

In Zusammenarbeit mit

Gemeinde Thalwil



OST

Ostschweizer  
Fachhochschule



Angewandte Raumplanung,  
Projektarbeiten des Studiengangs  
Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

**Partnergemeinde**

**2022**

**Thalwil**

# Vorwort

## Partnergemeinde Thalwil

Thalwil liegt am nördlichen Hang des Zimmerbergs und ist eine dynamische Gemeinde am linken Zürichseeufer. Aufgrund seiner Nähe zu Zürich und der guten Verkehrsanbindung ist Thalwil ein attraktiver und dynamischer Wohn- und Arbeitsort mit einem überregionalen Zentrum, vielfältigen Naherholungsmöglichkeiten und einem grossen Sport- und Freizeitangebot. Die Gemeinde steht vor vielen grösseren planerischen Herausforderungen, wie beispielsweise der bevorstehenden Gesamtrevision der kommunalen Bau- und Zonenordnung. Aufgrund beschränkter Flächenkapazitäten und knapper Bauzonenreserven ist das künftige Wachstum jedoch in enge Schranken gewiesen.

Für das Studienjahr 2021/2022 sind die Hochschule OST und die Gemeinde Thalwil eine Partnerschaft eingegangen. Durch den praxisnahen Bezug können sich die Student:innen im Rahmen der Partnerschaft mit den bestehenden planerischen Fragestellungen und räumlichen Herausforderungen auseinandersetzen, diese einem breiten und vielfältigen Publikum präsentieren und einen wertvollen Beitrag für die Politik sowie Verwaltung der Gemeinde Thalwil leisten.

Von der Partnerschaft erhofft sich die Gemeinde viele Ideen, Vorschläge und Visionen, die der Politik und Verwaltung als Grundlage für weitere Planungs-

aufgaben dienen. Dabei dürfen die angehenden Planer:innen auch einmal prozessuale und rechtliche Hürden ausser Acht lassen und aus ihrer fachlichen, raumplanerisch-städtebaulichen Sicht geeignete, bis hin zu visionären Ideen entwickeln. Die künftigen Planer:innen haben mit viel Engagement und Leidenschaft ihr Können und Wissen in Form von Projekten, Studien und Entwürfen unter Beweis gestellt. Die vorliegende Broschüre dokumentiert und würdigt einige der besten Arbeiten der Student:innen.

Ich bin überzeugt, dass die zukünftige räumliche Entwicklung von dieser Partnerschaft profitiert, weil mit den Arbeiten der angehenden Planer:innen realitätsnahe und in die Praxis übertragbare Projektvorschläge ausgearbeitet wurden. Für die anstehende Gesamtrevision aber auch viele kleinere Projekte kann die Gemeinde Thalwil nun von den vielen Ideen und Vorschlägen profitieren.

Unser Dank gilt der Hochschule OST und den beteiligten Student:innen für die erfolgsversprechende Zusammenarbeit und das grosse geleistete Engagement.

Thalwil, 19. August 2022

Franziska Zibell, Gemeinderätin Thalwil

# Vorwort

## Studiengangleitung

Die Gemeinde Thalwil war im Studienjahr 2021/22 die Partnergemeinde des Studiengangs Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung der OST Ostschweizer Fachhochschule. Während zwei Semester haben sich die angehenden Raumplanerinnen und Raumplaner mit praxisnahen Planungsfragen in Thalwil beschäftigt und Ideen, Konzepte und Massnahmen für die räumliche Entwicklung von Thalwil erarbeitet. Die vorliegende Broschüre zeigt ausgewählte studentische Arbeiten aus dieser Zusammenarbeit.

In den Arbeiten wurden sowohl gesamtstädtische als auch teilräumliche Aufgaben bearbeitet. Diese umfassen beispielsweise die Ausarbeitung eines Masterplans Klima für die Gemeinde Thalwil oder ein teilörtliches Raumkonzept für Gattikon. In der Verkehrsplanung sind in der Broschüre unter anderem Arbeiten für ein Schulwegkonzept sowie teilräumliche Betrachtungen zu Parkierung oder Velorouten aufgeführt. Ebenso sind Szenarien für die Entwicklung der Gotthardstrasse und des Bahnhofsrums zu finden.

In der Zusammenarbeit mit Thalwil sind in diesem Jahr besonders viele Bachelorarbeiten bearbeitet worden. In dieser Broschüre sind exemplarisch eine Innenentwicklungs-Strategie für Thalwil dargestellt, eine Entwicklungsstrategie für das Gewerbegebiet Böni, ein Konzept für die Strassenraumgestaltung und ein Mobilitätsmanagement für Thalwil. In diesen Arbeiten haben die Studierenden innovative und gleichwohl realitätsbezogene, umsetzbare Planungs-ideen und Lösungen ausgearbeitet. Die vorliegenden Arbeiten geben neben den Themen auch einen Einblick in die Arbeitsweise des Studiums Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung auf dem Campus Rapperswil-Jona der OST.

Die Zusammenarbeit des Studiengangs mit einer Partnergemeinde hat inzwischen eine langjährige Tradition. Thalwil war die 43-zigste Partnergemeinde des Studiengangs und auch in diesem Jahr konnten die Studierenden in ihren Studienarbeiten und Projekten mit einem unmittelbaren Praxisbezug und in direktem Kontakt mit den Beteiligten Lösungen für aktuell anstehende Planungsaufgaben erarbeiten. Die positiven Reaktionen der bisherigen Partnerstädte und -gemeinden zeigen, dass auch die Partnergemeinde selbst von der Zusammenarbeit mit der Hochschule profitieren. Die Professoren und Dozierenden des Studiengangs Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung hoffen, dass die Ideen der Studierenden einen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung von Thalwil leisten.

Wir danken der Gemeinde Thalwil für die Zusammenarbeit und insbesondere dem Gemeindepräsidenten Hansruedi Kölliker, Marcel Trachsler (Leiter Hochbau und Planung) und Andi Fellmann (Leiter DLZ Bau, Energie und Umwelt) für ihre engagierte Unterstützung der Studierenden.



Prof. Dr. Dirk Engelke  
Professor für Raumentwicklung  
Studiengangleiter Stadt-, Verkehrs- und  
Raumplanung

Rapperswil, August 2022



# Inhalt

## Alles auf einen Blick

2	<b>Vorwort Partnerstadt</b>
3	<b>Vorwort Studiengangleitung</b>
6	<b>Raumentwicklung</b>
7	Bauzonenanalyse
9	Richtkonzept, Landumlegung und Sondernutzungsplanung
12	Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung
17	Teilrevision der kommunalen Richtplanung
20	Masterplan Klima Thalwil
24	<b>Verkehr / Mobilität</b>
25	Verkehrsberuhigung
27	Betriebs- und Gestaltungskonzepte
30	Schulwegkonzept Gemeinde Thalwil
32	Buskonzept Gemeinde Thalwil
35	Ausarbeitung Velorouten Thalwil
38	Mobilitätsstrategie Thalwil
42	<b>Städtebau / Stadtentwicklung</b>
43	Siedlungsentwurf Stierenried
46	Thalwils Quartiere
52	Entwicklungsleitbild Oberdorf Thalwil
56	Szenarienentwicklung Gotthardstrasse und Bahnhofsräum
60	<b>Studiengang und Bachelorarbeiten</b>
62	Konzept für die Strassenraumgestaltung in Thalwil
63	Mobilitätsmanagement Thalwil
64	Entwicklung Gewerbegebiet Böni Thalwil
65	Innenentwicklungs-Strategie 2050 Gemeinde Thalwil
67	<b>Impressum</b>



Raumentwicklung

# Nutzung und bauliche Dichte

## Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten

Semesterarbeit FS 2022  
2. Semester

Modul: Raumentwicklung 2  
Dozierende: Donato Acocella

Im Rahmen einer Semesterarbeit sollen die Studierenden sich mit Fragen der Nutzung und baulichen Dichte mittels Fallstudien in ausgewählten Gemeindequartieren auseinandersetzen. Nach Abschluss können die Studierenden bauliche Strukturen analysieren und ihre Struktur an Hand der Nutzungsplanung erläutern sowie alternative, nutzungsplankonforme Strukturen entwickeln. Dabei steht die Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Gemeindequartier und seinen baulichen Merkmalen sowie mit den relevanten raumplanerischen Instrumenten im Vordergrund.

### Aufgabe

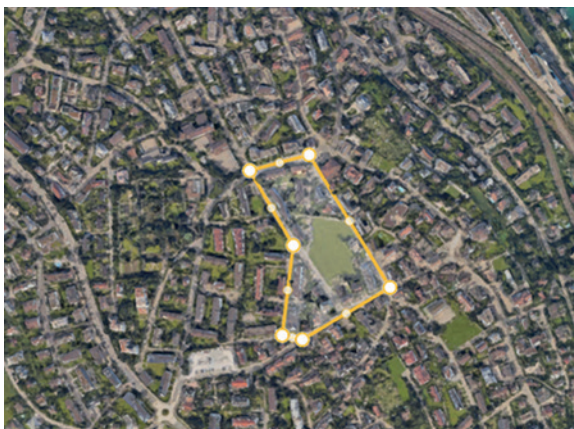
In diesem Semester wurde erstmals das Thema Gewerbegebietsentwicklung aufgenommen: die Studierenden haben sich zunächst analytisch mit einem Wohnquartier im Bereich Tödistrasse und dem Arbeitsplatzgebiet Böni beschäftigt. Anschliessend konnten sie für die Erarbeitung der Entwicklungsperspektiven zwischen dem Wohnquartier und dem Arbeitsplatzgebiet wählen.

In diesen Perimetern waren die baurechtlich zulässigen Bebauungsmöglichkeiten im Vergleich zu den tatsächlich realisierten Bebauungen bzw. zu den

heute möglichen Überbauungen zu überprüfen. Von besonderem Interesse waren dabei die Quartierstrukturen mit besonderen Identitätsmerkmalen. Ihre Weiterentwicklung steht im Spannungsfeld zwischen dem heutigen Bestand und der Ausschöpfung der Möglichkeiten des Baureglementes und des Zonenplans sowie einer zusätzlichen Siedlungsentwicklung nach innen.

Im Rahmen der Semesterarbeit waren z.B. nachfolgende Fragen zu bearbeiten und zu beantworten:

- Was sind die identitätsstiftenden Merkmale des ausgesuchten Gebietes?
- Welche Bau- und Nutzungsvorschriften sind massgebend für dieses Gebiet/Teilgebiet und wie sind diese zu interpretieren?
- Was dürfte gemäss Bau- und Nutzungsvorschriften erstellt werden? Wie hoch ist die effektive bauliche Dichte der Grundstücke? Welche Nutzungsreserven verbleiben aufgrund der kommunalen Bauvorschriften?
- Welche Grundstücke halten die Bauvorschriften bezüglich der Bauweise und der Stellung der Bauten nicht ein?
- Inwieweit führt die Ausschöpfung sämtlicher baurechtlicher Möglichkeiten zu einer Beeinträchtigung des bestehenden Erscheinungsbildes oder zu einer Verbesserung desselben?
- Welche Qualitäten sollen im Quartier erhalten, neu geschaffen und welches zusätzliche Verdichtungsmass könnte für das ausgewählte Gebiet neu vorgegeben werden?



**Wohnquartier Tödistrasse**

Kartengrundlage: © Google Maps; eigene Abgrenzung



**Arbeitsplatzgebiet Böni**

Kartengrundlage: © Google Maps; eigene Abgrenzung

# Bauzonenanalyse Wohngebiet Tödi und Gewerbegebiet Böni

Studierende:  
Bettina Kunz  
Pia Leiser  
Yanick Schir

## Analyse

Das Wohngebiet Tödi liegt im Zentrum Thalwils, angrenzend an den historischen Dorfkern. Das Gebiet zeichnet sich durch eine gute Bebauungsdichte, viele Grünflächen sowie eine gute Erschliessung aus. Potenzial besteht vor allem auf einer grossen unüberbauten Parzelle, welche nach dem Prinzip der Innenverdichtung weiterentwickelt werden soll. Der Nutzungsmix ist stark von Wohnnutzung geprägt. Im Rahmen der Weiterentwicklung gilt es, die Durchmischung verschiedener Nutzungen zu fördern, um ein angebotsreiches und attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Das Gebiet Böni ist das einzige grosse Gewerbegebiet der Gemeinde Thalwil. Es liegt am südwestlichen Siedlungsrand, angrenzend an ein Erholungsgebiet. Der bauliche Bestand kommt in Bezug auf Grösse und Gestaltung sehr unterschiedlich daher. Der Aussenraum weist einen hohen Versiegelungsgrad und wenig Grünflächen auf, was einen verstärkten Hitzeinseleffekt zur Folge hat. Der Nutzungsmix ist einseitig geprägt durch viel Autogewerbe. Im Rahmen der Weiterentwicklung gilt es, die Innenverdichtungspotenziale zu nutzen, den Aussenraum aufzuwerten sowie passende Strukturen für einen besseren Nutzungsmix zu schaffen.

## Entwicklungsvision Gewerbegebiet Böni

Im Gewerbegebiet Böni sind heute viele gewerbliche Nutzungen angesiedelt, welche aufgrund des laufenden Struktur- und Gesellschaftswandels langfristig keine Zukunft haben werden. Unser Vorschlag sieht deshalb vor, dass dieses Gewerbe Platz für Unternehmen in zukunftsfähigen Branchen machen soll. Wir richten die Entwicklung des

Gebietes vorwiegend auf KMUs mit Büronutzung aus. Die gewerblichen Räumlichkeiten werden ergänzt durch Gastronomie- und Freizeitangebote. Das Konzept des bestehenden Gewerbe- und Kulturzentrums, welches flexibel nutzbare Räume für gewerbliche Nutzungen aber auch Workshops, Konzerte oder Veranstaltungen bietet, wird im gesamten Gewerbegebiet weiterverfolgt. So wird ein attraktives und angebotsreiches Arbeitsumfeld geschaffen. Mit der Förderung einer besseren Durchgrünung wird die Aussenraumqualität zusätzlich unterstützt und gleichzeitig ein wertvoller Beitrag zur Hitzeminderung geleistet.

## Verankerung in den Planungsinstrumenten

### Planungszone

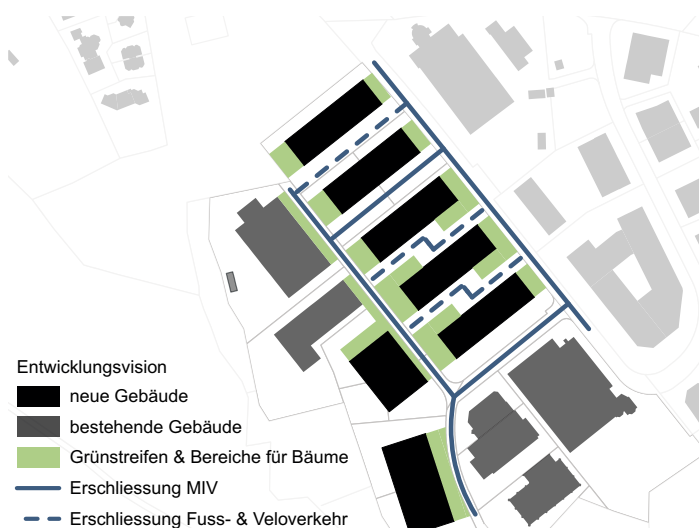
Die Planungszone ist ein Planungsinstrument, welches sämtliche laufenden und geplanten Projekte in einem klar definierten Perimeter stoppt. Ihre maximale Laufzeit beträgt fünf Jahre. Sie verhindert, dass während der Entwicklung übergeordneter Planungen Projekte realisiert werden, die den Entwicklungszielen für das Gebiet widersprechen. Unsere Strategie sieht für das Gewerbegebiet Böni den Einsatz einer Planungszone vor, um ausreichend Zeit für die Teilrevision der kommunalen Richtplanung und Nutzungsplanung zu schaffen.

### Teilrevision kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument, welches als Leitfaden für sämtliche raumwirksamen Planungen innerhalb der Gemeinde dient. Im kommunalen Richtplan wird die beschriebene Entwicklungsvision für das Gewerbegebiet Böni verankert und die notwendige Handlungsanweisung zur Erarbeitung der allgemeinverbindlichen Regelungen erteilt. Dies umfasst u.a. den Auftrag zur Revision der Nutzungsplanung.

### Teilrevision kommunale Nutzungsplanung

Die kommunale Nutzungsplanung definiert die zulässige Nutzung auf dem gesamten Gemeindegebiet parzellenscharf und allgemeinverbindlich. Die Entwicklungsvision wird durch verschiedene Anpassungen in der kommunalen Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich verankert. Konkret werden für sämtliche Gewerbezone eine Mindestgrünflächenziffer sowie neue Vorschriften zu Fahrzeugabstellplätzen eingeführt. Für den Perimeter des Gewerbegebietes Böni werden mittels Sonderbauvorschriften die zulässige Nutzweise sowie Vorschriften zur Umgebungsgestaltung neu definiert und Anreize zur Förderung von Kultur- und Gastronomie verankert.



### Entwicklungsvision

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH



# Richtkonzept, Landumlegung und Sondernutzungsplanung

Semesterarbeit HS 2021  
3. Semester

Modul: Raumentwicklung 3  
Dozierende: Nathalie Mil  
Donato Acocella  
Simon Wegmann  
Philipp Lenzi

Innenentwicklung hat viele verschiedene Facetten von Bauzonen: von unbebaut bis zu erschlossenen, unternutzten Bauzonen. In diesem Modul «teilörtliche Planung» geht es in der Semesterarbeit darum, die Zusammenhänge aller Planungsphasen einer Gebietsentwicklung zu verstehen und die dazugehörigen Planungsinstrumente anzuwenden.

Hierzu gehören:

- Konzepterarbeitung für die Gebietsentwicklung, abgestimmt auf die anzustrebende Bebauungs- und Freiraumstruktur mit passender Erschliessung. Produkt ist ein Richtkonzept (Plan) mit Begründung (Bericht).
- Landumlegungsverfahren am konkreten Fallbeispiel (dargestellte, fiktive Eigentumsverhältnisse und Entwicklungsziel): Produkt ist ein Plan mit Berechnungsgrundlagen (Tabellen).
- Sondernutzungsplan mit den Rechtsgrundlagen für die gewünschte Entwicklung und Sicherung der Qualitäten des Richtprojektes: Produkt ist ein Gestaltungsplan respektive Sonderbauvorschriften mit planungsrechtlichen Festlegungen.

## Aufgabe

Die Studierenden sollten für den vorgegebenen Planungserimeter die drei nachfolgend dargestellten Bausteine erarbeiten.



**Luftbild mit Perimeter**

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

## Richtkonzept

Für den Planungserimeter soll ein Quartierentwicklungskonzept erarbeitet werden, das einen räumlichen und funktionalen Bezug zum bestehenden Siedlungsgebiet Thalwil herstellt, die Basis für eine identitätsstiftende und nachhaltige Quartierentwicklung legt, die Rahmenbedingungen der Gemeinde sowie die rechtlichen Anforderungen des zürcherischen Planungsrechts erfüllt.

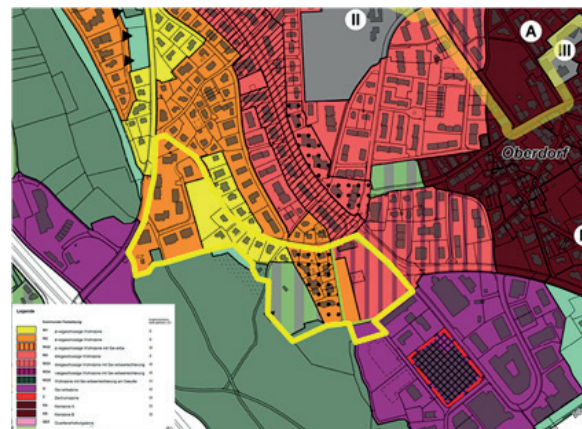
Basierend auf einer Orts- und Grundlagenanalyse wird ein Richtkonzept entwickelt, mit Aussagen zur künftigen Nutzweise und Identität des Perimeters, der angestrebten Qualitäten, Bautypologie, Freiraum- und Erschliessungsstruktur. Das Richtkonzept beantwortet die Frage, weshalb und wofür das Gebiet entwickelt werden soll, was es für einen Beitrag an die Gemeindeentwicklung von Thalwil leisten soll, welche gemeinschaftlichen Anlagen erstellt und wie der Siedlungsrand bzw. der Übergang zu benachbarten Quartieren gestaltet werden sollen.

## Landumlegung

Die Grundstücke sollen so neu geordnet werden, dass diese im Sinne des Richtkonzepts überbaut werden können und über eine rechtsgenügende Erschliessung verfügen. Dabei ist aufzuzeigen, wo jede Eigentümerin und jeder Eigentümer heute und künftig Grundstücke besitzt, welchen Nutzen sie aus den geplanten Erschliessungsmassnahmen ziehen und zu welchen Teilen sie sich an den Planungs- und Erschliessungskosten beteiligen müssen.

## Sondernutzungsplan

Parallel zu den Quartierplanakten (Landumlegung) ist ein Gestaltungsplan (Sondernutzungsplan nach zürcherischem Recht) zu erarbeiten. Dieser hat die angestrebte Nutz- und Bauweise zu regeln sowie die Qualitäten des Freiraum- und Bebauungskonzepts zu sichern.



**Nutzungsplan**

eigene Abgrenzung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

# Vom Richtkonzept zur Sonder-nutzungsplanung

Studierende:  
Tim Accola  
Shawn Taylor  
Colin Schär  
Carina Minoretti

## Richtkonzept

Für die Erarbeitung des Richtkonzeptes wurden drei Teilgebiete im Perimeter definiert, welche sich durch unterschiedliche Siedlungstypologien unterscheiden. Im mittleren Teilgebiet (2) werden aufgrund eines geringen Erneuerungspotenzials keine baulichen Massnahmen aufgezeigt. Der Fokus des Richtkonzeptes liegt in den Teilgebieten 1 und 3 bzw. «Im Ebnet» und «Stierenried», sowie in der Aufwertung der grossen Erholungszone im Teilgebiet 2.

### Teilgebiet 1: Im Ebnet

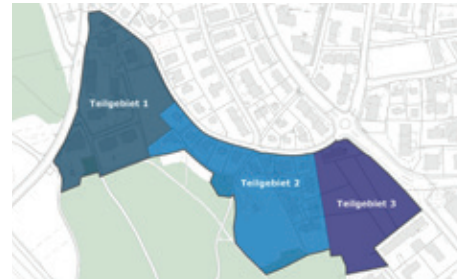
Das Konzept im Teilgebiet 1 sieht vor, dass die Freifläche am Hang unterhalb der Überbauung «Im Ebnet» überbaut werden soll. Angedacht sind zwei Terrassenhäuser bestehend aus je vier, leicht versetzten Bauvolumen, welche über die Dorfstrasse erschlossen werden. Auf ein drittes Gebäude im südlichen Teil des Hangs wird aufgrund des kommunalen Aussichtspunktes verzichtet. An dieser Stelle soll ein neuer Quartierfreiraum entstehen. Die bestehenden Bauten im Ebnet aus den 70er Jahren werden nicht ersetzt.

### Teilgebiet 2: Erholungszone

Die Erholungszone wird nicht bebaut. Die bebaubare Fläche ist aufgrund von einschränkenden Waldabstandslinien und Baulinien eher klein. Zudem liegt die Erholungszone gemäss kantonalem Richtplan nicht im Siedlungsgebiet. Folglich ist eine Einzonung aufwändig und planungsrechtlich schwierig umzusetzen. Die heute eher dürrtig ausgestaltete Erholungszone wird stattdessen aufgewertet.

### Teilgebiet 3: Stierenried

Das Teilgebiet 3 umfasst die unbebauten Parzellen, welche an die Zürcherstrasse und das Gewerbe-



**Teilgebiete**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

biet grenzen. Heute steht dort nur ein Schützenhaus, welches im Zusammenhang mit der neuen Bebauung umgenutzt werden soll. Angedacht ist ein Quartierkaffee oder Restaurant, welches für alle zugänglich ist und dem ganzen Quartier als zentraler Treffpunkt dient. Die geplante Bebauung erinnert an einen durchlässigen Blockrand. Die Gebäude, welche an der Zürcherstrasse zu liegen kommen, sollen als Lärmriegel wirken und nebst Wohnen der Gewerbebebauung dienen. Die neue Siedlung soll sich mit einer massvollen Dichte an die umliegenden bebauten Flächen anpassen. Zusätzliche Dichte wird auch mit Hilfe der zwei Punktbauten in der Mitte erzielt. Die Ausrichtung der Gebäude wird jener der umliegenden Bauten angepasst. Die neuen Gebäude sollen wie die umliegenden Gebäude ein Satteldach erhalten. Somit ist eine gute Eingliederung ins Gesamtbild sowie eine visuelle Abgrenzung vom Gewerbegebiet sichergestellt.

Der Übergang von der Gewerbezone in die Wohnzone wird mit einem grossen Freiraum inklusive Retentionsbecken geschaffen. Dieser Freiraum bringt Naherholung und schützt die Siedlung vor Hochwasser. An der Grenze zur Gewerbezone soll ein erlebnisreicher Spielplatz am Waldrand geschaffen werden für die Kinder des neuen Quartiers. Ein grosszügiger Abstand zum Wald sichert Flächen für einen qualitätsvollen Waldrand und schützt gleichzeitig den



**Richtkonzept**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

Spielplatz. Der Waldrand soll zusammen mit der Erstellung des Freiraums ökologisch aufgewertet werden.

## Landumlegung

### Neue Erschliessung

Das Gebiet im Stierenried umfasst heute fünf landwirtschaftliche Parzellen. Die Bebauung wurde im Richtkonzept geplant, ohne auf die bestehende Parzellierung Rücksicht zu nehmen. Die Parzellen erreichen erst im Rahmen der Landumlegung ihre Baureife, in diesem Fall mithilfe der geplanten Stierenriedstrasse und neuen Parzellenformen. Die Stierenriedstrasse wird der Gemeinde abgetreten und gewährleistet die verkehrliche Erschliessung sowie die Erschliessung mit Werkleitungen.

### Neuzuteilung

Die Neuzuteilung erfolgt aufgrund der in der Landumlegungstabelle berechneten Anspruchsf lächen, welche die Differenz zwischen dem bereinigten Altbestand und dem prozentualen Abzug für die Erschliessungsanlagen bilden. Das Hauptziel der Neuzuteilung besteht darin, so wenig Mehr- resp. Minderzuteilungen wie möglich zu generieren und die Lage der Parzellen möglichst beizubehalten.



### Ausschnitt der Neuzuteilung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

## Sondernutzungsplan

Der Gestaltungsplan wird auf Grundlage des zuvor erarbeiteten Richtkonzeptes und der vorhergegangenen Landumlegung erstellt. Das Richtkonzept bildet die städtebauliche, verkehrliche und freiraumgestalterische Grundlage für den Gestaltungsplan.

### Bebauung und Nutzung

Das Schützenhaus besitzt Bestandesgarantie und soll als identitätsstiftendes Element im neuen Quartier dienen. Mit einer Pflichtbaulinie wird sichergestellt, dass die Gebäude entlang der Zürcherstrasse die Flucht der bestehenden Bauten aufnehmen. Für den nötigen Gewerbeanteil von 20%

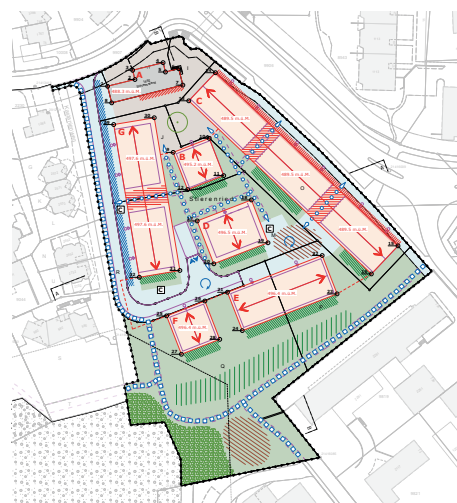
werden Erdgeschossnutzungen entlang der Hauptstrasse angestrebt. Dies unterstützt zudem die Belebung des umliegenden Wohngebietes. Die Gemeinde Thalwil hat heute einen geringen Anteil an preisgünstigen Wohnungen und sieht das Gebiet Stierenried als Möglichkeit, diesen Anteil zu vergrössern. Die Bestimmung zum Anteil der preisgünstigen Wohnungen (20%) ist darum ein wesentlicher Punkt des Mehrwertes, den die Bevölkerung Thalwils durch diese Planung erhält.

