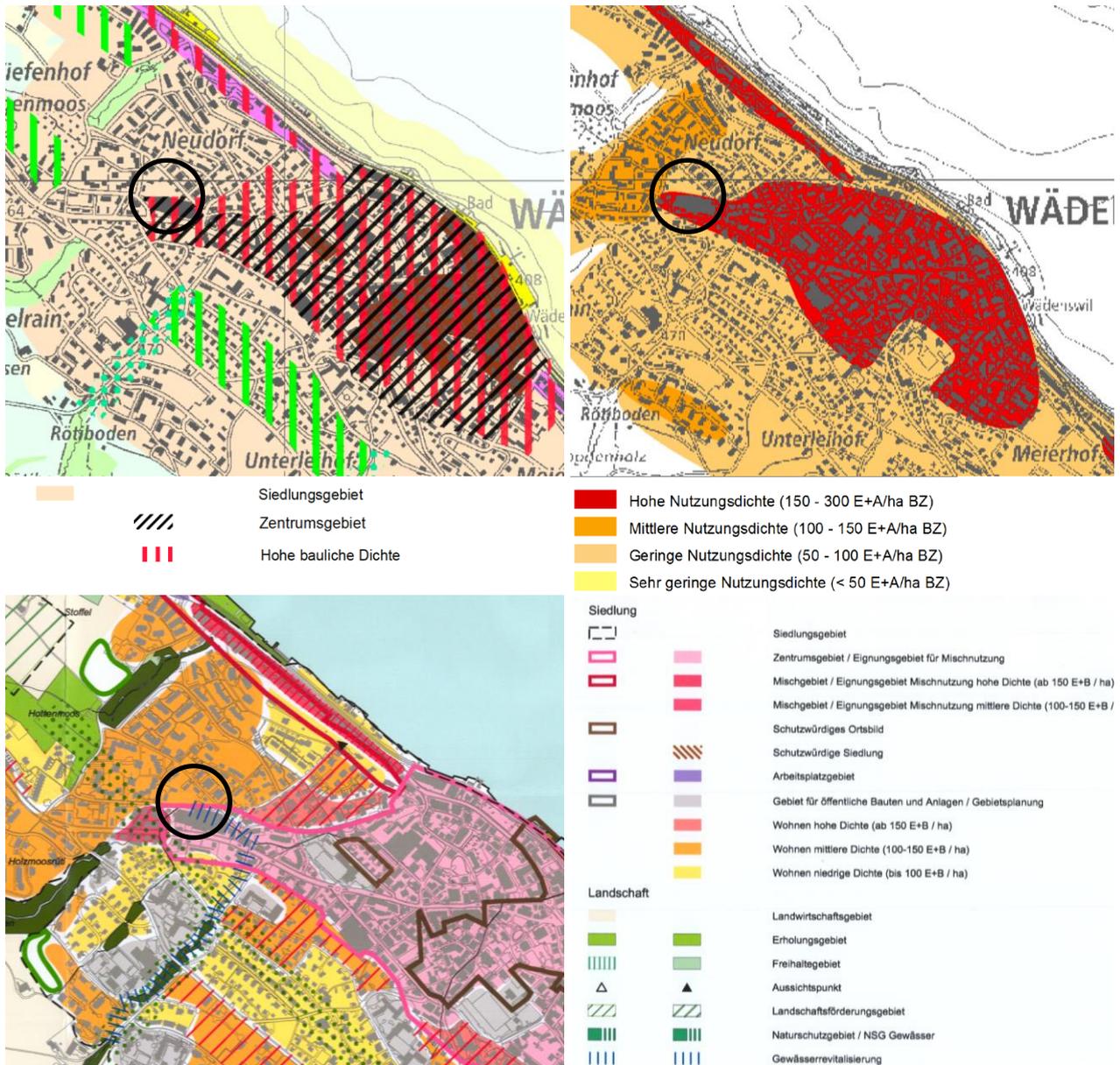


Abb. 4 und 5: Regionaler Richtplan Zimmerberg, Planausschnitte Karte Siedlung und Landschaft und Themenkarte Nutzungsdichtestufen (Quelle: Teilrevision regionaler Richtplan 2019, Fassung zur Festsetzung vom 22.04.2021)

Abb. 5 und 6: Kommunaler Richtplan Wädenswil, Ausschnitt Karte Siedlung und Landschaft mit Legende (rechts) (Quelle: Kommunaler Richtplan Wädenswil 2017, Karte Siedlung und Landschaft, festgesetzt am 9.07.2018)

- Feststellung 1: Aus regionaler Sicht ist im bezeichneten Gebiet eine hohe bauliche Dichte grundsätzlich erwünscht. Gebiete hoher baulicher Dichte sind gemäss regionalem Richtplan unter anderem jene Gebiete, in welchen mit Sondernutzungsplänen eine höhere Bebauung und grössere Körnung mit entsprechend höherer Dichte (gegenüber der Bau- und Zonenordnung) ermöglicht werden können. Die ausgewiesene Überbauungsstruktur und die bauliche Dichte entsprechen diesen Vorgaben.
- Feststellung 2: Durch die Festlegung, dass in den Baubereichen E1-E8 der Gewerbeanteil in jeder Etappe gesamthaft mindestens 20% der mGF betragen muss, ist der geforderte regionale Mindestgewerbeanteil zu jedem Zeitpunkt gesichert. Die Typologie der Überbauung entspricht den regionalen Zielen für das Zentrumsgebiet, die Nutzungsvorgaben werden eingehalten.
- Feststellung 3: Der Gestaltungsplan umfasst einen Perimeter von 17'312 m<sup>2</sup>, was unter Berücksichtigung eines 10%-Anteils für die Verkehrserschliessung und einer im Planungsbericht ausgewiesenen Gebäudebelegung von rund 382 Köpfen eine Nutzungsdichte von rund 201 K/ha Bauzone erwarten lässt. Aufgeschlüsselt auf die Teilgebiete sind ca. 162 K/ha Bauzone für das nördliche Gebiet, und ca. 242 K/ha Bauzone für das südliche Gebiet zu erwarten. (Die im Planungsbericht ausgewiesenen Nutzungsdichten von 178 K/ha, bzw. 266 K/ha Bauzone wurden ohne den Anteil für die Verkehrserschliessung gerechnet. Die Gesamtzahl von 229 K/ha Bauzone bezieht sich gem. Bericht auf eine etwas kleinere Fläche, resultierend aus den Teilgebieten, für den gesamten Gestaltungsplanperimeter (16'665 m<sup>2</sup> anstelle von 17'312 m<sup>2</sup>.) Die projektierte Nutzungsdichte des nördlichen Bereichs (162 K/ha Bauzone) überschreitet somit die Vorgaben des regionalen Richtplans von max. 100 K/ha, und die Vorgaben des kommunalen Richtplans von max. 150 K/ha. Da es sich beim Gestaltungsplan MEWA um eine Betrachtung über das gesamte Areal handelt, und die maximale Nutzungsdichte von 300 K/ha Bauzone im südlichen Bereich nicht erreicht wird, liegt das Gesamtkonzept im Anordnungsspielraum des regionalen Richtplans.

