



Gemeinde Oberrieden

SNZ Ingenieure und Planer AG



# Kommunaler Richtplan Verkehr

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Gesamtrevision 2021, Richtplantext

---

## Bericht für die Mitwirkung

7. Oktober 2022

**Ortsplanungskommission:**

Mitglieder:	Jean-Luc Meier (Vorsitz) Martin Arnold Urs Klemm Benny Schenk Denise Fausch Werner Egli Anton Fuhrimann Urs Schori Martin Jenny Benjamin Angst Maurus Frei Beat Stünzi Brigitte Wegmüller
Beratend:	Mario Wagen André Guntern Urs Meier (Planpartner AG) Tinus Trottmann (Planpartner AG) Manuel Strickler Patrick Kyburz

**Auftraggeber:**

Gemeinde Oberrieden  
Abteilung Hochbau  
Alte Landstrasse 32 / 33  
8942 Oberrieden

Gemeinderat:	Jean-Luc Meier
Projektleitung:	André Guntern
Abt. Tiefbau und Umwelt:	Patrick Kyburz

**Projektverfasser:**

SNZ Ingenieure und Planer AG  
Siewerdstrasse 7  
CH-8050 Zürich  
Telefon +41 44 318 78 78  
info@snz.ch  
www.snz.ch

Projektleitung:	Urs Ambühl
Mitarbeit:	Simon Peier

**Projektdaten:**

Auftragsnummer:	SNZ#5387
Ablagepfad:	R32\5387_Oberrieden_Richtplantext_221007.docx

Version	Datum	Arbeitsschritt
1	27.01.2022	Verabschiedung Entwurf durch die OPK Oberrieden
2	01.03.2022	Freigabe zur kantonalen Vorprüfung durch den Gemeinderat Oberrieden
3	19.09.2022	Vorprüfung durch den Kanton
4	07.10.2022	Öffentliche Auflage und Anhörung
		Verabschiedung Ergänzungen durch die OPK Oberrieden
		Genehmigung durch den Gemeinderat Oberrieden
		Festsetzung von der Gemeindeversammlung
		Genehmigung durch den Kanton Zürich (Baudirektion)

# Inhalt

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Aufgaben und Inhalt	7
1.3 Bezug zur kommunalen Verkehrsstudie	7
1.4 Bezug zum Raumentwicklungskonzept (REK)	7
1.5 Festlegungen und Wirkungen	8
1.6 Organisation und Mitwirkung	8
1.7 Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung	8
<b>2 Überkommunale Planungen</b>	<b>9</b>
2.1 Kantonaler Richtplan	9
2.2 Regionaler Richtplan Zimmerberg	9
2.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg	10
<b>3 Analyse</b>	<b>11</b>
3.1 Entwicklung Raumnutzung	11
3.2 Verkehrsaufkommen	12
3.3 Demografischer Wandel	14
3.4 Mobilitätstrends	15
3.5 Fazit	16
<b>4 Kommunale Handlungsstrategien</b>	<b>17</b>
<b>5 Festlegungen und Massnahmen</b>	<b>18</b>
5.1 Strassenverkehr	18
5.2 Öffentlicher Verkehr	20
5.3 Veloverkehr	21
5.4 Fussverkehr	23
5.5 Parkierung im öffentlichen Interesse	24
5.6 Schifffahrt	25
<b>6 Umsetzung</b>	<b>26</b>

**Ergänzende Dokumente:**

- Verkehrsstudie Oberrieden (Grundlagendokument), vom 01.03.2022
- Kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplankarte (Mst.: 1:5'000) vom 07.10.2022
- Öffentliche Auflage, Mitwirkungsbericht vom

## Abkürzungsverzeichnis

### Diverses

HS Handlungsstrategie

### Planungsinstrumente

BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept

KRP kantonaler Richtplan

KRPV kommunaler Richtplan Verkehr

ROK Raumordnungskonzept

REK Raumentwicklungskonzept

RRP regionaler Richtplan

rGVK regionales Gesamtverkehrskonzept

### Recht

BehiG Behindertengleichstellungsgesetz

PBG Planungs- und Baugesetz

RPV Raumplanungsverordnung

### Verkehr

ES Erschliessungsstrasse

HLS Hochleistungsstrasse

HSS Hauptsammelstrasse

HVS Hauptverkehrsstrasse

MIV motorisierter Individualverkehr

öV öffentlicher Verkehr

P+R Park and Ride

QSS Quartiersammelstrasse

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausganglage

### **Anlass für die Gesamtrevision**

Die Gemeinde Oberrieden revidiert bis ins Jahr 2025 ihre gesamte Ortsplanung aus den 1980er Jahren. Damit bringt sie ihre Entwicklungsstrategie in Einklang mit den überkommunalen Planungsinstanzen der Region Zimmerberg und des Kantons Zürich und stellt eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung sicher. In diesem Rahmen wird auch der kommunale Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 1984 revidiert. Für den revidierten kommunalen Gesamtverkehrsplan bilden die kommunale Verkehrsstudie und das Raumentwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2022 die wichtigsten Grundlagen.

### **Kommunale Verkehrsstudie**

Die kommunale Verkehrsstudie wurde parallel zum Raumentwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Oberrieden erarbeitet. Damit konnte die Abstimmung von Verkehr und Siedlung in einem Prozess erfolgen. In der Verkehrsstudie wurden Analysen zur Verkehrsqualität und der Verkehrsentwicklung durchgeführt. Auf Basis der umfassenden Analyse ist der Handlungsbedarf, die Handlungsstrategien und daraus ein Zielbild für den Verkehr erarbeitet worden. Mit einzelnen Massnahmen wurde danach aufgezeigt, wie die Massnahmenfelder aus dem Zielbild umgesetzt werden sollen.

### **Raumentwicklungskonzept**

Um eine Übersicht – im Sinne einer Gesamtschau – und damit verbundene Raumbedürfnisse zu erhalten, und weitere aktuelle, kommunale Raumbedürfnisse zu identifizieren, bedurfte es der Erarbeitung kommunaler strategischer Planungsgrundlagen. Das Raumentwicklungskonzept (REK) ist ein strategisches Steuerungsinstrument und dient als Rahmen für die Beurteilung verschiedenster raumrelevanter Vorhaben. Es werden darin alle raumrelevanten Inhalte, räumliche Interessen und Bedürfnisse in gegenseitiger Abstimmung aufeinander berücksichtigt.

## 1.2 Aufgaben und Inhalt

Der kRPV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Inkraftsetzung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und eine Genehmigung durch die Baudirektion.

Im kantonalen und regionalen Richtplan Verkehr werden die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt. Der kRPV legt in Ergänzung zu den überkommunalen Festlegungen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Fuss-, Radwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sowie grob welche Ausbaustandards und Gestaltungsgrundsätze angestrebt werden.

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt die langfristige Entwicklung auf. Der kRPV stellt ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs dar. Er erfüllt bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine wichtige Aufgabe.

Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümergebundenen Erlass bzw. durch die abgestimmte kantonale und kommunale Nutzungsplanung betroffen. Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

## 1.3 Bezug zur kommunalen Verkehrsstudie

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

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

Die kommunale Verkehrsstudie ergänzt das REK und dient als Grundlagendokument für die Überarbeitung des kRPV. Die Erarbeitung fand parallel zur Erarbeitung des REK statt und wurde durch die Ortplanungskommission begleitet.

## 1.4 Bezug zum Raumentwicklungskonzept (REK)

Das Raumentwicklungskonzept (REK) wurde im Jahr 2021 erarbeitet und ist ein strategisches Steuerungsinstrument und soll als Rahmen für die Beurteilung verschiedenster raumrelevanter Vorhaben dienen. Es legt die Stossrichtungen für die räumliche Weiterentwicklung der Gemeinde Oberrieden fest und beinhaltet entsprechende Handlungsempfehlungen für die Gemeinde. Zentrales Anliegen des REK ist die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Das REK und die kommunale Verkehrsstudie sind aufeinander abgestimmt und dienen als Grundlage für den kRPV.

## 1.5 Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen sind nachfolgend im Kapitel 5 aufgelistet und im zugehörigen Plan so weit wie möglich dargestellt. Die Verkehrsstudie dient in Bezug auf die kommunalen Festlegungen / Massnahmen als Grundlagendokument. Gewisse Begründungen und vertiefte Erläuterungen in Bezug auf die Massnahmen und Festlegungen können aus der Verkehrsstudie entnommen werden. Die entsprechenden Verweise auf die Verkehrsstudie sind im Kapitel 5 ersichtlich.

Die Textpassagen im Kapitel 5 sind mit dem dazugehörigen Planeinträgen verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung. Die übrigen Textpassagen insbesondere auch die Kommunalen Handlungsstrategien (HS, siehe Kapitel 4) und die dazugehörigen Umsetzungsziele sind nicht Bestandteil der Beschlussfassung.

## 1.6 Organisation und Mitwirkung

Die Erarbeitung der kommunalen Verkehrsstudie, des REK sowie des kRPV fand unter der Leitung der Abteilung Hochbau und in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Tiefbau und Umwelt der Gemeinde Oberrieden statt. Im Rahmen der Erarbeitung des REK, der Verkehrsstudie und des kRPV fanden insgesamt fünf Sitzungen mit der Ortplanungskommission statt. An diesen wurden die Inhalte und der Aufbau der erwähnten Planungsinstrumente vorgestellt, diskutiert und Rückmeldungen entsprechend in die Planungsinstrumente eingearbeitet.

Der vorliegende Bericht wurde im Gemeinderat am 1. März 2022 zuhanden der Vorprüfung und Mitwirkung nach § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) verabschiedet. Das Amt für Raumentwicklung hat den Vorprüfungsbericht mit Datum vom 19. September 2022 zugestellt. Während der 60-tägigen Auflagefrist kann sich jedermann zu den Planfestlegungen äussern und Änderungsanträge einreichen.

Über das Ergebnis der öffentlichen Auflage und Anhörung gibt der separate Mitwirkungsbericht Auskunft (folgt nach Mitwirkung).

## 1.7 Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

Die aufgrund der Mitwirkung und Anhörung bereinigte Revisionsvorlage wird der stimmberechtigten Bevölkerung an der Gemeindeversammlung vom xx.xx.2023 zur Beschlussfassung vorgelegt.



## 2 Überkommunale Planungen

### 2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan (KRP) ist ein strategisches Instrument für die langfristige räumliche Entwicklung und legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest. In Bezug auf den Verkehr steht die Erneuerung, die Optimierung und die Ergänzung der Verkehrsnetzte unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und dem Bewusstsein für die ökologischen Folgewirkungen im Vordergrund. Der KRP setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich:

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr (öV) und Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten.

Im KRP (Kantonsratsbeschluss vom 28. Oktober 2019) sind in Bezug auf das Gemeindegebiet Oberrieden folgende Inhalte aufgeführt:

#### Bestehend

- Hochleistungsstrasse / Autobahn
- Hauptverkehrsstrasse / Seestrasse
- S-Bahn-Linien und -Haltestellen
- Seepolizeiposten (orange); Erweiterung in Abstimmung mit Neubau Hafenanlage Oberrieden; Realisierungshorizont kurzfristig
- Gastransportleitung
- Kabelleitung
- Landschaftsfördergebiet
- Freizeiteinrichtung bestehend (Besucherzentrum Sihlwald)

#### Geplant

- Geplante Wassertransportleitung Zürich-Horgen: es wird geprüft ob die bestehenden Leitungen genügen
- Zimmerberg-Basistunnel: geplanter Bahntunnel doppel- oder mehrspurig (dunkelgrün / weiss gestrichelt); Realisierungshorizont kurz- bis mittelfristig

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK) ist Oberrieden Teil des Handlungsraums «urbane Wohnlandschaft». Auf diese soll, zusammen mit der «Stadtlandschaft», gemäss KRP künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen.

### 2.2 Regionaler Richtplan Zimmerberg

Der regionale Richtplan Zimmerberg (2018, RRP) präzisiert und ergänzt die kantonalen Festlegungen und stellt die überkommunalen Abstimmungen sicher. Der kRPV der

Gemeinde Oberrieden wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem RRP abgestimmt.

Als Leitbild für den RRP Zimmerberg dient das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK Zimmerberg), dessen Schlüsselemente im Richtplan behördenverbindlich festgelegt sind. Der RRP differenziert und präzisiert den KRP. Für den Verkehr werden beispielsweise regionale Verbindungsstrassen, wichtige öV-Haltestellen, Bustrassees, Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, Veloparkieranlagen, Wanderwege oder Parkieranlagen festgelegt.

## **2.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg**

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) stellt ein beschlossener Orientierungsrahmen dar, welcher unter Einbezug der Region und der Gemeinden die überkommunalen Ziele und Vorgaben konkretisiert.

Der kRPV orientiert sich an den Strategien und Handlungsschwerpunkten des rGVK (siehe Verkehrsstudie, Kapitel 1.3).

### 3 Analyse

#### 3.1 Entwicklung Raumnutzung

In der nachfolgenden Abbildung 1 ist das Bevölkerungswachstum zwischen dem Jahr 1995 und 2019 für den Kanton Zürich, die Region Zimmerberg und die Gemeinde Oberrieden ersichtlich. Dabei ist erkennbar, dass das Wachstum der Gemeinde Oberrieden (+12.5%) im Vergleich zur Entwicklung des Kantons (+31.0%) und der Region Zimmerberg (+21.8%) auffällig niedrig war. Aufgrund dessen und der Entwicklungsprognose (Statistisches Amt Kanton Zürich) für den Kanton und die Region Zimmerberg hat Planpartner AG im Rahmen der Erarbeitung des REK für die Gemeinde Oberrieden drei Bevölkerungsentwicklungs-Szenarien hergeleitet (siehe auch Abbildung 1).