### Freiraum

Das Richtkonzept strebt ein Minimum an Verkehrsflächen auf dem Areal an. Dadurch können viele Freiflächen angeboten werden. Damit diese auch hochwertig umgesetzt werden, ist auf eine ökologische Gestaltung zu achten: die Gestaltung des Freiraums ist für die Qualität der Siedlung zentral. Deshalb wird für die Gestaltung des Grünraumes, des Quartierplatzes, der Spiel- und Ruheflächen und der Bepflanzung ein übergeordnetes Gestaltungskonzept verlangt, das die Gliederung und den Zusammenhang dieser Freiraumelemente aufzeigt.

### Erschliessung

Durch den Gestaltungsplanperimeter ist ein öffentlicher Fussweg geplant: er führt im südlichen Gebiet entlang dem Waldrand zur Erholungszone. Auf der Stierenriedstrasse ist ebenfalls eine Fusswegverbindung für die Öffentlichkeit geplant. Zudem sind interne Fusswege vorgesehen. Die Zu- und Wegfahrt der Tiefgarage erfolgt über die neue Stierenriedstrasse. Die notwendigen Notzufahrten werden über die Dienstbarkeiten in der Landumlegung geregelt.



### Sondernutzungsplan

eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

# Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung

Semesterarbeit FS 2022  
4. Semester

Modul: Raumentwicklung 4  
Dozierende: Esther Casanova  
Martin Schlatter

Die Semesterarbeit umfasste die Erarbeitung einer Teilrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Thalwil. Grundlage dieser Teilrevision war ein vorgegebenes räumliches Konzept der Gemeinde Thalwil, welches im Herbstsemester 2021/22 durch Studierende des vorangehenden Studienjahres erarbeitet worden war. Aufgabe war es, diese vorgegebenen räumlichen Entwicklungsabsichten aus dem räumlichen Konzept konkret und allgemeinverbindlich in die Planungsmittel der Gemeinde Thalwil zu überführen.

## Erarbeitungsprozess in drei Phasen

Gegenstand der Semesterarbeit im FS 2022 war die Erarbeitung einer Teilrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Thalwil. In einer ersten Phase sollten die Studierenden ein räumliches Konzept für die Gemeinde Thalwil aus den verschiedenen zur Verfügung stehenden Raumkonzepten als Basis für ihre Semesterarbeit auswählen. Diese Raumkonzepte waren im Semester zuvor durch Studierende des vorangehenden Studienjahres erarbeitet worden. Neben dem Sichten und Verstehen des ausgewählten Konzepts waren die über- und nebengeordneten Planungsinstrumente und Merkblätter sowie die abgegebene Broschüre «Der Bericht zur Nutzungsplanung / die Chance für Transparenz und fundierte Planung», herausgegeben von EspaceSuisse (November 4/2018), zu sichten und ein Analysefazit mit den für die Nutzungsplanung wichtigsten Rahmenbedingungen zu formulieren.

Es war Ziel der zweiten Phase, den Revisionsbedarf der rechtskräftigen Nutzungsplanung bzw. die konkreten Revisionsinhalte und -themen zu deklarieren. Deshalb war das ausgewählte räumliche Konzept bzw. dessen Entwicklungsabsichten der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Gemeinde Thalwil gegenüberzustellen. Im Rahmen dieser Gegenüberstellung musste die Frage beantwortet werden, ob die im räumlichen Konzept formulierten Absichten mit Hilfe der rechtskräftigen Nutzungsplanung umgesetzt werden könnten. Jene Absichten, deren Umsetzung

durch die rechtskräftige Nutzungsplanung Thalwils teilweise verunmöglicht wird, lösten einen konkreten Revisionsbedarf für die Nutzungsplanung aus. Dabei musste der Fokus auf die Themenbereiche Siedlung (Siedlungsentwicklung und -erhaltung), Landschaft (Grün- und Freiräume sowie Siedlungsränder) und Ausstattung (Bildungs-, Kultur-, Gesundheits-, Sport- und Freizeiteinrichtungen) gelegt werden. Der Themenbereich Verkehr hingegen sollte nicht betrachtet werden, da er im engeren Sinne nicht Teil der Nutzungsplanung ist.

In der dritten Phase sollte beispielhaft aufgezeigt werden, wie die kommunale Nutzungsplanung Thalwils angepasst werden muss, um geeignete Voraussetzungen für die Umsetzung der Konzeptabsichten zu schaffen. Dabei mussten vier Revisions-themen vertieft und beispielhaft ausgearbeitet werden. Die gesamte Planung sowie das Vorgehen in den drei Phasen sollten in einem Begleitbericht (Erläuterungsbericht) dokumentiert bzw. erläutert werden.

Formell musste die Semesterarbeit zum Zeitpunkt der Abgabe in der Form vorliegen, wie sie in der Realität der zuständigen kantonalen Fachstelle zur Vorprüfung einzureichen ist. Konkret abzugeben war ein dreiteiliges Dossier bestehend aus den Revisionsvorschlägen für den Zonenplan sowie für die Bau- und Zonenordnung und dem zugehörigen Erläuterungsbericht.

# Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung

## Raumkonzept 2040

Studierende:  
Sandra Meier  
Remo Grossmann  
Olivia Kohler  
Cédric Weisskopf

### Raumkonzept 2040

Das Raumkonzept 2040 ist in drei Themenbereiche gegliedert. Der Fokus der Arbeit liegt bei den Themen Siedlung sowie Landschaft und Erholung. Zu diesen Themen sind die wichtigsten Herausforderungen definiert und daraus Leitsätze sowie Handlungsansätze abgeleitet. Auf Grundlage dieses Konzeptes soll die kommunale Nutzungsplanung überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, um deren Entwicklungsabsichten umzusetzen und zu sichern.

#### Konzepte im Themenbereich Siedlung

- Verdichtung Wohn- und Mischgebiete
- Erhöhung Nutzungsdurchmischung
- Bebauungen mit qualitätssichernden Massnahmen
- Entwicklung und Verdichtung Arbeitsplatzgebiete

#### Konzepte im Themenbereich Landschaft und Erholung

- Aufwertung Fliessgewässer
- Schützenswerte Landschaftsobjekte
- Aufwertung Siedlungsrande

### Analysefazit

Die bestehende Bauzone weist ein Fassungsvermögen von rund 18'800 Personen auf. Dies bedeutet, dass rund 500 Personen zusätzlich Platz finden. Jedoch reicht die bestehende Bauzone nicht aus, die prognostizierte Bevölkerung bis 2040 zu decken. Die Bevölkerungsprognose geht von drei unterschiedlichen Szenarien aus. Diese reichen von einer tiefen Bevölkerungszunahme von etwa 2'300 Personen bis zu einer hohen von rund 4'000 neuen Einwohnenden. Deshalb sind Massnahmen zur Erhöhung des Fassungsvermögens der Bauzone zu treffen. Die Thematik der inneren Verdichtung ist anzugehen.

### Vergleich mit der Nutzungsplanung

In einem weiteren Schritt wurden die Handlungsansätze aus dem Raumkonzept 2040 mit der rechtsgültigen Nutzungsplanung abgeglichen. Es wurde geschaut, welche Inhalte bereits vorhanden sind und in welchen Bereichen noch zusätzliche Mittel zur Umsetzung notwendig sind. So wurde für jeden Handlungsansatz der Revisionsbedarf ermittelt. Am Ende wurden die Themen mit dem höchsten Bedarf für die Weiterbearbeitung ausgesucht.

### Ausgewählte Revisionsinhalte

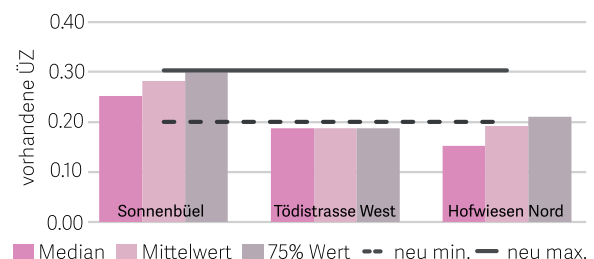
#### Nachverdichtung und Klimaregulierung

Die Erhöhung der Ausnützung von Bauparzellen und ein Entgegenwirken gegen Tropennächte sowie Hitzetage sind die Hauptziele dieses Revisionsinhal-

tes. Für das Erreichen dieser Ziele sind je drei Massnahmen denkbar, welche einer Interessensabwägung unterzogen werden. Dabei werden die Bewertungskriterien gewichtet und benotet: dies ergab am Schluss für jede Massnahme eine gewichtete Gesamtnote. Die Massnahmen «min. und max. Überbauungsziffer festlegen» sowie «Einführen einer minimalen Grünflächenziffer» haben hierbei am besten abgeschnitten. Daher werden diese in einem nächsten Schritt vertieft betrachtet.

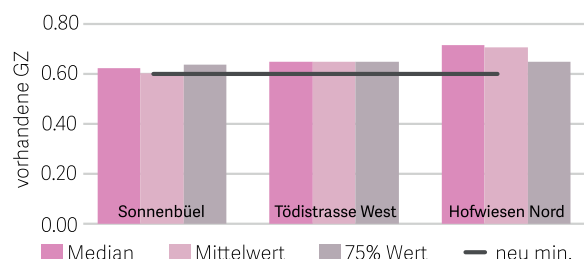
In einem ersten Schritt werden bestehende W3-Quartiere in Thalwil identifiziert, welche die Grundlage für die Ableitung der neuen Bebauungswerte bilden. Diese Werte gilt es festzulegen und mit der aktuellen Situation zu prüfen. Für die Auswahl der Beispielquartiere wird eine Quartieranalyse durchgeführt. Dazu werden anhand bestimmter Faktoren folgende drei Quartiere ausgewählt: Sonnenbüel, Tödistrasse West und Hofwiesen Nord.

Um die neuen Überbauungsziffern festzulegen, werden die drei Quartiere zunächst einzeln betrachtet und am Schluss miteinander verglichen. Daraus geht hervor, dass die neue minimale ÜZ bei 0.2 und die maximale ÜZ bei 0.3 anzusetzen ist.



**Überbauungsziffer Quartiervergleich**  
eigene Berechnungen und Darstellung

Die Herleitung der Grünflächenziffer geschah analog dem Vorgehen der Überbauungsziffer. Die Definition der Grünflächenziffer ist der IVHB zu entnehmen. Dort wird geregelt, welche Flächen anrechenbar sind. Aus der Herleitung geht hervor, dass die minimale Grünflächenziffer bei 0.60 anzusetzen ist.



**Grünflächenziffer Quartiervergleich**  
eigene Berechnungen und Darstellung

### Siedlungsrand Böni-Vogelsang-Mettli (B-V-M)

Ziel dieses Revisionsinhaltes ist es, die Siedlung nach aussen zu begrenzen und dabei die Siedlungsråder aufzuwerten. Ein weicher Übergang von der Siedlung zur Landschaft ist anzustreben. Die Siedlungsråder sind nicht zu bebauen, sondern als Flächen für die Gestaltung und Bepflanzung zu sichern. Um diese Ziele zu erreichen sind mehrere Massnahmen denkbar, welche mit den öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen sind.

Die Einführung einer Freihaltezone Siedlungsrand (FS) wird als Massnahme umgesetzt. Diese Freihaltezone hat den Vorteil, dass der Siedlungsrand attraktiv und hochwertig ausgestaltet wird. Dabei sind einheimische Pflanzen zu verwenden und Wegverbindungen entlang dem Rand zu schaffen. Wichtige Wegverbindungen von der Siedlung in die Landschaft sind zu sichern, um die punktuelle Durchlässigkeit zu fördern. Weitere Bauten und Anlagen in dieser Zone sind verboten. Zusätzlich zu dieser Massnahme ist die ganze Reservezone im Gebiet B-V-M aufzuheben und als Erholungszone zu definieren.



### Änderung im Zonenplan

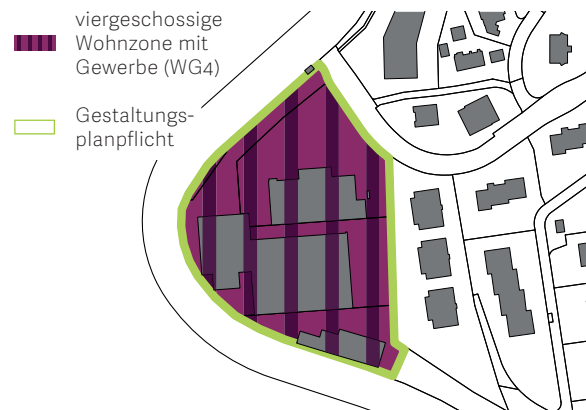
eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

### Arbeitsplatzgebiet Gattikon

Das Arbeitsplatzgebiet liegt am westlichen Siedlungsrand und wird von der Sihl umschlossen. Im Norden und Osten grenzt die heutige Gewerbezone an eine drei- und viergeschossige Wohnzone. Auf dem rund 15'900 m<sup>2</sup> grossen Gebiet befinden sich aktuell drei Gebäude, von denen zwei vor 1850 erstellt wurden.

In dieser Semesterarbeit wurde die Transformation der reinen Gewerbezone in eine Mischzone aufgezeigt. Den besonderen Herausforderungen, wie der Gefährdung durch Hochwasser, die grosse Grundwassermächtigkeit sowie die Lärmbelastung durch die angrenzenden Strassen, war dabei genügend Rechnung zu tragen.

Mögliche bauliche Entwicklungen wurden in zwei Varianten mittels Volumenstudie aufgezeigt. Diesen wurden dann zu erwartende Nutzwerte und Dichten zugeordnet, wodurch eine Anzahl an zu erwartenden Einwohnenden und Beschäftigten herauskam. Das Potenzial liegt bei zusätzlich rund 25 Beschäftigten und 90 Einwohnenden. Um diese Entwicklung planungsrechtlich abzusichern, sind mehrere Massnahmen notwendig. Im Zonenplan wurde das Gebiet in eine viergeschossige Wohnzone mit Gewerbe WG4 umgezont und mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert. Qualitätssichernde Vorschriften wurden in einem neuen Artikel im Zonenreglement festgeschrieben.



### Änderung im Zonenplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

### Fazit

Die drei Revisionsinhalte setzen Aspekte des Raumkonzeptes sinnvoll um. Dabei werden nachhaltige Lösungen in den Themenbereichen Nachverdichtung, Klimaregulierung, Umgang mit den Siedlungsråder sowie Transformation des Arbeitsplatzgebietes Gattikon geschaffen. Der Revisionsinhalt «Nachverdichtung und Klimaregulierung» ist jedoch nur sinnvoll, wenn dies in einer Gesamtrevision umgesetzt wird. Es ist nicht zweckmässig, nur in einer Zone die Nutzungsziffer zu ersetzen. Deshalb sollte diese Massnahme auf alle Zonen angewendet werden. Ausserdem wurde seit 1985 keine Gesamtrevision der Nutzungsplanung mehr erarbeitet. Auch ist der Zonenplan veraltet und nicht gemäss der Verordnung über die Darstellung der Nutzungspläne (VDNP). Auch wegen weiterem noch festgestellten Handlungsbedarf empfehlen wir eine Gesamtrevision statt eine Teilrevision. Damit aber die anderen beiden Revisionsinhalte (Siedlungsrand Böni-Vogelsang-Mettli und Arbeitsgebiet Gattikon) möglichst zeitnah eingeführt werden können, sind diese in einer Teilrevision festzusetzen.

# Teilrevision Nutzungsplanung Stand kantonale Vorprüfung

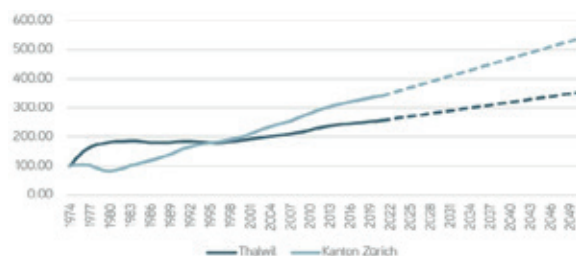
Studierende:  
Selina Schönbächler  
Alex Mäusli  
Kim Balmer  
Pascal Kleb

## Planungsziel

Das erarbeitete Raumkonzept 2040 beschreibt die künftige räumliche Entwicklung der Gemeinde Thalwil. Die dargestellten Leitsätze streben eine qualitätsvolle Abstimmung zwischen den Hauptthemen Siedlung, Landschaft und Verkehr an. Die dazugehörigen Ziele werden mit dieser Teilrevision in den vorhandenen Planungsinstrumenten verankert. Dies geschieht unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele gemäss Raumplanungsgesetz.

## Analyse

Es lassen sich einige Punkte aus dem analytischen Teil festhalten: aus den räumlichen Planungen ist die Siedlungsentwicklung nach innen das zentrale Thema. Die räumliche Nähe zur Stadt Zürich hat Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Thalwil. Die Prognosen zeigen, dass ein Bevölkerungswachstum von rund 25% bis 2050 zu erwarten ist. Das fordert Aktion zu verschiedenen Belangen, denn die Bauzonenanalyse ergibt, dass bis 2050 kaum alle neuen Einwohner:innen mit den vorhandenen Bauzonen und inneren Reserven gefasst werden können. Das Bevölkerungswachstum auf der einen Seite und das Verhältnis der Bauzonen auf der anderen Seite fordern die Gemeinde auf, die Chance zu nutzen und aktiv ihre räumliche Entwicklung zu lenken.



**Bevölkerungsentwicklung und Prognose**  
eigene Darstellung

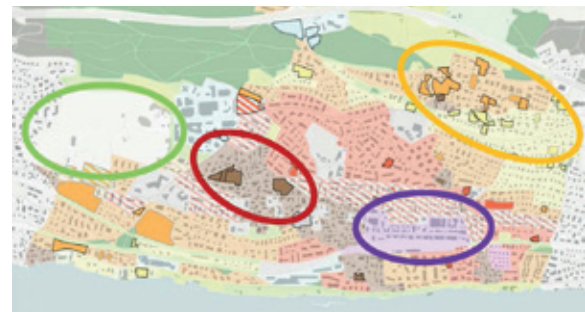
## Handlungsfelder der Teilrevision

Eine Gegenüberstellung der rechtskräftigen Nutzungsplanung mit dem Raumkonzept zeigt die Revisionsinhalte für die Teilrevision auf. Thematisch zielt das Raumkonzept auf eine nachhaltige Gemeindeentwicklung ab. Diese Nachhaltigkeit formiert sich vor allem durch eine flächeneffiziente Nutzung des Bodens und Siedlungsstrukturen, die klima- und menschenverträglich gestaltet sind. Der Schwerpunkt dieser Teilrevision besteht darin, mit geeigneten Anpassungen der Nutzungsplanung diese Nachhaltigkeit zu erreichen. Dabei wurden vier massgebliche Revisionsthemen gewählt, die die

Handlungsfelder der Teilrevision für die vorliegende Arbeit bilden:

- Innenentwicklung (Gelb)
- Mischnutzung fördern (Rot)
- Klimaanpassungen (Lila)
- Erholungsfunktion stärken (Grün)

Diese Themen werden nachfolgend jeweils in einem Quartier mit nach unserem Ermessen besonders hohem Potenzial ausgearbeitet.



**Fokusgebiete der vier Handlungsfelder (Legende s. Text)**  
eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

## Planungsmassnahmen

### Innenentwicklung

Die Innenentwicklung ist ein Kernthema der Nutzungsplanung. In der Gemeinde Thalwil ist die Wohnzone 2 (W2) flächenmässig die grösste Bauzone und verfügt über die meisten Bauzonenreserven. Neben den Massnahmen zur Verdichtung sind jedoch auch Vorkehrungen zur Sicherstellung ihrer Umsetzung in einer nützlichen Frist zu treffen, um dem Leitbild und den raumplanerischen Grundsätzen gerecht zu werden.

Neue Regelungen:

- Überlagernde Bauzone Baulandmobilisierung, verschafft der Gemeinde mehr Handlungsspielraum (fristgerechte Nutzung von Bauland)
- Aufzoning der zwei- in dreigeschossige Bauzone

### Mischnutzung fördern

Das Oberdorf ist das historische Zentrum von Thalwil. In den vergangenen Jahren hat das südwestlich oberhalb des Dorfkerns liegende Quartier an Funktionalität verloren. Durch die Förderung der Mischnutzung soll einerseits das Oberdorf in seiner Funktion als wichtiges Nebenzentrum und belebtes Quartier gestärkt werden.

Neue Regelungen:

- Überlagernde Zone, welche eine minimale Erdgeschosseshöhe, die publikumsorientierten Nutzungen zu Gute kommt, vorschreibt (Gemeinde hat den Spielraum, historische Bauten durch Ausnahmen zu schützen)

### Klimaanpassungen

Der voranschreitende Klimawandel hat direkte Auswirkungen auf unsere bebaute Umgebung. Es ist deshalb zentral, auch auf Stufe der Nutzungsplanung Massnahmen zu ergreifen, die ein resilientes Siedlungsgebiet zum Ziel haben.

Neue Regelungen:

- Artikel zu Klimaschutz und Klimaanpassung
- Grünflächenziffer
- Vorschriften zu Fassaden und Materialien
- Infrastrukturen sind zu begrünen (z.B. Haltestellendächer, Trassees)

### Erholungsfunktion stärken

Während das Ziel der Innenverdichtung verfolgt wird, wird gleichzeitig die Erholungsfunktion der Landschaft immer wichtiger. Einen wichtigen Teil davon bilden die Fließgewässer, welche naturnah gestaltet werden sollen. Sie leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas und gleichzeitig zur Förderung der Erholungsfunktionen, sofern sie ausgedolt, naturnah und zugänglich sind.

Neue Regelungen:

- Umzonung einer Reservezone in die Erholungszone
- Vergrößerung des Aussichtsschutzes
- barrierefreie Ausgestaltung der Wanderwege
- Zugänglichkeit der Fließgewässer

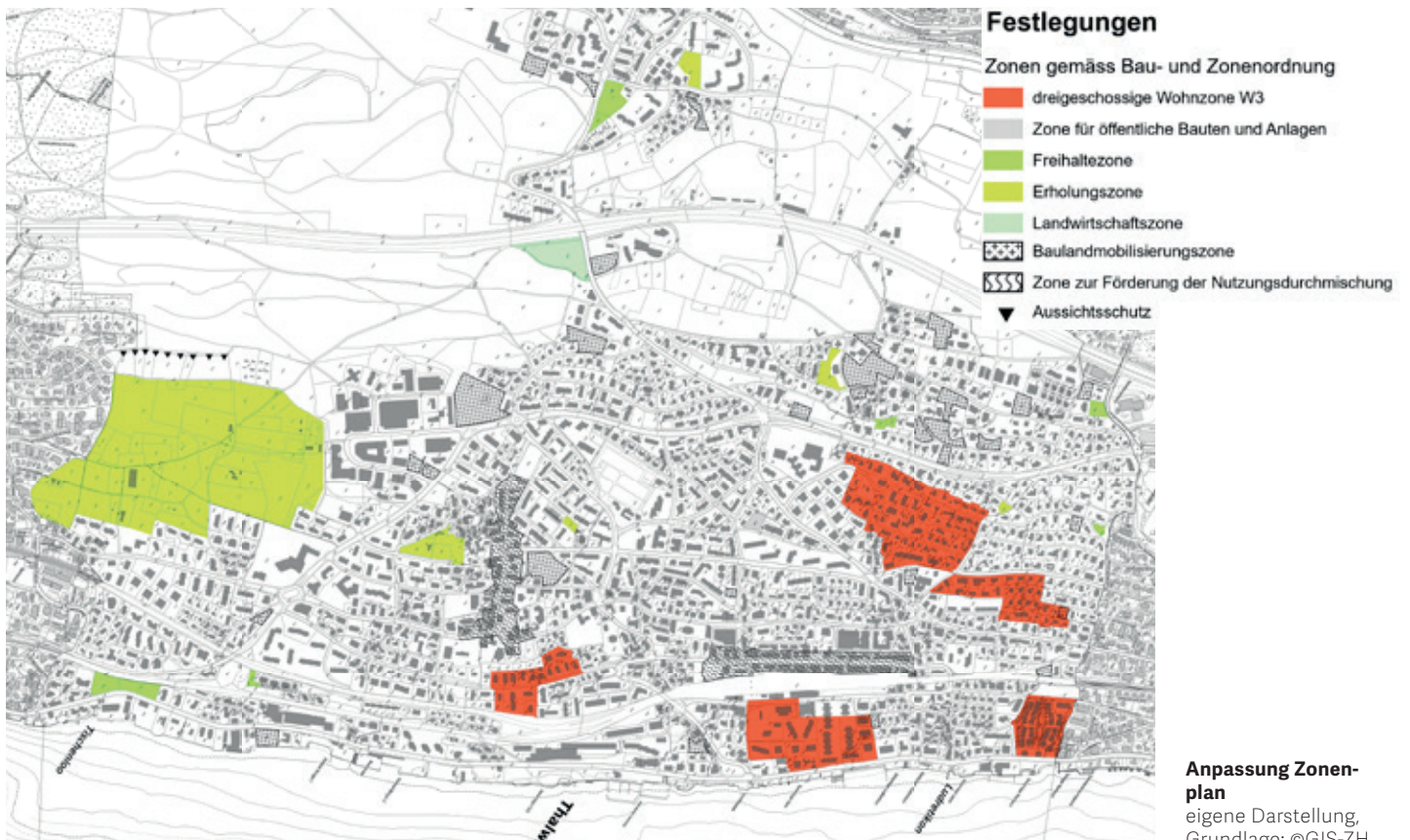
### Fazit

#### Wirkungskontrolle

Eine Wirkungskontrolle ist insbesondere für die Verdichtung nach innen und die Baulandmobilisierung durchzuführen, um das neue Fassungsvermögen an Einwohner:innen der Gemeinde zu prüfen. Anzunehmen ist, dass insgesamt mit der Mobilisierung der bestehenden Bauzonenreserven und der besseren Ausnützung der Parzellen ein zusätzliches Fassungsvermögen für knapp 2'200 Menschen generiert werden kann.

#### Massnahmen ausserhalb der Nutzungsplanung

Das Raumkonzept 2040 zeigt in vielseitigen Bereichen wegweisende Ziele auf. Jedoch sind diese zum Teil nicht direkt in die Nutzungsplanung übertragbar und benötigen eine schrittweise Übersetzung oder gar ein anderes Planungsinstrument zu ihrer Umsetzung. Sie müssten teilweise auf einer höheren oder niedrigeren Ebene als der Nutzungsplanung angeordnet werden, um sie zielführend umsetzen zu können.





# Teilrevision der kommunalen Richtplanung

## Ausarbeitung eines räumlichen Konzepts

Semesterarbeit HS 2021  
5. Semester

Modul: Raumentwicklung 5  
Dozierende: Esther Casanova  
Martin Schlatter

Die Semesterarbeit im Herbstsemester 2021 umfasste einerseits die Erarbeitung eines räumlichen Konzepts für die Gemeinde Thalwil und andererseits die beispielhafte Anpassung der kommunalen Richtplanung auf der Grundlage der Entwicklungsabsichten des vorliegenden räumlichen Konzepts. Zudem war es Aufgabe, die Erstellung dieses räumlichen Konzepts sowie die Anpassung der kommunalen Richtplanung in einem Begleitbericht zu dokumentieren.