Im Gestaltungsplan werden Vorgaben definiert, die der Thematik des Stadtklimas und der Ökologie Rechnung tragen. So werden Standorte für Baumpflanzungen, grosszügige Flächen für Begrünung, die Art der Begrünung, u.v.m. definiert und die Begrünung der Flachdächer vorgeschrieben.

Würdigung 1: Die ZPZ begrüsst den sorgfältigen Umgang mit der Thematik Stadtklima und Ökologie.

Gemäss dem regionalen Richtplan befindet sich entlang der Zugerstrasse eine Veloverbindung, kantonale Nebenverbindung, zudem ist für die Hauptverkehrsstrasse (Zugerstrasse) bis zum Siedlungsrand eine Strassenraumumgestaltung geplant.

Antrag 1: Die Ausbildung der Zu- und Wegfahrten zum Areal ist mit der Veloverbindung entlang der Zugerstrasse im Rahmen der Baueingabe abzustimmen.

Feststellung 4: Die übrigen Festlegungen im Gestaltungsplan haben keine Auswirkungen auf die regionalen Festlegungen. Diese sind zweckmässig und entsprechen den übergeordneten Vorgaben und den Inhalten und Zielen des regionalen Richtplans im Bereich Verkehr.

Feststellung 5: In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan sind keine spezifischen Vorgaben bezüglich der Anzahl Parkfelder definiert. Es gilt das übergeordnete Recht (Abstellplatzverordnung der Stadt Wädenswil).

Empfehlung 1: Die ZPZ empfiehlt, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Festlegung eines zweckmässigen Mobilitätsangebots auf dem Areal, die Erstellungspflicht für ein Mobilitätskonzept und dessen wichtigsten Inhalten mit der Baueingabe in den Bestimmungen zu ergänzen. Um den Leitsatz «Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit dem ÖV zu bewältigen» gemäss regionalem Richtplan (Regio-ROK) zu erreichen, begrüsst die ZPZ ein auf ein notwendiges Minimum beschränktes Parkfeldangebot.

Die ZPZ dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Delegiertenversammlung

**beschliesst:**

1. Die ZPZ beantragt, dass die Ausbildung der Zu- und Wegfahrten zum Areal mit der Veloverbindung entlang der Zugerstrasse im Rahmen der Baueingabe abzustimmen ist.
2. Der private Gestaltungsplan «MEWA» entspricht den übrigen Zielsetzungen und Vorgaben der Region gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan sowie der laufenden Teilrevision 2019 (Stand Zustimmung DV vom 22.04.2021).
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) Stadt Wädenswil, Planen und Bauen, Florhofstrasse 3, Postfach, 8820 Wädenswil
  - b) Übrige Verbandsgemeinden
  - c) Sekretariat ZPZ; A

## 5. Kanton ZH. Standards für Staatstrassen – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung

ZPZ-DVB 2022.04 A: 4.02

### Kanton Zürich. Standards für Staatsstrassen – Stellungnahme ZPZ

- **Stellungnahme zuhanden dem Tiefbauamt**

Mit dem Schreiben vom 5. Oktober 2021 wurde die ZPZ eingeladen zu den neuen Standards für Staatstrassen im Kanton Zürich bis am 4. März 2022 Stellung zu nehmen. Die Unterlagen beinhalten folgende Dokumente: Staatsstrassen der Zukunft, Gestaltung Staatsstrassen, Kostenteiler Staatsstrassen.

Die Geschäftsleitung hat dieses Geschäft an der Sitzung vom 18. November 2021. Zudem wurde die Stellungnahme mit den Gemeinden in der Region abgestimmt (konsolidierte regionale Stellungnahme).

Mit der Erarbeitung der Richtlinie Gestaltung und Materialisierung (RGM) wurde 2019/2020 eine neue und umfassende Richtlinie als eigenständiges Dokument erstellt. Mit dem laufenden Prozess zu den «Standards für Staatsstrassen» werden mehrere Dokumente zu verschiedenen Themen erlassen, welche auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind. Zur Ebene 1 gehören die Dokumente «Staatsstrassen der Zukunft», «Gestaltung Staatsstrassen» und «Kostenteiler Staatsstrassen», welche hiermit zur Stellungnahme vorliegen. Die Dokumente bezeichnen die grundsätzliche Stossrichtung und legen die Prozesse fest. Teil der Konkretisierung der RGM ist das Dokument «Elementekatalog Gestaltung und Materialisierung» (Ebene 3). Dieses wird zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet. Weiter wird auch das Dokument «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekte» in die zuvor genannten Dokumente integriert werden. Beim Erarbeitungsprozess wurden Vertretende der Gemeinden im Rahmen der Begleitgruppe in den Prozess / Erarbeitung miteinbezogen und abgeholt. Damit konnten die Gemeinden ihre Anliegen und Erfahrungen frühzeitig einbringen.

Würdigung 1: Die Zusammenarbeit auf gleicher Augenhöhe wurde von Seiten der Gemeinden der Region Zimmerberg sehr geschätzt. Die ZPZ nimmt dies erfreut zur Kenntnis und erachtet dies als richtigen und wichtigen künftig gangbaren Weg.

### A. Ausgangslage

Die Standards für Staatsstrassen legen einheitliche Grundsätze für den Bau, die Gestaltung und die Materialisierung von Kantonsstrassen sowie die Prinzipien zur Teilung der Kosten fest. Sie sind für die kantonale Verwaltung verbindlich. Der Planungsprozess, insbesondere vor dem Vorprojekt, zielt auf eine intensive Situationsanalyse und gemeinsam mit den Gemeinden festgelegte Bedarfsermittlung und Zielstellung ab. Zudem definieren sie eine klare Aufgabenteilung. Den Unterlagen ist ein Paradigmenwechsel für die Planung und Projektierung von Staatsstrassen im Kanton Zürich zu entnehmen: Staatsstrassen dienen nicht mehr primär den betrieblichen/funktionalen Anforderungen des motorisierten Strassenverkehrs, sondern sollen die Bedürfnisse aller Nutzer ausgewogen berücksichtigen. Gemäss den kantonalen Grundsätzen stellen die Staatsstrassen die übergeordnete Erreichbarkeit und lokale Erschliessung im Siedlungsraum sicher, sind gleichzeitig gut in den Siedlungs- und Landschaftsraum eingebettet und ermöglichen insbesondere in Ortszentren eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Dabei wird auch das Temporegime in die Betrachtung einbezogen und die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs priorisiert. Bei der Gestaltung orientiert sich das Tiefbauamt an seinem Regelwerk, stellt aber eine ortsspezifische Betrachtung sicher.

