



Interessengemeinschaft Horgen klimaneutral  
c/o Christoph Meier  
Allmendhölzliweg 14, 8810 Horgen  
[info@horgenklimaneutral.ch](mailto:info@horgenklimaneutral.ch)  
<https://horgenklimaneutral.ch>

Einschreiben  
Gemeinderat Horgen  
Bauamt  
Postfach  
8810 Horgen

Horgen, 23. März 2024

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

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

Wir danken Ihnen für dieses sorgsam aufgesetzte, grundsätzlich taugliche Konzept für die zukünftige Raumentwicklung. Leider müssen wir feststellen, dass das Ambitionsniveau im Handlungsfeld Klimapolitik noch zu tief ist. So fehlt eine übergeordnete Zielsetzung mit Bezug auf die Klimastrategie des Kantons Zürich und den dort festgelegten Absenkpfad. Im Gegenteil, im Richtplantext heisst es mehrfach, dass Klimamassnahmen nicht zulasten der Verkehrsinfrastruktur zu planen sind.

Im Sinne einer Vorbemerkung erlauben wir uns deshalb festzuhalten, dass die Kantonsverfassung den Gemeinden seit dem Jahr 2022 ein umfassendes Klima-Programm vorgibt. Dort heisst es in Artikel 102a:

<sup>1</sup> *Kanton und Gemeinden setzen sich für die Begrenzung des Klimawandels und dessen Auswirkungen ein. Sie berücksichtigen dabei die Ziele des Bundes und der für die Schweiz verbindlichen internationalen Abkommen. Insbesondere richten sie ihre Massnahmen darauf aus, die Treibhausgasemissionen bis zur Treibhausgasneutralität zu vermindern.*

<sup>2</sup> *Sie sorgen dafür, dass dazu geeignete Massnahmen, namentlich in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Gebäude, Verkehr, Land- und Forstwirtschaft sowie Industrie und Gewerbe, umgesetzt werden.*

<sup>3</sup> *Sie können die Entwicklung und Anwendung von Technologien, Materialien und Prozessen fördern, die zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel beitragen.*

Dieses Programm hat der Regierungsrat mit RRB vom 22.3.2022 konkretisiert. Der Kanton Zürich strebt das Ziel Netto-Null 2040 an, da die Voraussetzungen dafür im Kanton Zürich besonders günstig sind. Im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt liegen die Emissionen pro Kopf hier tiefer, denn im Kanton sind nur wenige emissionsintensive Industriebetriebe und keine Zementwerke angesiedelt. Und dank des hohen Anteils an öffentlichem Verkehr sowie an Fuss- und Veloverkehr ist der Motorisierungsgrad im Kanton Zürich vergleichsweise gering. Netto-Null Treibhausgasemissionen bedeutet für den Regierungsrat einen linearen



## Einwendungen Richtplan Horgen 23.3.2024

Absenkpfad von 5 Milliarden Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten im Jahr 2022 zu Null Tonnen bis 2040, bei vollständiger Deckung der direkten kantonalen Restemissionen durch negative Emissionen.

An dieser übergeordneten Zielsetzung muss sich auch die Gemeinde Horgen orientieren. Deshalb legen wir Ihnen folgende Anträge auf Änderung des Richtplantextes vor.

## 4. Richtplan Siedlung

### 4.2 Grundsätze zur Siedlungsentwicklung (Seite 25)

#### **A) Antrag zu Ziffer 6.:**

Änderung von Ziffer 6. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung gewährleisten: Der Nebensatz «..., was nicht zulasten der Verkehrsinfrastruktur gehen soll.» ist zu streichen.

#### **Begründung:**

Der Begriff «Verkehrsinfrastruktur» wird im Richtplantext mehrfach für unterschiedliche Sachverhalte verwendet. Hier liest er sich als Vorgabe für hitzemindernde Massnahmen, nämlich, dass diese nicht zulässig sind, wenn dafür Verkehrsfläche notwendig wäre. Die Grundsätze von Ziffer 4.2 eignen sich nicht für den Umgang mit diesem Zielkonflikt. Dies muss bei den konkreten Aufwertungsobjekten erfolgen (vgl. zum Beispiel 5.7 Verbindungen). Mit der zu erwartenden neuen Regelung des Pflanzabstandes im PBG entschärft sich der Konflikt. Die Verkehrssicherheit bleibt gemäss «Vorentwurf mit erläuterndem Bericht» zur PBG-Revision «Klimaangepasste Siedlungsentwicklung» gewährleistet und Schäden am Strassenkörper sind vernachlässigbar im Vergleich zum Erneuerungsbedarf aufgrund von Witterung und mechanischer Belastung (S. 23-25).