### Erarbeitungsprozess in drei Phasen

Gegenstand dieser Semesterarbeit war die beispielhafte Anpassung der kommunalen Richtplanung der Gemeinde Thalwil. In einer **ersten Phase** sollten dabei die wichtigsten Grundlagen für die Erstellung eines räumlichen Konzepts für die Gemeinde Thalwil sowie letztendlich zur Anpassung der kommunalen Richtplanung – wie beispielsweise das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich, kantonale Arbeitshilfen und über- und nebengeordnete Instrumente aktuelleren Datums (kantonaler sowie regionaler Richtplan) – gesichtet und daraus die wichtigsten Aussagen sowie Rahmenbedingungen zusammengezogen werden.

Mit diesen Erkenntnissen sollte in einer **zweiten Phase** ein räumliches Konzept (Karte und Text) für die Gemeinde Thalwil entworfen werden. Basierend auf den Erkenntnissen des Grundlagenstudiums aus der Phase 1 waren inhaltliche Schwerpunktthemen in den Sachbereichen Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft und allenfalls Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen zu benennen. Dabei standen beispielsweise folgende Schwerpunktthemen im Fokus:

- Sachbereich Siedlung: Innenentwicklung, Siedlungserneuerung, Siedlungserhaltung usw.
- Sachbereich Verkehr: Strassenraumgestaltung bzw. Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK), Begegnungszonen und Tempo 30 usw.
- Sachbereich Natur und Landschaft: Ausgestaltung Siedlungsrand, Grünraumvernetzung, Biodiversität, Festlegung Gewässerräume, Erhaltung der Kaltluftströme usw.

In der **dritten Phase** war die Aufgabe, dieses Raumkonzept beispielhaft und auszugsweise in die kommunale Richtplanung der Gemeinde Thalwil zu überführen. Dabei mussten vier Vertiefungsthemen bearbeitet werden. Im Rahmen dieser Vertiefung wurde konkret aufgezeigt, wie das räumliche Konzept bzw. dessen Inhalte in der kommunalen Richtplanung (Plan und Text) behördenverbindlich verankert werden. Die gesamte Planung sowie das Vorgehen in den drei Phasen sollten in einem Begleitbericht (Erläuterungsbericht) dokumentiert bzw. erläutert werden.

Formell musste die Semesterarbeit zum Zeitpunkt der Abgabe in der Form vorliegen, wie sie in der Realität der zuständigen kantonalen Fachstelle zur Vorprüfung einzureichen wäre.

# Teilörtliches Raumkonzept Gattikon

Studierende:  
Filip Bovens  
Felix Brändle

## Einführung

Auf Wunsch der Gemeinde Thalwil wurde Gattikon als eigenständig zu entwickelnder Dorfteil betrachtet. Dieser erstreckt sich von der südwestlichen Gemeindegrenze bis zur Autobahn A3. Für diesen Dorfteil wurde dementsprechend ein teilörtliches Raumkonzept erarbeitet.

## Analyse

In einer ersten Analyse zu ganz Thalwil wurden die drei Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft untersucht. Aus der SWOT-Analyse ist erkennbar, dass in Gattikon ein grosses Entwicklungspotential steckt. Es existieren beispielsweise noch ungenutzte Baureserven, die Gattikonerstrasse trennt den Aufenthalts- und den Siedlungsraum und gleichzeitig besteht ein hohes Potential für den Fussverkehr. Zudem liegt der Dorfteil eingebettet in einer erhaltenswerten Naturlandschaft. Doch neben diesen klassischen Themen wurde bald klar, dass die sozialen Aspekte und die Veränderungen durch den Klimawandel bei den Betrachtungen einbezogen werden müssen. Auch die Stärkung eines eigenen Zentrums drängte sich als Thema auf. Daraus entstand ein Raumkonzept, welches die Entwicklung des wachsenden Gattikons in eine nachhaltige Richtung absichern soll.



**Unbelebtes Zentrum von Gattikon**  
eigene Aufnahme

## Teilörtliches Raumkonzept

Das Ziel des Raumkonzeptes ist es, die gesamte Bevölkerung für die bevorstehende Entwicklung zu sensibilisieren. Dementsprechend «laienfreundlich» wurden die Ziele formuliert und dargestellt. In der Einleitung wurden die wichtigsten Fragen geklärt und die daraus folgenden Ziele wurden kompakt und übersichtlich gehalten. In der Karte wurden explizit gewisse Sachthemen spielerisch visualisiert. In der Abbildung sind die Themen Siedlungsentwicklung

(orange), Landschaft und Erholung (grün), Mobilität (blau) erkennbar.

## Dorfidentität

Durch einen vielfältigen Massnahmenkatalog soll das «chronisch» unternutzte Zentrum wieder aufleben. Dafür sind bauliche und gestalterische Massnahmen notwendig. Für einen besseren Einbezug der Gattiker Bevölkerung sind zudem kommunikative und koordinative Projekte einzuplanen. Durch das Schaffen von sozialen Treffpunkten ohne Konsumzwang oder das Stärken vom Vereinsleben soll dieses Ziel erreicht werden.

## Dorfentwicklung

Unter diesem Titel wurden die siedlungstypischen Themen behandelt. Dabei stand die Innenverdichtung (versus Siedlungserweiterung) im Fokus. Zudem wurden unter diesem Sachthema die hochbaulichen Massnahmen zur Schaffung eines attraktiven Zentrums definiert.

## Landschaft und Erholung

Gattikon gilt als Tor zu einigen Naherholungsgebieten der urbanen Region. Diese Funktion soll grundsätzlich gestärkt werden. Durch eine klare Bündelung der Freizeitnutzung sollen die natürlichen Landschaftsräume vor einer zu intensiven Nutzung geschützt werden.

## Mobilität

Auch für die Mobilität wurden Handlungsansätze definiert. Durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs soll ganz Gattikon von einer Verkehrsberuhigung profitieren und die lokalen Geschäfte reger besucht werden. Weiter soll gemäss Konzept durch eine ideale Gestaltung die Kapazität kaum eingeschränkt und gleichzeitig die trennende Wirkung der Quartiere von Gattikon minimiert werden.

## Klima

Eine Anpassung an den Klimawandel sowie eine möglichst gute Abfederung der negativen Auswirkungen muss in Zukunft einen höheren Stellenwert in der Planung erhalten. Im Raumkonzept wurden demnach erste Handlungsansätze definiert, welche struktureller und gestalterischer Natur sind. So sollen die vom Zimmerbergrücken herunterziehenden Kaltluftströme nicht unterbrochen werden und der Versiegelungsgrad in der Siedlung minimiert werden.

## Kommunaler Richtplan

Um die Ziele des Raumkonzeptes behördenverbindlich zu machen, werden diese in den kommunalen Richtplan überführt. Der Schwerpunkt der Richtplan-

anpassung lag dabei auf der Zentrumsentwicklung. Diese bedarf keiner Änderung in der Richtplankarte, doch klarer Formulierungen auf dem Massnahmenblatt. Die noch sehr generalistischen Ziele und Massnahmen wurden daher stark konkretisiert und der Einbezug von weiteren Akteuren abgesichert.

### Schlusswort

Das teilräumliche Konzept für Gattikon stellt eine proaktive und auf die drei Themen der Nachhaltigkeit ausgerichtete qualitative Entwicklung dieses Dorfteils von Thalwil sicher. Die Akzeptanz in der Bevölkerung wird erwartungsgemäss hoch sein, da dieses Konzept spezifisch auf die Bedürfnisse Gattikons eingeht. Dadurch kann sich die Gattiker Bevölkerung in Zukunft sicherlich besser mit ihrem Ort identifizieren.



**Zusammengefasstes  
teilörtliches  
Raumkonzept**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
©GIS-ZH

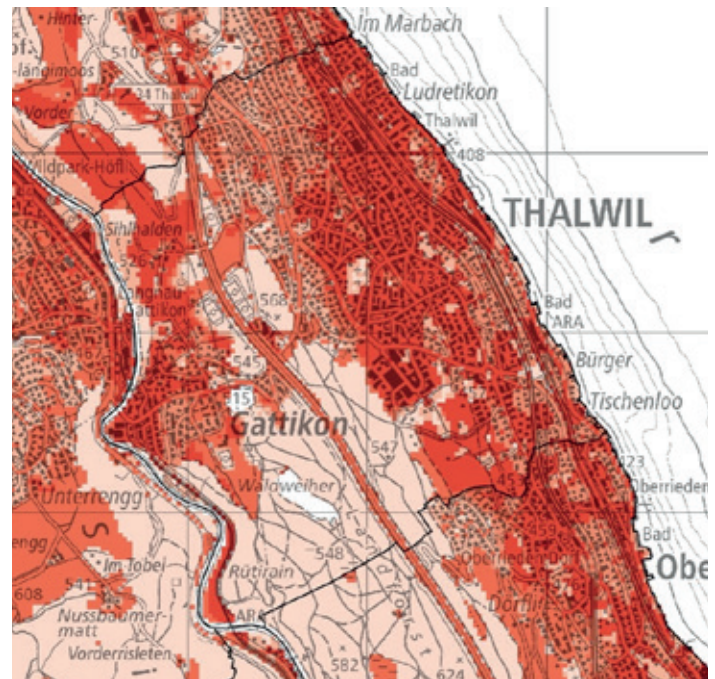
Ziel des Profilprojekts war es, das Thema «Klimawandel» für die Gemeinde Thalwil fassbar und handlungsbezogen aufzubereiten. Der Masterplan hat nicht nur aufzuzeigen, wie Thalwil vom Klima betroffen ist, sondern auch, welche raumplanerischen Massnahmen konkret getroffen werden können.

## Ausgangslage

Mit Starkregenereignissen, Überschwemmungen sowie Tropennächten und Dürren sind die Folgen des Klimawandels auch in der Schweiz zu spüren. Für die Schweizer Dörfer, Gemeinden und Städte wird Schutz und Anpassung an den Klimawandel immer wichtiger. Erste Gemeinden, wie die Stadt Uster, haben ihre Massnahmen gegen den Klimawandel in einem Massnahmenplan Klima verabschiedet. Weitere Gemeinden wie Thalwil sind dabei, ihre Antwort auf den Klimawandel zu formulieren.

## Aufgabenstellung

Für die Gemeinde Thalwil war aufzuzeigen, wie die Gemeinde Klimaschutz und -anpassung konkret begegnen und raumplanerische Antworten auf den Klimawandel geben kann. Diese waren in einem «Masterplan Klima Thalwil» darzustellen. Der Masterplan war unter dem besonderen Fokus der raumplanerischen Steuerungsmöglichkeiten zu erstellen. Konkrete Aufgabe war es, die Betroffenheit Thalwils durch den Klimawandel darzustellen und die raumwirksamen Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinde Thalwil abzuleiten. Diese waren dann sachbezogen, räumlich sowie akteursspezifisch für das gesamte Gemeindegebiet darzustellen. Hieraus war in dem Masterplan dann exemplarisch aufzuzeigen, wie eine Verankerung in einem formellen kommunalen Planungsinstrument erfolgen kann.



Mittlere Anzahl Hitzetage pro Jahr, Prognose 2021-40  
Klimaszenarienkarte Kanton Zürich, © GIS-ZH

## Klimapolitische Ausgangslage

Um die Ziele zur Verminderung der Treibhausgase zu erreichen, ist eine abgestimmte Klimapolitik von der internationalen Ebene über die nationale bis hin zur kommunalen Ebene notwendig.

### International

Das Pariser Klimaabkommen legt eine Grenze für die Klimaerwärmung fest. Mit dem klaren und ambitionierten Ziel soll die Erwärmung im Vergleich zur vorindustriellen Zeit auf unter 2 °C begrenzt werden. Um dies zu erreichen ist die Bilanz der Treibhausgase in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts auszugleichen und so eine Treibhausgasbilanz von netto null zu erreichen.

### National/Kantonal

Das Mittel zur Umsetzung des Abkommens sind die nationalen Klimapläne der Vertragsstaaten. Der Klima-Masterplan Schweiz kann dabei als politisches «Handbuch» für Entscheidungsträger:innen betrachtet werden. Hauptmassnahmen im Inland sind:

- Verkehr: Einführung einer leistungsabhängigen Verkehrsabgabe auf Personenwagen
  - Gebäude: Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe
  - Industrie: Ausdehnung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zur umfassenden Treibhausgas-Abgabe
  - Landwirtschaft: Einführung einer Lenkungsabgabe auf landwirtschaftliche Treibhausgasemissionen
- Nach der Ablehnung der Eidgenössischen Vorlage über die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Jahr 2020 liegt es nun an den Kantonen, ihre Energiegesetze zu revidieren. Das im Jahr 2021 vom Volk angenommene Energiegesetz des Kantons Zürich setzt u.a. bei den Gebäuden und ihren Energiequellen an.

### Kommunal

Gemäss dem Klima-Masterplan Schweiz ist der Gebäudesektor einer der wichtigsten Hebel auf kommunaler Ebene zur Verminderung der Treibhausgase. Dies wird in den Legislaturzielen 2018-2022 Thalwils durch die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien zur Wärmeversorgung sowie der Weiterführung des Energiestadt-Labels festgehalten. Kommunale Initiativen aus dem Jahr 2020 und 2021 zum Thema Klima wurden vom Stimmvolk abgelehnt.

## Klimawandel und die Betroffenheit Thalwils

Der Begriff Klimawandel schliesst die natürlichen Faktoren mit ein, ist aber – in der Zeitspanne von der Industrialisierung bis Ende des 21. Jahrhunderts betrachtet – auf die von den Menschen verursachten Veränderungen zurückzuführen. Der Ausstoss von

Treibhausgasen durch menschliche Aktivitäten zählt zu den Hauptursachen für den Klimawandel in der Schweiz.

### Auswirkungen

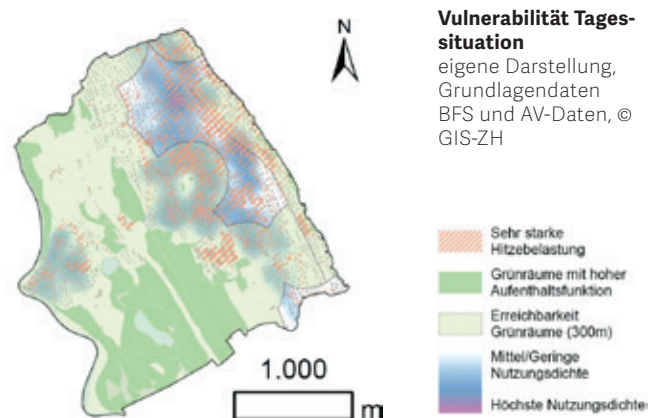
Es muss immer häufiger mit Hitzewellen wie im Jahr 2003 oder 2015 gerechnet werden. Besonders betroffen sind Städte und Agglomerationen, welche einen hohen Infrastruktur- und Versiegelungsanteil aufweisen. Trockenperioden werden vermehrt und länger auftreten. Dies hat Auswirkungen auf die Wassermengen in Flüssen und Bächen, welche zeitweise stark abnehmen können. Im Gegensatz dazu stehen die häufigeren und intensiveren Starkniederschläge, welche mit einem erheblichen Überschwemmungsrisiko verbunden sind. Nicht zuletzt verändern sich durch den Klimawandel die Lebensräume von Fauna und Flora.

### Vulnerabilität

Als vulnerabel ist ein Gebiet mit seinen Einwohner:innen zu bezeichnen, wenn die Fähigkeit zur Bewältigung und Anpassung der Auswirkungen des Klimawandels mangelhaft ist. Für die Vulnerabilitätsanalyse wird zwischen der Situation am Tag und in der Nacht unterschieden.

## Konzept und Massnamenerarbeitung

In einem ersten Schritt werden die Handlungsfelder der Klimastrategie des Kantons Zürich von 2018 aufgezeigt. Dabei unterscheidet der Kanton Massnahmen, die zur Verringerung des Klimawandels bzw. der Treibhausgase beitragen und Massnahmen, die zur Anpassung des Klimawandels dienen. Im Folgenden werden vertiefte, auf Gemeindeebene umsetzbare Handlungsansätze in Anlehnung des Massnahmenplans Klima der Gemeinde Uster eruiert. Dabei wird auch zwischen Verminderung und Anpassung des Klimawandels differenziert. Die Handlungsansätze werden in folgende Handlungsfelder zusammengefasst:



## Vulnerabilität Nachtsituation

eigene Darstellung,  
Grundlagendaten © GIS-ZH



- Mobilität, Verkehr und Raum (Beispiel: Verlagerung des Modalsplits zugunsten klimafreundl. Verkehr)
- Gebäudemanagement (Beispiel: Steigerung der Energieeffizienz)
- Ver- und Entsorgung, Infrastruktur (Beispiel: Abfallvermeidung und -verwertung)
- Natur und Landschaft (Beispiel: Klimaverträgliche Landwirtschaft)
- Stadtklima (Beispiel: Wind und Durchlüftung)
- Ressourcen, Austausch und Vernetzung (Beispiel: Information und Bildung)

Die Handlungsansätze, welche mit einem formellen Raumplanungsinstrument umsetzbar sind, werden durch konkrete Massnahmen ergänzt. Ein Beispiel für den Handlungsansatz «Verlagerung des Modalsplits zugunsten des klimafreundlichen Verkehrs» wäre die Revision der Abstellplatzverordnung der Bau- und Zonenordnung (BZO), welche Abminderungsfaktoren zur Parkplatzerstellungspflicht enthält.

## Vertiefung: Sicherung der Frischluftzufuhr innerhalb der Siedlung

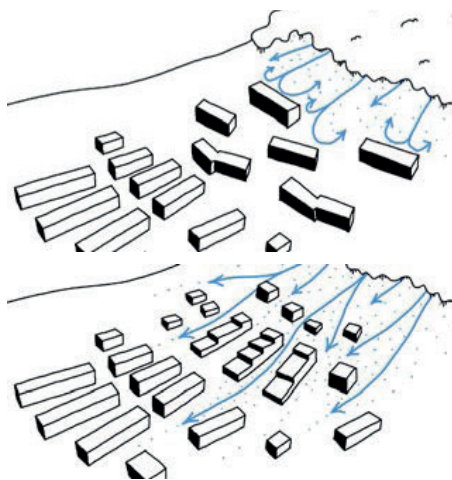
Als Schlüsselmassnahme wird die Ausrichtung der Gebäude zugunsten der Frischluftzirkulation betrachtet. Dies aus mehreren Gründen:

- Die Hitzebelastung am Tag sowie die Wärmebelastung in der Nacht kann durch die Frischluftzirkulation grossflächig verringert werden.
- Im und um das Zentrumsgebiet ist die Vulnerabilität besonders hoch und das Windvolumen gering.
- Thalwil profitiert durch die Hanglage und die nahen Wälder von kühlen Hangwinden.
- Die Massnahme und die Thematik ist raumplanerisch neu.

### Zweck der Massnahme

Gebäudeanordnungen und Gebäudetypen, die sich zu den Kaltluftleitbahnen öffnen, ermöglichen das Eindringen kühler Luft bis in die vulnerablen Gebiete. Dazu gehören eine gezielte Anordnung und Orientierung der Baukörper wie auch eine Gebäudetypologie

mit möglichst geringer Grundfläche und ohne Barrierewirkung. Das Ziel ist es, einem Ausbremsen der Kaltluftströmung entgegenzuwirken, damit das Siedlungsgebiet möglichst grossflächig von der nächtlichen Kaltluft profitieren kann und die Durchlüftung gewährleistet ist.



**Bebauung am Hang undurchlässig**  
@berchtoldkrass space&options

**Bebauung am Hang durchlässig**  
@berchtoldkrass space&options

Durch das Übereinanderlegen der Geoinformationsdaten von Windrichtung und Grundnutzungen des Zonenplans wurde erkannt, dass die Zonen mit höherer baulicher Ausnützung kaum Wind durchlassen. Die Wohnzone W3 beispielsweise wirkt wie eine Trennwand, welche die Frischluft zum Zentrum abschirmt. Ein Grossteil der W3 und WG3 liegt zudem im «Transformationsgebiet» (gemäss kommunalem Richtplan), was die Umsetzung von neuen, der Frischluft ausgerichteten Siedlungsstrukturen bekräftigt.

### Umsetzung durch Verankerung in der BZO

Eine Umsetzung mittels Gestaltungsplan wird aufgrund der fehlenden gesamtheitlichen Wirkung auf die Gemeinde nicht in Betracht gezogen. Die Umsetzung auf Ebene des kommunalen Richtplans wirkt gesamtheitlich auf das Gemeindegebiet, jedoch rein in behördenverbindlicher Form. Mit der Verankerung in der BZO kann die Massnahme gesamtheitlich und verbindlich für die Grundeigentümer:innen wirken. Es werden keine neuen Bauzonen geschaffen. Die Vorgaben in der BZO beziehen sich auf die bestehenden Wohnzonen W3 und WG3. Es wird ein neuer Artikel «Sicherung Frischluftzufuhr» erstellt, welcher die Ausrichtung der Gebäude auf Basis der Windrichtungen definiert.

### Definition Windrichtung und Gebäudeausrichtung

Die Nutzung einer Windrichtung für die ganze Gemeinde wäre zu grob, wiederum eine Differenzierung für jede einzelne Parzelle zu kleinräumig, da die Klimakarten des Kantons Zürich als Rasterdaten mit einer räumlichen Gliederung von 25 m x 25 m erstellt

wurden. Für die Zuteilung der jeweiligen Windrichtung wurde die Einteilung der Quartiersanalyse-ZH verwendet. Zur rechtlichen und verbindlichen Umsetzung sind die Winkel der Frischluftrichtungen auf Quartiersebene definiert. Dazu dient ein neuer massgebender Spezialplan «Stadt- und Mikroklima» ähnlich wie der bereits vorhandene Spezialplan «Aussichtsschutz» Thalwil. Dieser Plan ist mit dem neuen Artikel in der BZO verknüpft. Aufgrund der natürlichen Dynamik des Klimas wird der Spezialplan «Stadt- und Mikroklima» in einem Zyklus von 15 Jahren aktualisiert. Dazu sind vertragliche Abmachungen zwischen der Gemeinde und dem Kanton notwendig.



**Ausschnitt Spezialplan «Stadt- und Mikroklima»**  
eigene Darstellung, Grundlegendaten © GIS-ZH

Allerdings ist die Begrifflichkeit der Gebäudeausrichtung nicht eindeutig definiert, weder im Planungs- und Baugesetz, noch in der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB). Gebräuchlich ist der Begriff im Kontext mit der Besonnung. Für die Definition der Ausrichtung zur Windrichtung wurde daher ein Schema entworfen, das zudem einen Ausrichtungsspielraum mit einem Winkel von  $\pm 45^\circ$  aufgezeigt. Durch diesen Spielraum ist für jedes Gebäude mindestens eine für die Besonnung sinnvolle Ausrichtung in Ost-West oder Nord-Süd möglich.

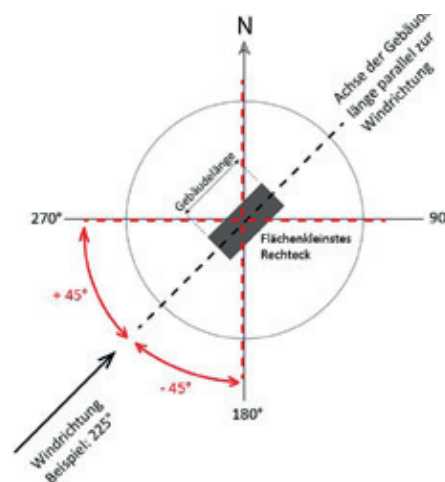
#### Erweiterung Anzahl Vollgeschosse

Die Erweiterung eines Vollgeschosses ist zulässig, wenn die Ausrichtung des Gebäudes innerhalb des vorgegebenen Spielraumes von  $\pm 45^\circ$  zur Frischluftrichtung erfolgt. Dadurch soll ein Anreiz geschaffen werden, dass bei Ersatzneubauten von der Bestandsgarantie (gleiche Ausrichtung und Lage wie Altbau) abgewichen wird und entsprechend der Frischluftrichtung ausgerichtet werden kann. Dies wird ebenfalls im neuen Artikel «Sicherung Frischluftzufuhr» vorgegeben.

#### Konfliktpunkte

Zur Eingrenzung der Verkehrslärmemissionen sind idealerweise lange Gebäude parallel zur Lärmquelle anzuordnen, die den Lärm in die dahinterliegenden Wohnquartiere abschirmen. Die Infrastrukturen in

Thalwil, durch welche die grössten Lärmemissionen entstehen, verlaufen allerdings meist parallel zum Hang (Autobahn, Bahnlinie). Der grösste Teil der Frischluft kommt hingegen aus Richtung Südwesten und Westen, also orthogonal zum Hang. Daher besteht ein Konflikt zwischen der Vorgabe der Gebäudeausrichtung zu Gunsten der Frischluftzufuhr und der Ausrichtung zur Abschirmung des Lärms. Ein weiterer Konfliktpunkt besteht zur Innenverdichtung, denn durch die Vorgabe der Gebäudeausrichtung zur Frischluft ist es möglich, dass nicht das volle Potenzial der bebaubaren Grundstücksfläche ausgenutzt werden kann. Aus diesem Grund soll die Zulässigkeit der Erweiterung eines Vollgeschosses dazu beitragen, die Ausnützung zu erreichen. Zudem könnten die Grundstücksformen verändert werden. Vor allem im Transformationsgebiet ist davon auszugehen, dass durch Landumlegungen neue Überbauungen möglich werden.



**Schema Definition Gebäudeausrichtung und Spielraum**  
eigene Darstellung

#### Fazit

Thalwil ist von den Folgen des Klimawandels nicht ausgeschlossen und muss sich entsprechend darauf vorbereiten. Es gibt viele Handlungsansätze und Massnahmen, die auf kommunaler Ebene umgesetzt werden können um den Klimawandel zu vermindern. Die in der Konzeptphase erarbeiteten Massnahmen zeigen erste Ansatzpunkte auf. Die Massnahme zur Sicherstellung der Frischluftzufuhr innerhalb der Siedlung ist durch die Umsetzung mit Vorgaben in der BZO relativ strikt. Diese Massnahme hat «Gestaltungsplancharakter», was die Umsetzung politisch sehr anspruchsvoll macht. Bei Konflikten wird eine Interessensabwägung notwendig. Es wird aber deutlich: die Raumplanung kann einen wesentlichen Beitrag zum Stadt- und Mikroklima und damit zum allgemeinen Wohlbefinden der Bevölkerung und zur Reduktion der Treibhausgasemissionen leisten.



Verkehr / Mobilität



Verkehrsberuhigung in Quartierstrassen mittels Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen gelten als etablierte Planungsmassnahmen und tragen zur Sicherheit und Lebensqualität bei. In den Semesterarbeiten Verkehrsplanung 1 erarbeiteten die Studierenden Umgestaltungsvorschläge für die Dorfstrasse und die Tödistrasse.

## Ziel

Ziel der Arbeit war es, den Studierenden einen möglichst realitätsnahen Einblick in die zukünftige Betätigung als Raum- und Verkehrsplaner/-innen zu bieten. Die von den Studierenden zu erarbeitenden Inhalte richten sich daher an den Produkten aus, die für die Einführung von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen zu erarbeiten sind.