Nachfolgend wird zu den Inhalten der Unterlagen Stellung genommen:

## **B. Prozess**

Die Richtlinie sieht bei der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden einen wiederkehrenden Austausch zwischen Tiefbauamt (TBA) und Gemeinden vor. Dabei ist künftig für die jeweilige Gemeinde immer die gleiche Person beim TBA zuständig. Im Tiefbauamt wurden folgende Ansprechpersonen / Zuständigkeiten definiert:

- Leitung Strassenregion: erste Ansprechperson für die Gemeinden
- Stab Planen & Steuern (P+S): Entwicklungs- und Projektierungsprozess inkl. Vorstudien
- Stab Projektieren & Realisieren (P+R): Ausarbeitung und Umsetzung der abgeschlossenen Vorstudien

Im Prozess der Projektentwicklung ist der laufende Einbezug von anderen kantonalen Stellen, so auch der Kantonspolizei vorgesehen. Gleichzeitig werden am Planungs- und Projektierungsprozess beteiligte Personen stufenweise eingebunden. Beteiligt sind in erster Linie der Kanton sowie die Standortgemeinde, aber auch Anstösser und Interessensverbände. Allerdings übernimmt das TBA eine führende Rolle im Entwicklungs- und Projektierungsprozess (siehe Zuständigkeiten).

Sieht die Gemeinde einen Bedarf für ein Projekt auf Staatsstrassen, wird sie von sich aus aktiv und informiert das TBA, um ein gemeinsames Vorgehen zu definieren. Der Entscheid zur Wahl des Vorgehens findet durch das Tiefbauamt in Abstimmung mit der Standortgemeinde statt. Für bauliche Massnahmen an Staatsstrassen definiert das Tiefbauamt den Erhaltungszyklus als Taktgeber. Demnach werden oberflächliche bauliche Massnahmen alle 20 – 25 Jahre und tiefgreifende bauliche Massnahmen alle 40 – 50 Jahre umgesetzt. Dabei sind Ausnahmen von diesem Zyklus nur bei einem hohen übergeordneten Interesse möglich. Dies ist etwa ein hohes Sicherheitsdefizit oder auch weitere strategische Auslöser bzw. Vorgaben. Danach folgen die Planungsschritte gemäss nachfolgender Abbildung.

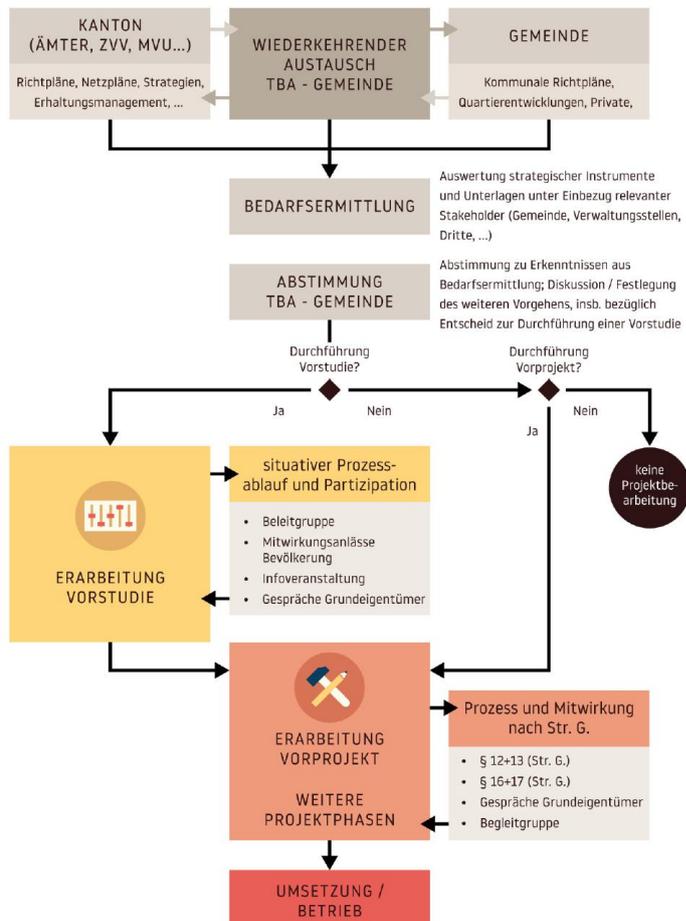


Abb. 1: Prozessabläufe und Beteiligte (Quelle: Staatsstrassen der Zukunft vom 01.10.2021)

Dabei bauen die Projektentwicklungsphasen aufeinander auf und der Detaillierungsgrad nimmt laufend zu. Inhalte der Vorphase sind zwingend in die nächste Phase zu übernehmen. Gleichzeitig wird über alle Phasen hinweg durch das TBA eine nachvollziehbare und transparente Dokumentation erarbeitet.

Bei Differenzen zwischen inhaltlichen Positionen der Projektbeteiligten bei Strassenvorhaben oder dem Auftreten neuer Anforderungen findet eine Interessensabwägung statt. Dabei nehmen die Projektentwickler im TBA neben dem Einbringen ihres Fachwissens die zentrale Aufgabe der Mediation bzw. Moderation wahr: Sie zeigen bestehende Konflikte auf, vermitteln neutral zwischen divergierenden Interessen und versuchen, die Beteiligten zu breit abgestützten Lösungen zu führen.

Zur Sicherung der Ziele der erarbeiteten Inhalte über die Planungsphasen hinweg kann in ausgewählten Fällen ein Letter of Intent (LOI) erstellt werden. Grundsätzlich wird zwischen den Beteiligten eine Verbindlichkeit und somit eine hohe Verlässlichkeit auf Vertrauensbasis erwartet.

Phase	Arbeitsschritt	Lead	Ansprechpartner Kanton
STRATEGISCHE PLANUNG	regionaler Richtplan	Planungsregion	Amt für Raumentwicklung
	kommunaler Richtplan	Gemeinde	
	regionales Gesamt- verkehrskonzept	AFM	Amt für Mobilität
	überkommunale Konzepte	Gemeinde / AFM	
	komunales Gesamt- verkehrskonzept	Gemeinde	
	Leitbilder	Gemeinde (TBA / AFM)	
Erhaltungsmanagement	TBA	Tiefbauamt Strassenregion Stab	
Bedarfsermittlung	TBA		
PROJEKT- ENTWICK- LUNG	Vorstudien	TBA	
	Vorprojekt	TBA	Tiefbauamt Projektierung und Realisierung
Bauprojekt	TBA		
Ausführungsprojekt	TBA		
Ausführung	TBA		
IN STAND- STELLUNG	Instandstellung	TBA	Tiefbauamt Strassenregion
BETRIEB	Inbetriebnahme	TBA	Tiefbauamt Strassenregion und Kantonspolizei
	Betrieb Anlage	TBA	

Abb. 2: Planungsschritte, Instrumente und Zuständigkeiten (Quelle: Staatsstrassen der Zukunft vom 01.10.2021)

**Würdigung 2:** Die ZPZ begrüsst den wiederkehrenden Austausch zwischen Tiefbauamt und Gemeinden. Im TBA wird jeweils eine Ansprechperson über den gesamten Planungsprozess zuständig sein. Dies erleichtert die Zusammenarbeit mit dem Kanton und wird von der ZPZ sehr begrüsst.