	Bestand von 1995 bis 2019				Szenario von 2019 bis 2050			
	Einwohner Bestand		Wachstum (24 Jahre)		Einwohner Szenario		Wachstum (31 Jahre)	
	1995	2019	effektiv	in %	2019	2050	effektiv	in %
<b>Trend ZH 2020:</b>								
Kanton Zürich	1'172'971	1'536'406	+ 363'435	+ 31.0%	1'536'406	1'997'100	+ 460'700	+ 30.0%
Zimmerberg	103'352	125'887	+ 22'535	+ 21.8%	125'887	162'800	+ 36'900	+ 29.3%
<b>Szenarien OBR:</b>								
<b>Oberrieden S1</b> <i>Reg. Wachstum</i>	4'441	4'996	+ 555	+ 12.5%	4'996	6'460	+ 1'464	+ 29.3%
<b>Oberrieden S2</b> <i>Lin. Wachstum</i>	4'441	4'996	+ 555	+ 12.5%	4'996	5'713	+ 717	+14.3%
<b>Oberrieden S3</b> <i>Reg. Steigerung</i>	4'441	4'996	+ 555	+ 12.5%	4'996	5'835	+ 839	+ 16.8%

Abbildung 1: Bevölkerungsprognose «Trend ZH 2020» projiziert auf Oberrieden, Szenarien S1 bis S3 (Quelle: Planpartner AG)

Aufgrund der Beschäftigtenprognose 2040 aus dem rGVK für die Region Zimmerberg (+14.3% ggü. 2015) geht Planpartner AG für die Gemeinde Oberrieden im Jahr 2040 von rund 1'100 Beschäftigte aus (Stand 2018: 984).

Der Gemeinderat hat sich darauf festgelegt, dass in Abstimmung mit den regionalen Zielsetzungen für die Gemeinde Oberrieden weiterhin ein moderates Wachstum (Szenario 3) anzustreben ist (GRB Nr. 20-146). Entsprechend ergeben sich für die Entwicklungsprognose 2040/50 folgende Anzahl Einwohner respektive Beschäftigte (siehe Tabelle 1).

<b>Ausgangsjahr 2019</b>	<b>Bestand 2019</b>		
Einwohner	5'000		
Beschäftigte	1'000		
Total Raumnutzer	6'000		
<b>Entwicklungsziel 2040</b>	<b>Untertwert</b>	<b>Mittelwert</b>	<b>Oberwert</b>
Einwohner	5'400	5'550	5'700
Beschäftigte	1'000	1'050	1'100
Total Köpfe	6'400 (+400)	6'600 (+600)	6'800 (+800)
<b>Entwicklungsziel 2050</b>	<b>Untertwert</b>	<b>Mittelwert</b>	<b>Oberwert</b>
Einwohner	5'600	5'800	6'000
Beschäftigte	1'000	1'100	1'150
Total Raumnutzer	6'600 (+600)	6'900 (+900)	7'150 (+1'150)

Tabelle 1: Entwicklungsprognose – moderates Wachstum, Szenario 3 (Quelle: Planpartner AG)

### 3.2 Verkehrsaufkommen

Um die verkehrlichen Auswirkungen, des durch die prognostizierte Siedlungsentwicklung (Wachstum) ausgelösten Mehrverkehrs, auf dem Strassennetz innerhalb der Gemeinde grob zu beurteilen, wurde eine Verkehrserzeugungsberechnung durchgeführt. Dabei wurde ein Prognosezustand auf der «sicheren Seite» berechnet (Worst Case mit konservativen Annahmen). Dabei wurde auch das Potential der Reservezone «Bergli» mitberücksichtigt.

Als Grundlage für die Berechnungen dienten die von Planpartner AG zur Verfügung gestellten Anzahl Einwohner und Beschäftigte für den Prognosehorizont 2040/50 (Oberwerte). Zusätzlich wurde eine Annahme bezüglich der Besucher / Kunden (5% der Einwohner / Beschäftigte) sowie eine Unterteilung der Beschäftigten in publikumsorientierte und nicht publikumsorientierte Arbeitsplätze vorgenommen. Der Berechnung wurde dann die Anzahl Wege pro Tag, ein Besetzungsgrad der Fahrzeuge und ein Bi-Modalsplit-Wert (öV-Anteil respektive MIV-Anteil) zu Grunde gelegt. Der angenommene öV-Anteil von 25% wurde aufgrund des Ausgangswert 2013 von 23% und dem Zielwert 2040 von 32% (gemäss rGVK) für die Region Zimmerberg hergeleitet.

Die Resultate der Berechnung sind in der nachfolgenden Tabelle 2 ersichtlich.

<b>Prognose 2040</b> [Fahrten/Tag]			<b>Prognose 2050</b> [Fahrten/Tag]			<b>Reservezone «Bergli»</b> [Fahrten/Tag]
<b>Wohnen</b>	<b>Arbeiten</b>	<b>Total</b>	<b>Wohnen</b>	<b>Arbeiten</b>	<b>Total</b>	<b>Wohnen</b>
1'350	250	1'600	1'900	350	2'250	600

Tabelle 2: Zusätzliche Anzahl Fahrten aufgrund der Siedlungsentwicklung

Für die Verkehrsumlegung auf das übergeordnete Strassennetz von Oberrieden wurde in einen ersten Schritt eine geografische Verortung (Quelle / Ziel) der zusätzlichen Fahrten vorgenommen. In einen zweiten Schritt wurde eine Verkehrsverteilung angenommen, welche anhand der Verkehrsbeziehungen des überregionalen Verkehrs aus dem rGVK Zimmerberg abgeleitet wurde. Dabei wurde ein Binnenverkehrsanteil von 10% angenommen (siehe Abbildung 2 und Abbildung 3).