## Ausgangslage

Verkehrsberuhigte Quartierstrassen gelten als etablierte Planungsmassnahmen und tragen zur Sicherheit und Lebensqualität bei. Während auf reinen Erschliessungsstrassen Tempo 30 meist unbestritten ist, stellen Sammelstrassen häufig einen Grenz- und Streitfall dar. Nebst lokalen Bedürfnissen vor allem bezüglich der Verkehrssicherheit sind Temporegimes mittels Zonenabgrenzungen häufig eine Lenkungsmassnahme. Es gilt dabei der Grundsatz, dass der motorisierte Individualverkehr, wann immer möglich, das übergeordnete Netz benutzen soll (Hauptstrassen, Umfahrungsstrassen), während dem Fuss- und Veloverkehr ein feingliedriges Netz und direkte Verbindungen angeboten werden sollen.

## Aufgabenstellung

Das Ziel eines jeden guten Strassenraumentwurfs geht aber über die Einführung eines neuen Temporegimes hinaus. Gemäss den Lerninhalten der Vorlesungen galt es, den Strassenraum in all seinen Funktionen zu erfassen und zu gestalten. Nebst der verkehrlichen Erschliessungs- oder Durchleitungsfunktion erfüllen Strassenräume weitere Bedürfnisse: etwa als Treffpunkt, Spielraum oder als Raum für wirtschaftliche Aktivitäten. Auf den vorliegenden Quartierstrassen geht es beispielsweise um soziale Aspekte der Nachbarschaft oder um Treffpunktfunktionen bei öffentlichen Einrichtungen.

Die abzugebenden Schlussdokumente umfassten einen Massnahmenplan 1:500, einen Bericht (Gutachten zur Einführung von Tempo 30 oder 20) sowie eine Schlusspräsentation.

# Verkehrsberuhigung

## Alte Landstrasse

Studierende:  
Jakob Rüegg  
Yanick Schir

### Analyse

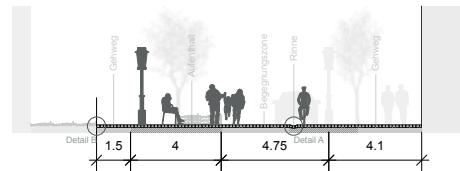
Die Alte Landstrasse (Tempo 50) führt parallel zum Zürichsee durch den historischen Kern Thalwils. Der betrachtete Perimeter befindet sich grösstenteils im Wohngebiet, wo sich historische Bauten wie die Trotte und die reformierte Kirche befinden. Mit dem Garten Pfistergut und dem Plattenpark liegen zwei Freiräume im Perimeter. Diese relativ enge Strasse verbindet das Zentrum Thalwil mit Horgen. Der Perimeter wird stark von Durchgangsverkehr mit hohen Geschwindigkeiten belastet, welcher überdies die Lärmgrenzwerte schnell überschreitet. Die geschwungene und ansteigende Strasse verfügt über zahlreiche Ausfahrten, welche starke Defizite bezüglich Sichtbeziehungen aufweisen. Das Fussverkehrsnetz ist teilweise lückenhaft.

### Konzept

Die Verkehrsberuhigung verfolgt das Ziel, den Durchgangsverkehr auf die übergeordneten Strassen zu verlagern und somit den oben genannten Defiziten zu begegnen. Die Plätze Trotte und Platte an den beiden Enden des Perimeters werden zu Begegnungszonen mit Tempo 20 umgestaltet. Hier wird der Verkehr durch Höhenversätze und Platzgestaltung mit Begrünung entschleunigt. Der Strassenabschnitt zwischen den beiden Plätzen wird zu einer Tempo-30 Zone mit einer Kernfahrbahn ohne markierte Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden umgestaltet. Die versiegelten Pflasterbeläge beidseits des Asphalts stellen die Gehzonen dar. Sie sind überfahrbar und fungieren zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn. Die Fahrbahn ist generell 4.20 Meter breit und wird an Engstellen zugunsten von Ausfahrten, Querungen und zur Geschwindigkeitsreduktion auf 3.50 Meter verringert (siehe Querschnitte). Die Linienführung des Busses wird angepasst, somit ist die Trotte künftig über die Bushaltestelle «Mühlebachplatz» erschlossen. Auf dem Plattenplatz sind rollstuhlgängige Bushaltekanten vorgesehen.

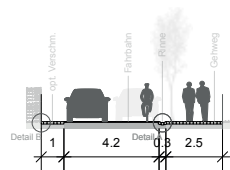


Alte Landstrasse, eigene Aufnahme

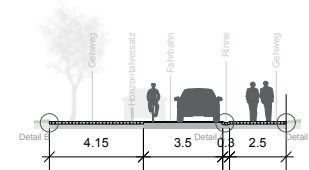


Querschnitte eigene Darstellung

Querschnitt 1



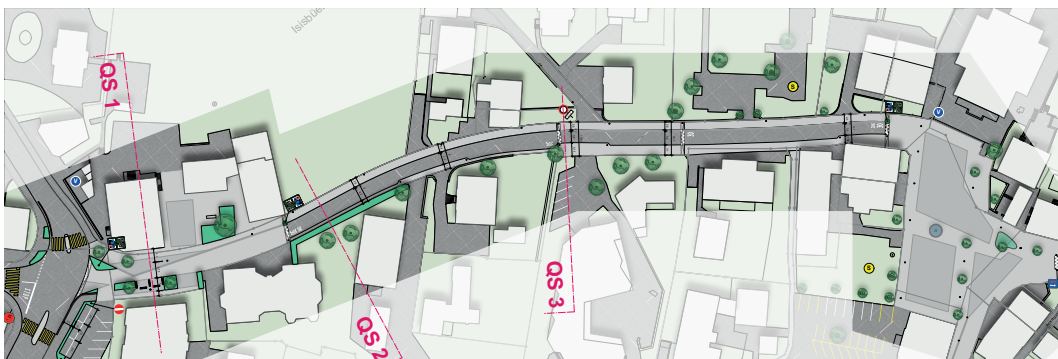
Querschnitt 2



Querschnitt 3

### Fazit

Aufgrund des Koexistenzprinzips und des Niedriggeschwindigkeitsansatzes begegnen sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden künftig fast auf Augenhöhe. Ausserdem ist wegen der Massnahmen mit einer starken Abnahme des Durchgangsverkehrs zu rechnen, was die Sicherheit erhöht und die Lärmbelastung senkt. Die Trennwirkung wird aufgehoben: es entstehen attraktive Aufenthaltsflächen und der Strassenraum wird funktionaler für alle Verkehrsteilnehmenden.



Massnahmenplan eigene Darstellung Kartengrundlage: © GIS-ZH

Teilbereich Trotte

Teilbereich Alte Landstrasse

Teilbereich Platte

# Betriebs- und Gestaltungskonzepte

Semesterarbeit FS 2022  
2. Semester

Modul: Verkehrsplanung 2  
Dozierende: Carsten Hagedorn  
Michael Liebi

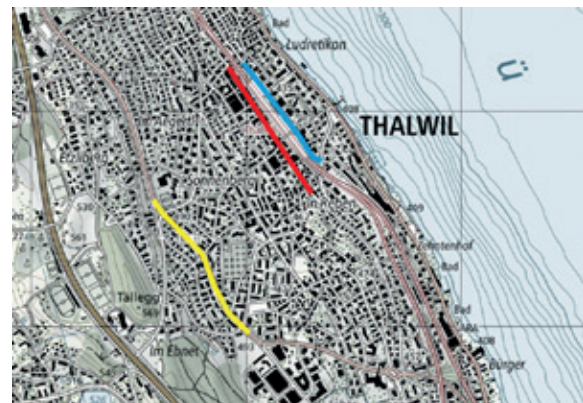
In den Vorlesungen des Moduls VP2 wird das Grundlagenwissen vermittelt, um innerörtliche Hauptverkehrsstrassen gemäss aktuellen Grundsätzen zu gestalten. In der vorliegenden Semesterarbeit ging es darum, dieses Wissen anzuwenden und einen konkreten Entwurf zu erarbeiten (Betriebs- und Gestaltungskonzept).

## Gegenstand der Arbeit

Innerörtliche Hauptstrassen stellen vielerorts das Grundgerüst des öffentlichen Raumes dar. Entsprechend ihrer Verkehrsfunktion sind in den vergangenen Jahrzehnten die weiteren vielfältigen räumlichen Ansprüche und Möglichkeiten dieser Strassen häufig verloren gegangen – der motorisierte Verkehr dominiert. Die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes ist entsprechend eine aktuelle und interdisziplinäre Aufgabe, welche sowohl verkehrsplanerisches Know-how als auch die Beachtung von freiraumplanerischen und städtebaulichen Aspekten verlangt.

## Aufgabe

In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept ist aufzuzeigen, wie die Strassen gemäss aktueller Best Practice zu qualitätsvollen Strassen- und Siedlungsräumen weiterentwickelt werden sollen. Dabei sollen bestehende funktionale Mängel eruiert und behoben werden. Die Strassen sind sowohl bezüglich ihrer Funktion als Verkehrsräume zu bearbeiten und gestalten, als auch bezüglich ihrer Funktion als Grundgerüst des öffentlichen Raumes. Entsprechend sind die Strassenräume von Fassade zu Fassade zu betrachten. Die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden sind ausgewogen zu berücksichtigen. Besonderer Wert wird auf Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (alle Perimeter) sowie auf Verbesserungen in Richtung Aufenthaltsqualität gelegt (vor allem Perimeter Gotthardstrasse/Bahnhofstrasse).



## Übersichtsplan

eigene Darstellung, Hintergrundkarte © swisstopo  
Gotthardstrasse: rot  
Bahnhofstrasse: blau  
Zürcherstrasse: gelb

# Betriebs- und Gestaltungskonzept Gotthardstrasse, Thalwil

Studierende:  
Yanick Schir  
Joel Trummer  
Benjamin Klaus  
André Pires

## Ausgangslage

Die Gotthardstrasse liegt auf der westlichen Seite des Bahnhofs Thalwil, welcher als wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr fungiert, unweit des Zürichseeufers. Aufgrund der vielen öffentlichen Randnutzungen in den Bereichen Einkauf, Dienstleistungen und Gastronomie sowie aufgrund der Nähe zum Bahnhof ist dieser Raum sehr stark belebt und kann als wichtigster öffentlicher Raum der Gemeinde Thalwil bezeichnet werden.

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird dieser Strassenraum, basierend auf einer umfangreichen Analyse aller Verkehrsteilnehmenden, qualitativ aufgewertet. Dabei wird ein verträglicher und nachhaltiger Verkehrsmix generiert, welcher eine höhere soziale Brauchbarkeit zulässt.

## Strategie

Basierend auf einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Raum und der daraus resultierenden Analyse wurden Ziele festgelegt. Aufgrund der hohen Frequenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie der besucherintensiven Randnutzungen ist es eine grosse Herausforderung, auf der begrenzten Fläche allen Ansprüchen gerecht zu werden. Diese Gegebenheiten bedingen, dass ein gutes Zusammenspiel zwischen allen Benutzergruppen von grosser Wichtigkeit ist. Deshalb haben wir unsere Arbeit sehr stark nach dem Prinzip der Koexistenz aufgebaut, was neben dem Prinzip des Niedriggeschwindigkeitsansatzes zusätzliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden generiert. Insgesamt zielen wir darauf ab, mit unseren Massnahmen einen Ort zu schaffen, welcher neben günstigen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus einen sicheren und zukunftsfähigen Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden schafft. Mit einer attraktiven Strassenraumgestaltung soll eine hohe soziale Interaktion ermöglicht und die grosse Bedeutung der Gotthardstrasse für die Gemeinde Thalwil unterstrichen werden.



Bearbeitungsperimeter



Gotthardstrasse  
eigene Aufnahme



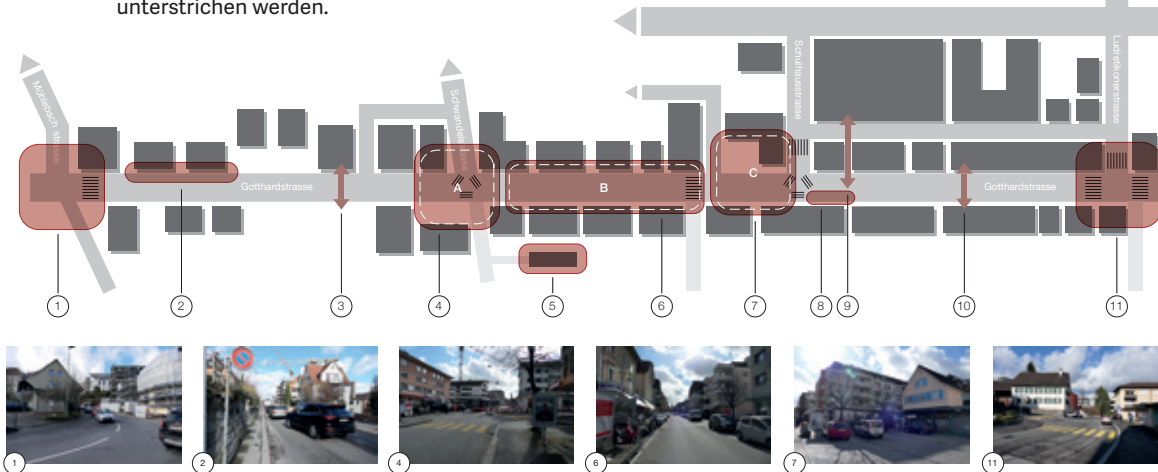
Visualisierung Zentrumsraum  
eigene Darstellung

## Schwachstellen

- 1 Fehlende Veloinfrastruktur
- 2 Ungenügende Trottoirbreite und gefährliche Ausfahrt
- 3 Fehlende Querungsmöglichkeiten, ungenügende Beleuchtung
- 4 Neuordnung der Haltekanten für bessere Umsteigebeziehungen, Entflechtung der Verkehrsteilnehmer, ungenügende Beleuchtung, unattraktive Fussgängerquerung, schlecht angeordneter Parkplatz
- 5 Beschränkte Erschliessungsqualität der Veloparkierung
- 6 Zu hohes Geschwindigkeitsregime, mangelnde Aufenthaltsqualität, Trottoirbreiten entsprechen nicht sozialer Brauchbarkeit, wenig Querungstellen, flächenintensives Parkplatzangebot
- 7 Mangelnde Aufenthaltsqualität, kein flächiges Queren, flächenintensives Parkplatzangebot
- 8 Haltekante nicht barrierefrei
- 9 Fehlende Querungsmöglichkeiten
- 10 Fehlende Querungsmöglichkeiten
- 11 Fehlende Veloinfrastruktur, überdimensionierter Knoten, Parkierung im Knoten

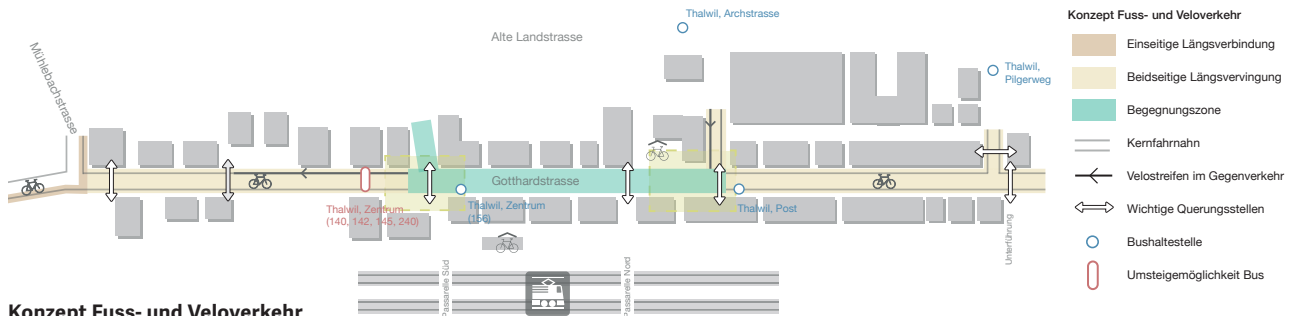
## Potential nach Raum

- A Verkehrsdrehscheibe
- B Hohe Dichte an öffentlichen Nutzungen
- C Markt und Aufenthalt



## Analyseschema

eigene Aufnahmen, eigene Darstellung



**Konzept Fuss- und Veloverkehr**  
eigene Darstellung

### Konzept

Für den öffentlichen Verkehr werden günstige Voraussetzungen geschaffen, um ein künftig besseres Zusammenspiel zwischen Bus und Bahn zu erreichen. Dem Fussverkehr wird mehr Fläche zugewiesen, um die Attraktivität der publikumsorientierten Randnutzungen zu steigern und die Interaktion zu unterstützen. Für den Veloverkehr werden mit geeigneten Massnahmen günstige Voraussetzungen geschaffen und eine sichere Führung im Gegenverkehr gewährleistet. Durch die Klassierung als untergeordnete Strasse wird der Durchgangsverkehr reduziert. Tempo 30 in den Randbereichen und eine Begegnungszone im Zentrum unterstützen die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden, erhöhen die Sicherheit und ermöglichen flächiges Querens.

### Massnahmen

#### Knoten

Die Verkehrssicherheit am Knoten Mühlebachstrasse-Gotthardstrasse wird mittels Geschwindigkeitsreduktion sowie Neuordnung und -gestaltung der Querungsmöglichkeiten deutlich verbessert. Markierungen und sichere Wartebereiche ermöglichen dem Veloverkehr ein komfortables und sicheres Passieren und Abbiegen am Knoten. Aufgrund des hohen MIV-Aufkommens ist zur Gewährleistung eines reibungslosen ÖV-Betriebs in Spitzenzeiten eine Lichtsignalanlage zur Bevorzugung angezeigt.

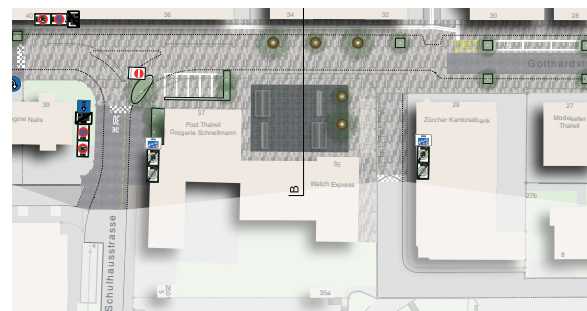
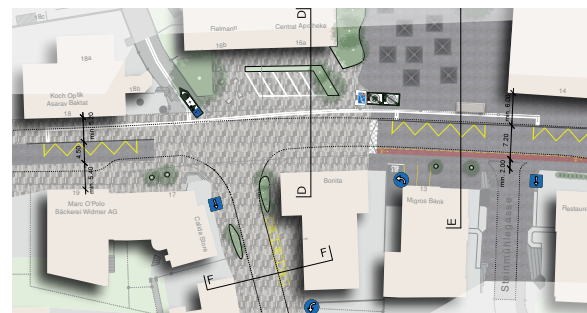
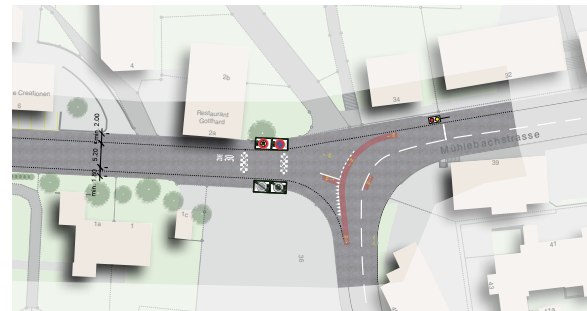
#### Centralplatz

Der Centralplatz bildet den Auftakt der Begegnungszone. Die komplexe verkehrliche Situation an der Verkehrsdrehscheibe Centralplatz wird mittels einer umfassenden Neugestaltung entschärft, verbessert und entflechtet. Die Neuordnung sämtlicher Bushaltekanten auf der Bahnhofsseite der Gotthardstrasse ermöglicht ein sicheres und querungsfreies Erreichen aller Bushaltestellen sowie kurze Umsteigebeziehungen. Mit insgesamt drei Bushaltekanten wird ein flexibel anpassbarer ÖV-Betrieb ermöglicht.

#### Postplatz und Zentrumsraum

Das Augenmerk im Zentrumsraum und am Postplatz liegt

insbesondere auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Förderung der Koexistenz. Damit wird ein attraktiver und sicherer Strassenraum geschaffen, welcher dem hohen Fussverkehrsaufkommen gerecht wird. Mit Grünflächen und Bäumen wird eine klimagerechte Gestaltung für einen zukunftsfähigen Strassenraum erzielt. Die Begegnungszone ermöglicht flächiges Querens, eine Umverteilung der Flächen zugunsten des Fussverkehrs sowie passende Vorzonen für die zahlreichen Erdgeschossnutzungen.



**Ausschnitte Massnahmenplan,**  
eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

# Schulwegkonzept Gemeinde

## Thalwil

### Verbesserung der Schulwegsicherheit

Semesterarbeit HS 2021  
3. Semester

Modul: Verkehrsplanung 3  
Dozierende: Carsten Hagedorn  
Michael Liebi

Die Gemeinde Thalwil verfügt sowohl über ein Fuss- als auch ein Veloverkehrskonzept. Beide Konzepte sind aktuell fertiggestellt und sollen umgesetzt werden. Die vorliegende Arbeit setzt den Fokus auf die Schulwege und konkretisiert die Aussagen des Fuss- und Velokonzeptes im Bereich der Schulwegnetze und Schulwegsicherheit. Gefordert sind Schulwegnetze für den Fuss- und Veloverkehr mit den nötigen baulichen und gestalterischen Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sowie zum Umgang mit der Problematik «Elterntaxi». Die Bearbeitungsperimeter für die Gruppen orientieren sich an den Schulhäusern aller Schulstufen und den Kindergärten.

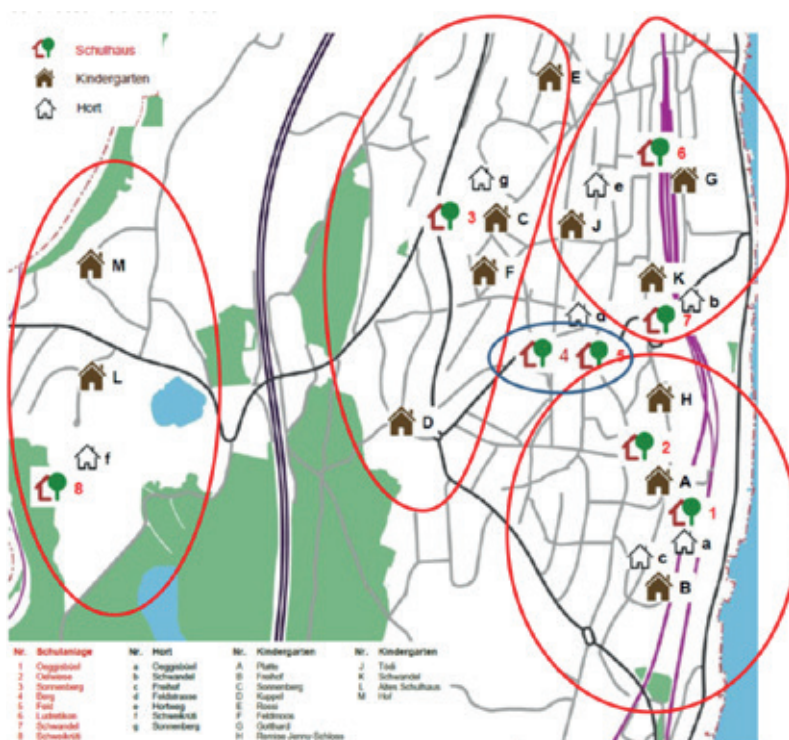
#### Aufgabe und Ziel der Arbeit

In Thalwil sind täglich rund 1'900 Schülerinnen und Schüler auf ihren Schulwegen zu den acht Schulanlagen, sieben Horten und zwölf Kindergärten unterwegs.

Aufgabe und Ziel dieser Semesterarbeit ist es, für alle Schulhäuser Schulwegkonzepte zu erarbeiten. Mit den Konzepten soll aufgezeigt werden, wie die Schulwegnetze und die Schulwegsicherheit verbessert werden können. Die Schulwegkonzepte sollen in einer verständlichen visuellen Form dargestellt werden, so dass diese auch von Schülerinnen und Schülern verstanden werden können.

Die Betrachtungsweise geht von den Zielpunkten, also den Schulhäusern und Kindergärten aus. Von dort ausgehend soll aufgezeigt werden, wo Schwachstellen und welche Gefahrenstellen zu entschärfen sind und auch wie das Fuss- und Veloverkehrsnetz optimiert werden sollen, um sichere Schulwege zu ermöglichen. Zudem sollen Ansätze dargelegt werden, wie an den einzelnen Schulhäusern/ Kindergärten das Thema Elterntaxi angegangen werden kann.

Das Resultat der Konzepte soll im Wesentlichen aus einem Plan bestehen, welcher für die Schulhäuser die sichersten und komfortabelsten Routen aufzeigt.



#### Bearbeitungsperimeter: Schul-Standorte der Gemeinde Thalwil

eigene Darstellung; Karten-  
grundlage: © GIS-ZH

# Schulwegkonzept

## Primarschule Oeggisbühl/Oelwiese mit den Kindergärten Platte, Feld und der Oberstufe Feld und Berg

Studierende:  
Andreas Brunner  
Leo Ettl  
Tim Furrer

### Einführung

In dieser Semesterarbeit wurden die Studierenden beauftragt für verschiedene Einzugsgebiete die Schulwege zu Fuss und mit dem Velo zu analysieren, Schwachstellen aufzuzeigen und eine passende Massnahme auszuarbeiten. Das Ziel der Arbeit ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schulkinder im Kindergarten- bis Oberstufenalter. Als Produkt entstand ein Schulwegkonzept zur Verbesserung der Situation mit einem dazugehörigen kinderfreundlichen Plan.

### Einzugsgebiet Oeggisbühl, Oelwiese

Das Einzugsgebiet der Schuleinheit ist stark von der Topografie, den Bahnanlagen sowie den Kantonsstrassen dominiert. Alle diese Elemente haben eine trennende und/oder gefährliche Wirkung auf die Schulwege. Grosse Teile des Einzugsgebiets liegen nicht innerhalb der zumutbaren Leistungskilometerdistanz eines Schulweges gemäss der Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU). Deshalb wurden nicht nur Schwachstellen baulicher Natur beachtet, sondern auch die zumutbaren Einzugsgebiete berechnet.

### Strassenklassierung und Qualitätsansprüche

In einem ersten Schritt wurden die Strassen und Wege hinsichtlich ihrer funktionalen Hierarchie im System analysiert. Die Strassen wurden in eine von drei Kategorien eingeteilt: verkehrsorientiert, siedlungsorientiert oder Stichstrassen. Dies diente der Erarbeitung von individuellen Qualitätsansprüchen. Aus der Schwachstellenanalyse wurde die Erkenntnis gewonnen, dass einige Strassen, besonders in Schulhausnähe, als verkehrsberuhigte und siedlungsorientierte Strassen zu gestalten sind, um

den Qualitätsansprüchen gerecht zu werden.

An dass zukünftige Schulwegnetz werden wenige, dafür klare Qualitätsansprüche gerichtet. Schulkinder sollen nicht zu oft verkehrsorientierte Strassen überqueren müssen, Schulwege sollen Reserven für Fehler aller Verkehrsteilnehmenden bieten. Jedes Kind soll, wenn möglich, den Schulweg alleine mit dem Velo oder zu Fuss bestreiten können.

### Verkehrsberuhigung

Die wirksamste Massnahme, ganze Strassenabschnitte von Schwachstellen zu befreien, ist die Verkehrsberuhigung. Beispielsweise wird so die gefahrene Geschwindigkeit für Kinder besser erfassbar und Verkehrsunfälle können so vermieden werden. In vier Abschnitten wurden die Strassenräume detaillierter betrachtet und ausgearbeitet.