**Würdigung 3:** Die ZPZ nimmt die Präzisierungen der «Standards für Staatsstrassen», das klar definierte Vorgehen und die Aufgabenzuteilungen seitens Kanton und Gemeinden zustimmend zur Kenntnis. Es wird zudem begrüsst, dass die einzelnen Planungsschritte aufeinander aufbauen und die Strategie der vorhergehenden Planung in der nächsten weiterzuführen ist. Die Gestaltung von Strassenräumen als Prozess wird als sinnvoll erachtet.

**Feststellung 1:** Aus mehreren Textstellen kristallisiert sich heraus, dass der Entscheid über den Prozess und die Massnahmen beim Kanton liegt. Die ZPZ hat Bedenken, dass bei unterschiedlichen Positionen die Anliegen der Gemeinden nicht genügend wahrgenommen werden.

**Antrag 1:** Gemäss den Unterlagen übernimmt im Falle eines Interessenskonflikt das TBA die Rolle des Mediators / Moderators und hat auch die finale Entscheidungskompetenz. Gleichzeitig erscheint gemäss der Abbildung 4 im Dokument Staatsstrassen der Zukunft die Rolle der Gemeinde als untergeordnet. Es muss das Ziel sein, dass eine Gestaltung und die damit verbundene Interessensabwägung partnerschaftlich und auf gleicher Augenhöhe zwischen

Standortgemeinde und Kanton erarbeitet wird. Zudem müssen bei einer Interessensabwägung neben den inhaltlichen auch die materiellen Interessen sowie die Grundeigentümer\*innen und die Bevölkerung einbezogen werden. Aus Sicht der ZPZ ist es zwingend erforderlich, dass die Moderation von einer neutralen, nicht im Prozess beteiligten Person geführt wird. Die ZPZ kann sich vorstellen, dass die Regionen diese Rolle übernehmen. Die ZPZ beantragt, diese Überlegungen in der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.

Antrag 2: Die ZPZ versteht, dass bauliche Veränderungen an Staatsstrassen aus wirtschaftlichen Überlegungen im Rahmen von Erhaltungszyklen von Strassen umgesetzt werden sollen. Allerdings stellt sich die Frage, wie das Vorgehen ist, wenn die Planung der Gemeinde vom Erhaltungszyklus von Staatsstrassen abweicht. Die ZPZ erachtet es als dringend erforderlich, dass es möglich sein muss, Strassengestaltungen auch mit angrenzenden baulichen Veränderungen zu koordinieren und realisieren. Es darf z.B. nicht sein, dass ortsbauliche Veränderungen, welche keinen Bezug zum Ortsbildschutz haben, durch die Erhaltungszyklen gebremst werden. Zudem wird aus den Unterlagen nicht klar ersichtlich, wann mit einer bestimmten Planung zur Abstimmung mit dem Erhaltungszyklus begonnen werden muss. Die ZPZ beantragt, das Vorgehen bei Strassengestaltungen, welche vom Erhaltungszyklus abweichen, darzulegen.

Feststellung 2: Zum Planungsablauf stellen sich folgende Fragen: Was ist, wenn eine Gemeinde Bedarf für Massnahmen auf Kantonsstrassen sieht und der Kanton beim Beginn der Bearbeitung zurückhaltend agiert, z.B. auch aus Ressourcengründen? Hat die Gemeinde Möglichkeiten, Planungen einer gewissen Phase selbst in Auftrag zu geben und danach an den Kanton zu übergeben? Legt das TBA letztlich den vertieften Planungsbedarf fest? Gibt es da Kriterien? Der Zeitpunkt des Letter of Intent und die dafür nötigen Grundlagen werden nicht ersichtlich.

Antrag 3: Die Region soll grundsätzlich bei Umgestaltungen, die regionale Interessen tangieren, in den Planungsprozess einbezogen werden. Die ZPZ beantragt, eine allfällige regionale Betroffenheit bereits zu Beginn der Planung abzuklären und die Region entsprechend in die Projektorganisation zu integrieren.

### **C. Richtlinie / Standards**

Die Standards ersetzen den bisher gültigen Leitfaden für die Projektierung / Ausbaustandard für Staatsstrassen vom November 2008 / revidiert im März 2010. Gerade innerorts sollen Staatsstrassen sich nicht «blind» durch Siedlungen hindurchbewegen und auf ihren Kontext reagieren. Dabei sind die Strassen gut in den Siedlungs- und Landschaftsraum eingebettet und entsprechend gestaltet. Gestaltung und Materialisierung sollen so gewählt werden, dass alle an die entsprechenden Räume gestellten Anforderungen gleichwertig berücksichtigt und erfüllt werden können. Dabei gilt es auch die Zusammenhänge zwischen Strassenraumgestaltung und Aspekten der Verkehrssicherheit, Lokalklima, der Hindernisfreiheit (Strasseninfrastruktur für Menschen mit Beeinträchtigungen) sowie Verhaltensbeeinflussung zu berücksichtigen. Das Ziel ist es, durch eine bewusste, sorgfältige Gestaltung von Strassenräumen funktionelle, sicherheitstechnische und gestalterische Anforderungen in Einklang zu bringen.

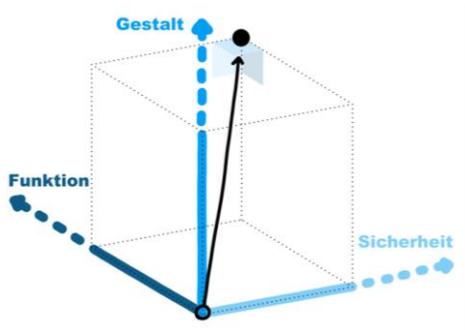


Abb. 3: Würfel der Strassenraumgestaltung (Quelle: Gestaltung Staatsstrassen vom 01.10.2021)

Die Richtlinie ist kein determinierendes Planungsinstrument. Gestaltung und Materialisierung ist stets aus dem Ort bzw. der vorliegenden Situation heraus zu entwickeln, ist eine interdisziplinäre Aufgabe und Bedarf einer Interessensabwägung. Als Grundlage der Interessensabwägung wird eine gestalterische Grundhaltung formuliert. Daneben ist das Zielsystem des TBA zu berücksichtigen. Hierfür definiert die Richtlinie Gestaltung und Materialisierung einen «Setzkasten» an Gestaltungs- und Materialisierungselementen Die Wahl bzw. Definition des am besten für die entsprechende Situation geeigneten Elementes hat aufgrund eines projektspezifischen Zielsystems zu erfolgen. Der Setzkasten umfasst Standard-Elemente und mögliche Alternativen / Spezialfälle. Diese sind in vierzehn Themen(felder) unterteilt worden, wobei jedem RGM-Element ein räumlicher Anwendungsbereich zugewiesen ist. Diese Zuweisung erfolgt über sogenannte Raumtypen bzw. der Erscheinungsform der Strasse, welche in vier Typen unterteilt typische Staatsstrassen-Abschnitte darstellen sollen.