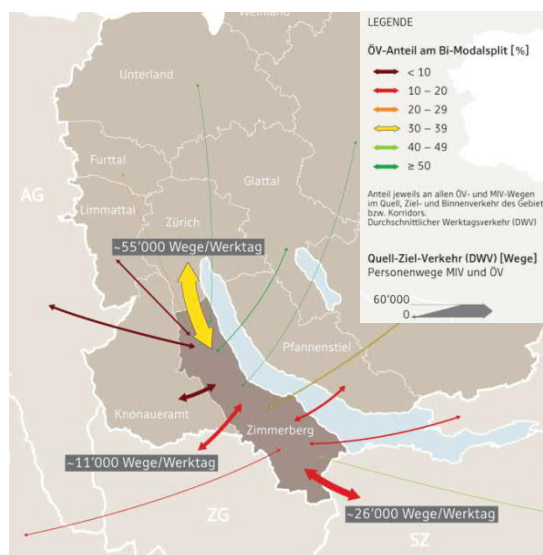


Abbildung 2: Überregionale Verkehrsbeziehungen Region Zimmerberg (Quelle: rGVK Zimmerberg)

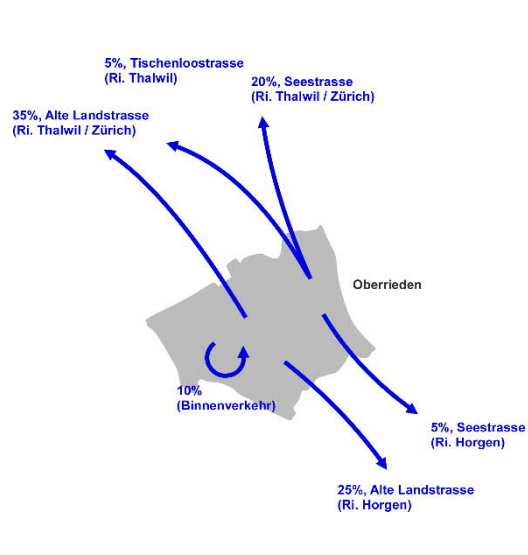


Abbildung 3: Hergeleitete Verkehrsbeziehungen Gemeinde Oberrieden

In der nachfolgenden Abbildung 4 sind die berechneten zusätzlichen Belastungen durch die Siedlungsentwicklung auf dem übergeordneten Strassennetz von Oberrieden (jeweils im Bereich der Gemeindegrenze) ersichtlich. Zum Vergleich sind die bestehenden und zukünftigen Netzbelastungen Prognosehorizont 2040 anhand von Verkehrserhebungen und dem GVM 2018 und 2040 dargestellt.

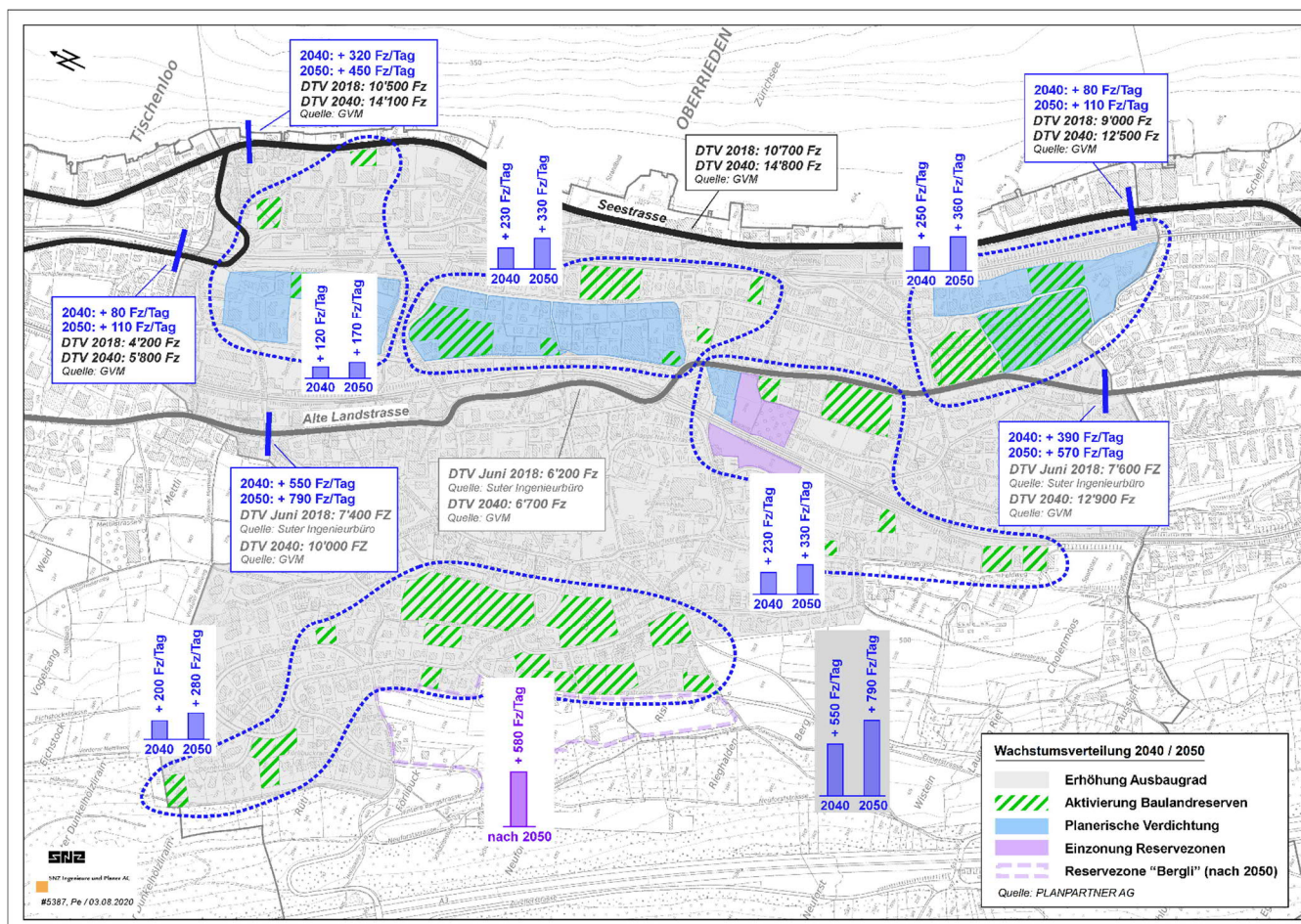


Abbildung 4: Netzbelastungen bezüglich der Siedlungsentwicklung

Bei der Betrachtung der zusätzlichen Anzahl Fahrzeugen und den bestehenden Belastungen ist ersichtlich, dass der Verkehrszuwachs durch die Siedlungsentwicklung von Oberrieden an der Gemeindegrenze auf dem übergeordneten Strassennetz zwischen ca. 1% und 11% liegt und entsprechend eher gering ausfällt.

### 3.3 Demografischer Wandel

Die Bevölkerung wird im Durchschnitt älter und stellt das Verkehrssystem vor neue Herausforderungen. Im rGVK Zimmerberg ist beschrieben, dass gemäss dem Szenario «Trend ZH» (2018) des Statistisches Amtes Kanton Zürich die Altersklasse über 65 im Jahr 2040 rund ein Viertel der Bevölkerung in der Region Zimmerberg ausmachen wird. Zum Vergleich stellte diese Altersgruppe im Jahr 2017 19% der Einwohner. Bei der Betrachtung der Altersstruktur von Oberrieden ist ersichtlich, dass im Vergleich zum Kanton Zürich und der Region Zimmerberg eine überproportionale Überalterung (Durchschnittsalter Oberrieden: 45.9, Region Zimmerberg: 43.0, Kanton Zürich: 41.1; Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich) besteht. Entsprechend früher wird sich die Gemeinde mit den Auswirkungen des demografischen Wandels und dessen veränderten Bedürfnissen bezüglich der Mobilität auseinandersetzen müssen (siehe Abbildung 5). So gilt es generell für die Gemeinde Oberrieden auf die Bedürfnisse von älteren Menschen besser einzugehen.