#### **B) Antrag für eine neue Ziffer 7. Kreislauforientiertes Bauen fördern:**

Ergänzung: «Es sind Massnahmen zur Förderung des kreislauforientierten Bauens umzusetzen.»

#### **Begründung:**

Der Bau und Betrieb von Gebäuden und Infrastrukturen ist verantwortlich für rund 50 Prozent des Rohstoffbedarfs, einen Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen und über 80 Prozent des Abfallaufkommens in der Schweiz. Deshalb fördert die Gemeinde die nachhaltige Siedlungserneuerung sowie die Kreislauffähigkeit von Sanierungen und Neubauten durch geeignete Massnahmen und Vorgaben in der BZO. Mit den am 15.3.2024 von National- und Ständerat beschlossenen Änderungen am Umweltschutzgesetz hat dieser Grundsatz an Bedeutung gewonnen.

### 4.3 Siedlungs- und Nutzungsstruktur (Seite 26ff.)

#### **Tabelle zu Abb. 17**

#### **C) Antrag zu 1) Oberdorf/Tödi (Seite 33):**

Die Aufzählung ist mit folgendem Punkt zu ergänzen: «Sicherstellung von Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf (15-min-Gemeinde).»

#### **Begründung:**

Um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden, sollten die Güter für den täglichen Bedarf innert 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo beschaffbar sein. Zu den Gütern des täglichen Bedarfs zählen neben Lebensmitteln auch Medikamente (Apotheke), aber auch Dienstleistungen wie Bank, Post, Arzt.

#### **Tabelle zu Abb. 18 Gesamtüberbauungen mit einheitlicher Bebauungsstruktur**

#### **D) Antrag zu 2) Kalkofen (Seite 35):**

Bullet 2 wird wie folgt geändert: «Die Eignung des Gebiets für Hochhäuser wird im Zusammenhang mit der Rahmennutzungsplanung evaluiert.»

**Begründung:**

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

**4.5 Massnahmenplan Siedlung**

**E) Antrag auf Ergänzung des Massnahmenkatalogs (Seite 47)**

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

**Begründung:**

Der Bau und Betrieb von Gebäuden und Infrastrukturen ist verantwortlich für rund 50 Prozent des Rohstoffbedarfs, einen Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen und über 80 Prozent des Abfallaufkommens in der Schweiz. Deshalb fördert die Gemeinde die nachhaltige Siedlungserneuerung sowie die Kreislauffähigkeit von Sanierungen und Neubauten durch geeignete Massnahmen und Vorgaben in der BZO. Mit den am 15.3.2024 von National- und Ständerat beschlossenen Änderungen am Umweltschutzgesetz hat dieser Grundsatz an Bedeutung gewonnen.

## 5. Richtplan Landschaft und Freiräume

### 5.2 Grundsätze zur Freiraum- und Landschaftsentwicklung

#### **F) Antrag zu Ziffer 1. Landschaftliche Vielfalt erhalten (Seite 51):**

Ergänzung unter ersten Absatz:

*Die Gemeinde sorgt im Rahmen ihrer Zuständigkeit für einen angemessenen ökologischen Ausgleich gemäss Art. 18b Abs. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes Bund (NHG).*

#### **Begründung:**

Die gemäss den Bauvorschriften der jeweiligen Zonen bezeichneten Anteile an der anrechenbaren Grundstücksfläche sind im Sinne des ökologischen Ausgleichs naturnah zu gestalten und fachgerecht zu unterhalten.

