Gemeinde Thalwil

Fussverkehr

Konzept und Umsetzungskatalog

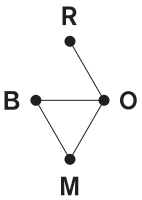
Impressum

Herausgeberin
Gemeinde Thalwil
DLZ Planung, Bau und Vermessung
Dorfstrasse 10
8800 Thalwil

Projektsteuerung
Richard Gautschi, Gemeinderat Thalwil, Bereichsleiter Planung und Bau
Fellmann Andy, Leiter DLZ Planung, Bau und Vermessung
Trachsler Marcel, Leiter Planung

Beteiligte (Echoraum)
Brandenberger Ueli, Kommission Gesundheit und Freizeit
Brüllmann David, Gemeinderat / PBK / DV Gattikon)
Calderoni Roberto, Steuerungsgruppe Nachhaltigkeit
Casanova Rainer, Polizei Verkehr)
Degen Peter, LDLZ Sicherheit
Dettling Marco, Mitglied NEST
Eimbeck Nadine, Kommission Gesundheit und Freizeit
Frei Max, Ortsvertreter Pro Senectute
Gautschi Richard, Gemeinderat / Präsident PBK
Gloor Denise, LZDZ Gesellschaft
Nigels Sige, AG Schulsicherheit
Oehri Ralf, Fachstelle Sport
Rauch Marianne, Mitglied NEST
Rüegg Markus, Strassenmeister
Schmitz Martin, Projektleiter Planung und Energie
Schoch, Hans, Ökopolis
Siegrist Katharina, Altersbeauftragte
Vuillemin Kurt, Gemeinderat
Wanger Erwin, PBK Mitglied
Zwahlen Bruno (Polizeichef Thalwil), bruno.zwahlen@thalwil.ch

Planer
Enea Corubolo, Rombo GmbH
Jordi Riegg, Rombo GmbH
Matthias Peter, Praktikant
Lea Schade, Praktikantin



Rombo GmbH
Geroldstrasse 31
CH-8005 Zürich
+41 44 545 55 40
info@rombo.ch
www.rombo.ch

Thalwil, 6. Mai 2020

Inhaltsverzeichnis

	Glossar	4
1	Einleitung	5
1.1	Bedeutung des Fussverkehrs	5
1.2	Aufgabenstellung	5
1.3	Bezug zum kommunalen Richtplan Thalwil 2015 - Verbindlichkeit	5
1.4	Projektorganisation und Vorgehen	6
1.5	Perimeter	6
1.6	Grundlagen	6
2	Analyse	7
2.1	Nutzende des öffentlichen Raums	7
2.2	Anforderungen an öffentlichen Raum aus Sicht Fussverkehr	8
2.3	Aktuelle Planungen	8
2.4	Siedlungsstruktur und Zielorte	9
2.5	Aktuelles Fusswegnetz / Richtplan	10
2.6	Verkehrsunfälle	11
2.7	Schwachstellen im Fusswegnetz	12
2.8	Netzlücken	13
2.9	Netzlücken nach Einführung von Tempo-30-Zonen	14
2.10	Fazit	15
3	Zielsetzung	17
3.1	Leitsatz	17
3.2	Ziele	17
3.3	Handlungsfelder	18
4	Konzept und Fusswegnetzplan	19
4.1	Einleitung	19
4.2	Konzept	19
4.3	Fusswegnetzplan	21
5	Massnahmenplanung	23
5.1	Methodik	23
5.2	Behebung der Schwachstellen	23
5.3	Erhöhung der Atrraktivität	24
5.4	Erläuterungen zum Massnahmenkatalog	24

Anhang

A1 - Analyseplan
A2 - Schwachstellen und Netzlücken
A3 - Fusswegnetzplan
A4 - Massnahmenkatalog
A5 - Schwachstellenübersicht und Massnahmenplanung