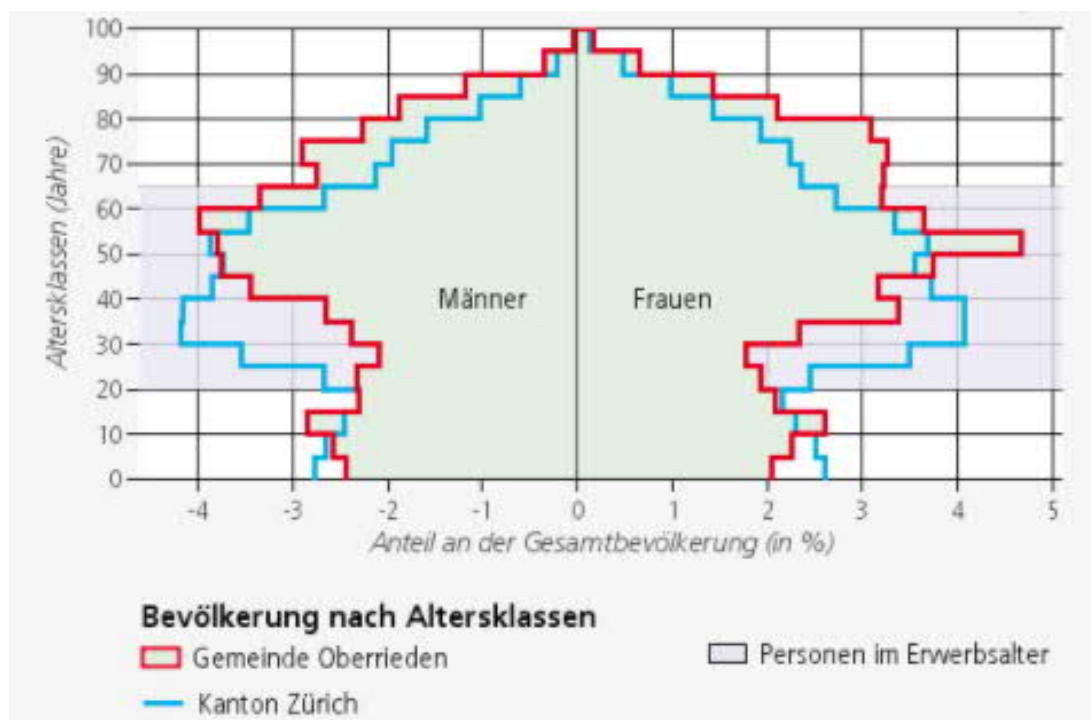


Abbildung 5: Altersstruktur 2019 (Quelle: Raubeobachtung – Faktenblatt Kanton Zürich)

### 3.4 Mobilitätstrends

Nachfolgend werden einige Themen der Mobilitätsentwicklung, welche in Oberrieden einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben könnten, beschrieben. Das Kapitel basiert auf den Erkenntnissen der vorgehenden Kapitel 3.1 bis 3.3 sowie der Strategie und dem Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (DiNaMo), welche am 30. Juni 2021 vom Regierungsrat des Kantons Zürich beschlossen wurden (RRB Nr. 729/2021).

Aufgrund der **wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung** sowie durch die grössere Mobilität der älteren Generationen steigt die Anzahl Personenkilometer weiter an. Das Mobilitätswachstum wird jedoch generell langsamer ansteigen als in den letzten Jahren.

Der verbesserte Zugang zu dynamischen Informationen, das multilokale Arbeiten (Home-office, Co-Working-Spaces, Büro, etc.) sowie neue Geschäftsmodelle und Technologien führen zukünftig zu einem **veränderten Mobilitätsverhalten**. Darin besteht insbesondere das Potential die Spitzenstunden zu brechen.

Der **Ausbau des Bahnangebots** (STEP 2035) sowie die Überlegungen zur schrittweisen Einführung der **zweiten Generation der S-Bahn** (S-Bahn 2G) sind in Bezug auf das Mobilitätswachstum essenziell und führen zu einer Attraktivitätssteigerung des öV und erhöhen so dessen Marktchancen gegenüber dem MIV.

Die **Sharing-Angebote** werden sich weiter entwickeln und immer mehr etablieren. Entsprechend wird auch die Nachfrage nach **intermodaler Mobilität** (die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) steigen. Besonders attraktiv sind Angebote aus einer Hand (Mobility as a Service), welche verschiedene Sharing-Angebote (Auto, Velo, etc.)

direkt mit dem öV verknüpfen. Mobility as a Service können langfristig eine Alternative zum privaten Autobesitz darstellen und führen zu einer nachhaltigen Mobilität. ÖV-Haltestellen entwickeln sich durch die verstärkte Nutzung solcher Angebote zu Mobilitätsdrehscheiben. Die Ansprüche an die Infrastruktur der S-Bahnstationen werden somit grösser.

Wie schnell sich **automatisierte Fahrzeuge** durchsetzen werden, ist zurzeit noch unklar. Es ist jedoch von einer langen Übergangszeit im Mischverkehr aus nicht-automatisierten und automatisierten Fahrzeugen auszugehen (auch der Grad der Automatisierung wird unterschiedlich sein). Allgemein haben kollektiv genutzte automatisierte Fahrzeugflotten ein grosses Potential in Bezug auf die Reduzierung des Fahrzeugbestand und der Erhöhung des durchschnittlichen Besetzungsgrades. Zudem besteht die Möglichkeit entlegene Gebiete oder Siedlungsränder, welche heute aus wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur mangelhaft an den öV angebunden sind, besser zu erschliessen (autonome Bussysteme). Es besteht hingegen auch eine erhebliche Gefahr, dass bei einem mehrheitlichen Anteil von Fahrzeugen im privaten Eigentum die Fahrleistungen, infolge von Leerfahrten, Fahrten unterschiedlicher Familienmitglieder, etc. zu nehmen.

Die Notwendigkeit zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen wird die Mobilität in den nächsten Jahren stark prägen. Dabei werden **E-Fahrzeuge** eine wichtige Rolle einnehmen. Der Anteil von E-Fahrzeugen in der Schweiz wird in den nächsten Jahren stark zu nehmen und im globalen Vergleich aufgrund der hohen Kaufkraft schneller voranschreiten. Auch die Elektrifizierung im Busverkehr wird weiter zunehmen.

Die Elektrifizierung ermöglicht auch neue Potentiale im **Veloverkehr**. Die Hemmnisse bezüglich weiter Distanzen und steilen Topografien schwinden. Entsprechend ist auch in Gemeinden wie Oberrieden eine effiziente Feinerschliessung mit dem Velo an den leistungsfähigen öV (S-Bahn) möglich.