#### **G) Antrag zu Ziffer 4. Biodiversität fördern (Seite 51):**

Ergänzung unter ersten Absatz:

*Die Gemeinde bezeichnet Naturschutzobjekte von kommunaler Bedeutung und trifft die notwendigen Massnahmen für deren ungeschmälerter Erhaltung und Aufwertung. Sie koordiniert ihre Aufgaben wo nötig mit den umliegenden Gemeinden, den übergeordneten Planungsträgern und informiert den Kanton über ihre Schutzobjekte, Inventare und wichtigen Naturschutzmassnahmen.*

#### **Begründung:**

Naturschutz, kantonaler Richtplan Zürich.

### 5.3 Offene Landschaft, Landwirtschaft und Freihaltezonen

#### **H) Antrag Seite 53, 2. Absatz Offene Landschaft und Landwirtschaft:**

„vorzugsweise“ streichen und ergänzen: *Ein LEK ist zwingend zu erarbeiten.*

#### **Begründung:**

Die Zusammenarbeit und Koordination der verschiedenen Akteure in der freien Landschaft ist für die positive Entwicklung unabdingbar. Deshalb muss ein LEK zwingend erstellt und umgesetzt werden.

### 5.4 Schutzgebiete, Vernetzungskorridore und Siedlungsränder

#### **I) Antrag Seite 55 oben, nach 3. Satz:**

„Bei Bedarf sind entsprechende Pflegemassnahmen zu ergreifen.“ Ergänzung:

*„Standortfremde Tiere und Pflanzen (sog. Neophyten) sind in Absprache mit den Verantwortlichen der Gemeinde zu entfernen.“*

#### **Begründung:**

In der „Verordnung über die Natur- und Landschaftsschutzobjekte von kommunaler Bedeutung (NLV) 2019 der Gemeinde Horgen“ fehlt diese für die Biodiversität so wichtige Anordnung.

### 5.5 Klimaangepasste Siedlungsentwicklung und Siedlungsökonomie

#### **J) Antrag Seite 57, oben:**

Ergänzung unter erster Aufzählung:

- „Einführung einer Grünflächenziffer mit differenzierten *und minimalen* Werten pro Bauzone“

**Begründung:**

Gesetzliche Grundlage (NHG Bund) minimaler Anteil ökologischer Ausgleich.

**K) Antrag zu Ziffer 1. (Seite 57): Parkartige Durchgrünung:**

Ergänzung nach: „...hohe Biodiversität auf“: *„Neu gepflanzte und weitere schützenswerte Naturschutzobjekte sind zu überprüfen und ins Inventar aufzunehmen.“*

**Begründung:**

Naturschutzobjekte sind in den kommunalen Richtplan aufzunehmen. Nachträglich ist es schwieriger, etwas unter Schutz zu stellen (Eigentumsrechte).

**L) Antrag zu Ziffer 2. Punktuelle Begründung (Seite 57):**

Ergänzung am Schluss:

*„Steinwüstengärten“ sind mit entsprechenden Vorgaben zu unterbinden.*

**Begründung:**

Hitzeeinwirkung und Versiegelung vermeiden, Biodiversität fördern.

## 5.7 Verbindungen

**M) Antrag zu Urbane Verbindungsachsen (Seite 61, Mitte 2. letzter Satz):**

Änderung wie folgt, ohne Nebensatz Verkehrsinfrastruktur: *„Die Begrünung wird wo möglich angestrebt (Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäume.“*

**Begründung:**

Grüne Strassenräume sind für die Nutzungsqualität und die Reduktion der Hitzeentwicklung von essenzieller Bedeutung. Die Formulierung „wo möglich“ lässt weiterhin Umsetzungsspielraum zu.

## 5.8 Ausflugsziele und Aussichtspunkte

**N) Antrag zu Ziffer 2 betr. Erneuerung Bootshaab/Aussichtsplattform (Seite 63):**

(Ebenfalls erwähnt in Ziffer 5.6 Erholungsgebiete und Quartierfreiräume Ziffer 2, Seite 59 und Seite 65)

Ergänzung/Einfügung (kursiv, letzter Satz):

*„Neubauten und Umbauten sowie bauliche Erweiterungen werden unter Wahrung des Erholungszwecks in Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Naturschutz einzelfallweise geprüft und geplant.“*

**Begründung:**

Auf dem Dach der alten Bootshaab nisten seit 2013 die bedrohten Flusseeeschwalben. Nistplätze insbesondere seltener Arten dürfen nicht zerstört werden oder müssen in der Nähe kompensiert werden. Die Gemeinde sollte bei der Planung der Bootshaab-Erneuerung unbedingt die Zusammenarbeit mit Naturschutz wie z.B. Orthoplan (die das Projekt Flusseeeschwalben zusammen mit [naturhorgen.ch](http://naturhorgen.ch) begleitet haben) suchen.