### Elterntaxi

Für Kinder ist der Schulweg, insbesondere wenn er alleine erlebt werden kann, eine Aufgabe zur Erlernung von mehr Selbstständigkeit. Das Einzugsgebiet der Schuleinheit ist topografisch stark geprägt und viele Wohngebiete sind nicht in einem zumutbaren Radius, vor allem nicht für Kindergartenkinder. Dies verschärft die Elterntaxiproblematik. Je mehr Kinder zur Schule gebracht werden, umso schlechter wird die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und vor den Schulen, da es zu erhöhten Verkehrsaufkommen im direkten Umfeld kommt. Um dieser Problematik entgegen zu wirken wurde ein Schulbuskonzept erarbeitet sowie andere flankierende Massnahmen vorgesehen, wie «Kiss and Ride»-Parkplätze. Mit den baulichen Massnahmen soll in Thalwil ein flächendeckendes, gut ausgestattetes und sicheres Schulwegnetz entstehen.



### Ausschnitt kinder-gerechter Schulweg-netzplan

eigene Darstellung,  
Datengrundlage:  
© GIS-ZH

In Thalwil wird eine weitere Zunahme der Bevölkerung erwartet. Gleichzeitig soll das Strassennetz nicht wesentlich erweitert werden. Die aus dem Bevölkerungswachstum resultierende erhöhte Verkehrsnachfrage soll durch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Somit muss der Anteil dieser Verkehrsmittel am Modalsplit gegenüber dem MIV deutlich zunehmen. In dieser Semesterarbeit soll aufgezeigt werden, welche ÖV-Angebotsverbesserungen nötig sind, damit dieses Ziel erreicht werden kann.

## Aufgabe und Ziel der Arbeit

Mit dem Konzept soll untersucht werden, wie das Bus-Angebot in Thalwil verbessert werden kann, um zum einen die Anbindung der Badis zu verbessern und zum anderen den Anteil des ÖV am Modalsplit zu erhöhen. Das Konzept soll sich auf das heutige Bahnangebot beziehen, Ausbauschritte im Schienennetz (insbesondere die für 2037 vorgesehene Inbetriebnahme des Zimmerberg-Basistunnels 2) sind nicht Bestandteil des Konzepts.

Aufgabe und Ziel dieser Semesterarbeit ist es ein ÖV-Konzept zu entwickeln, so dass sowohl ein nachfrageorientiertes Angebot als auch ein betriebswirtschaftlich sinnvoller Betrieb resultieren. Dabei sind die Ortsbuslinie 142, der Badibus und die weiteren Linien möglichst gut aufeinander abzustimmen. Das heutige Liniennetz ist also zu hinterfragen, auf Stärken und Schwächen zu analysieren und seine Charakteristik aufzuzeigen. Es soll aufgezeigt werden, wo das heutige Busnetz optimiert werden kann und wie damit und mit zusätzlichen Massnahmen Reisezeiten verkürzt und Umsteigevorgänge minimiert werden können.

Aufbauend auf der Analyse von Angebot und Markt sind für das Busnetz mindestens zwei Varianten mit grundsätzlich unterschiedlichen Netzkonfigurationen zu entwickeln und zu bewerten. Für die Entwicklung der Varianten und die anschliessende Bewertung sind entsprechende Ziele/Kriterien zu formulieren, beispielsweise lokale und zeitliche Verfügbarkeit, Direktheit, Taktabstimmung, Bahnanschlüsse, aber auch Kriterien für den Vergleich des Betriebsaufwands. Wichtige Ziele bei der Auswahl der Varianten sind u.a. eine gute Abdeckung (räumliche und zeitliche Verfügbarkeit) der Nachfrage, eine möglichst direkte Linienführung, eine gute Abstimmung der Linien untereinander und ein möglichst geringer Betriebsaufwand. Es ist eine geeignete Netz- und Betriebsform aufzuzeigen und zu begründen. Abschliessend soll im Fazit das Konzept bewertet werden.



# ÖV-Angebotskonzept Thalwil

Studierende:  
Olivier Beaud  
Marc Wüthrich

## Einleitung

In Thalwil wird mit einer weiteren Zunahme der Bevölkerung gerechnet. Da das Strassennetz nicht wesentlich erweitert werden soll, muss das anzunehmende Verkehrswachstum hauptsächlich von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr aufgefangen werden. In diesem Konzept werden daher notwendige ÖV-Angebotsverbesserungen aufgezeigt.

## Angebotsanalyse

In Thalwil besteht der öffentliche Verkehr aus Bahn-, Schiff- und Busverkehr. Der Bahnhof Thalwil bietet S-Bahn und Interregioverbindungen. Der Bahnhof Langnau-Gattikon wird mit der Sihltalbahn angefahren. Die Schiffe auf dem Zürichsee fahren nach einem saisonalen Fahrplan. Es gibt verschiedene Seerundfahrten sowie eine Personenfähre nach Küsnacht. Alle Buslinien führen zum Bahnhof Thalwil. Die zentrale Haltestelle ist eine Fahrbahnhaltestelle, wodurch die Busse nicht lange stehen bleiben können. Darum sind die Linien durchgebunden.

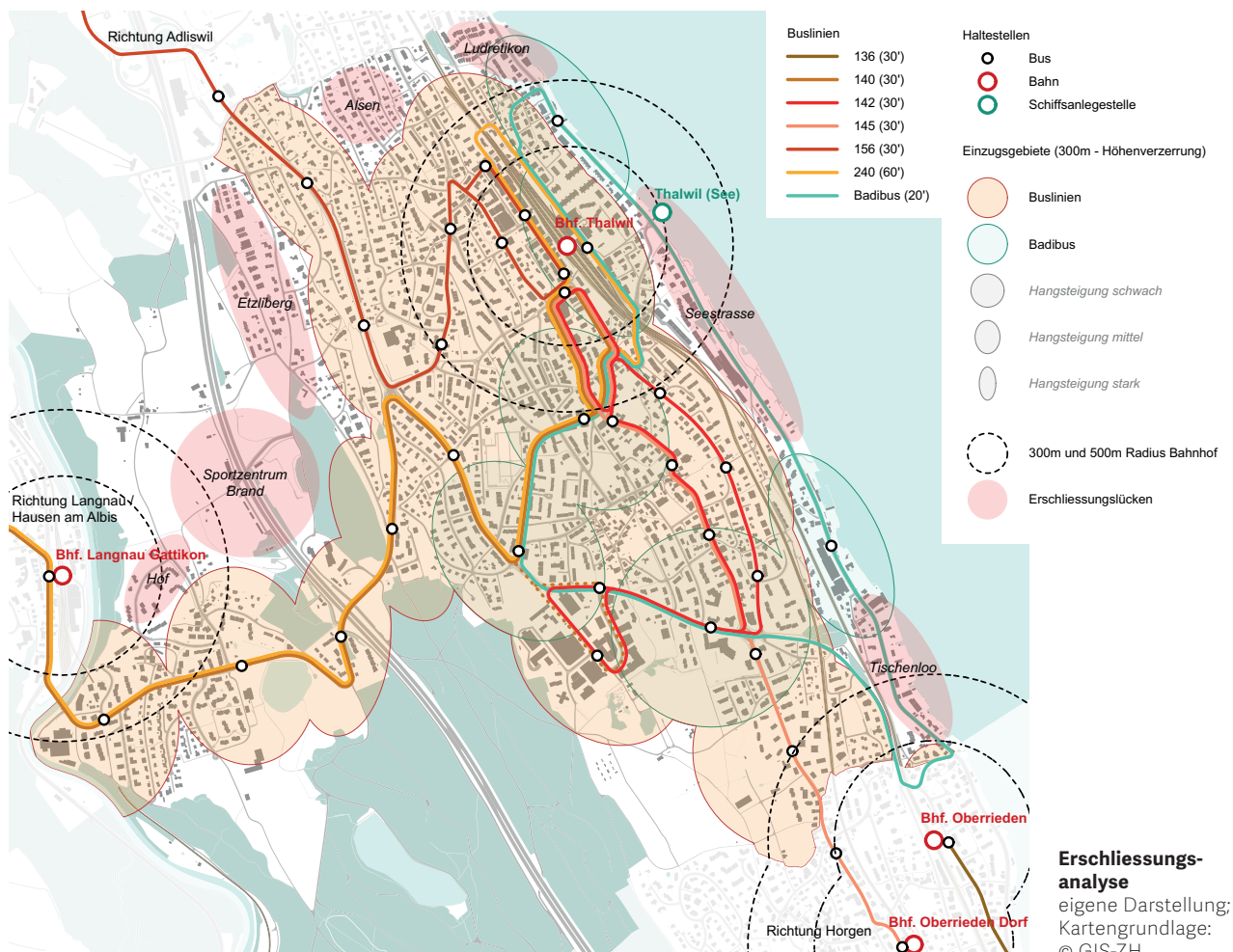
## Anschlussbeziehungen

Stärken: Alle Buslinien haben am Bahnhof Thalwil eine gute Anschlussverbindung nach Zürich. Mit den durchgebundenen Linien deckt der gleiche Bus einen grösseren Abschnitt des Siedlungsgebietes ab und die Pendlerströme im Zentrum verteilen sich auf die gesamte Stunde.

Schwächen: Das Seeufer wie auch die Schiffstation sind nicht mit dem ÖV erschlossen. Neben der Haltestelle Thalwil Zentrum gibt es keine Bushaltestelle, die eine Umsteigebeziehung unter den Buslinien herstellt.

## Erschliessung

Die Erschliessungsanalyse untersucht die Abdeckung des Siedlungsgebietes durch das bestehende Busnetz. Die Einzugsgebiete der Bushaltestellen entsprechen mit 5 Gehminuten ca. 300m (je nach Hangneigung verzerrt). So wurden mehrere Erschliessungslücken eruiert: schlecht angeschlossen sind das Seeufer, einige Wohnquartiere sowie der Sportplatz Brand neben der Autobahn.



## Marktanalyse

Gemäss Bundesamt für Statistik sind 2018 von den über 18'000 Einwohnern in Thalwil 1'909 Erwerbstätige in Thalwil angestellt und 3'935 pendeln in die Stadt Zürich. Insgesamt pendelten ca. 7'500 Personen aus Thalwil und 4'300 nach Thalwil. Beim Vergleich der Erschliessungslücken mit der Bevölkerungsdichte wird erkennbar, dass einige der schlecht erschlossenen Wohnquartiere nur eine geringe Dichte vorweisen.

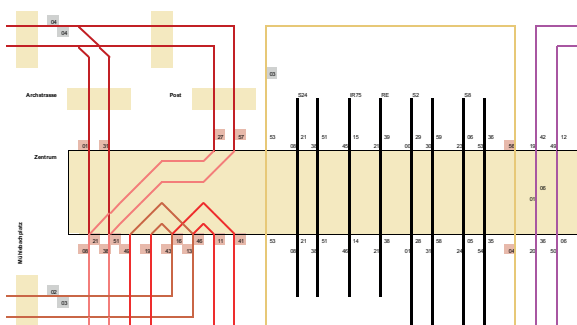
Die wichtigsten Zielorte sind neben dem Zentrum an der Gotthardstrasse das historische Zentrum, das Arbeitsplatzgebiet Böni, Einzelhandelsstandorte, Natur- und Erholungsgebiete am Siedlungsrand, der Sportplatz Brand, der Park im Grüene, die Seebäder sowie das öffentliche Seeufer.

## Analysefazit

Das bestehende Busnetz funktioniert bereits sehr effizient und harmonisiert zumindest in Thalwil mit dem Eisenbahnverkehr. Intensiverholungsgebiete für Sport und Erholung werden noch nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Seeufer und die Schiffstation sowie einige Wohngebiete sollen besser an den Bahnhof angebunden werden.

## Konzept

Die Anbindung der schlecht erschlossenen Gebiete ist das primäre Ziel, um eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.



**Netzgrafik, Bereich Zentrum**  
eigener Entwurf

Ziel 1: Nicht erschlossene Infrastruktur anbinden: Freizeit- und Verkehrseinrichtungen von teilweise regionaler Bedeutung wie der Sportplatz Brand, die Seebäder und die Schiffstation sollen ans ÖV-Netz angebunden werden.

Ziel 2: Nicht erschlossene Wohnquartiere anbinden.

Ziel 3: Erhalt der funktionierenden Anschlüsse und des Liniennetzes.

Es soll zudem verhindert werden, dass bestehende effiziente Linien mit guten Anschlüssen verschlechtert werden.

Die aus den Zielen entstehenden Varianten sollen hauptsächlich ergänzend wirken und dabei das bestehende Angebot möglichst wenig beeinflussen.

## Bestvariante

Es wurden in einem Variantenstudium zwei Änderungen oder Ergänzungen des ÖV-Netzes entworfen und auf ihre Zielerfüllung hin geprüft.

Die Bestvariante ist eine Verlängerung der Linie 136. Sie ergänzt das bestehende Liniennetz durch die Erschliessung des Seeufers und des Sportplatzes Brand. Bei einer Realisierung würde der bestehende «Badibus» wegfallen. Die Anschlüsse am Bahnhof Oberrieden werden verändert. Die neu angebundene Schiffstation hat gute Anschlüsse in beide Richtungen, auch wenn die Umsteigezeiten knapp sind. Der Halbstundentakt der Linie 136 würde beibehalten, wofür bei einem Wechsel von 30 auf 60 Minuten Umlaufzeit ein weiteres Fahrzeug vonnöten wäre. Dafür wird mit zusätzlichen Betriebskosten von ca. 700'000 CHF pro Jahr gerechnet.

## Weitere Schritte

Für die Realisierung der Bestvariante muss noch einiges an Infrastruktur verbessert und ergänzt werden. Neben dem Ausbau der Bushaltestelle im Bhf. Oberrieden mit Haltekanten müssen zwischen Thalwil und Oberrieden neue Haltestellen errichtet werden. Auch bei der Sportanlage Brand als neue Endhaltestelle braucht es eine Haltekante und eine Wendemöglichkeit.

Weiter soll mithilfe einer Potenzialanalyse ermittelt werden, welcher Takt und somit welche Anzahl Busse und tägliche Umläufe sich betriebswirtschaftlich rechnen.



## Bestvariante

eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH

# Ausarbeitung Velorouten Thalwil

Semesterarbeit FS 2022  
6. Semester

**Modul:** Projekt Verkehrsplanung  
**Dozierende:** Claudio Büchel  
Carsten Hagedorn  
Michael Liebi

Im Veloverkehrskonzept der Gemeinde Thalwil sind Alltagsrouten für den Veloverkehr ausgewiesen. Alle Routen weisen Schwachstellen auf. Im Projekt Verkehrsplanung soll eine Route gewählt werden. Für diese Route sollen alle Massnahmen erarbeitet werden, um diese Route zu einer attraktiven Veloverbindung zu entwickeln.

## Ziel der Arbeit

Im Veloverkehrskonzept der Gemeinde Thalwil sind Alltagsrouten für den Veloverkehr ausgewiesen. Alle Routen weisen Schwachstellen auf. Um das Ziel «Auf Strassen und Wegen sowie an Knoten sind Massnahmen zugunsten des Komforts und der Sicherheit des Veloverkehrs umgesetzt» zu erreichen, sollen für verschiedene Routen alle baulichen und signaletischen Massnahmen zur Erstellung einer attraktiven Veloverbindung aufgezeigt werden.

Die Aufgabe besteht darin, für eine Route ein Grobkonzept zu erstellen. Dazu soll die Route in verschiedene Abschnitte unterteilt werden. Für jeden Abschnitt sind Prinzipien und Grundsätze zur Gestaltung sowie die Veloführung (wie breit, wie geführt etc.) zu bestimmen. Für einzelne Bereiche werden vertiefte Entwürfe in Form von planerischen und gestalterischen Darstellungen gefordert.

Der Bearbeitungsperimeter ist der Strassenraum mit der ersten Baureihe entlang den Strassen. Zur Behebung von Schwachstellen kann die Linienführung im Detail angepasst werden, wenn keine

grösseren Umwege entstehen. Es soll eine Linienführung für eine gesamte Route auf dem Gemeindegebiet von Thalwil definiert werden.

Ziel der Arbeit ist es, für eine gewählte Route alle baulichen und signaletischen Massnahmen zur Erstellung einer attraktiven Veloverbindung in einem Gesamtplan mit Erläuterungsbericht aufzuzeigen.

## Lernziel

Die Aufgabenstellung stellt eine komplexe Teilaufgabe aus der kommunalen Verkehrsplanung dar, welche den Radverkehr als Verkehrsmittel sowie die Abstimmung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln betrifft. Sie bietet die Chance, erlerntes Fachwissen aus verschiedenen Bereichen der Verkehrsplanung an einem konkreten und aktuellen Planungsprojekt anzuwenden. Die Bearbeitung beinhaltet eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Thematik Radverkehr.

# Veloschnellroute Thalwil

## Inhalt Projektarbeit

Um eine Mobilitätswende mit mehr Fuss- und Veloverkehr zu erreichen braucht es geeignete Massnahmen. Unter anderem ist eine gute und durchgehende Veloverkehrsinfrastruktur mit passender Linienführung notwendig, damit das Pendeln mit dem Velo attraktiv wird. Diese Arbeit zeigt auf, welche Möglichkeiten Thalwil bereits heute mit kurzfristigen Massnahmen bereitstehen.

## Perimeter

Der Perimeter für die Veloschnellroute erstreckt sich von Nord nach Süd quer durch die Gemeinde Thalwil. Die Route weist ein geringfügiges Gefälle auf. Jeweils am Anfang und am Ende verzweigt sich die Linienführung, die geprüft und angepasst wurde. Die Route führt hauptsächlich über Sammel- bzw. Quartierstrassen, welche die Velos abseits der Hauptstrassen leiten.

## Linienführung

Route 1 ist die Alpenstrasse-Tödistrasse-Asylstrasse-Breitiweg; zusätzlich wird erwähnt Alte Landstrasse-Dorfstrasse und Sonnenbergstrasse. Beide Linienführungen werden im Regionalen Richtplan Zimmerberg aufgezeigt. Für die weitere Bearbeitung wurde die Linienführung nun genauer definiert: Im nördlichen Abschnitt wird die Route entlang der Alpenstrasse gewählt, die sich in einem verkehrsberuhigten Quartier befindet und sich daher hervorragend für eine Veloschnellroute eignet. Im südlichen Teil wird der Breitiweg priorisiert, entlang einer Achse ohne MIV und mit direkter und ebenerdiger Führung parallel zur Alten Landstrasse.

## Ziele und Anforderungen Veloschnellroute

Eine Veloschnellroute muss klar erkennbar sein. Dies wird mit einer entsprechenden Signalisation und Markierung erreicht. Mit Wegweisern und Markierungen auf dem Belag und klaren, einheitlichen Lösun-

gen an Knotenpunkten fühlen sich die Nutzenden gut geführt. Bei Knotenpunkten sowie Abzweigungen auf andere Strassen sollen die Übergänge möglichst ebenerdig erfolgen, damit kein Absteigen vom Velo notwendig ist und auch Rennvelos die Möglichkeit haben, Schwellen oder Belagswechsel zu überwinden. Für das Velo soll es keine oder möglichst wenige Hindernisse wie parkierte Fahrzeuge oder Barrieren geben und Gefahrenstellen behoben werden. Zudem ist darauf zu achten, dass es nur wenige Haltepunkte, z.B. an Kreuzungen, gibt und somit ein fließendes Fahren ermöglicht wird.

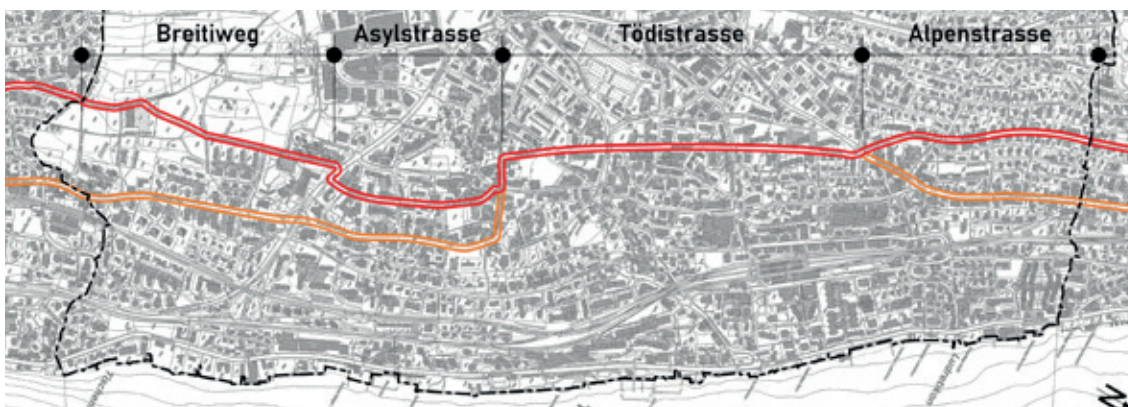
Mit diesen Zielen wurden konkrete Querschnitte ausgearbeitet und für Streckenabschnitte definiert. Das daraus entstandene Konzept zeigt die notwendigen Massnahmen pro Abschnitt auf.

## Bestandsaufnahme

Die einzelnen Streckenabschnitte weisen hohes Potenzial für eine Veloschnellroute auf. So haben die Strecken keine oder nur leichte Steigungen, weshalb ein angenehmes Velofahren möglich ist. Die Route liegt hauptsächlich auf Quartierstrassen, die bereits heute teilweise das Temporegime 30 km/h haben und damit bereits verkehrsberuhigter sind. Generell ist das Verkehrsaufkommen eher gering. Durch die eher breiten Strassen gibt es genügend Platz für den MIV und den Veloverkehr. Bei allen Strassenabschnitten gibt es eher viele seitliche Parkfelder, was zwar den MIV verkehrsberuhigt, jedoch einen Konfliktpunkt für das Velo darstellt. Auf den Abschnitten gibt es rund sechs grössere Knotenpunkte, bei welchen jeweils zugunsten des Veloverkehrs eine Lösung gefunden werden muss.

## Konfliktpunkte

Bei den beiden grösseren Konfliktpunkten handelt es sich um die Kreuzung Tödistrasse-Sonnenbergstrasse-Alpenstrasse und die Kreuzung Asylstrasse-Tischlenlostrasse-Breitiweg.



Übersichtsplan  
Linienführung  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

## Variantenentwicklung

Zwei Knotenpunkte wurden genauer betrachtet: für diesen wurden jeweils zwei Lösungsvarianten ausgearbeitet. Nachfolgend wird der Knotenpunkt Sonnenbergstrasse mit seinen zwei Lösungsvarianten exemplarisch dargestellt.

### Lösungsvariante 1

Auf der Tödistrasse wird neu ein Einbahn-Regime für den MIV eingeführt, wobei Velos weiterhin in beide Richtungen verkehren können. Über die Kreuzung werden auf der Sonnenbergstrasse zwei Velostreifen mit einer Breite von 1.50 m durchgezogen und in roter Farbe markiert. Die Sichtbarkeit und Sicherheit für die Velofahrenden wird so erhöht. Die Trottoirs müssen in diesem Fall nicht verschoben werden, weshalb die Umsetzung kurzfristig machbar ist. Diese Variante benötigt somit hauptsächlich neue Markierungen und neue Signalisationen. Einzig beim Trottoir der Tödistrasse ist eine Umgestaltung mit Begrünung vorgesehen. Beim Fussgängerstreifen wird die vorhandene Mittelinsel aufgehoben, da diese wegen des schmaleren Querschnitts nicht mehr notwendig ist. Diese Variante entspricht bekannten und bestehenden Beispielen in der Schweiz. Die Velofahrenden haben in dieser Variante zwar keinen Vortritt, aber durch den Mittelstreifen eine sichere Zone um sich aufzustellen, bis sich eine Zeitlücke zum Abbiegen bildet.

### Lösungsvariante 2

Bei der zweiten Variante handelt es sich um eine an Schweizer Standards angepasste niederländische Lösungsvariante. Bei dieser Lösungsvariante müssen die Geometrien der Trottoirs leicht angepasst werden, dies gilt besonders für das Trottoir beidseits der Tödistrasse. Die Mittelinsel für den Fussverkehr bleibt nur an einer Stelle auf der Sonnenbergstrasse bestehen. Die restlichen Massnahmen umfassen entsprechende Markierungen und Signalisationen

der Einbahnstrasse. Diese Lösungsvariante gibt den Velofahrenden die Möglichkeit, eine Art Kreisverkehr zu fahren: so können sie zügig in die Strassen abbiegen. Zwar erhält der Veloverkehr mit dieser Variante nicht den Vortritt, aber er kann diese Kreuzung sicher und schnell queren. Die Signalisation ist durch die Markierungen auf dem Bodenbelag klar, denn die Flächen sind farblich eindeutig getrennt und der MIV ist hiermit gewarnt. Allerdings handelt es sich hierbei um eine in der Schweiz eher unübliche Lösung, die in nördlicheren Ländern weiter verbreitet ist.

### Fazit

Empfohlen wird die Lösungsvariante 1. Diese Variante entspricht den Schweizer Standards, somit ist die Verkehrssituation allen Verkehrsteilnehmenden bereits bekannt. Die Variante bietet den Velofahrenden auf der Sonnenbergstrasse eine direkte Verbindung auf den Velostreifen.

Bei der Umsetzung wird zwischen kurzfristigen Massnahmen, sprich Demarkierungen und Markierungen, Zonentor etc. und baulichen Massnahmen unterschieden. Bei der Lösungsvariante 1 braucht es einige bauliche Anpassungen am Trottoir und den Fussgängerüberquerungen. Zudem sind viele Markierungen und Signalisationen auf dem Knotenpunkt notwendig. Anzumerken ist, dass neben Pull-Massnahmen (Infrastruktur zur Verfügungstellen) auch Push-Massnahmen (wie die Aufhebung von Parkfeldern, kostenpflichtiges Parkieren) notwendig sind, damit eine Veränderung tatsächlich stattfindet.



**links:**  
**Lösungsvariante 1**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

**rechts:**  
**Lösungsvariante 2**  
Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

# Mobilitätsstrategie Thalwil

## mit neuen Ansätzen für die Mobilität in der Gemeinde Thalwil

Semesterarbeit HS 2021  
5. Semester

Modul: Profilprojekt Verkehrsplanung  
Dozierende: Carsten Hagedorn  
Gunnar Heipp  
Manuel Oertle

Im Profilprojekt Verkehrsplanung soll für die Gemeinde Thalwil eine Mobilitätsstrategie mit neuen Ansätzen für die Mobilität erarbeitet werden. Dabei sollen auch alternative Konzepte für die Erschliessung von topografisch höher gelegenen Quartieren in Thalwil geprüft werden.

### Ziel der Arbeit

Die Gemeinde Thalwil hat Ziele und Strategien in ihren Leitlinien zur räumlichen Entwicklung sowie in ihrem kommunalen Richtplan 2015 definiert. Für den Fuss- und Veloverkehr liegt jeweils ein spezifisches Teilkonzept vor. Auf diesen Grundlagen soll eine langfristige Mobilitätsstrategie mit neuen Ansätzen für die Mobilität in Thalwil erarbeitet werden. Die Strategie soll die langfristige Leitlinie für die Gemeinde sein, die definiert, wie der Verkehr stadtverträglich abgewickelt werden soll.

In der Strategie sollen Visionen und Ziele für die zukünftige Verkehrsabwicklung definiert werden. Darauf aufbauend soll ein Baukasten aus bekannten sowie aus neuen Ansätzen zur verträglichen Verkehrsabwicklung zusammengetragen werden. Dabei sollen auch alternative Konzepte für die Erschliessung von topografisch höher gelegenen Quartieren in Thalwil geprüft werden.

Für einen Baustein aus diesem Baukasten soll ein Konzept mit Ausgangslage, Ziel und Massnahmen erarbeitet werden. Das Konzept soll zur Erreichung der in der Mobilitätsstrategie definierten Ziele beitragen. Ein zentrales räumliches Element des Konzeptes soll mit einem Entwurf oder einer Visualisierung veranschaulicht werden.