Der Bau von **Veloschnellrouten** ermöglicht die schnelle und sichere Fahrt im Alltagsverkehr. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung, um mit dem Velo zu pendeln.

### 3.5 Fazit

Trotz des unterdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums in der Gemeinde Oberrieden ist mit einer Verkehrszunahme auf dem Strassennetz zu rechnen. Der öV wird an Bedeutung gewinnen, kann aber aufgrund der Topografie und des entsprechend erschwerten Zugangs sein ganzes Potenzial nicht ausschöpfen. Deshalb wird auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Trendentwicklung zunehmen. Aufgrund dieser Entwicklungen und anhand des demografischen Wandels gewinnt die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in Oberrieden stark an Bedeutung.



## 4 Kommunale Handlungsstrategien

Im Rahmen der Erarbeitung Verkehrsstudie, welche als Grundlage für den vorliegenden Richtplan Verkehr dient, wurden anhand der Analyse und den Handlungsschwerpunkten aus den übergeordneten Planungen für die Gemeinde Oberrieden folgende 5 Handlungsstrategien (HS) mit den Umsetzungszielen hergeleitet. An diesen Handlungsstrategien und Umsetzungszielen haben sich Massnahmen im öffentlichen Strassenraum zu orientieren.

Handlungsstrategie	Umsetzungsziele
<b>HS1:</b> Erhöhen des öV-, Velo- und Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterstützen des Angebotsausbaus im Regionalverkehr</li> <li>▪ Verbessern der Zugänglichkeit zu den öV-Haltestellen</li> <li>▪ Entwickeln von Intermodalendreh-scheiben an den S-Bahnhaltestellen</li> <li>▪ Nutzen künftiger Mobilitätsformen zur Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit des öV</li> </ul>
<b>HS2:</b> Abstimmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zur Erreichung der überkommunalen Zielsetzungen und einer wirtschaftlichen Verkehrser-schliessung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Siedlungsentwicklung findet in erster Linie in gut mit dem öV erschlossenen Gebieten statt</li> <li>▪ Durchlässige Entwicklungsgebiete für den Fussverkehr</li> <li>▪ Autoarme Wohnformen sind an mit dem öV gut erschlossenen Lagen zu fördern</li> <li>▪ Bei der Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes sind gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen</li> </ul>
<b>HS3:</b> Verbessern der Veloverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertikale wie horizontale Veloverkehrsverbindungen werden verbessert</li> <li>▪ Ausreichende, sichere und gedeckte Abstellplätze an wichtigen Zielorten des Veloverkehr</li> </ul>
<b>HS4:</b> Verbessern der Fussweginfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein engmaschiges, gut ausgebautes Fusswegnetz ist zu fördern</li> <li>▪ Einzelne barrierefreie Fussverbindungen sind zu entwickeln</li> <li>▪ Die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) wird fortlaufend erhöht</li> </ul>
<b>HS5:</b> Siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird erhöht</li> <li>▪ Die subjektive Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen wird erhöht</li> <li>▪ Der zunehmenden Hitze im Siedlungsraum wird entgegengewirkt</li> </ul>

Tabelle 3: kommunale Handlungsstrategien und Umsetzungsziele

## 5 Festlegungen und Massnahmen

### 5.1 Strassenverkehr

#### Überkommunale Festlegungen / Strassen

Auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden befinden sich folgende überkommunale Strassen und Festlegungen in den überkommunalen Planungsinstrumenten.

Typ	Bestand	Massnahme	Nr.	Bemerkung / Verkehrsstudie
HLS	Nationalstrasse A3 Thalwil - Horgen			KRP
HVS	Kantonsstrasse Seestrasse	Umgestaltung Strassenraum (Teilrevision 2019 RRP, noch nicht festgesetzt). Die Gemeinde Oberrieden bringt Ihre Interessen aktiv in die Planung ein.	S1	KRP, RRP (Massnahme) / siehe Kapitel 5.1 und 6.2 (M14)
HVS	Kantonsstrasse Tischenloostrasse	Umgestaltung Strassenraum im Einmündungsbereich Seestrasse (Teilrevision 2019 RRP, noch nicht festgesetzt). Die Gemeinde Oberrieden bringt Ihre Interessen aktiv in die Planung ein.	S2	KRP, RRP (Massnahme) / siehe Kapitel 5.1 und 6.2 (M14)

Tabelle 4: Überkommunale Festlegungen Bestand und Massnahmen

#### Ergänzende kommunale Festlegungen / Strassen

Folgende kommunalen Strassen übernehmen eine Groberschliessungsfunktion. Erschliessungstrassen (ES) werden nicht aufgeführt, sind aber ebenfalls Bestandteil des kommunalen Strassennetzes.

Typ	Bestand	Massnahme	Nr.	Verkehrsstudie
HSS	Alte Landstrasse	Prüfung Umgestaltung Strassenraum (Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK))	S3	Siehe Kapitel 5.1 und 6.1 (Schlüsselmassnahme)
QSS	Bahnhofstrasse	Umgestaltung Strassenraum, siehe auch S6 (Einführung T30)	S4	Siehe Kapitel 5.1 und 6.2 (M14)
QSS	Bindernstrasse			
QSS	Bruggstrasse			
QSS	Dörflistrasse			
QSS	Fachstrasse (bis Knoten Winkelhal- denstrasse)			
QSS	Feldstrasse (bis Knoten Säntisstrasse)			

QSS	Hintere Bergstrasse (bis Siedlungsrand)			
QSS	Hubstrasse			
QSS	Püntstrasse			

Tabelle 5: Kommunale Festlegungen Strassenverkehr Bestand und Massnahmen

Erläuterung:

Die Alte Landstrasse verläuft durch das Dorfzentrum und entlang des Bahnhofs «Oberrieden Dorf» und nimmt entsprechend eine zentrale Rolle für den kommunalen Verkehr ein. Aufgrund der erhöhten Verkehrsbelastungen, der Wichtigkeit für den Veloverkehr und dem punktuell hohen Querungsbedarf bei den zu Fuss Gehenden bestehen bereits heute hohe Anforderungen an den Strassenraum. Im Rahmen eines BGK ist zu prüfen, wie die verschiedenen Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt werden können und dabei die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden kann. Zudem ist bei der Planung die generelle Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Elemente zur Verbesserung des Lokalklimas und zur Hitzeminderung zu berücksichtigen.

Durch die vollzogene Umklassierung der Bahnhofstrasse (2016) von einer Kantonsstrasse zu einer Gemeindestrasse hat sich deren Funktion verändert. Um den Strassenraum langfristig aufzuwerten und siedlungsgerechter zu gestalten, wurde bereits ein BGK ausgearbeitet. Die Umgestaltung des Strassenraums der Bahnhofstrasse ist weiter voranzutreiben. Dabei sind insbesondere auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen.