## 6. Richtplan Verkehr und Mobilität

### **O) Antrag zu 6.1 Das Wichtigste in Kürze (Seite 68):**

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

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

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

### **6.2 Grundsätze zur Mobilität und Verkehrsinfrastruktur**

#### **Tabelle (S. 69)**

### **P) Antrag zu 1) Innerörtlichen Verkehr vertraglich abwickeln:**

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

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

#### **Begründung:**

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

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

### **Q) Antrag zu 2) Flächen- und ressourceneffiziente Gesamtmobilität sicherstellen:**

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

#### **Begründung:**

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

**R) Antrag zu 3) Autoarme Nutzung fördern:**

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

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

**Begründung:**

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

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

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

**S1)** Ergänzen mit einleitendem Absatz: *«Die Hauptverbindungen und Nebenverbindungen für Velo- und Fussverkehr, auf kommunalen Strassen und Wegen, werden für eine effiziente und sichere Verkehrsführung gestaltet. Priorität hat der Alltagsverkehr zwischen Quartieren und den wichtigsten Zielen in der Gemeinde wie Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren, u.a.m.»*

**Begründung:**

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

**S2)** Fortsetzen mit Absatz: *«Das Siedlungsgebiet und die Naherholungsräume (...) mit Horgen verbunden sind.»*

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

**Begründung:**

Der Satz «... nicht zulasten der Strassenkapazität» erscheint wiederholt, und öfter auch inhaltlich deplatziert im gesamten Richtplantext. Ein Ausbau von Velo- und Fussverbindungen ist eine Steigerung der Strassenkapazität. Das Strassennetz ist nicht nur für den MIV bestimmt. Wegleitend sollte die Definition im kantonalen Verkehrsrichtplan sein: *«Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr.»* (Verkehrsrichtplan Kanton Zürich, 4.2.1. Ziele, S. 119)

**T) Antrag zu 6) Verkehrsräume gestalten:**

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

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

**Begründung:**

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

Der Begriff «klimasensibel gestalten» ist zu vage, wird in der Raumplanung nicht verwendet und ist daher zu konkretisieren.

### 6.3 Fusswegnetz

#### Tabelle zu Abb. 39 Übersicht Fusswegverbindungen

##### **U) Antrag zu wichtige kommunale Fusswegverbindungen (Seite 71):**

Präzisierung von Satz 3 im ersten Abschnitt wie folgt: «*Fehlende Fusswegrechte sind durch Dienstbarkeiten zu sichern.*»

##### **Begründung:**

Der Handlungsauftrag soll das Ziel festlegen und nicht nur den Prozess.

##### **V) Antrag zu Abb. 40 Übersicht priorisierte Veloverbindungen abseits der Hauptverkehrsströme (Seite 72):**

**Antrag:** *Die Pläne werden überprüft.*

Die Richtplankarte Verkehr & Mobilität ist fehlerhaft. Beispiele: Im Gebiet Floraweg 9/10 werden Strassen/Wege angezeigt, die nicht existieren oder unmöglich sind zu benutzen. Auch kann von keiner eigentlichen Planung ausgegangen werden, wenn geplante Velorouten durch private Gärten oder durch Spielplätze führen sollen.

Bei diversen weiteren Veloverbindungen auf der Karte (z.B. Kirchstrasse, Steinbruchstrasse, Wassergasse, Bergwerkstrasse) stellen sich Fragezeichen zur Tauglichkeit der Strecken für den Alltagsverkehr. Zu berücksichtigen ist, dass Veloverbindungen nicht nur für potente E-Bikes, sondern grundsätzlich und möglichst für nicht-motorisierte Velos, für Schulkinder auf Velos, Velos mit Kinderanhängern und Cargobikes ausgelegt sein sollen.