### Aufbau der Projektarbeit

Die Projektarbeit gliedert sich in drei Arbeitsschritte:

- Als Arbeitsgrundlage ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Gesamtentwicklung der Gemeinde Thalwil, der Erschliessung und bestehenden Verkehrsproblemen bzw. unerwünschten Folgen aus dem Verkehr nötig. Die Erkenntnisse vorliegender Studien müssen ausgewertet werden. Die prognostizierten Entwicklungen sollen aufgezeigt und die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen erläutert werden.
- Im zweiten Schritt werden zunächst die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsentwicklung aufgezeigt. Dazu soll das Verkehrs-

aufkommen der weiteren Siedlungsentwicklung abgeschätzt werden. Unter Berücksichtigung des zukünftigen Mehrverkehrs soll aufgezeigt werden, ob und in welcher Grössenordnung heutige und künftige Wege vom MIV auf andere Verkehrsmittel verlagert werden müssen, um das Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs zu erreichen. Die eigentliche Mobilitätsstrategie soll in kompakter Form eine Vision und Ziele beinhalten. Zur Unterstützung der Verlagerung von Wegen auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr sollen mögliche Entwicklungen neuer Technologien und Angebote einer «intelligenten» Mobilität (Stichworte: Mobilitätsmanagement, kombinierte Mobilität, intelligente Verkehrssteuerung, «Smart City»), aber auch Erfahrungen zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung aus anderen Städten und Ländern berücksichtigt werden. Massnahmen sollen im Mobilitätskonzept nicht erarbeitet werden. Stattdessen soll aufgezeigt werden, welche Teilkonzepte auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes erarbeitet werden sollen. Die Planungsansätze sollen zu einem Baukasten mit Konzeptbausteinen zusammengetragen werden. Dabei soll auch überlegt werden, in welchem (informellen) Instrument die Bausteine festgelegt werden könnten.

- Aus dem Baukasten der Mobilitätsstrategie wird im letzten Schritt der Arbeit ein Baustein ausgewählt und in einem Konzept vertieft ausgearbeitet. In diesem Konzept soll zunächst kurz die Ausgangslage für Thalwil erläutert und die heutige Situation analysiert werden. Darauf aufbauend soll die Zielsetzung des Konzeptes erläutert werden und dargelegt werden, welchen Beitrag der Baustein zur Umsetzung der in der Mobilitätsstrategie gesteckten Ziele im Bereich Mobilität/Verkehr leisten kann.

# Mobilitätsstrategie 2040

## Vertiefungsschwerpunkt: Parkierungskonzept

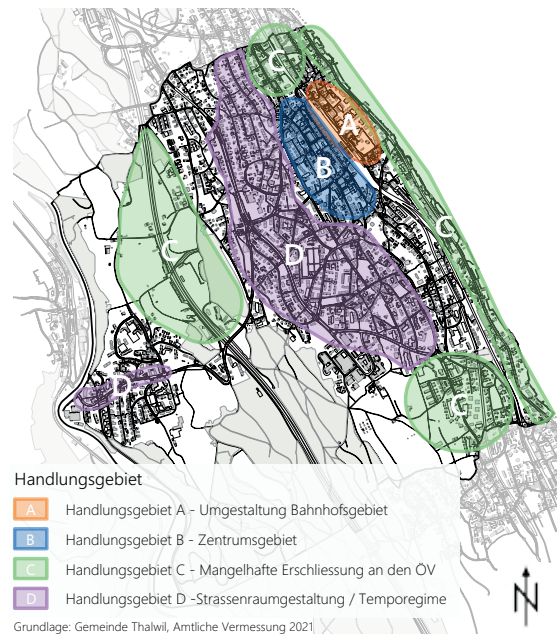
### Einleitung

Die Gemeinde Thalwil strebt eine nachhaltige und klimafreundliche Entwicklung an und versucht dies auf diversen Ebenen umzusetzen. Damit hat sie das Label «Energistadt» erhalten. Um die Zertifizierung im Jahr 2022 ein weiteres Mal zu sichern, gibt es noch einen gewissen Handlungsbedarf. Mit der schrittweisen Umsetzung der «Mobilitätsstrategie Thalwil 2040» kann dies gelingen. Obwohl es sich um eine Mobilitätsstrategie handelt, haben Siedlung, Landschaft und Klima eine ebenso hohe Relevanz wie der Verkehr. Eine interdisziplinäre Vorgehensweise ist also von hoher Bedeutung.

### Analyse der Handlungsgebiete

#### Handlungsgebiet A – Umgestaltung Bahnhofsgelände

Die Lage des Bahnhofs und der Gleise haben eine starke Trennwirkung auf das Siedlungsgebiet. Die Anbindung an die Schiffsstation ist wegen der steilen Topografie nicht ideal. Es sind nicht genügend Veloabstellplätze vorhanden und die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an den Bahnhof ist unübersichtlich gestaltet.



#### Handlungsgebiete in Thalwil

eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH

#### Handlungsgebiet B – Entwicklung Zentrumsgebiet

Der «Regionale Richtplan Zimmerberg» ermöglicht die Realisierung von hohen Häusern im Zentrum. So ist hier mit einer stärkeren Bevölkerungsentwicklung und entsprechend mit steigendem Verkehrsaufkom-

men zu rechnen. Die Gotthardstrasse ist mit vielen Parkfeldern und grosszügiger Strassenbreite sehr dominant für den MIV ausgestaltet.

#### Handlungsgebiet C – Mangelhafte ÖV-Erschliessung

Die ausgewiesenen Gebiete sind mangelhaft oder gar nicht mit dem ÖV erschlossen, obwohl sie teilweise wichtige Nutzungen, wie die Sportanlage Brand, das Freibad am Seeufer oder Siedlungsgebiete beinhalten. Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Zugangsmöglichkeiten zu den Bushaltestellen teilweise unübersichtlich.

#### Handlungsgebiet D – Strassenraumgestaltung

Die Strassenraumgestaltung in Thalwil ist stark auf den MIV ausgerichtet. Die Topografie begünstigt dabei die Wahl des MIV als Verkehrsmittel. Im Siedlungsgebiet herrscht auf vielen Quartierstrassen Tempo 50. Diese Faktoren führen zu einer unsicheren Verkehrssituation für den Fuss- und Veloverkehr, wobei die subjektive Verkehrssicherheit sehr leidet.

#### Gesamtbetrachtung Handlungsgebiet Thalwil

Die fehlende Verbindung im Velonetz vom Seeufer bis nach Gattikon, die Umgestaltung der Seestrasse sowie fehlende Veloabstellanlagen an Bushaltestellen haben Einfluss auf die ganze Gemeinde. Ebenfalls stellen der tiefe Anteil des Umweltverbunds am angenommenen Modal-Split, die steile Topografie und die fehlende direkte Nord-Süd-Verbindung des ÖV in Thalwil Herausforderungen für das Gemeindegebiet dar. Diese Problemstellungen dürfen nicht in einzelne Raumfragmente unterteilt werden.

### Strategie

Die Hauptstrategie für das gesamte Gemeindegebiet besteht aus den folgenden vier Ansätzen:

#### Vermeiden

Anstelle einer Zersiedelung ist eine Siedlungsentwicklung nach innen kombiniert mit einem guten Nutzungsmix anzustreben. Das Siedlungswachstum soll in Gebieten mit einer guten Anbindung an den Umweltverbund gefördert werden. Damit lässt sich ein ungebremstes Verkehrswachstum verhindern. Veränderungen bzgl. Organisation des Arbeitsplatzes sowie im Freizeitverhalten sollen zur Vermeidung des Verkehrs genutzt werden.

#### Verlagern

Die Strategie setzt auf die Förderung des Umweltverbundes. Dazu gehören ein engmaschiges Fuss- und Velonetz mit attraktiven und sicheren Alltagsrouten und ein effizientes, auf die Siedlungshierarchie ausgerichtetes ÖV-Angebot. Zudem sind neue Ansätze und Infrastrukturen zur Förderung der kombinierten Mobilität weiter auszubauen.

### Verträglich gestalten

Die Reduktion der Emissionen, die Glättung der Verkehrsspitzen sowie die Erweiterung der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs sind wichtige Handlungsansätze. Der Verkehr soll verflüssigt und der Versiegelungsgrad gesenkt werden. Der MIV soll auf den Hauptverkehrsstrassen kanalisiert werden und Wohnquartiere sind durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und verkehrsberuhigende Massnahmen zu entlasten. Ortsdurchfahrten sind so zu gestalten, dass ihre räumliche Trennwirkung verringert wird.

### Vernetzen

Im Rahmen der umfassenden Digitalisierung und Automatisierung unserer Gesellschaft spielt die Vernetzung aller Akteurinnen und Akteure bezüglich Infrastruktur eine bedeutende Rolle. Transportketten und Fahrzeugauslastungen sollen optimiert werden.

### Konzeptbausteine

Die Umsetzung der diversen Strategien erfordert spezifische Handlungsanweisungen. Diese wurden in Form folgender Konzeptbausteine definiert:

- Sharing-Konzept
- Förderung der Nahmobilität
- Siedlungsverträglicher Strassenraum
- Mobilitätsmanagement
- Parkierungskonzept
- Automatisierung und Digitalisierung des Verkehrs

### Vertiefung Konzeptbaustein «Parkierungskonzept»

Gemäss dem Massnahmenblatt im kommunalen Richtplan Thalwil (2015) hat der Gemeinderat entschieden, die rechtsgültige Parkierungsverordnung anzupassen. Dies soll mithilfe eines Parkierungskonzepts stufenweise erfolgen. Heute besteht ein Überangebot an oberirdischen öffentlichen Parkfeldern und ist besonders im Zentrum, aber auch an der Seestrasse am Seeufer sowie auf etlichen Quartierstrassen bemerkbar.

### Ziele

- Förderung einer hohen Aufenthalts- und Begegnungsqualität im Zentrum sowie im öffentlichen Raum durch dessen zweckmässige Nutzung.
- Minimierung des Pendler- und Parksuchverkehrs zum Schutz der Anwohnenden vor Lärmemissionen und Schadstoffbelastungen in der Luft.
- Gewährleistung der Sicherheit auf der Strasse.

### Parkierungskonzept

Die Parkierungszonen wurden anhand der Zoneneinteilung des Zonenplans definiert. Dies soll eine einfache und flexible Anpassung des Parkierungskonzepts bei einer Revision der Nutzungsplanung



Gotthardstrasse, Thalwil Zentrum

eigene Aufnahme

ermöglichen und gleichzeitig die Nachvollziehbarkeit sowie Beständigkeit des Konzepts stärken. Hier wird die Einteilung nach Zonen gegenüber der Einteilung nach aktuellen Nutzungen bevorzugt, da der längerfristige Bestand der heutigen Nutzungen nicht gesichert ist.

	Parkieren gegen Gebühr		Blaue Zone		Zeitlich unbeschränktes & gebührenfreies Parkieren
	V1	V2	V1	V2	
Zeitlich beschränkt	☒	☐	☒	☐	☐
Zeitlich unbeschränkt	☐	☒	☐	☒	☒
Gebührenpflichtig (Parkuhr)	☒	☐	☐	☐	☐
Gebührenpflichtig (Parkkarte)	☐	☒	☐	☒	☐
Gebührenfrei mit Parkscheibe	☐	☐	☒	☐	☐
Gebührenfrei	☐	☐	☐	☐	☒

Parkierungszonen in Thalwil

eigene Darstellung

### Zone I «Parkierungsfrei»

Diese Zone befindet sich in den Zentren, rund um die Schulen und an der Seestrasse entlang des Seeufers. Ausnahmen in Form von Kurzzeitparkflächen (maximale Parkdauer 15-30 Min.) können bei einer sehr unverhältnismässigen Situation und einer gleichzeitig hohen Nachfrage beim Gemeinderat beantragt werden. Ausgenommen von dieser Regelung sind Behinderten- und Taxiparkflächen sowie Anlieferungsflächen, welche ebenfalls von Service- und Gesundheitsparkkartenbesitzenden benutzt werden können. Die Tarife sind in dieser Zone am teuersten, um allfällige Fehlanreize an den wertvollen zentralen, öffentlichen Lagen zu vermeiden. Auch Schulen und Alterszentren mit angrenzenden Strassen wurden in diese Zone integriert, um die Sicherheit beim Queren der Strassen zu gewährleisten. Die Sichtverhältnisse mit parkierten Autos auf der Strasse sind für Kinder ungenügend und der Abbau von Parkfeldern soll zudem zu einer Verkehrsberuhigung auf diesen Strassen führen und den Trend von «Eltern-Taxis» unattraktiver machen. Kriterien für diese Zonenzuteilung:

- Zentrum oder Kernzone mit Zentrumscharakter
- Attraktive Lage am Seeufer



- Notwendigkeit einer Strassenquerung bei Schulhäusern und Alterszentren
- Gestaltungsplangebiet mit privaten Parkflächen
- Ausgeprägtes ÖV- bzw. Mobilitätsangebot

### Zone II

Diese Zone beinhaltet Kernzonen, welche keinen Zentrumscharakter aufweisen (in Zentrumsnähe liegen, aber ohne hohe Nutzungsdurchmischung). Hier sind gebührenpflichtige weisse Parkfelder zulässig, bei welchen die maximale Parkdauer auf 0.5 bis 8 h zu begrenzen ist. Dies, damit Arbeitende ein privates Parkfeld mieten oder ein anderes Verkehrsmittel wählen. Die Tarife sind etwas günstiger als in der Zone I anzusetzen. Kriterien für diese Zonenzuteilung:

- Kernzone ohne Zentrumscharakter
- Zentrumsnähe

### Zone III

In den Gewerbegebieten und bei der Sportanlage «Brand» ist eine maximale Parkdauer von 8-12 Stunden anzubieten, da sich diese Gebiete in peripheren Lagen befinden und nicht äusserst attraktiv angeschlossen sind. Als Tarife können jene der Zone II verwendet werden. Es besteht das Risiko, dass durch die Möglichkeit der längeren Parkdauer der MIV angezogen wird und die gesamtheitliche Wirkung des Parkierungskonzepts dadurch geschmälert wird. Im Ortsteil «Böni» wäre dies beispielsweise nicht wünschenswert. Allerdings kann durch die Förderung des Umweltverbands in diesem Gebiet sowie mittels «Parkfeld-Sharing» entgegengewirkt werden. Kriterien für diese Zonenzuteilung:

- Gewerbezone
- Sportanlage Brand

### Blaue Zone

Die Parkfelder der blauen Zone sollen vorwiegend im Wohngebiet angeboten werden. Diese Parkfelder sind nur mit einer Parkscheibe oder einer gültigen Parkkarte nutzbar. Der Tarif der Parkkarten ist gegenüber dem heutigen Tarif zu erhöhen. Die Abschaffung von weissen Parkfeldern im Wohngebiet soll zu einer Verkehrsberuhigung und Befreiung von Such- und Fremdverkehr in den Wohnquartieren führen. Ein Abbau der heutigen Parkfelder in dieser Zone ist anhand des Belegungsgrads der privaten Parkflächen in diesen Gebieten zu untersuchen. Falls eine nach geltendem Recht ausreichende Anzahl an privaten Parkierungsmöglichkeiten in einem zumutbaren Radius vorhanden ist, sind die überflüssigen Strassenparkfelder in der Blauen Zone ersatzlos abzubauen. Kriterien für diese Zonenzuteilung:

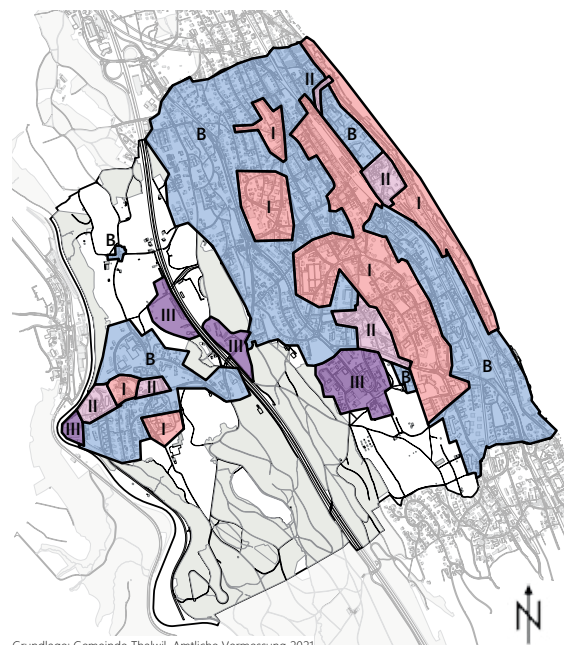
- Wohngebiet (inkl. Mischzone)

### Weitere Massnahmen

- Veloparkierung
- E-Mobilität
- Sharing-Konzept
- Öffentliche Tiefgaragen und Parkleitsystem
- Parkfeld-Sharing
- Autoarme Nutzung
- Mobilitätswoche und Umnutzung von Parkfeldern

### Fazit

Das Erfüllen der aufgestellten Ziele steuert einen extrem wichtigen Beitrag zur Verkehrsberuhigung sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. Das primäre Ziel besteht nicht darin, Parkfelder abzubauen, sondern den wertvollen öffentlichen Platz für neue Nutzungen zur Verfügung stellen zu können. Dies führt zu einem breiteren und attraktiveren Mobilitätsangebot, welches eine Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auslöst. Dieser Effekt ergibt die erwünschten Folgen für den Strassenraum: die Verkehrsbelastung der Strassen durch den MIV wird abnehmen, der Verkehr wird flüssiger werden und der Fuss- und Veloverkehr wird zunehmen.



Grundlage: Gemeinde Thalwil, Amtliche Vermessung 2021

Parkierungszonen		Orientierung	
<span style="background-color: #4a86e8; color: white; padding: 2px;">B</span>	Blaue Zone	<span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">II</span>	Zone II
<span style="background-color: #e74c3c; color: white; padding: 2px;">I</span>	Zone I «Parkierungsfrei»	<span style="background-color: #9b59b6; color: white; padding: 2px;">III</span>	Zone III
		<span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Gemeindegrenze Thalwil
		<span style="background-color: #d9ead3; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Wald

### Parkierungskonzept

eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH



Städtebau /  
Stadtentwicklung

# Siedlungsentwurf Stierenried

## Generierung von angemessener Dichte

Semesterarbeit FS 2022  
2. Semester

Modul: Städtebau 3  
Dozierende: Lucas Steiner

Für den Kurs «Siedlungsentwurf» stand das rund 1.5 ha grosse Stierenried im Südwesten von Thalwil zur Diskussion. Für die Bauparzelle galt es – unabhängig vom heutigen Zonenplan – einen Siedlungsentwurf mit angemessener Dichte und passenden Typologien zu entwerfen.

### Thema

Im Rahmen des Unterrichts waren die Studierenden aufgefordert, in Gruppen eigene Siedlungskonzepte für den Planungssperimeter zu entwickeln. Unter Einbezug lokaler Rahmenbedingungen sowie spezifischer Fachthemen (Erschliessung, Wohnungsmix, Aussenräume, Orientierung, Parkierung, Immissionen, Landschaft, usw.) wurden die Ideen im Laufe der ersten Semesterhälfte in einen konkreten Siedlungsentwurf im Massstab 1:500 übersetzt und anschliessend in einem Teilgebiet vertieft.

### Planungssperimeter

Das für die Semesteraufgabe ausgewählte 1.5 ha grosse Übungsareal liegt im Südwesten von Thalwil. Die Wiese mit dem Flurnamen Stierenried diente den Thalwiler Schützen einst als Schiessanlage. Der Schiessstand ist schon seit längerem nicht mehr in Betrieb. Der Vorbereich dient gegenwärtig als Abfallsammelstelle.

### Ausgangslage

Das Grundstück ist zwar als Bauland eingezont, wird jedoch bis heute landwirtschaftlich genutzt. Wie mit dem bestehenden Schiessstand und der Sammelstelle umgegangen werden soll, war den Studierenden überlassen.

### Aufgabe

Die Studierenden waren im Rahmen des Kurses aufgefordert, auf dem Stierenried ein Wohnquartier zu konzipieren, welches auf den bestehenden Kontext reagiert und einen kohärenten Zusammenhang zwischen Gebäuden, Freiraum, Nutzung und Verkehr sicherstellt.

### Ziel: Siedlungsentwurf mit hoher Wohnqualität

Die Aufgabe umfasste den kritischen und qualitätsorientierten Umgang mit dem Thema Wohnen und dafür geeigneten Gebäude- und Freiraumtypologien. Das Ziel war eine Siedlung, die eine konzeptionelle Logik erkennen lässt, einen eigenständigen Charakter besitzt und damit die Voraussetzung mitbringt, dass sie als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt würde. Obwohl rein fiktiv, sollte die Siedlung barrierefrei sein. Das heisst, dass auch für Menschen mit Beeinträchtigungen eine attraktive Zugänglichkeit gewährleistet wird. Das Wohnen sollte ökonomisch erschwinglich sein und für Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten nicht nur Wohnraum bieten, sondern ein echtes Zuhause sein.

# Siedlungsentwurf Stierenried

## Modellarbeiten

Studierende:  
alle Studierenden  
des genannten Moduls



oben links:  
V. Kleger, S. Kaufmann, L. Boesch

oben:  
J. Trummer, B. Klaus, Y. Schir

links:  
D. Dumartheray, B. Kunz, E. Roth



**Zusammenschau**  
Modelle erarbeitet von  
allen Studierenden  
des Moduls Städte-  
bau 3

# Siedlungsentwurf: Mehrgenerationenwohnen im Stierenried

Studierende:  
Benjamin Klaus  
Joel Trummer  
Yanick Schir

## Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter befindet sich am südwestlichen Ende des Siedlungsgebietes der Gemeinde Thalwil, umgeben von Wohnquartieren und Industrienutzung sowie angrenzend an den Sihlwald. Das Baufeld, welches eine Fläche von rund 1.5 Hektaren umfasst, ist eine der letzten grossen Landreserven der Gemeinde und soll in den kommenden Jahren vorwiegend mit Wohnnutzung überbaut werden. Dabei spielt der Umgang mit der starken Lärmbelastung durch die verkehrsorientierte Zürcherstrasse eine zentrale Rolle.

## Konzept

Der zukunftsfähige Entwurf wird mit dem Konzept Mehrgenerationenwohnen den Ansprüchen unterschiedlichster Bewohner:innen gerecht. Wohnungsgrössen von 5.5 bis 1.5-Zi-Wohnungen, erweitert mit betreutem Wohnen, bieten sämtlichen Altersgruppen anspruchsvollen Wohnraum. Die strassenbegleitenden Bauvolumen bieten im Erdgeschoss Platz für lokales Kleingewerbe und Einkaufsmöglichkeiten. Der überhöhte Kopfbau am Kreisel ergänzt die öffentlichen Nutzungen des Quartiers mit einem Café im Erdgeschoss und darauf aufbauendem Ärztehaus. In den dahinterliegenden abgewinkelten Bauvolumen sind auf je drei Geschossen Wohnnutzungen angeordnet. Die unterschiedlich ausgestalteten Freiräume bzgl. ihrer Funktionsausrichtung und Grad an Öffentlichkeit bzw. Privatheit fördern die soziale Interaktion im Freien zwischen den Generationen, die der Nutzungsmix und das Konzept generiert. Die öffentlichen Erdgeschossnutzungen tragen dabei einen bedeutenden Teil zur Belebtheit bei. Diese Vitalität soll in die umliegenden Quartiere ausstrahlen und somit ein Mehrwert bilden.



### Konzeptentwurf

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH



### Schwarzplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

## Städtebau

Aus der Analyse resultiert die bewusste Setzung der dreigeschossigen Bauvolumen. Strassenseitig werden die bestehenden Baufluchten aufgenommen. Die erste Bautiefe fungiert somit als Lärmriegel und distanziert den Rest der Siedlung von der verkehrsorientierten Zürcherstrasse. Unterbrochen wird diese Flucht zum einen durch den Hauptzugang am Kreisel, der gestalterisch durch eine Fuge ausformuliert ist, und zum anderen durch den Zugang zwischen den Bauten. Die Adresse wird durch den überhöhten Kopfbau mit einem zusätzlichen Geschoss im Norden akzentuiert, welcher den Auftakt zum dahinterliegenden Quartier bildet. Durch die offene und versetzte Anordnung der abgewinkelten Bauten gegenüber dem angrenzenden Quartier gelingt die Verflechtung. Somit gliedert sich die neue Siedlung mit Respekt und Transparenz dem Bestand ein.

## Architektur

Die Feingliedrigkeit durch das Zusammenspiel von horizontalen und vertikalen Elementen aus Holz und Metall lässt das dreigeschossige Bauvolumen leicht und elegant wirken. Während die Fassaden grundsätzlich als stehend wahrgenommen werden, entsteht an der Hauptwohnseite der Eindruck einer stark liegenden Struktur, welche die Aussenräume als geschossweise zusammenhängende Einheit wirken lassen. Die Sichtbetonsockel laufen in Material und Gestalt weiter in die Eingangsbereiche und formulieren diese jeweils mit einem massiven Vordach als Einheit und Adresse des Baus aus.



### Visualisierung

eigene Darstellung

Mit dem Modul «Städtebaulicher Entwurf 5» werden die Studierenden erstmals mit grossen städtebaulichen Gebieten und grosser Komplexität konfrontiert. Die Arbeit wird als eine Form von Masterplan verstanden und soll eine ideelle Entwicklung über Jahrzehnte aufzeigen.

## Lernziel

Aufgrund der Grösse der in diesem Modul bearbeiteten Entwurfsgebiete sind meist unterschiedliche historische und neuere Teilgebiete zu bearbeiten. So sind die Studierenden mit Qualitätsunterschieden von Teilgebieten und zahlreichen Nutzungen konfrontiert. Innenentwicklung und nachhaltige Siedlungsentwicklung sind selbstverständlich Standardthemen, welche hier konkret entworfen werden müssen. Obwohl ein Schwerpunkt in physischen Stadt- und Freiräumen liegt, wird die Aufgabe interdisziplinär verstanden und diskutiert.

## Aufgabe

Normalerweise (in bisherigen Studienjahren) arbeiten alle Gruppen im selben städtebaulichen Perimeter, welcher mindestens 50 – zum Teil auch bis zu 200 ha – umfasst. Hingegen in Thalwil haben wir die gesamte Seeseite (ohne Gebiet Gattikon) in zehn Felder aufgeteilt: die Arbeitsgruppen hatten also unterschiedliche Aufgaben, über welche sie sich in vielen gemeinsamen Kritiken intensiv abgestimmt haben.

## Erkenntnisse

Schon bei der Ausgabe war klar: Es lagen historische Dorf- und Weilerkerne vor, ein urbanes Zentrumsgebiet, lose Punkthaus-Wohnquartiere und Gewerbegebiete. Interessant war zu sehen, dass und wie zu diesen verschiedenen Gemeinde-Teilgebieten viele prototypischen Lösungsvorschläge entwickelt worden sind. Dies war für alle Gruppen sehr lehrreich!

## Entwürfe

Nachfolgend werden die räumlichen Entwürfe der studentischen Arbeiten in ihren jeweiligen Teilperimetern abgebildet. Diese Lösungen wurden mit unterschiedlichen Software-Produkten erarbeitet. So wurde erstmals auch 3D-Planungssoftware eingesetzt. Zur Veranschaulichung finden sich abschliessend einige gerenderte Bilder ausgewählter Teilprojekte.