**Ergänzende kommunale Festlegungen (Verkehrsberuhigung)**

Die folgende Tabelle stellt für das kommunale Strassennetz die bestehenden und geplanten Verkehrsberuhigungen dar.

Typ	Bestand	Massnahme	Nr.	Verkehrsstudie
ES	Tempo-30-Zone «Karpfen-, Hecht- und Eglistrasse»			
QSS, ES	Tempo-30-Zone «Bahnhof Oberrieden, Fachstrasse und Bindern»			
QSS, ES	Tempo-30-Zone «Tannenbach, Punt, Dörfli und Hintere Bergstrasse»			
HSS		Alte Landstrasse: Prüfung Verkehrsberuhigung zw. Knoten Bruggstrasse und Bahnhof «Oberrieden Dorf»	S5	Siehe Kapitel 5.1 und 6.1 (Schlüsselmassnahme)
QSS		Bahnhofstrasse: Einführung Tempo-30-Zone «Bahnhofstrasse», siehe auch S4 (Umgestaltung Strassenraum)	S6	Siehe Kapitel 5.1 und 6.2 (M14)

Tabelle 6: Kommunale Festlegungen Verkehrsberuhigung Bestand und Massnahmen

Erläuterung:

Im Rahmen der Erarbeitung des BGK auf der Alten Landstrasse sind zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit im Bereich zwischen dem Knoten Bruggstrasse und dem Bahnhof «Oberrieden Dorf» Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen.

Die Bahnhofstrasse ist in die anliegende Tempo-30-Zone zu integrieren. Ein entsprechendes Gutachten mit Sofortmassnahmen wurde bereits ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt.

## 5.2 Öffentlicher Verkehr

### Überkommunale Festlegungen

Für das Gemeindegebiet Oberrieden gelten für den öV folgende Festlegungen in den überkommunalen Planungsinstrumenten.

Bestand	Massnahme	Nr.	Bemerkung
Bahnlinie doppelspurig Winterthur – Zürich – Pfäffikon SZ			KRP
Bahnlinie doppelspurig Thayngen / Weinfelden – Winterthur – Zürich – Zug			KRP
Bahnhof «Oberrieden»			KRP
Bahnhof «Oberrieden Dorf»	BehiG-konformer Ausbau durch die SBB. Die Gemeinde Oberrieden setzt sich in Bezug auf den stufenlosen Peronzugang für Massnahmen über die Mindestanforderungen hinaus ein.	öV1	KRP
Schiffahrtlinie Zürich - Rapperswil			RRP

Tabelle 7: Überkommunale Festlegungen öV Bestand und Massnahmen

### Ergänzende kommunale Festlegungen

In Bezug auf den öV gelten folgende kommunale Festlegungen und Massnahmen.

Bestand	Massnahme	Nr.	Verkehrsstudie
	Ausbau zur intermodalen Drehscheibe an den Bahnhöfen «Oberrieden» und «Oberrieden Dorf»	öV2	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M2)
Bushaltestelle «Bahnhof Oberrieden»	BehiG-konformer Ausbau	öV3	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M1)
Bushaltestelle «Bahnhof Oberrieden Dorf»	BehiG-konformer Ausbau	öV3	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M1)

Bushaltestelle «Hubstrasse»	BehiG-konformer Ausbau	öV3	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M1)
Bushaltestelle «Seehalde»	BehiG-konformer Ausbau	öV3	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M1)
Bushaltestelle «Tannenbach»	BehiG-konformer Ausbau	öV3	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M1)
Bushaltestelle «Wattenbühl»	BehiG-konformer Ausbau	öV3	Siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M1)

Tabelle 8: Kommunale Festlegungen öV Bestand und Massnahmen

### Erläuterung:

*Bei der Weiterentwicklung der Bahnhofsareale sind die zukünftigen Anforderungen an die intermodale Mobilität zu berücksichtigen. Entsprechend sind gewisse Flächen für zukünftige Mobilitätsformen freizuhalten und mit spezifischen Nutzungen die Belebtheit an den Bahnhöfen sicherzustellen.*

*Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist der autonome Zugang zum öV für mobilitätseingeschränkte Menschen bis Ende des Jahres 2023 sicherzustellen.*

## 5.3 Veloverkehr

### Überkommunale Festlegungen

Für das Gemeindegebiet Oberrieden bestehen folgende überkommunale Veloverbindungen und Festlegungen in den überkommunalen Planungsinstrumenten.

Bestand	Massnahme	Nr.	Bemerkung / Verkehrsstudie
Kantonsübergreifende regionale Veloroute Freizeit, Zürcherstrasse			KRP, RRP (Nr. 32)
Kantonsübergreifende regionale Veloroute Freizeit, Sihlufurweg			KRP, RRP (Nr. 94)
Nebenverbindung Alltag, See-strasse	Sanierung der linearen Schwachstellen		RRP (Nr. 10_021 / 10_023)
Nebenverbindung Alltag, Tischen-loostrasse	Sanierung der linearen Schwachstellen		RRP (Nr. 10_043)
	Mögliche Veloschnellroute Hub-, Dörfli- und Alte Landstrasse, Sanierung der linearen Schwachstellen. Die Gemeinde Oberrieden wirkt bei einer möglichen überkommunalen Planung mit.	V1	RRP (Nr. 10_022 / 10_024) / siehe Kapitel 5.3 und 6.2 (M9)
Zusätzliche Freizeitverbindung Alltag, Plattenstrasse	Bei Ersatz aufzuheben		RRP (Nr. 9031)

Veloparkierungsanlage Bahnhof «Oberrieden Dorf»	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen. Die Gemeinde Oberrieden sieht auch eine Überprüfung der Anforderungen und der Kapazität beim Bahnhof «Oberrieden» vor.	V2	RRP (Nr. 29) / siehe Kapitel 5.2 und 6.2 (M3)
---	--	----	---

Tabelle 9: Überkommunale Festlegungen Veloverkehr Bestand und Massnahmen

### Ergänzende kommunale Festlegungen

Die bestehenden Velowege sind im Plan dargestellt. Dabei wurden die kommunalen Verbindungen festgelegt. Darüber hinaus werden folgende Massnahmen festgelegt.