Glossar

Analyseplan	Zusammenfassende Planübersicht mit den wichtigsten Erkenntnissen aus der Analyse. Im Plan sind sowohl Schwachstellen und Netzlücken als auch weitere für den Fussverkehr wichtige Aspekte wie Zielorte festgehalten.
Bedeutende Aussenräume	Öffentlich zugängliche Aussenräume, die für das tägliche Leben bedeutend sind und in der Regel ein erhöhtes Fussverkehrsaufkommen aufweisen.
Entschleunigung	Mit «Entschleunigung» wird ein Verhalten beschrieben, das zum Ziel hat, aktiv wieder langsamer zu werden. Im vorliegenden Konzept wird «Entschleunigung» für die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen und die Verstetigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verwendet.
Fusswegnetz	Netz der öffentlich zugänglichen Wegverbindungen innerhalb der Gemeinde, das dem Fussverkehr zur Verfügung steht.
Fusswegnetzplan	Bildet das vollständige, bestehende und geplante Fusswegnetz, die bedeutende Aussenräume sowie die in der Analyse festgestellten Netzlücken ab. Priorisiert die Wege und Aussenräume nach ihrer Wichtigkeit für den Fussverkehr, hält weiter fest, wo verkehrsberuhigte Zone eingeführt werden sollen. Der Fusswegnetzplan gilt als Planungsinstrument und Handlungsanweisung. Siehe dazu auch «Bedeutende Aussenräume», «Übergeordnete Wege» und «Entschleunigung».
Handlungsfelder	Kategorien, die zur Lösung von bestimmten Problemen gedacht sind und für die spezifische Massnahmen definiert wurden.
Massnahme	Meist eine bauliche oder verkehrliche Intervention, um ein bestimmtes Ziel (zum Beispiel die Verkehrssicherheit erhöhen) zu erreichen.
Massnahmenkatalog	Zusammenstellung von ausgewählten Massnahmen, die zum Ziel haben, den Fussverkehr zu fördern. Dient auch als Nachschlagewerk.
Netzlücke	Festgestellte fehlende Verbindung oder Querung im bestehenden Fusswegnetz. Fehlende Verbindungen und Wege sind im Fusswegnetzplan, im Plan Schwachstellen und Netzlücken sowie im Analyseplan abgebildet.
Schwachstelle	Festgestellter qualitativer Mangel im bestehenden Fusswegnetz. Schwachstellen sind im Plan Schwachstellen und Netzlücken sowie im Analyseplan festgehalten. Schwachstellen können meist mit einer oder mehreren Massnahmen behoben werden.
Schwachstellen und Netzlücken (Plan)	Zusammenfassende Planübersicht aller festgestellten Schwachstellen und Netzlücken im Fusswegnetz.
Schwachstellenübersicht	Auflistung der Schwachstellen und Netzlücken mit Kurzbeschrieb des Problems und aktuelles Foto. Hält bei Schwachstellen auch mögliche Massnahmen, Priorität und Realisierungshorizont fest.
Übergeordnete Wege	Wege, die wichtige Verbindungen im Fusswegnetz sicherstellen. Die priorisierten Wege werden in «Primäre Wege (mit und ohne erhöhter Aufenthaltsqualität)» und «Sekundäre Wege» unterteilt. «Primäre Wege» haben einen besonderen Stellenwert im Fusswegnetz.

1 Einleitung

1.1 Bedeutung des Fussverkehrs

Der Fussverkehr ist die grundlegende Mobilitätsform. Innerhalb einer Gemeinde werden bis zur Hälfte aller Wege zu Fuss zurückgelegt, und praktisch jeder Weg, der mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, beginnt und endet mit einer Fusswegetappe. Das widerspiegelt auch der hohe Anteil des Fussverkehrs in der Auswertung der Tagesunterwegszeit von 2015. Die tägliche Unterwegszeit pro Person betrug 2015 im Durchschnitt rund 90 Minuten. 36% dieser Zeit, also fast 35 Minuten pro Tag, sind Personen zu Fuss unterwegs.

Ein gutes Angebot an Fusswegen und geeigneten Verknüpfungen mit den übrigen Verkehrsmitteln ist, aus den erwähnten Gründen, von fundamentaler Wichtigkeit. Aber damit wird nur auf ein Aspekt des Fussverkehrs eingegangen. Fussgänger*innen wechseln nämlich kontinuierlich zwischen Gehen und Verweilen. Sie bewegen sich also nicht nur im öffentlichen Raum, sie halten sich dort auch auf. Diese Unterscheidung ist wichtig, denn der öffentliche Raum soll auch erlebt werden können. Sitzbänke und andere Ausstattungselemente erlauben es, sich auszuruhen und zu verweilen oder anderen Aktivitäten, wie z.B. Spielen, nachzugehen. Geeignete Möblierungen können dazu beitragen, dass sich Personen mit Mobilitätsschwierigkeiten im öffentlichen Raum wohler fühlen und (weiterhin) autonom unterwegs sein können.