### Übersicht der Teilperimeter

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH

Legende:

Rot: Teilperimeterbegrenzung

Gelb: je 4 bis 5 Baufelder pro Bearbeitungsperimeter

Grün: übergreifende Freiraumstrukturen



**Teilgebiet A  
Etzli**  
N. Maierhofer  
P. Klein  
S. Khajjajian  
S. Blume

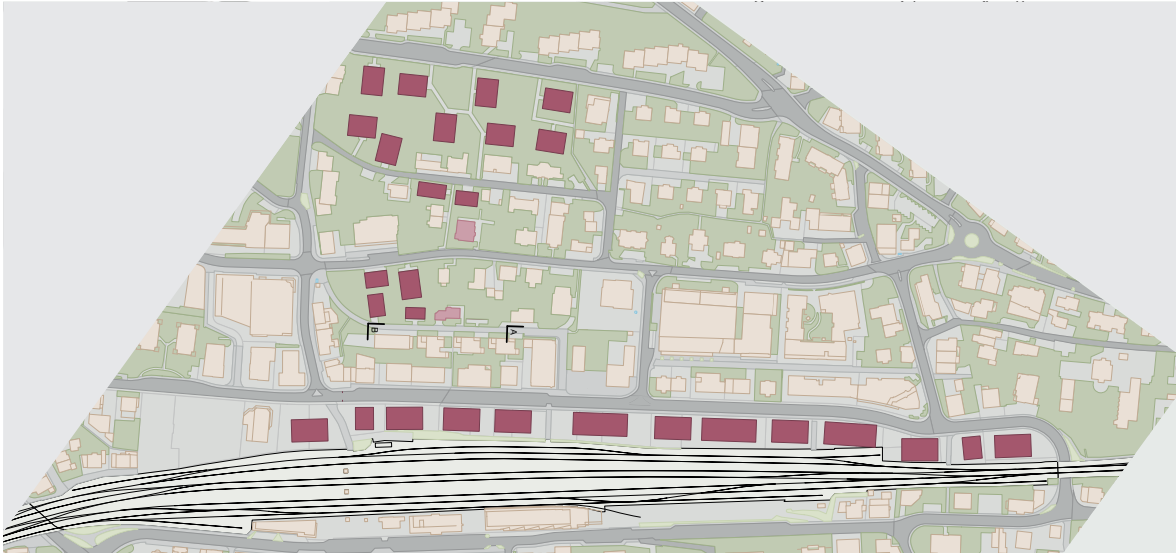


**Teilgebiet B  
Zürcherstrasse**  
C. Blaser  
R. Muaremi



**Teilgebiet C  
Alpen- und  
Landstrasse**  
Y. Haberecht  
M. Holdener  
N. Steiner  
C. Schär





**Teilgebiet D**  
**Bahnhof/Zentrum,**  
**Gotthardstrasse**  
 L. Kälin  
 A. Mäusli  
 L. Rathey  
 S. Schönbächler



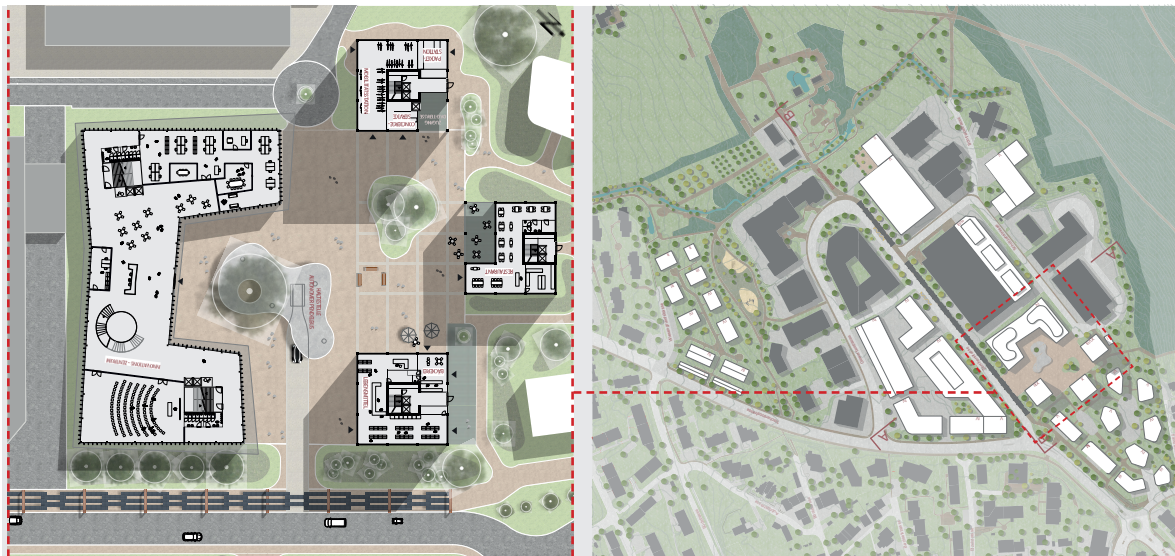
**Teilgebiet E**  
**Bahnhof-Seeseite**  
 L. Albertini  
 A. DoCabo  
 R. Fischer  
 D. Oezseven



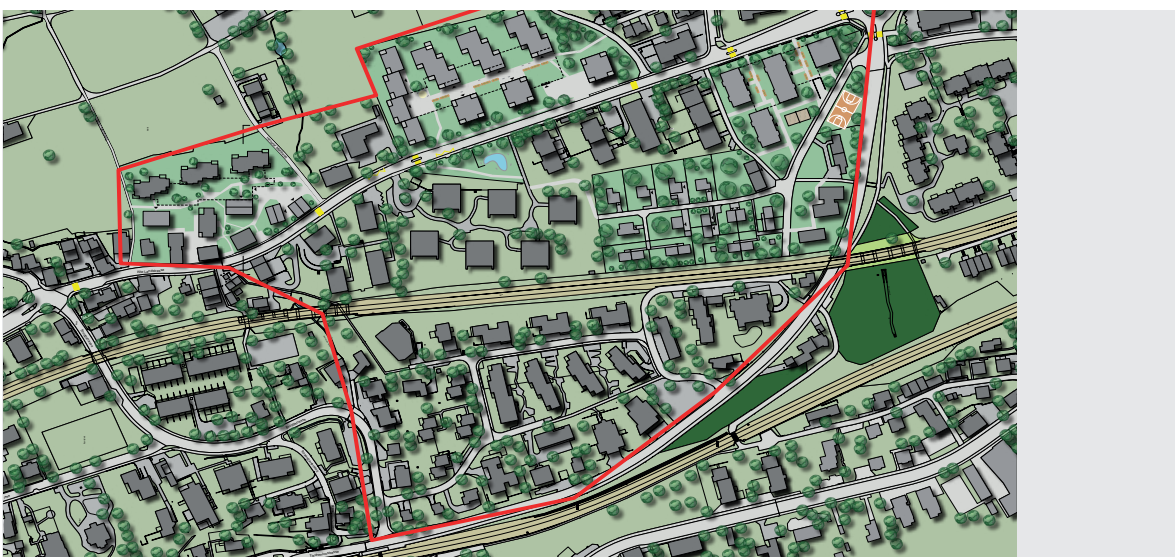
**Teilgebiet F**  
**Berghalde-**  
**Sonnenberg**  
 S. Gutknecht  
 A. Lucek  
 D. Schnyder



**Teilgebiet G  
Dorf/Dorfnah**  
J. Blattmann  
G. Coduti  
I. Götschi  
S. Fuchslin



**Teilgebiet H  
Böni und Mettli**  
A. Brunner  
L. Ettlín  
T. Furrer  
G. Mathys



**Teilgebiet I  
Mettli**  
R. Badraun  
P. Fankhauser  
M. Rissi  
M. Soland

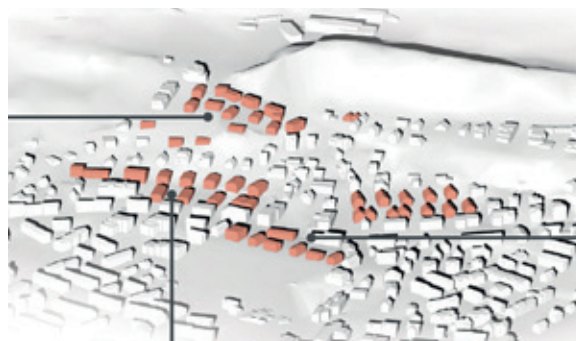
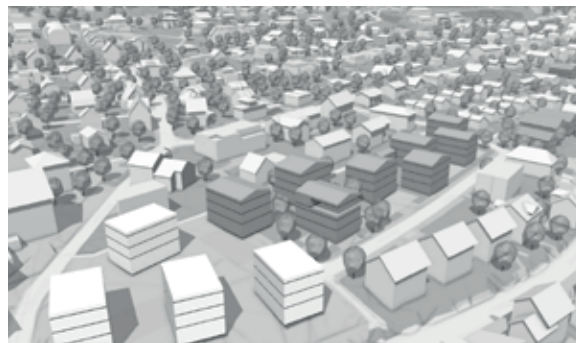
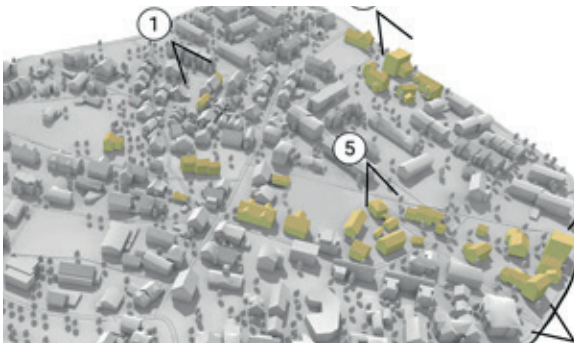


**Teilgebiet K  
Bahnstrecke**  
K. Balmer  
R. Grossmann  
P. Kleb  
S. Taylor



### Renderings digitaler 3D-Modelle

In diesem Modul wurde mit digitalen 3D Modellen gearbeitet. Beispielhaft hierfür stehen die nebenstehenden und unten folgenden Renderings von Teilgebietsansichten.



Visualisierungen der Teilgebiete D, G und H (von oben)

Visualisierungen der Teilgebiete C und F (von oben)

# Entwicklungsleitbild

## Oberdorf Thalwil

Semesterarbeit HS 2021  
5. Semester

Modul: Städtebau 7 / Freiraumplanung 6  
Dozierende: Joachim Schöffel  
Susanne Karn  
Tabea Michaelis

Als Arbeitsgrundlage für eine strategisch denkende kommunale Behörde sollen Ideen für eine Belebung des Thalwiler Oberdorfs und des Plattenplatzes entwickelt werden.

### Thema

Das Oberdorf ist eine der vier Wachten, die das mittelalterliche Thalwil bildeten. Dazumal hatte es Zentrumsfunktion. Heute ist das Oberdorf ein Wohngebiet und am Plattenplatz befindet sich noch die Gemeindeverwaltung, während sich das Zentrum Thalwil zum Bahnhof hin verschoben hat. Die Kernfragen der Gemeinde lauten nun: "Wie gelingt eine Belebung und Aufwertung des öffentlichen Raums und des Dorfzentrums, wie lässt sich die Nutzungsdichte erhöhen, welche Ansätze für ein Place-Making gibt es?"

### Aufgabe

Neben Antworten auf diese Kernfragen sollen in einem Entwicklungsleitbild auch Aussagen gemacht werden:

- zu Spielregeln für eine Weiterentwicklung und Ergänzung der vorhandenen Nutzungen in den Kernzonen im Hinblick auf eine Erhöhung der Nutzungsdichte
- zur städtebaulichen Dimensionierung bei Weiterentwicklung und Ergänzung
- zum Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz und Ortsbildschutz
- zur Anbindung der wesentlichen öffentlichen Orte und Einrichtungen.

Die Studierenden bearbeiten die Aufgabe in 2 Schritten:

1. Entwicklung von Leitideen für den Gesamt-Perimeter (Umriss in gelb eingezeichnet)
2. Fokussierung auf den Plattenplatz (s. roter Pfeil).



**Perimeter und Plattenplatz (roter Pfeil)**  
eigene Darstellung  
Kartengrundlage: © Google Maps

# Städtebauliche Konzeptentwicklung Oberdorf

Studierende:  
 Marcel Bertschi  
 Severin Germann  
 Tijo Kallumkal  
 Janosch Thalmann

## Ausgangslage

Das Oberdorf bildet eine von vier ehemaligen Wachten auf dem Gemeindegebiet Thalwils und liegt auf der sogenannten «Platte», eine topografische Terrasse am Hügel. Diese Platte ist namensgebend für diverse Orte in Oberdorf, wie beispielsweise den Plattenplatz oder die Plattenkirche.

Das Oberdorf ist ein ruhiges Wohnquartier und wird geprägt durch historische Bauten und Siedlungsstrukturen. Es wird von der Alten Landstrasse und der Dorfstrasse sowie von diversen engen Gassen und Fusswegen durchquert. Am Plattenplatz kreuzen sich die Alte Landstrasse und die Dorfstrasse. Um den Plattenplatz sind diverse charakteristische Gebäude, wie die Plattenkirche, angeordnet. Die reformierte Kirche wird von einem öffentlichen Bereich umgeben und dient als Blickfang weit über

den Zürichsee. Die Lage am vordersten Rand der Platte und der spezielle Kirchturm unterstützen diese Wirkung. Entlang der Dorfstrasse und der Oberdorfstrasse Richtung Südwesten reihen sich diverse alte Gebäude, die vor 1850 erbaut wurden, und verleihen dem Quartier einen angenehmen Charakter.

## Handlungsbedarf

Handlungsbedarf wurde nach der Analyse in drei Bereichen festgestellt. Diese Handlungsfelder wurden gezielt untersucht und der jeweilige Handlungsbedarf auf diese Bereiche heruntergebrochen: Plattenplatz, Dorfstrasse und Schlittelwiese.



**Handlungsfelder**  
 eigene Darstellung,  
 Kartengrundlage:  
 © GIS-ZH

### Handlungsfeld Plattenplatz

- Öffentlicher Platz
- Grünraum/Spielplatz/Park
- Witterungsschutz Bushaltekannten
- Fahrbereich für MIV und oder ÖV
- Öffnung Plattenpark
- Öffnung Spielplatz
- Beseitigung Entsorgungsstelle
- Mobilitätshub
- Parkierung
- Temporäres Nutzungsangebot Plattenpark
- Platzdefinierende Fassade

### Handlungsfeld Dorfstrasse

- Koexistenzprinzip
- Öffnung zum Strassenraum
- Ankernutzung
- Partizipation Nutzung Baufläche
- Verbreiterung des Trottoirs
- Parkierung
- Bestehende Erdgeschossnutzungen
- Potenzielle Erdgeschossnutzungen

### Handlungsfeld Bauparzelle "Schlittelwiese"

- Bauland (abparzellierung)
- Baubereich
- Koexistenzprinzip
- Parkierung

## Vision und Leitbild

Aus dem Handlungsbedarf wurde die Vision «Oberdorf erwacht» und ein Leitbild mit Leitsätzen erarbeitet.

### Leitsätze zum Plattenplatz

- Der Plattenplatz ist ein historisch geprägter Raum, welcher mit seinem traditionellen Pflasterbelag die einzigartigen Bauten ins Rampenlicht stellt und gewahrt werden muss.
- Durch die Beseitigung von störenden Trennelementen wird die Wirkung des Platzes, die Lebendigkeit sowie die Verflechtung einzelner Nutzungen gestärkt.
- Der Plattenplatz wird mittels baulicher und gestalterischer Massnahmen, wie die punktuelle Beseitigung von Schwellen, den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen kinder- und betagengerecht ausgestaltet.
- Temporäre Nutzungen auf dem Plattenpark sollen zur Belebung des Raums beitragen.



**Fokusbereich Plattenplatz**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage: © GIS-ZH

### Leitsätze zur Dorfstrasse

- Mittels einer Ankerntzung soll die Dorfstrasse belebt werden und mit einer ansprechenden Strassenraumgestaltung, welche durch attraktive Erdgeschossnutzungen ergänzt wird, die Funktion einer «Dorfstrasse» erfüllen.
- Durch eine abgestimmte Strassenraumgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten und einem der Situation angemessenen Temporegime wird dafür gesorgt, dass eine möglichst attraktive Situation für alle Verkehrsteilnehmenden entsteht.
- Das geschützte Ortsbild des Oberdorfs bildet einen einzigartigen und historischen Charakter, was eine Chance für die Belebung der Dorfstrasse darstellt, indem der Charme mit einer gelungenen Umgebungsgestaltung und aktivierenden Erdgeschossnutzungen gezielt kombiniert werden kann.
- Je nach Entwicklung auf der Schlittelwiese und der Ankerntzung auf der Dorfstrasse ist eine zusätzliche Durchwegung für die künftigen Nutzenden vorzusehen.

### Leitsätze zur Schlittelwiese

- Die Zielgruppe für die Bebauung der Schlittelwiese sind Bewohnende, die zur starken Belebung vom Oberdorf beitragen.
- Eine Bebauung auf der Schlittelwiese hat über eine Gestaltungsplanpflicht zu erfolgen, damit eine hohe bauliche Qualität gewährleistet werden kann und ein starker Bezug zum Charakter des Ortsbildes genommen wird.



**Fokusbereich «Schlittelwiese»**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage: © GIS-ZH

## Entwicklungsvorstellungen und Fokusbereiche

Zu den Themen Zentralität, Nutzungen, Repräsentation, Belebung und Mobilität wurden Entwicklungsvorstellungen formuliert und daraus konkrete Konzepte zu den drei Fokusbereichen abgeleitet. Dabei steht der Plattenplatz hauptsächlich für die Repräsentation. Das historische Oberdorf mit seiner Bebauung rund um den gepflasterten Platz wird ins Rampenlicht gestellt. Zudem soll der Plattenplatz mit temporären Nutzungen, wie Märkten und Ausstellungen, bespielt werden.

Der Plattenpark dient der aktiven Erholung. Durch eine entsprechende Ausgestaltung mit Spiel- und Bewegungseinrichtungen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene soll dies erreicht werden. Mit Sitzgelegenheiten soll der einzigartige Ausblick auf den Zürichsee weiterhin genossen werden können und eine Buvette soll zudem für eine Verpflegungsmöglichkeit sorgen.

Im neu angelegten Plattengarten soll ein Traditionsgarten entstehen und Rebstöcke sowie wenige Obstbäume gepflanzt werden, um das traditionelle Thalwil als ehemaliges Wein- und Obstbaudorf wiederaufleben zu lassen.

Die Dorfstrasse soll der Bedeutung einer «Dorfstrasse» wieder gerecht werden und daher sollen die öffentlichen, publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen gefördert werden. Eine Ankerntzung soll wieder Leben in das Oberdorf bringen, wovon auch die weiteren Erdgeschossnutzungen profitieren werden.

Die Baulandreserve «Schlittelwiese» soll in den nächsten Jahren bebaut werden. Die Bebauung ist auf eine Wohnnutzung für Generationenwohnen oder Alterswohnungen zu konzipieren. Mit einer Gestaltungsplanpflicht soll zudem gesichert werden, dass sich die Bebauung in das historische Ortsbild integriert und ein gezieltes Freiraumkonzept soll rechtlich gesichert werden.



**Leitbild**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH

# Szenarientwicklung

## Gotthardstrasse und Bahnhofsräum

Semesterarbeit HS 2021  
5. Semester

Modul: Profilprojekt Städtebau  
Dozierende: Joachim Schöffel  
Markus Gasser

Die Profil-Projekt-Module im Studiengang erlauben eine vertiefte Auseinandersetzung mit den drei SVR-Themen. Aufbauend auf vorangehenden Modulen können Themen spezifisch und fokussiert diskutiert und weiterentwickelt werden.

### Lernziel

Das Profilprojekt Städtebau hat unter anderem zum Ziel, sich mit der Szenarien-Methode vertraut zu machen. Unterschiedliche Szenarien (wie Innenentwicklung oder Schrumpfung) werden zuerst gemeinsam diskutiert und dann von einzelnen Studierenden ausgearbeitet. Auch in diesem Modul ist der intensive Austausch in der Gesamtgruppe von Bedeutung; so lernen alle von den möglichen Konsequenzen eines vorab definierten Szenarios.

### Aufgabe und Erkenntnisse

Im Gebiet «Gotthardstrasse & Bahnhofsräum» konnte deutlich aufgezeigt werden, dass das Zentrum als kleinstädtischer Kern oder als urbaner Stadtteil verstanden werden kann. Mit unterschiedlichen Szenarien und entsprechenden Eingriffs-Stärken wurden einerseits mittlere bis hohe Dichten, aber auch vermehrt urbane Freiräume entwickelt. Extrem hohe Dichten (Hochhaus-Gruppen) wurden zwar angedacht, aber wieder verworfen. Von der sehr attraktiven historischen Punkthaus-Kette zwischen Gotthardstrasse und Bahnhofsräum sind schon heute leider nur noch Fragmente zu sehen – oft sind die Häuser störend verändert worden. Es stellt sich die Frage, ob die ursprüngliche Qualität wieder hergestellt werden kann. Dafür wurden einige «Ersatz-Strukturen» vorgeschlagen.



# Zentrumsentwicklung Thalwil – Masterplan 2050

Studierende:  
Lea Schrepfer

## Ausgangslage

Für das Zentrum von Thalwil soll ein Masterplan für das Jahr 2050 erarbeitet werden. Der innere Perimeter beschränkt sich auf das Gebiet rund um den Bahnhof. Die baulichen Änderungen beschränken sich ebenfalls hauptsächlich auf diesen Bereich. Dabei werden die bestehenden Strukturen und Nutzungen analysiert und neue Strukturen vorgeschlagen. Von den Vorschlägen sind unterschiedliche Grundeigentümer betroffen. Für eine Umsetzung müssten Gespräche sowie Lösungen mit allen gesucht werden. Dieser Aspekt wird jedoch im Rahmen dieser Arbeit nicht weiter betrachtet.

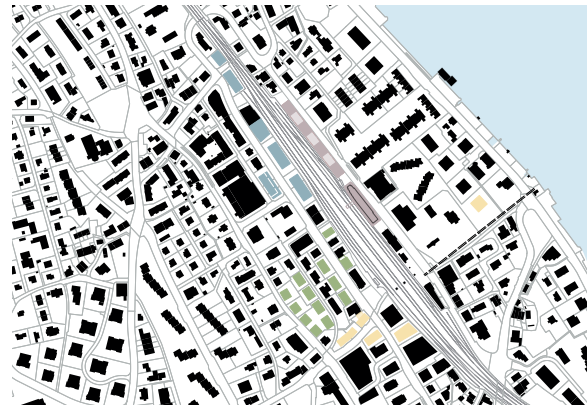
## Vision

Das Gebiet rund um den Bahnhof zeichnet sich durch die guten ÖV-Verbindungen sowie seine Zentralität und die nahe Lage zum See aus. Dank dieser Faktoren ist das Zentrum ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort. Folglich soll das gesamte Gebiet entwickelt werden. Auf dem SBB-Areal sollen Bauten errichtet werden und die Bahnhofsfrente erneuert und verdichtet werden. Die Parkierungen werden reduziert und unterirdisch angelegt. Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, wird die Gotthardstrasse mit zwei Plätzen versehen. Die Attraktivität der Gotthardstrasse steigert sich, indem der Teil zwischen den beiden Passerellen in eine Fussgängerzone umgestaltet wird. Zusätzlich sollen die Querungen der Gleise aufgewertet und verlängert werden, damit ideale Verbindungen geschaffen werden. Die einzelnen Parzellen müssen nicht angepasst werden, Zusammenschlüsse von Parzellen können jedoch vonnöten sein, um die gewünschten Strukturen bestmöglich umzusetzen.

## Verdichtung nach innen und Potenziale

Innerhalb des rund 40 Hektar grossen Perimeters wohnen heute rund 3'107 Personen und arbeiten 447 Beschäftigte. Durch den geplanten Abbruch einzelner Gebäude geht Wohnraum für ca. 444 Personen

und Arbeitsplätze für ca. 74 Beschäftigte verloren. Die geplante Verdichtung sowie neue Strukturen ergeben hingegen neuen Wohnraum für ca. 790 Einwohner und Arbeitsplätze für rund 160 Personen. Somit bietet das Zentrum 2050, verglichen mit den Zahlen aus dem Jahr 2021, neu zusätzlichen Platz für rund 350 Einwohner und 85 Beschäftigte. Neben den baulichen Anpassungen werden Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorgenommen.

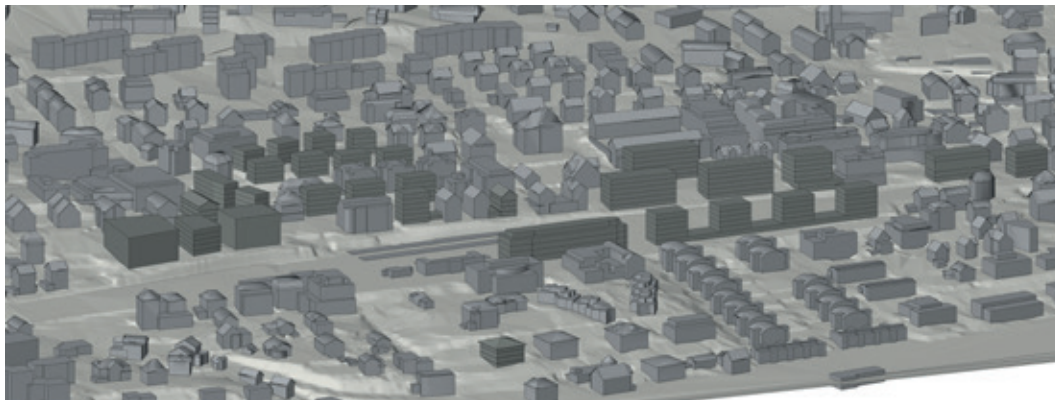


**Strukturen (Legende/Farben: s. Text: Kapitel Strukturen)**  
eigene Darstellung, Geodaten: © GIS-ZH

## Strukturen

### Grün

Im südlichen Bereich der Gotthardstrasse entsteht eine Fussgängerzone. Die Strukturen in diesem Bereich sind kleinteilig und eignen sich um einzukaufen und sich in der Strasse aufzuhalten. In den Erdgeschossen werden publikumsorientierte Nutzungen angesiedelt und die Strasse wird eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Im westlichen Bereich, angrenzend an die Alte Landstrasse, bilden die Häusergruppen, wie sie auch an anderen Orten in Thalwil zu finden sind.



**3D Ansicht**  
eigene Darstellung,  
3D Gebäude:  
© swisstopo

### Blau

Weiter nördlich an der Gotthardstrasse befinden sich grössere Strukturen, folglich werden sich auch die Nutzungen anpassen. Nutzungen, welche grössere Flächen benötigen, können sich hier in den Erdgeschossen niederlassen. Ausserdem wird das Restaurant, welches sich heute an der Bahnhofsfront befindet, in das neue Gebäude auf der anderen Strassenseite wechseln.

### Violett

Auf dem SBB-Areal soll eine Überbauung mit Türmen erstellt werden. Diese stehen auf einem durchgehenden Sockel mit öffentlichen Nutzungen. Die Türme ermöglichen den hinteren Bauten die Sichtbeziehungen zum See zu erhalten. Dank der schmalen Parzellen kann der Platz so optimal genutzt werden. Die bestehende Güterhalle wird mit Wohnungen umgenutzt, die Passerelle ins Gebäude wird verlängert und somit ist eine weitere durchgehende Querung vorhanden.