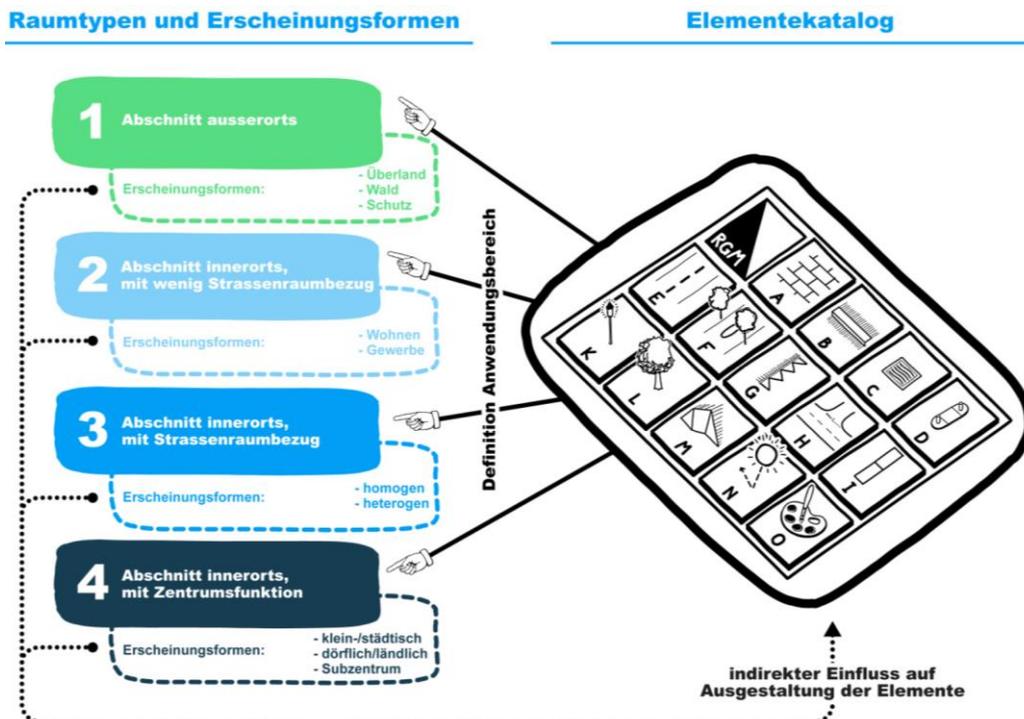


Abb. 4: Systematik Raumtypen mit Erscheinungsformen / Elementekatalog (Quelle: Gestaltung Staatsstrassen vom 01.10.2021)

Die Herleitung der Raumtypen erfolgt über eine Abschnittsbildung, wozu die Richtlinie im vorliegenden Dokument die dafür anzuwendenden Kriterien umschreibt. Je zentraler der Abschnitt liegt, desto mehr gehen die Ansprüche an den künftigen Strassenraum über die reine Verkehrsfunktion der Strasse heraus. Bei der Gestaltung von Strassen sollen künftig sowohl die

finanziellen, wirtschaftlichen und betrieblichen Kriterien des Kantons, als auch einen ortsspezifischen Bezug bezüglich Gestaltung Platz haben. Dabei sind künftig die abschnittsspezifischen Anforderungen bezüglich Siedlung: Kontext, Umfeldnutzung, Aufenthalt im Siedlungsbereich ebenso von Bedeutung, wie die verkehrlichen Kriterien: Erschliessungsfunktion, verkehrliche Grundfunktion, Verkehrssicherheit, Querungsbedürfnis (Fussverkehr). Es wird angestrebt, Verkehr und Siedlung als Einheit zu betrachten und die Trennwirkung von Strassen zu reduzieren. Dabei wird die Situation stets von Fassade zu Fassade betrachtet. Und auch private Vorzonen sollen falls möglich in die Gestaltung einbezogen werden.

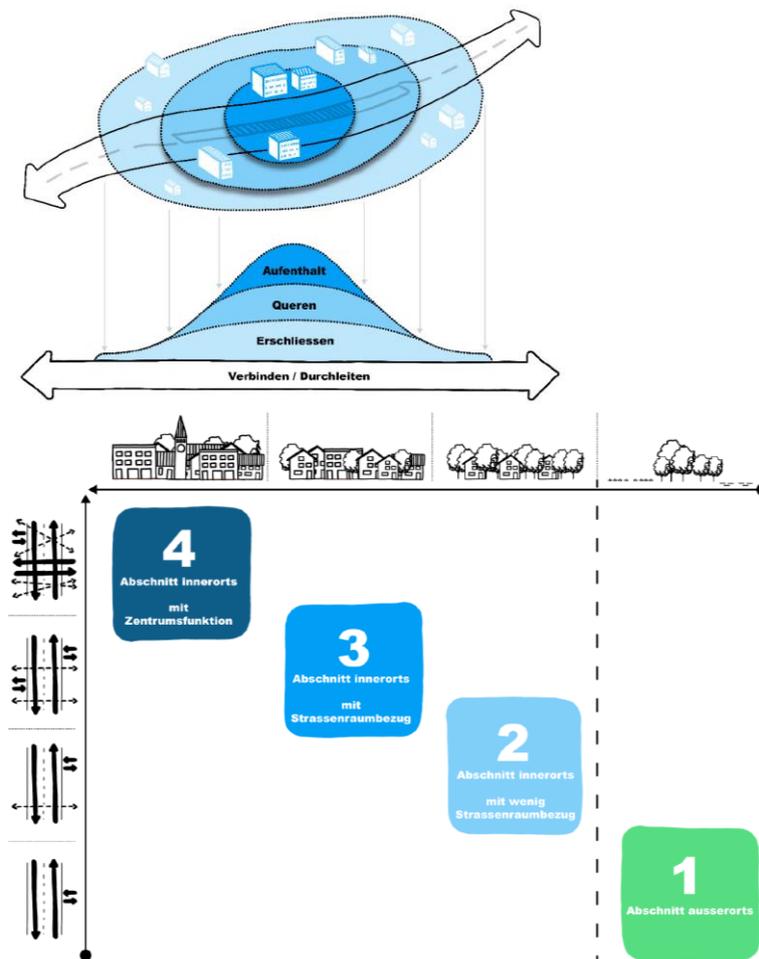


Abb. 5: links: Überlagerung der Funktionen einer Ortschaft (Basis der Abschnittsbildung) rechts: Systematik Raumtypen in Bezug zu Verkehrsfunktion und Siedlung (Quelle: Gestaltung Staatsstrassen vom 01.10.2021)

Die Festlegungen der Richtlinie gelten für das gesamte in der Zuständigkeit des Kantons befindliche Staatsstrassennetz und sind für deren Planung und Projektierung verbindlich. Für Gemeinden weist die Richtlinie empfehlenden Charakter auf. Abweichungen von den Festlegungen der RGM sind in Abschnitten mit Ortsbild- und / oder Landschaftsschutz sowie zusammen mit kommunalen Leitbildern möglich. Dadurch soll etwa auf historische und geschützte Ortsbilder oder räumliche Entwicklungsabsichten der Gemeinden reagiert werden können.