Die Attraktivität einer Gemeinde steht in enger Beziehung zum Fussverkehr , denn der Fussverkehr ist nicht nur gesund, umweltfreundlich und damit nachhaltig, er ist auch wichtige Voraussetzung für Gastronomie, Detailhandel und Tourismus. Wenn sich Fussgänger*innen im öffentlichen Raum gerne und oft aufhalten, tragen sie dazu bei, dass Ortskerne als attraktive urbane Räume wahrgenommen werden und durch soziale Interaktionen Öffentlichkeit entsteht.

1.2 Aufgabenstellung

Das vorliegende Konzept konkretisiert die Ziele und Handlungsschwerpunkte für den Fussverkehr in der Gemeinde Thalwil. Es geht dabei von den Schwachstellen und Potenzialen im heutigen Fusswegnetz von Thalwil und Gattikon aus, leitet daraus den Handlungsbedarf ab und stellt mit dem Umsetzungskatalog Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen als Grundlage für die weiteren Schritte zur Verfügung. Das Konzept soll weiter sicherstellen, dass dem Fussverkehr in der Gemeinde Thalwil die Bedeutung zugemessen wird, die ihm aufgrund der eingangs erwähnten Eigenschaften zusteht.

1.3 Bezug zum kommunalen Richtplan Thalwil 2015 - Verbindlichkeit

Wesentliche Grundlage des vorliegenden Konzepts ist die im kommunalen Richtplan Thalwil 2015 festgehaltene Strategie zum Verkehr und die darin beschriebenen Ziele zu den Fuss- und Wanderwegen. Die für Behörden verbindliche Strategie hält fest, dass das Fuss- und Velowegnetz aufgewertet und bei Lücken ergänzt werden soll. Ein engmaschiges, direktes und attraktives Fusswegnetz soll zur Vernetzung zwischen Zielorten in der Gemeinde sowie den Naherholungsräumen im Umfeld beitragen. Beim Fusswegnetz sind Attraktivität, Hindernisfreiheit und Sicherheit (insbesondere in Bezug auf Schulwege) anzustreben. Diese Standards werden, gemäss

Richtplan, sowohl auf geplante Fusswege als auch auf Neubauprojekte und Sanierungsvorhaben angestrebt. Letztlich zielt der Richtplan darauf ab, die Wahl und das Angebot der Verkehrsmittel zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu fördern.

Das vorliegende Konzept ist behördenverbindlich. Für Dritte und Private hat das Konzept nur informativen Charakter.

1.4 Projektorganisation und Vorgehen

Das Konzept wurde zusammen mit dem Dienstleistungszentrum Planung, Bau und Vermessung entwickelt. Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und lokalen Verbänden wurden in angemessener Weise einbezogen. In zwei Workshops im März und Oktober 2019 wurden Erkenntnisse und Vorschläge ausgiebig mit den Teilnehmer*innen in einem «Echoraum» diskutiert und weiterentwickelt.

Die Schulwegsicherheit ist wesentlicher Bestandteil des vorliegenden Konzepts. Viele vorgeschlagene Massnahmen fokussieren auf die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Zudem wird im Massnahmenkatalog (Kapitel Sensibilisierung und Aufmerksamkeit) unter Fokus Schulwege (SW) dargelegt, wie der Prozess der Schulwegsicherung gemeinsam angegangen und unter Federführung der Verkehrspolizei resp. dem DLZ Sicherheit institutionalisiert werden kann.

1.5 Perimeter

Das Planungsgebiet umfasst die Gemeinde Thalwil mit Berücksichtigung von wichtigen Zielorten und Infrastrukturen der angrenzenden Gemeinden.