Bestehende Bauten      Wege  
Neue Bauten            Wiesen

### Strukturen

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-ZH



Wohnen      Gastronomie      Kultur      Tiefgarage  
Bürofläche      Ärztehaus      Detailhandel

### Nutzungen

eigene Darstellung, 3D Gebäude: © swisstopo

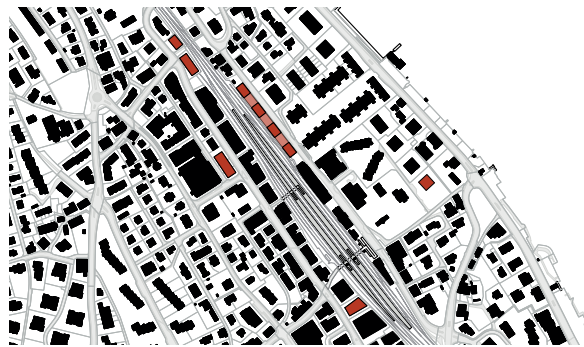
### Gelb

Diese Bauten dienen als Ergänzung der bestehenden Strukturen, ersetzen hauptsächlich bestehende Bauten und werden mit ähnlichen Strukturen wieder aufgebaut. Der ursprünglich geplante Zentrumsplatz wird mit einem Gebäude überbaut und der Platz wird direkt bei der südlichen Passerelle realisiert. Das Gebäude in der Nähe des Sees wird ersetzt, um der Schmalspurbahn genügend Platz zu bieten.

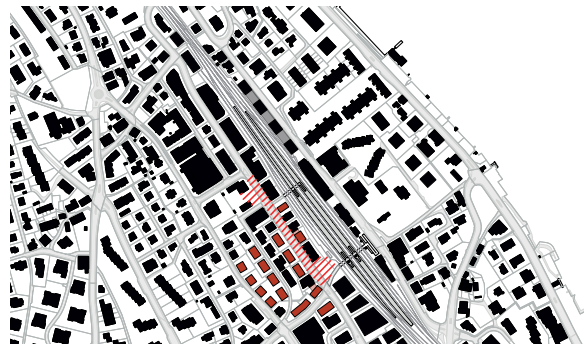
### Masterplan 2050

#### Nutzungen neue Bauten

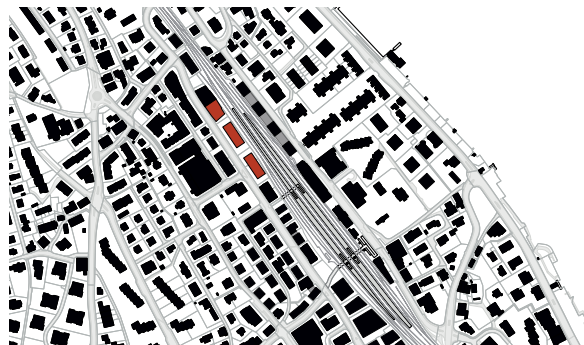
Die Erdgeschosse an der Gotthardstrasse zeichnen sich heute schon durch publikumsorientierte Nutzungen aus. Diese werden in den neuen Struktu-



Zwischenstand 2030



Zwischenstand 2040



Zwischenstand 2050

eigene Darstellungen, Kartengrundlage: © GIS-ZH

ren übernommen, in den oberen Stockwerken werden Wohn- und Büronutzungen angesiedelt. Beim SBB-Areal soll ein Ärztehaus realisiert werden, um unterschiedlichen Praxen genügend Fläche zur Verfügung stellen zu können.

#### Mögliche Zwischenstände

Folgend werden mögliche Zwischenzustände aufgezeigt. Für die Umsetzung ist das Gespräch mit den Eigentümern zu suchen.

2030: Das SBB Gelände kann sofort überbaut werden, ebenso die beiden bestehenden Bauten im Norden, welchen bereits heute renovierungsbedürftig sind. Durch den Neubau beim Coop stehen neue Flächen für die Gastronomie zur Verfügung.

2040: Die Fussgängerzone wird umgesetzt. Gleichzeitig sollen die angrenzenden Bauten erstellt werden, so dass ein optimales Zusammenspiel zwischen Bauten und Strassenraum gewährleistet ist. Der neue Zentrumsplatz sowie der Postplatz werden ebenfalls in diesem Schritt gebaut resp. aufgewertet.

2050: Die grossen Bauten im nördlichen Bereich der Gotthardstrasse können gebaut werden und somit den Masterplan Zentrum Thalwil abschliessen.

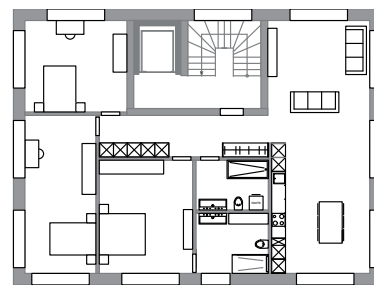
#### Vertiefung Gotthardstrasse

Der südliche Teil der Gotthardstrasse zwischen der südlichen Passerelle sowie dem Postplatz wird in eine Fussgängerzone umgestaltet. Die Strasse soll nur noch für den Bus, die Anlieferung sowie für Notfallfahrzeuge befahrbar sein. Um diese Fläche visuell auszuscheiden, unterscheidet sich der Belag von jenen Flächen, welche ausschliesslich für die Fussgänger zur Verfügung stehen. Durch Sitzgelegenheiten und Bäume wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Im südlichen Bereich der Fussgängerzone wird der neue Zentrumsplatz platziert, zusätzlich stehen Sitzgelegenheiten und Grünelemente zur Verfügung. Um den Platz zu beleben wird ein Café

angesiedelt, welches zum Verweilen einlädt. Der Postplatz wird autofrei und mit Grün- und Sitzelementen aufgewertet. Die neuen Strukturen passen sich dem Bestand an und zeichnen sich durch kleine Körnigkeit aus. Die Erdgeschosse sollen alle öffentlich zugänglich sein und mit publikumsorientierten Nutzungen belegt werden. In den oberen Geschossen entsteht ein Wohnungsmix von 2.5-5.5 Zimmerwohnungen. Somit wird die Nachfrage nach allen Wohnungsgrössen an attraktiver Lage abgedeckt.

#### Beispiel: Haustyp B Wohnungsmix

Für den Haustyp B werden zwei unterschiedliche Wohnungsgrundrisse vorgeschlagen. Zum einen zwei 2.5 Zimmerwohnungen für Pendler und zum anderen eine 5.5 Zimmerwohnung für Familien. Für beide Nutzergruppen eignet sich die Lage ideal.



**Grundriss Haus B**  
eigene Darstellung



**oben: Visualisierung Fussgängerzone**  
eigene Darstellung



**links: Vertiefung Gotthardstrasse**  
eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
© GIS-ZH



Studiengang  
und Bachelorarbeiten

# Bachelorstudiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung der OST – Ostschweizer Fachhochschule

Das schweizweit einzigartige Bachelor-Studium am Campus Rapperswil-Jona der OST spricht für sich:

- Als Raumplanerin und Raumplaner für eine nachhaltige Entwicklung unseres Lebensraums sorgen.
- Praxisnah studieren, Gelerntes unmittelbar anwenden; mit Gemeinden und Kantonen zusammenarbeiten.
- Grundlagen integriert studieren und eine Vertiefung nach eigenem Interesse wählen.
- Möglichkeit zum Master-Studium Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur.
- Enger Kontakt zu den Dozierenden, hervorragende technische Ausstattung, eigene Arbeitsräume – und das alles direkt am See.

Bachelorarbeiten zu einem Thema der Partnergemeinde Thalwil

Die Bachelorarbeit hat als berufsbefähigender Leistungsausweis einen besonderen Stellenwert im Studium Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung. Im Jahr 2022 haben 29 Studierende ihre Bachelorarbeit zu folgenden Themen in Thalwil absolviert:

- Innenentwicklungsstrategie für Thalwil
- Entwicklung Gewerbegebiet Böni, Thalwil
- Konzept für die Strassenraumgestaltung Thalwil
- Mobilitätsmanagement Thalwil

Alle Bachelorarbeiten des Abschlussjahres 2022 werden in der separaten Broschüre «Bachelorarbeiten 2022, Bachelor of Science FHO in Raumplanung» als Abstract veröffentlicht. Die Broschüre ist über den Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung zu beziehen. Nachfolgend werden exemplarisch vier dieser Bachelorarbeiten vorgestellt.

# Konzept für die Strassenraumgestaltung in Thalwil

## Ausgangslage

Das kantonale Raumordnungskonzept bezeichnet die Gemeinde als urbane Wohnlandschaft mit Handlungsbedarf bezüglich der Schaffung öffentlicher Räume. Im kommunalen Richtplan wird die Strategie verfolgt, einen öffentlichen Raum mit hoher Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden anzubieten. Dies soll gleichzeitig zu einer besseren Siedlungs- und Aufenthaltsqualität führen. Obwohl Ziele und Strategien vorhanden sind, erfüllen die Strassenräume nicht überall die Anforderungen für einen attraktiv gestalteten Raum mit einem Beitrag zur Nächsterholung. Die Gestaltung ist weder einheitlich, noch orientiert sie sich an der jeweiligen Bedeutung des Umfelds. In den Strassenräumen dominiert heute vorwiegend der motorisierte Verkehr. Dies spiegelt sich auch am tiefen Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modal Split wider. Mit einer attraktiven Gestaltung der öffentlichen Räume soll ein Beitrag geleistet werden, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen

## Vorgehen

Auf der Grundlage einer Ortsbegehung werden mit einem selbst erarbeiteten Kriterienkatalog die öffentlichen Strassenräume und Plätze einerseits einem Raumtyp und andererseits einer Bedeutung (gemeindefweite oder quartierweite Bedeutung) zugewiesen. Es zeigt sich, dass das Angebot an Aufenthaltsflächen im Siedlungsgebiet insgesamt gering ist. Das Konzept der öffentlichen Strassenräume und Plätze verfolgt die Vision «Attraktive und komfortable Aussenräume für eine hohe Lebensqualität in Thalwil». Das Hauptziel «Mit einem zusammenhängenden und einheitlichen System aus öffentlichen Plätzen und Strassenräumen wird die Qualität des öffentlichen Raumes in Thalwil verbessert» und drei Teilziele konkretisieren diese Vision.

## Ergebnis

Die heutige Situation und die zukünftigen Möglichkeiten werden in einem Bedeutungsplan zusammengefasst. Für jeden Raumtyp wird mit den Gestaltungsstandards aufgezeigt, wie dessen Ausgestaltung zu einem attraktiven öffentlichen Raum erfolgen könnte. Insgesamt sollen die öffentlichen Aussenräume für alle zugänglich sein. Mit einer entsprechenden Begrünung soll das Siedlungsbild optisch aufgewertet und ein Beitrag zur Anpassung an die sich verändernden klimatischen Bedingungen geleistet werden. Mit einem Konzept für das Geschwindigkeits- und Verkehrsregime wird die maximal signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Siedlungsgebiet neu auf 50 km/h festgelegt. In sämtlichen Quartieren werden Tempo-30-Zone eingeführt. An ausgewählten Orten sollen Begegnungszonen entstehen. Anhand

von drei Räumen in der Gemeinde wird die Anwendung der Gestaltungsstandards in entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgezeigt. Bei der Umsetzung der Massnahmen ist der Einbezug der Bevölkerung als Nutzende für den Erfolg des Konzepts sehr wichtig. Mit dem Beschluss des Konzeptes durch den Gemeinderat erhält es die Stufe der Behördenverbindlichkeit. Mit Einträgen im kommunalen Richtplan werden Massnahmen in der langfristigen Planung der Gemeinde aufgenommen. Eine Etappierung der Umsetzung zeigt kurzfristig umsetzbare Massnahmen auf und führt zu einer wirtschaftlichen und langfristigen Umsetzung. Das Konzept für die öffentlichen Strassenräume und Plätze in Thalwil zeigt eine Leitlinie, welche die Lebensqualität in der Gemeinde Thalwil längerfristig erhöhen würde.



## Bedeutungsplan

Eigene Darstellung, Grundlage AV-DMo1 ARE Kanton Zürich 2021



## Konzept Verkehrs- & Geschwindigkeitsregime

Eigene Darstellung, Grundlage AV-DMo1 ARE Kanton Zürich 2021



## BGK Knoten Gotthardstrasse/Schwandelstrasse

Eigene Darstellung, Grundlage AV-DMo1 ARE Kanton Zürich 2021

# Mobilitätsmanagement Thalwil: auf dem Weg zur ver- träglichen Mobilitätskultur

## Ausgangslage

Die Gemeinde Thalwil hat zahlreiche Planungen zur Entwicklung neuer Flächen für die Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung. Das Strassennetz ist bereits heute teils überlastet im MIV und hat mancherorts Probleme die Bedürfnisse aller Verkehrsmittelnutzer abzuwickeln. Durch die Entwicklungen und weiteren Gründen nimmt der MIV zu und droht die Sicherheit und die Lebensqualität der Einwohnenden Thalwils zu beeinträchtigen. Die Bachelorarbeit zeigt auf mit welchen organisatorischen, koordinatorischen und kommunikativen Massnahmen auf Gemeindeebene das Mobilitätsverhalten für einige Zielgruppen beeinflusst werden kann. Um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf umweltverträgliche Mobilität wie z.B auf den Fuss- und Veloverkehr oder die öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen, müssen sämtliche Akteure umfassend und früh in den Planungsprozess für das Mobilitätsmanagement Thalwil mit einbezogen werden.

## Vorgehen

Das Mobilitätsmanagement-Programm Thalwil hat unterschiedliche Zielgruppen im Blick, z.B. Unternehmen, Sportanlagen oder Schulen. Da die Grundlage eines guten Mobilitätsmanagements die (weitgehend) vorhandene Infrastruktur und die bestehende sowie künftige Mobilitätsangebote sind, wurde die Bestandssituation analysiert und anhand der Ergebnisse relevante Handlungsfelder abgeleitet. Konkrete Praxisbeispiele zeigen auf, wie Massnahmen erfolgreich umgesetzt wurden. Darauf aufbauend wurden die wichtigsten Zielgruppen und notwendige öffentliche und private Akteure definiert. Eine neue Fachstelle Mobilitätsmanagement innerhalb der Gemeindeverwaltung soll das in der vorliegenden Arbeit ausgearbeitete MM-Programm gemeindeweit leiten, koordinieren und fortschreiben. Das Gesamtkonzept beinhaltet ein breites Spektrum von Massnahmen um die Zielgruppen einzeln zu beeinflussen und eine Verlagerung zu erzielen. In der Vertiefung der Zielgruppe wird aufgezeigt wie das «Elterntaxi» reduziert werden kann und die Kinder und Jugendliche ihren Schulwege wieder eigenständig und mit umweltfreundlichen Mobilitätsarten zurückgelegt können. Als räumlicher Themenschwerpunkt wird das Arbeitsgebiet Böni untersucht.

## Ergebnis

Mit dem räumlichen Themenschwerpunkt anhand des Arbeitsplatzgebietes Böni wird aufgezeigt, wie das betriebliche Mobilitätsmanagement in Thalwil konkret ablaufen kann. Dazu wurden die verschiedenen Nutzungen im Quartier analysiert und das Verkehrsverhalten abgeschätzt. Die Massnahmen

des Mobilitätsmanagements werden sich vor allem an Beschäftigte, Kunden und Geschäftsreisen adressieren.



## Methodischer Aufbau der Bachelorarbeit

Eigene Darstellung



## Umsetzung betriebliches Mobilitätsmanagement

Eigene Darstellung

# Entwicklung Gewerbegebiet Böni Thalwil

## Ausgangslage

Am südwestlichen Rand der Gemeinde Thalwil liegt das Gewerbegebiet Böni. Es umfasst heute eine heterogene Unternehmensstruktur aus Dienstleistungsbetrieben und produzierendem Gewerbe. Durch diese zufällige Zusammensetzung fehlt eine Adressierung, ein Profil. Ein solches wird immer wichtiger, um sich in den laufenden Veränderungen der Arbeitswelt als wettbewerbsfähiger Standort behaupten zu können. Wichtige Treiber dieser Veränderungen sind Megatrends wie die fortschreitende Digitalisierung, die zunehmende Mobilität oder auch die Klimaerwärmung. Das Böni zeigt in diesen Bereichen noch Verbesserungspotential. Infolge des hohen Versiegelungsgrads wird es im Sommer zur Wärmeinsel. Seine Lage am südwestlichen Siedlungsrand erschwert die verkehrliche Erschliessung. Das Zentrum direkt am Bahnhof bietet dank Mischnutzungen ein attraktiveres Angebot für Dienstleistungsbetriebe. Der nächste Autobahnanschluss befindet sich erst im Norden in der Nachbargemeinde Rüschlikon. Für das Böni soll deshalb eine zukunftsfähige Entwicklungsmöglichkeit aufgezeigt werden, welche diese Aspekte miteinbezieht und mitdenkt.

## Vorgehen

In der Analyse wurde ersichtlich, dass auf raumplanerischer Ebene die Bedeutsamkeit des Bönis als Arbeitsplatzgebiet geklärt werden muss. Region und Gemeinde sehen eine regionale Bedeutsamkeit, der Kanton stuft das Böni als weniger relevant ein. Auf wirtschaftlicher Ebene existieren ein regionaler und kommunaler Gewerbeverband. Ihr Vorgehen oder ihre Ausrichtung gegenüber den aktuellen Entwicklungen in der Arbeitswelt erscheint jedoch ungerichtet. Für das Böni ist es aber wichtig, sich im Rahmen der vierten industriellen Revolution und der laufenden Megatrends zu positionieren. Um diese Positionierung festzulegen, wurden mithilfe unterschiedlicher Szenarien Entwicklungsmöglichkeiten ausgelotet. Unter Berücksichtigung der erkannten involvierten Interessen wurden die potentiell zielführendsten und chancenreichsten Teilaspekte schliesslich zu einem Bestszenario zusammengesetzt. Dieses wurde weiter konkretisiert, sodass ein Entwicklungskonzept mit Vorschlägen zur raumplanerischen Umsetzung auf kommunaler Stufe entstand.

## Ergebnis

In Übereinstimmung mit den regionalen und kommunalen Absichten wird aus der grössten Gewerbezone Thalwils ein Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutsamkeit, was eine Anpassung des kantonalen Richtplanes bedeutet. Weiter wird der Gemeinde Thalwil eine kommunale Arbeitsplatzbewirtschaftung empfohlen, um Konkurrenzsituationen zu

vermeiden. Das Böni eignet sich durch seine Grösse und konfliktarme Lage am Siedlungsrand besonders für produzierendes Gewerbe, weshalb dieses hier mittels Bauzonenordnung bevorzugt werden soll. Auf nächsttieferer Stufe soll eine Gebietsträgerschaft für das Böni zuständig sein. Sie sorgt unter anderem für die Umsetzung der kommunalen Vorgaben und ist Schnittstelle zwischen Gemeinde, ansässigen Unternehmen und weiteren involvierten Akteuren. Zudem koordiniert sie ein Mobilitätsmanagement zur Vermeidung übermässigen Verkehrsaufkommens sowie gemeinsam nutzbare Infrastrukturen zur Synergiennutzung. Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit wird eine Clusterbildung aus bestehenden IT- und Software-Unternehmen angestrebt. Die Trägerschaft sensibilisiert ihre Mitglieder ausserdem in Bezug auf eine klimaangepasste Bauweise und eine ressourcenschonende Energienutzung.



**Übersicht Gewerbegebiet Böni**

Eigene Darstellung. Luftbild: geo.admin.ch © swisstopo



**Weitere Gewerbebezonen in Thalwil**

Eigene Darstellung. AV-Daten: © GIS-ZH.



**Konzeptplan Gewerbegebiet Böni**

Eigene Darstellung. AV-Daten: © GIS-ZH.



# Innenentwicklungs-Strategie 2050 Gemeinde Thalwil

## Ausgangslage

Das am westlichen Seeufer liegende Thalwil ist eine der neun politischen Gemeinden des Bezirks Horgen im Kanton Zürich. Durch die Nähe zur Grossstadt Zürich, dem Schnellzugshalt und der ländlich-urbanen Struktur gehört Thalwil zu einer beliebten Wohnregion der Schweiz. Die Gemeinde hat rund 18'500 Einwohnerinnen und Einwohner und 6'900 Beschäftigte. Gemäss dem Raumordnungskonzept (ROK-ZH) sollen die Handlungsräume «Stadtlandschaften» und «urbane Wohnlandschaften», zu welcher auch Thalwil gehört, das überwiegende kantonale Wachstum aufnehmen und müssen bezüglich Innenentwicklung in Zukunft eine Schlüsselrolle einnehmen. Gemäss der tiefen Selbstprognose wird ein Zuwachs von 5'400 Einwohner und Beschäftigte bis 2050 erwartet, während das hohe Szenario ein absolutes Wachstum von 11'200 bis 2050 prognostiziert. Mit der ausgearbeiteten Innenentwicklungsstrategie wird der Gemeinde ein strategisches Instrument zur Verfügung gestellt, welches aufzeigt, wo räumlich planerisch angesetzt werden muss und wie die Umsetzung erfolgen kann.

## Vorgehen

Nach Abschätzung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose vertieft sich die Arbeit mit der Potentialermittlung von definierten Quartieren. Es geht also um die Fragen: «Welche Quartiere haben Verdichtungspotential? Welche sind bezüglich Innenverdichtung ungeeignet? Und warum sind diese geeignet resp. ungeeignet?» Die Analyse setzt sich somit aus quantitativen und qualitativen Untersuchungen auseinander. Auf Basis der Analyse wurden drei denkbare Szenarien entwickelt, welche jede eine Storyline verfolgt. Damit soll die Bandbreite der Verdichtungsmöglichkeiten der Gemeinde aufgezeigt werden. Durch eine fachliche Beurteilung wird das Best-Szenario festgelegt. Nach Fertigstellung des Best-Szenario geht es bei der Umsetzung um Massnahmen ausgewählter Teilprojekte.

## Ergebnis

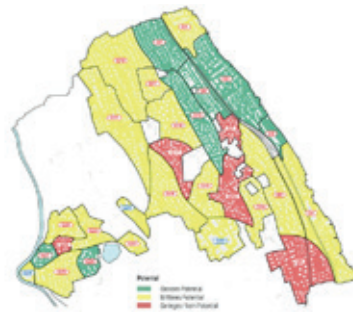
Die Szenarien verfolgen verschiedene räumliche Verdichtungsgebiete. Jede Variante deckt dabei das hohe prognostizierte Wachstum ab. Das Szenario «Thalwil, stark verdichtet an ausgewählten Lagen» gibt dabei das Leitszenario vor. Durch Ergänzungen von zentrumsnahen Quartieren, im Sinne der 10-Minuten-Gemeinde resultierte das fachliche Best-Szenario. Bei der Umsetzung werden vertieft Massnahmen erläutert, die es auf Basis der Strategie umzusetzen gilt. Eine dieser Massnahme vertieft sich mit der Anpassung der Bau- und Zonenordnung und damit entsprechendem revidierten Zonenplan. Themen wie die Förderung einer

hochwertigen Siedlungsentwicklung, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, sowie die Sicherung einer hochwertigen Zentrumsentwicklung stehen dabei im Vordergrund.



**Luftaufnahme Thalwil**

Google Earth 14.6.22: earth.google.com; eigene Darstellung



**Beurteilung über die Verdichtungseignung der Quartiere**

Geodaten des Kt. ZH: AV-Daten, eigene Darstellung



**Best-Szenario-Empfehlung, genordet**

Geodaten des Kt. ZH: AV-Daten, eigene Darstellung

**Studierende des Studiengangs Stadt-,  
Verkehrs- und Raumplanung im Studienjahr  
2021/22:**

Tim Accola, Yasin Aghil, Luca Albertini, Colin Anker, Elijah Asamoah, Raya Badraun, Kim Balmer, Christian Bapst, Sven Baumeler, Olivier Beaud, Marcel Bertschi, Christian Blaser, Janis Blattmann, Melanie Vanessa Bless, Benjamin Blum, Lune Boesch, Filip Bovens, Felix Brändle, Andreas Brunner, Gian-Luca Bucher, Rahel Bugmann, Stephen Bürkli, Janic Caluori, Yingchong Chen, Gianluca Coduti, Giuseppe De Vito, André do Cabo Pires, Dennis Dumartheray, Wadim Egger, Raphael Egloff, Dominik Erni, Leo Ettlin, Patrick Fankhauser, René Fischer, Mathias Flepp, Reto Fuchs, Sebastian Fuchslin, Samuele Furetto, Tim Furrer, Csaba Gerber, Severin Germann, Ivo Götschi, Thomas Graf, Nicole Grob, Remo Grossmann, Larissa Gubler, Sabrina Gutknecht, Yannik Haberecht, Nicole Hadinata, Fabian Hausammann, Noemi Häussler, Andri Hirsiger, Mathias Holdener, Maxime Jeanneret, Livia Andrina Kälin, Tijo Kallumkal, Lisa Kammermeier, David Karlen, Saskia Chiara Kaufmann, Katrin Keiser, Sepehr Khajjamian, Benjamin Tim Klaus, Pascal Kleb, Vivian Kleger, Patrick Klein, Olivia Kohler, Hannes Krummenacher, Bettina Kunz, Dean William Künzli, Jan Philippe Lai, Pia Leiser, Viviane Lott,

Andrea Lucek, Lars Lude, Niclas Maierhofer, Gian Mathys, Jessica Matos, Alex Mäusli, Michael Maximilian Frey, Sandra Meier, Manuel Meyer, Carina Minoretti, Rilind Muaremi, Mauro Müller, Fadi Nasser, Julian Nützi, Michael Ochsner, Flavia Oetliker, Dilara Oezseven, Micha Peter, Dennis Adrian Pineda Hualca, Natascha Puga, Leila Rathey, Rouven Renggli, Fabian Renk, Manuel Rissi, Elias Roth, Matthias Ruckstuhl, Jakob Rüegg, Tino Rutschmann, Lukas Schäfer, Colin Schär, Noam Schaulin, Renato Schilliger, Yanick Schir, David Schmid, Diego Schnyder, Selina Schönbächler, Lea Schrepfer, Pascale Schuler, Jeffrey Seiler, Marco Soland, Noël Steiner, Lena Strauss, David Summermatter, Shawn Taylor, Firat Denis Temizkan, Janosch Thalmann, Joel Trummer, Bettina Uebelhart, Maximilian Albert von Felten, Yves Marc Wälti, Manuel Weiss, Cédric Weisskopf, Christoph Werder, Sandro Widmer, Tamara Wiebe, Marc Wüthrich, Nadine Zbinden, Matthias Ziegler, David Zihlmann, Robin Zimmer, Stefan Zinggeler, Flavio Zurburg

# Impressum

## Herausgeber

OST – Ostschweizer Fachhochschule  
Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

## Koordination, Umsetzung

Marion Czeranka, [marion.czeranka@ost.ch](mailto:marion.czeranka@ost.ch)  
Kim Balmer, [kim.balmer@ost.ch](mailto:kim.balmer@ost.ch)

## Redaktion

Marion Czeranka, [marion.czeranka@ost.ch](mailto:marion.czeranka@ost.ch)  
Kim Balmer, [kim.balmer@ost.ch](mailto:kim.balmer@ost.ch)

## Layout

Marketing OST, [publishing@ost.ch](mailto:publishing@ost.ch)

## Copyright

OST – Ostschweizer Fachhochschule und  
Projektverfasserinnen und Projektverfasser

Coverbild und alle Kapitelbilder Thalwil: © Gemeinde Thalwil  
Bild Seite 60: OST – Ostschweizer Fachhochschule

Abbildungen und Grafiken ohne Quellenangabe wurden von den  
Verfassenden erstellt.

## Druck

Spälti Druck AG, 8750 Glarus

## Auflage

900 Exemplare

## Bestellung

Die Partnergemeindebroschüre Thalwil sowie die Broschüre zu  
den Bachelorarbeiten können unter [raumplanung@ost.ch](mailto:raumplanung@ost.ch)  
bestellt werden.

## ISBN

978-3-9524834-5-9

Mit freundlicher Unterstützung der Gemeinde Thalwil

OST – Ostschweizer Fachhochschule  
Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung  
Oberseestrasse 10  
8640 Rapperswil  
Switzerland



Rapperswil-Jona