##### **Begründung:**

Nur so kann die gewünschte breite Verlagerung zum Veloverkehr im Alltag erreicht werden.

### 6.4. Velonetz

##### **W) Antrag zu Tabelle Absatz 2 «Priorisierte Veloroute» (Seite 73):**

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

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

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

##### **Begründung:**

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

##### **X) Antrag zu Tabelle Absatz 3 «Velonebenverbindungen»:**

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

**Begründung:** Vergleiche Begründung oben.

**Y) Antrag zu Tabelle Absatz 5 «Fokusgebiet Bike-Trails»**

Ersatzlose Streichung dieses Absatzes zu Anliegen des Bike-Sports.

**Begründung:**

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

## 6.6 Strassennetz und Parkierung

### Tabelle (S. 76)

**Z) Antrag zu Absatz 1 «Groberschliessungsnetz»:**

Streichen des gesamten Absatzes und Ersetzen durch:

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

**Begründung:**

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

**Aa) Antrag für einen neuen Absatz «Fähre und verkehrsaufnehmende Strassenverbindungen»**

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

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

**Begründung:**

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

**Bb) Antrag zu Tabelle Parkierung (Seite 77)**

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

**6.7 Öffentlicher Verkehr****Tabelle zu Abb. 43: Übersicht öffentlicher Verkehr****Cc) Antrag zu Absatz «Bushaltestellen und Busnetz» (Seite 79):**

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

**Begründung:**

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

**6.8 Massnahmenplan Verkehr und Mobilität (Seite 81)****Dd) Antrag zu Absatz 1 «Velorouten möglichst abseits der Hauptstrassenverbindungen»**

Streichen des ersten Satzes im Absatz und Ersetzen durch:

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

**Begründung:**

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

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

Verschieben: Der ganze Absatz soll (weil nicht alltagsrelevant) in das Kapitel «Freizeit, Erholung, Sport und Kultur» auf S. 91 verschoben werden und um Vorgaben für die Planung ergänzt werden.

*Antrag: „Insbesondere erfolgt mit der Detailplanung die Abstimmung der Erholungsnutzung und ihrer Zugänge mit den angrenzenden überkommunalen Naturschutzgebieten Grindelmoos und Grindelriet/Bergweiher sowie der Amphibienzugstelle beim Bergweiher.“*

**Begründung:**

Das Fokusgebiet grenzt unmittelbar an die genannten Schutzgebiete. Im Frühjahr ist der Amphibienzug zum Bergweiher ein Naturphänomen. Nicht nur innerhalb des Fokusgebietes ist auf die Natur Rücksicht zu nehmen. Trails und ihre Zufahrt sowie allfällige Pausen- und Erholungsbereiche müssen klar ausserhalb der übergeordneten Schutzgebiete liegen. Mit einer Pufferzone ist für die notwendige Distanz zu sorgen.

## 7. Richtplan öffentliche Bauten und Anlagen

### 7.2 Grundsätze zu den öffentlichen Bauten und Anlagen

#### **Ff) Antrag zu Ziffer 5 Ver- und Entsorgung**

*«Entlang des Sees werden neue Wärmenetze auf Basis der Seewasserwärme aufgebaut». Streichung des Teils «Auf Basis der Seewasserwärme» oder Ersatz mit «auf erneuerbarer Basis».*

#### **Begründung:**

Durch das Festlegen des Energieträgers werden kombinierte Lösungen (KVA-Abwärme im Sommer im ganzen Netz) verunmöglicht. Die Definition des Energieträgers ist im kommunalen Energieplan behördenverbindlich festzulegen. Der Richtplan ist dazu das falsche Instrument.

### 7.5 Freizeit, Erholung, Sport und Kultur

#### **Gg) Antrag zu Ziffern 1 und 2 Hallenbad (Seite 91):**

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

#### **Antrag Richtplankarte öffentliche Bauten und Anlagen:**

*Ergänzung eines Hallenbad-Symbols auf der Allmend als optionaler Standort*

#### **Begründung:**

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

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

**Interessengemeinschaft Horgen klimaneutral**

**Christoph Meier, Präsident**