## **Leitbild Strassenraum**

Gerade für Strassenräume, bei welchen eine umfassende gestalterische und bauliche Transformation

angestrebt werden soll, kann es zielführend sein, vorgelagert an den bekannten und bereits angewendeten Vorstudien (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) Leitbilder zu erarbeiten. Die Richtlinie regt an, die Gestaltung von Strassenräumen stärker als Prozess zu verstehen, Verkehr und Siedlungs- und Freiraumentwicklung integral aufeinander abzustimmen. Dadurch werden auch Abhängigkeiten und Synergien bezüglich der Bebaubarkeit und der Erschliessung aufgezeigt. Ein Leitbild kann somit als wertvolle Grundlage für die gesamte kommunale Weiterentwicklung dienen, nicht nur für die Strassenräume. Insbesondere stehen Kern- und Zentrumszonen sowie kantonale und regionale Zentrumsgebiete im Fokus. Auch für jene Strassenzüge, welche gemäss regionalem Richtplan mit «Strassenraumaufwertung» bezeichnet sind, sind Leitbilder zu entwerfen.

Die Gemeinde ist federführend in der Erarbeitung und der Kanton begleitet das Projekt beratend. Es wird empfohlen, insbesondere diejenigen kantonalen Amtsstellen miteinzubeziehen, welche nachfolgend bei der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten beteiligt sind. Somit wird mit dem Leitbild Strassenraum den Gemeinden ein Instrument zur Verfügung gestellt, um insbesondere in Strassenabschnitten mit einer Überlagerung von vielen verschiedenen Ansprüchen lokale Bedürfnisse einzubringen und ein kommunales Zielbild zu definieren. Dieses Leitbild dient der Gemeinde dann als wegleitende Planungsgrundlage für nachfolgende Planungen / Planungsschritte über die entsprechenden Räume. Es dient somit auch als wichtige Grundlage für die weiteren Prozesse bezüglich Gestaltung von Staatsstrassen (gem. Abb. 2).

Würdigung 4: Die ZPZ begrüsst die neue Richtlinie und die Strategie, dass eine situationsspezifische Strassenraumgestaltung, welche den gesamten Raum von Fassade zu Fassade berücksichtigt, angestrebt wird. Zudem begrüsst die ZPZ, dass die Dokumente periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Weiter nimmt die ZPZ erfreut zur Kenntnis, dass künftig für Staatsstrassen im Siedlungsbereich ergänzend zur reinen Verkehrsfunktion auch die vielfältigen Ansprüche an den Raum (Querungsbedürfnis, Aufenthaltsqualität usw.) sowie Umweltaspekte angemessen berücksichtigt werden sollen. Somit kommen die Unterlagen den bestehenden Inhalten im Strassengesetz nach.

Würdigung 5: Die ZPZ begrüsst die Strategie mit dem «Setzkasten» bei den Gestaltungs- und Materialisierungselementen. Dieser ermöglicht eine situationsspezifische Ausgestaltung der Strassenabschnitte und trotzdem eine Angleichung des Erscheinungsbildes durch ein wiederkehrendes Vorkommen der Elemente. Zudem stellt das System eine Gleichbehandlung der Gemeinden sicher.

Antrag 4: Es ist widersprüchlich umschrieben, wieweit Anwendungsspielräume bei der Anwendung der Richtlinie möglich sind. Die ZPZ fragt sich, ob bei den Raumtypen und den Elementen immer eine klare Zuordnung möglich ist. Die ZPZ beantragt, dass die Richtlinie bezüglich Verbindlichkeit der Raumtypen & Elemente einen ausreichenden Anwendungsspielraum offen lässt, um auf besondere Situationen adäquat reagieren zu können. Falls notwendig sollen ortsspezifische Abweichungen möglich sein. Insbesondere wenn ein ortsspezifisches Element bei gleichen Kosten die kantonalen Anforderungen ebenfalls erfüllt.

Antrag 5: In den Dokumenten ist nichts zum Umgang mit kantonalen Velo- und Fusswegen zu entnehmen. Die ZPZ beantragt, dass für kantonale Velo- und Fusswege (inkl. Wander- und Uferwege) auch Standards erarbeitet werden. Die

Anforderungen an Fuss- und Velowege unterscheiden sich je nach beabsichtigter Nutzergruppe und dem vorliegenden Raum, durch den der Weg führt. Grundsätzlich ist aber überall eine komfortable und sichere Wegführung anzustreben. Deshalb ist für Velo- und Fusswege eine separate, situationsspezifische Methodik für die Gestaltung zu definieren, welche die zuvor beschriebenen allgemeinen und spezifischen Anforderungen angemessen berücksichtigt. Weiter erachtet es die ZPZ als sinnvoll, für Velo- und Fusswege ein zusätzlicher Werkzeugkasten zu erarbeiten.

Empfehlung 1: Der Umgang mit Tempo 30 / Begegnungszonen bzw. Möglichkeiten für die Anwendung sind in den vorliegenden Unterlagen noch nicht geklärt. Die ZPZ empfiehlt, dass das Geschwindigkeitsregime und insbesondere verkehrsberuhigte Zonen im Raumtyp 4 auch Elemente im «Setzkasten» sind.

Antrag 6: Die ZPZ würdigt das Instrument «Leitbild Strassenraumgestaltung». Da der Lead für die Erarbeitung bei den Gemeinden liegt, wird das Leitbild den Gemeinden als wichtiges Instrument dienen, um die lokalen Bedürfnisse abzubilden und einzubringen.

Aus Abbildung 2 wird ersichtlich, dass in der strategischen Planung und insbesondere für Leitbilder und weitere kommunale Konzepte der kantonale Ansprechpartner der Gemeinden beim Amt für Mobilität liegt. Dabei stellt sich die Frage der Verbindlichkeit des Leitbilds für das TBA und für die nachfolgenden Planungsstufen. Aus Sicht der ZPZ ist das «Leitbild Strassenraumgestaltung» zwingend mit einem «Letter of intent» zwischen Gemeinde und Tiefbauamt für die nachfolgenden Planungsstufen verbindlich zu sichern. Um in diesem Prozess einer Schnittstellenproblematik vorzubeugen, sollen bei der Erarbeitung von Leitbildern Vertretende des TBA zwingend von Anfang an einbezogen werden.

Kenntnisnahme1: Die ZPZ nimmt zur Kenntnis, dass für jene Strassenzüge, welche gemäss regionalem Richtplan mit «Strassenraumaufwertung» bezeichnet sind, Leitbilder zu entwerfen sind.