Bestand	Massnahme	Nr.	Verkehrsstudie
	Prüfung Ausbau südliche Unterführung Bahnhof «Oberrieden»	V3	Siehe Kapitel 5.3 und 6.2 (M9)
	Prüfung Ausbau des talseitigen Fussweges neben dem Fussballplatz zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg in Abstimmung mit der Gemeinde Horgen (Fortsetzung Veloführung «Feldweg – Gemeinde Horgen»)	V4	Siehe Kapitel 5.3 und 6.2 (M9)

Tabelle 10: Kommunale Festlegungen Veloverkehr Bestand und Massnahmen

#### Erläuterung:

*In Oberrieden besteht ein relativ engmaschiges Veloverkehrsnetz, da sich der Veloverkehr grösstenteils am bestehenden Strassennetz orientiert. Um die Erreichbarkeit von wichtigen Nutzungen und der Nachbargemeinden sicherzustellen sowie die Überwindung der verschiedenen Geländeebenen zu verbessern sind neben der Aufwertung der Alten Landstrasse zwei Netzlücken zu schliessen.*

## 5.4 Fussverkehr

### Überkommunale Festlegungen

Für das Gemeindegebiet Oberrieden bestehen folgende überkommunale Fussverkehrsverbindungen und Festlegungen in den überkommunalen Planungsinstrumenten.

Bestand	Massnahme	Nr.	Bemerkung / Verkehrsstudie
Zürcher Wanderweg Oberrieden Schiff – Sihlwald (Teilweise Hartbelag)			RRP
Zürcher Wanderweg Horgen Schiff – Oberrieden Schiff (Teilweise Hartbelag)			RRP
Zürcher Wanderweg Bahnhof Adliswil – Horgen Schiff			RRP
Zürcher Wanderweg Horgen Schiff – Horgenberg – Wollishofen			RRP
Zürcher Wanderweg Horgen Schiff - Sihlwald			RRP
Zürcher Wanderweg Rüschlikon Schiff - Sihlwald			RRP
Zürcher Wanderweg Sihlbrugg Dorf – Zürich Manegg			RRP
Zürcher Wanderweg Sihlwald – Bahnhof Thalwil – Thalwil Schiff			RRP
	Zürichseeweg, genaue Lage ist zu definieren	F1	KRP / siehe Kapitel 5.4 und 6.2 (M13)
	Durchlässigkeit bei der Querverbindung Autobahn Oberrieden / Horgen erhöhen		RRP
	Hindernisfreier Wanderweg auf der Hangflanke entlang der Ortschaften		RRP

Tabelle 11: Überkommunale Festlegungen Fussverkehr Bestand und Massnahmen

## Ergänzende kommunale Festlegungen

Die bestehenden Fusswege sind im Plan dargestellt. Dabei wurden die kommunalen Verbindungen festgelegt. Darüber hinaus werden folgende Massnahmen festgelegt.

Bestand	Massnahme	Nr.	Verkehrsstudie
	Neue Verbindung bergseits entlang der Bahngleise zwischen dem Grenzweg und der Bindernstrasse	F2	Siehe Kapitel 5.4 und 6.2 (M10)
	Aufwertung Verbindung Bleier-, Dörlistrasse und Spielhofweg	F3	Siehe Kapitel 5.4 und 6.2 (M10)
	Neue Verbindung zw. der Säntisstrasse und der Hinteren Bergstrasse	F4	Siehe Kapitel 5.4 und 6.2 (M11)
	Verbessern der Wegführung für die Fussgänger auf der Vorderen Bergstrasse im Bereich des Krümmenweg	F5	Siehe Kapitel 5.4 und 6.2 (M11)
	Umgestaltung des Knotenbereichs Winkelhalden- / Bickel- / Haldenstrasse und der Zuwegung Winkelhaldenstrasse	F6	Siehe Kapitel 5.4 und 6.2 (M11)

Tabelle 12: Kommunale Festlegungen Fussverkehr Bestand und Massnahmen

### Erläuterung:

*In Oberrieden besteht ein dichtes Fusswegnetz, welches die Verbindung von Freiräumen und diversen Nutzungen sicherstellt. In erster Linie sind diese wertvollen Verbindungen und Querungsmöglichkeiten (von Bahnlinien und Autobahn) zu erhalten und zu sichern. Um die Zugänglichkeit in die Quartiere sowie in das Naherholungsgebiet «Shilwald» zu verbessern und die Anbindung von Neubauquartieren sicherzustellen sind gewisse Netzlücken zu schliessen. Zudem sind wichtige bestehende Wegführungen aufzuwerten.*

## 5.5 Parkierung im öffentlichen Interesse

### Überkommunale Festlegungen

Für das Gemeindegebiet von Oberrieden besteht folgende Festlegung in den überüberkommunalen Planungsinstrumenten.

Bestand	Massnahme	Nr.	Bemerkung
Parkierungsanlage Bahnhof «Oberrieden», Zentrumsnutzung und P+R			RRP

Tabelle 13: Überkommunale Festlegungen Parkierung Bestand und Massnahmen



## Ergänzende kommunale Festlegungen

Nachfolgend sind die grösseren öffentlichen Parkierungsanlagen festgelegt.

Bestand	Massnahme	Nr.	Verkehrsstudie
Parkierungsanlage Schiffsstation			
Parkierungsanlage Strandbad			
Parkierungsanlage Seepolizei			
Parkierungsanlage Gemeindehaus			
Parkierungsanlage Kirchstrasse			
Parkierungsanlage Schulhaus «Pünt»			
Parkierungsanlage Friedhof / Cholenmoos			
Parkierungsanlage Huebeggli			
Parkierungsanlage Förlibuck / Schützenhaus			
Parkierungsanlage Musterplatz			
	Parkplatzbewirtschaftungskonzept öffentliche Parkierung		Siehe Kapitel 6.2 (M8)

Tabelle 14: Kommunale Festlegungen Parkierung Bestand und Massnahmen

### Erläuterung:

*Durch die Einführung von restriktiveren Parkraumkonzepten in den umliegenden Gemeinden nimmt der Druck auf die öffentlichen Parkplätze in Oberrieden stetig zu. Es entstehen Probleme bezüglich dem Dauerparkieren durch ortsfremde Personen. Entsprechend sind ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept und eine Parkierungsverordnung als Rechtsgrundlage für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder zu erarbeiten.*

## 5.6 Schifffahrt

### Überkommunale Festlegungen

Für das Gemeindegebiet von Oberrieden besteht folgende Festlegung in den überkommunale Planungsinstrumenten.

Bestand	Massnahme	Nr.	Bemerkung
Hafenanlage Oberrieden	Neubau	SF1	RRP

Tabelle 15: Überkommunale Festlegungen Parkierung Bestand und Massnahmen

## 6 Umsetzung

Die Festlegungen im kRPV entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung erhält der Gemeinderat den Auftrag im Interesse der Siedlungs-, Landschafts-, und Verkehrsqualität die Massnahmen schrittweise im Sinne der Handlungsstrategien umzusetzen. Die Umsetzung erfolgt aufgrund der definierten Prioritäten. Dabei wird die Umsetzung der Massnahmen, wenn möglich auf den Sanierungsbedarf von Strassen oder Werkleitungen abgestimmt.

Die Bevölkerung von Oberrieden kann bei der Umsetzung von Massnahmen beispielsweise im Rahmen von Auflageverfahren oder durch Kreditvorlagen von baulichen Massnahmen an der Gemeindeversammlung, weiter mitwirken.