Feststellung 3: Die ZPZ geht davon aus, dass die Gemeinden bei der kommenden Erarbeitung der Ausführungsdokumente gemäss Ebene 3 (RGM inkl. Setzkasten) angemessen miteinbezogen und die Unterlagen der Region und den Gemeinden auch zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Feststellung 4: Die ZPZ erachtet es als nicht praktikabel, als Stellvertretung für die Gemeinden zu agieren (Rolle Mitwirkung Dritter im Dokument «Staatsstrassen der Zukunft»).

#### **D. Kostenteiler Staatsstrassen**

Mit den Unterlagen wurden auch die Grundsätze der Kostenteilung zwischen Kanton, Standortgemeinden und untergeordnet auch privaten Grundeigentümern neu festgelegt. Der «Kostenteiler Kantonsstrasse» KTS regelt, wie die Kosten eines Projektes auf Staatsstrassen im Inner- und Ausserortsbereich und für kantonale klassierte Radwege unter den Beteiligten aufgeteilt werden. Die Finanzierung des Projekts sowie gesonderte Fuss-, Reit- und Wanderwege, Uferwege, Werkleitungen, spezifische Infrastrukturen des ÖV und Nationalstrassen werden im KTS nicht behandelt. Der «Kostenteiler Kantonsstrasse» KTS soll möglichst einfach und nachvollziehbar sein. Er dient dazu, eine einheitliche Auslegung sowie eine rechtsgleiche Behandlung gleicher Sachverhalte sicherzustellen. Der KTS berücksichtigt alle Phasen/Kosten von der Planung / Projektierung, bis zur Realisierung inkl. Landerwerb und den Kosten für Betrieb und Unterhalt.

	im KTS geregelt	im KTS nicht geregelt
<b>\$\$</b>	✓ Teilung der Kosten eines Projektes	✗ Finanzierung eines Projektes
<b>Infrastruktur</b>	✓ Strassenraum bei Staatsstrassen sowie separaten kantonalen Radwegen im Bereich von Schnittstellen zu weiteren Beteiligten	✗ gesonderte Fuss-/Reit-/Wanderwege ✗ Uferwege ✗ Werkleitungen ✗ Infrastrukturanlagen des ÖV ✗ Nationalstrassen aller drei Klassen
<b>Beteiligte</b>	✓ Standortgemeinden im Kanton Zürich ✓ private Grundeigentümer	✗ Stadt Zürich und Stadt Winterthur ✗ Werkeigentümer ✗ ÖV-Infrastruktur-/Transportunternehmen ✗ Bund als Eigentümer der Nationalstrassen
<b>Phasen</b>	✓ alle Phasen: Neubau/Veränderung, Betrieb, betrieblicher Unterhalt, baulicher Unterhalt ✓ alle Kosten: Planung/Projektierung, Realisierung, Land-/Rechtserwerb, Betrieb, Unterhalt	

Abb. 6: Überblick Inhalte / Abgrenzungen KTS (Quelle: Kostenteiler Staatsstrassen vom 30.09.2021)

Die Kosten werden nach folgenden Prinzipien geteilt:

- Territorialprinzip > der Eigentümer trägt die Kosten
- Verursacherprinzip > der Verursacher (falls vorhanden) trägt die Kosten
- Bestellerprinzip > bei Zusatzwünschen trägt der Besteller die Kosten
- Betrieb und Unterhalt > Kosten werden analog zu den Baukosten geteilt

Bestellerprinzip: Standortgemeinden und Dritte können beim Tiefbauamt Leistungen bestellen, die über die Standards hinausgehen, sofern sie die Kosten für Bau und Unterhalt vollumfänglich übernehmen. Das Tiefbauamt kann Bestellungen ohne Begründung zurückweisen.

Gemäss Strategie des Kantons wird das Projekt zuerst erarbeitet und danach die anfallenden Kosten evaluiert und unter den Beteiligten aufgeteilt (nach Vorliegen einer Vorstudie / Vorprojekts). Die Abrechnung erfolgt dann nach Abschluss des Projekts anhand der effektiven Kosten. Dies ist von Bedeutung, damit die Frage der Kostenteilung das Projektergebnis nicht beeinflusst. Die nachfolgende Abbildung fasst das Vorgehen zusammen:

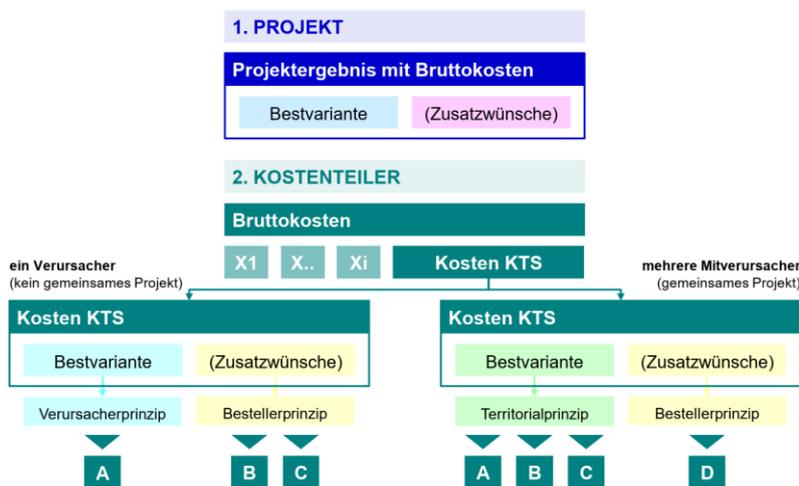


Abb. 7: Übersicht über das Vorgehen zur Ermittlung des Kostenteilers (Quelle: Kostenteiler Staatsstrassen vom 30.09.2021)

Feststellung 5: Die ZPZ erachtet die Strategie bezüglich Kostenteiler Staatsstrassen als fair und nachvollziehbar. Es wird grundsätzlich begrüsst, dass der definierte Kostenteiler bei einem Projekt für den ganzen Prozess von der Planung bis und mit Unterhalt der umgesetzten Anlage gilt (vorbehältlich Antrag 7). Weiter wird begrüsst, dass die Projektentwicklung unabhängig der Kosten erfolgt. Dabei stellt sich die Frage, wie der Kostenteiler für die Projektentwicklung vor der Vorstudie/Vorprojekt definiert wird.

Antrag 7: Wenn das Verursacherprinzip gemäss Vorschlag umgesetzt wird, kann der Fall eintreten, dass die Gemeinden die Betriebs- Unterhaltskosten für einzelne Abschnitte von Staatsstrassen (z.B. zusätzliche Arme von Knoten oder bei der Verlegung von Knoten) übernehmen müssten, während sich für den Kanton in der Gesamtsicht wenig an den Betriebs- und Unterhaltskosten ändern würde. Deshalb beantragt die ZPZ bezüglich der Betriebs- und Unterhaltskosten eine Einzelfallbetrachtung, wenn das Verursacherprinzip zur Anwendung kommt.

Feststellung 6: Aus den vorliegenden Unterlagen wird nicht klar, wie mit Kosten, die durch Anpassungen auf privatem Grund entstehen, umgegangen wird. Insbesondere, wenn sie einem übergeordneten Interesse dienen.

Antrag 8: Die ZPZ beantragt, dass die Themen «Hitzeminderung auf Staatsstrassen» sowie die neuen PBG-Inhalte «Klimaangepasste Siedlungsentwicklung» in die Kostenfrage integriert und als Teil der kantonalen Aufgabe und Bestandteil des Strassenprojekts angerechnet werden. Somit sind beispielsweise Gestaltungselemente, welche auch klimatischen Zielen dienen, beim Kostenteiler nicht dem Bestellerprinzip zuzuordnen.

Antrag 9: Die ZPZ beantragt, dass der Umgang mit Kosten für gesonderte Fuss- / Reit- und Wanderwege im Kostenteiler oder einem separaten Dokument definiert wird.

## **E. Zusammenfassende Stellungnahme**

Das Dokument definiert einen klaren Prozess bei der Planung und Umsetzung von Strassenbauprojekten auf Staatsstrassen. Dabei wird insbesondere die fortlaufende Zuständigkeit einer Person beim TBA für eine Gemeinde begrüsst. Künftig wird mittels der Raumtypen und dem «Setzkasten» an Gestaltungs- und Materialisierungselementen eine ortspezifische Planung ermöglicht, welche über die Nutzung von Standardquerschnitten hinaus geht. Dies entspricht den künftigen Anforderungen an den Strassenraum innerhalb einer Siedlung. Die ZPZ würdigt das Instrument «Leitbild Strassenraumgestaltung». Da der Lead für die Erarbeitung bei den Gemeinden liegt, wird das Leitbild den Gemeinden als wichtiges Instrument dienen, um die lokalen Bedürfnisse abzubilden und einzubringen. Abschliessend erachtet die ZPZ die Strategie bezüglich Kostenteiler Staatsstrassen als fair und nachvollziehbar.

Folgende Fragen müssen bei der Überarbeitung der Dokumente noch geklärt werden:

- Planungsprozess: Wie geht man vor, im Fall, wenn die Gemeinde eine Planung starten will und das TBA noch warten möchte?
- Interessensabwägung: Diese soll partnerschaftlich und auf gleicher Augenhöhe zwischen Standortgemeinde und Kanton erfolgen. Die Mediation / Moderation soll von einer neutralen, nicht im Prozess beteiligten Person geführt werden. Die ZPZ kann sich vorstellen, dass die Regionen diese Rolle übernehmen.
- Erhaltungszyklus: Strassenprojekte sollen auch unabhängig vom Erhaltungszyklus möglich sein, falls die Situation dies erfordert. Es darf nicht sein, dass ortsbauliche Veränderungen durch die Erhaltungszyklen gebremst werden.

- RGM: In wie weit sind bei der Anwendung der Raumtypen und dem «Setzkasten» an Gestaltungs- und Materialisierungselementen Abweichungen möglich? Dies ist aus Sicht der Region erforderlich, da nie jegliche Situationen berücksichtigt werden können.
- Für kantonale Fuss- und Velowege sollen auch zweckmässige Standards erarbeitet werden.
- Das Geschwindigkeitsregime und insbesondere verkehrsberuhigte Zonen im Raumtyp 4 (z.B. Tempo 30 / Begegnungszone) sollen auch Elemente im «Setzkasten» sein.
- Leitbild Strassenraumgestaltung: Es stellt sich die Frage der Verbindlichkeit des Leitbilds für das TBA und für die nachfolgenden Planungsstufen. Aus Sicht der ZPZ ist das «Leitbild Strassenraumgestaltung» zwingend mit einem «Letter of intent» zwischen Gemeinden und TBA für die nachfolgenden Planungsstufen verbindlich zu sichern.
- Stellvertretung für kleine Gemeinden: wird als nicht praktikabel erachtet und widerspricht einer Gleichbehandlung der Gemeinden.
- Kostenteiler: Wenn das Verursacherprinzip zur Anwendung kommt, ist bezüglich der Betriebs- und Unterhaltskosten eine Einzelfallbetrachtung erforderlich. Es soll nicht der Fall eintreten, dass aufgrund des Verursacherprinzips die Gemeinden die Betriebs- Unterhaltskosten für einzelne Abschnitte von Staatsstrassen übernehmen müssten.
- Kostenteiler: Es stellt sich die Frage, wie mit Kosten, die durch Anpassungen auf privatem Grund entstehen, umgegangen wird,
- Klimatische Massnahmen sollen in die Kostenfrage integriert und als Teil der kantonalen Aufgabe und Bestandteil des Strassenprojekts angerechnet werden. Somit sind beispielsweise Gestaltungselemente, welche auch klimatischen Zielen dienen, beim Kostenteiler nicht dem Bestellerprinzip zuzuordnen.
- Der Umgang mit Kosten für gesonderte Fuss- / Reit- und Wanderwege soll im Kostenteiler oder in einem separaten Dokument definiert werden.
- Die ZPZ geht davon aus, dass die Ausführungsdokumente gemäss Ebene 3 (RGM inkl. Setzkasten) der Region und den Gemeinden auch zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Die ZPZ dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Delegiertenversammlung

**beschliesst:**

1. Die ZPZ beantragt, die oben genannten Anträge bei der Weiterbearbeitung der vorliegenden Standards für Staatsstrassen zu berücksichtigen. Weiter geht die ZPZ davon aus, dass die vorliegenden Anträge, Feststellungen und Hinweise auch in die Unterlagen, die zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet werden, einfließen.
2. Die übrigen Inhalte nimmt die ZPZ zustimmen zur Kenntnis.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) Kanton Zürich, Tiefbauamt, Walcheplatz 2, 8090 Zürich
  - b) Verbandsgemeinden
  - c) Sekretariat ZPZ; A

## 6. Informationen und Mitteilungen

### – Kanton ZH. Teilrevision WaG-WaV-PBG Gravitative Naturgefahren – Stellungnahme ZPZ (Vorstand), Information zuhanden Delegierte

S. Masé erläutert kurz die Stellungnahme, welche der Vorstand zur vorliegenden Vernehmlassung an seiner letzten Sitzung verabschiedet hat. Die Stellungnahme wurde den Gemeinden als Protokollauszug zugestellt.

### – ZPZ. Verabschiedung J. Riedtmann

M. Arnold verabschiedet J. Riedtmann, der seit 2006 die ZPZ als Delegierter, Geschäftsleitungsmitglied und als Vize-Präsident engagiert und mit seinen umfassenden Kenntnissen wertvoll unterstützt hat. Im Namen der Region und der ZPZ bedankt sich M. Arnold ganz herzlich für diesen grossen Einsatz und wünscht Joggi alles Gute für seine künftigen Pläne.

### – Mitteilungen

Das Wort wird nicht ergriffen.

Für die Richtigkeit:

Der Sekretär



Marcel Trachsler