1.6 Grundlagen

Richtpläne
- Katonaler Richtplan, 2018
- Regionaler Richtplan, Region Zimmerberg, Verkehr, 2018
- Kommunaler Richtplan, Verkehr, 2014

Gesetze
- Signalisationsverordnung (SSV)
- Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Strassengesetz (StrG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Normen
- VSS-Norm SN 40 070 Fussgängerverkehr Grundnorm
- VSS-Norm SN 40 075 Fussgängerverkehr – Hindernisfreier
- Verkehrsraum
- VSS-Norm SN 40 212 Entwurf des Strassenraums
- VSS-Norm SN 40 214 Entwurf des Strassenraums – Farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen
- VSS-Norm SN 40 238 Rampen, Treppen, Wege
- VSS-Norm SN 40 241 Fussgängerstreifen
- VSS-Regel SNR 40 242 Querung für den Langsamverkehr

Weitere Grundlagen
- Wegleitung zur Einführung einer Tempo-30-Zone in Thalwil, 2017
- Verkehrsunfallstatistik, Kanton Zürich, 2011 bis 2019
- Masterplan Seeufer, 2018
- Aktuelle Planungen und Projekte Thalwil, Zentrum Thalwil etc.

Hindernisfreies Bauen
Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das seit dem 1. Januar 2004 in Kraft ist, sowie Art. 11 Abs. 4 der Verfassung des Kantons Zürich (KV) sind für die Gemeinde relevant. Aus beiden ergibt sich ein gesetzlicher Anspruch von Menschen mit Behinderungen für den hindernisfreien Zugang zu öffentlichen Anlagen. Von einem hindernisfreien öffentlichen Raum profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch ältere Menschen, Kinder und Personen, die zu Fuss mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck unterwegs sind. Schweizweit sind etwa 10% der Bevölkerung auf Hindernisfreiheit angewiesen. Weitere 40% der Bevölkerung profitieren von der Hindernisfreiheit.

2 Analyse

2.1 Nutzende des öffentlichen Raums

Unterschiedliche Benutzergruppen

Bei der Planung und Umsetzung eines Fusswegnetzes muss beachtet werden, dass es verschiedene Nutzergruppen gibt und, dass sich Fussgänger*innen oft nicht so verhalten, wie man es erwarten könnte. Das öffentliche Fusswegnetz muss deshalb sowohl die Bedürfnisse der Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen als auch die der Senior*innen, Menschen mit Geh- und/oder Sinnesbehinderung und sogar der Nutzer*innen von fahrzeugähnlichen Geräten kennen und abdecken können.

Kinder und Jugendliche

Kinder sind im Strassenverkehr schnell überfordert. Sie haben in der Regel eine verminderte Fähigkeit zur Einschätzung von Distanzen und Geschwindigkeiten, sind leicht ablenkbar und oft ungenügend aufmerksam. Aufgrund ihrer Körpergrösse überblicken sie zudem den Strassenraum schlechter und werden von Fahrzeuglenkenden weniger gut wahrgenommen. Von Kindern kann nicht vorausgesetzt warden, dass sie sich rational und erwartungsgemäss verhalten. Deshalb sind vor allem Erwachsene in ihrer Funktion als Vorbilder und Ausbildner gefordert,Unfälle mit Kindern zu verhindern. Mit etwa zehn Jahren können Kinder in der Regel Gefahren im Strassenverkehr erkennen. Eine sogenannten Verkehrsreife kann aber erst mit zwölf Jahren erwartet werden. Dann sind Kinder fähig, Gefahren sowie Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen.
In diesem Alter werden Kinder zu Jugendlichen, die sich der Gefahren im Strassenverkehr zwar bewusst sind, aber oft abgelenkt durch das Smartphone oder die Gruppe sind. Jugendliche setzen sich auch aufgrund ihrer Risikobereitschaft oft unnötig Gefahren aus.

Erwachsene

Erwachsene können sich im Strassenverkehr ungeduldig verhalten. Sie queren die Strasse bei Rot oder diagonal, um den Weg abzukürzen. Sie sind keine Risikogruppe, aber manchmal schlechte Vorbilder.

Senior*innen

Senior*innen können körperlich und in der Wahrnehmung eingeschränkt sein. Sie haben oft ähnliche Hindernisse wie Personen mit eingeschränkter Mobilität zu bewältigen. Zu Gute kommt den Senior*innen, dass sie sich in der Regel vorsichtig verhalten.

Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität

Es gilt, die Behinderungsarten differenziert zu betrachten. Die verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten und die allfällig eingeschränkte Reichweite, Greiffähigkeit, Kraft und Bewegungskoordination müssen genauso wie die Seh- und Hörbeeinträchtigungen berücksichtigt werden. Die Vielfalt der Behinderungsarten und die daraus resultierenden baulichen Anforderungen widersprechen sich zuweilen.

Unterwegs in Gruppen oder mit Gepäck

Fussgänger*innen können alleine oder in Gruppen und oft auch mit Gepäck, Taschen oder Einkaufswagen unterwegs sein. Besonders in Zentrumsbereichen, wo die Hälfte aller Wege zu Fuss unter Mitnahme von Gepäckstücken oder ähnlichem bewältigt werden, sind deshalb Fussgängerflächen grosszügig zu planen. Statistisch betrachtet, sind im Durchschnitt 40% aller Fussgänger*innen zu zweit, nebeneinander, oder in

Gruppen unterwegs; in Ausgehmeilen und Einkaufsstrassen liegt dieser Anteil weit über 50%.

Wegzweck der Nutzenden
Die Auswirkungen und das Verhalten im Verkehr variieren je nach Eigenschaften der Benutzergruppen. Aber auch der Wegzweck ist ein Faktor, der das Verhalten der Nutzenden beeinflusst. Für den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte sowie zum Einkauf werden direkte Verbindungen mit einer guten Verknüpfung mit dem ÖV bevorzugt. Bei einem Spaziergang oder für Sportzwecke werden hingegen eher attraktive Wege gewählt.

2.2 Anforderungen an öffentlichen Raum aus Sicht Fussverkehr

Fussgänger*innen haben, wie unter Punkt 2.1 erwähnt, vielfältige Bedürfnisse und Verhaltensweisen. Es gibt aber Anforderungen an den öffentlichen Raum, die für alle Nutzenden gelten.

Durchgängiges Fusswegnetz
Ein durchgängiges, kontinuierliches Fusswegnetz, welches alle wichtigen Nutzungen und Zielorte erschliesst, ist unabdingbar. Diese Anforderung muss mit dem Richtplan sichergestellt werden.

Direkte Verbindungen
Fussgänger*innen bevorzugen oft den direktesten Weg (siehe dazu auch Punkt 2.1 Wegzweck). Dieses Bedürfnisses kann vor allem bei Querungen, die nicht auf der Wunschlinie liegen, zu gefährlichen Situationen führen.

Sichere und gut einsehbare Wege
Die subjektive und objektive Sicherheit muss gewährleistet sein, damit Wege auch genutzt werden. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit, die Beleuchtung und die Flächen, die ausschliesslich Fussgänger*innen zugeteilt sind, spielen beim Thema Sicherheit eine wichtige Rolle. Auch eine gute Übersichtlichkeit erhöht das Sicherheitsempfinden und verbessert zudem die Orientierung.

Attraktive Wege
Gehen ist Fortbewegung, Aufenthalt und Erlebnis zugleich. Auf Fussverkehrsflächen, die attraktiv gestaltet sind, halten sich Personen gerne auf. In Zentren können davon der Detailhandel, das Gastgewerbe und kulturelle Einrichtungen profitieren. In Wohngebieten und in der Umgebung von Schulhäusern erhöhen attraktive Aussenräume nicht nur die Qualität des Umfeldes, sondern auch die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen. In der Gemeinde Thalwil mit seiner ausgeprägten Hanglage ist auf die Attraktivität der Wege besonders zu achten.

2.3 Aktuelle Planungen

Im Zentrum Thalwil sind verschiedene grössere Bauvorhaben in Planung, im Rahmen derer auch der öffentliche Raum und die Fussgängerbeziehungen mitgestaltet und aufgewertet werden. Zudem ergeben sich zusammen mit dem durch den Kanton beschlossenen Bau des Hochwasserentlastungs-stollens Möglichkeiten für die Umgestaltung des Uferbereichs und damit auch zur Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr: So soll der Seeuferweg im Bereich Bürger realisiert und eine fuss- und velofreundliche Umgestaltung der Seestrasse umgesetzt werden.

2.4 Siedlungsstruktur und Zielorte

Ein grosser Teil der Bevölkerung von Thalwil lebt in den Zentren Thalwil und Gattikon, sowie in den dichter bebauten, an den Zentren angrenzenden Quartiere. Diese Orte dienen auch als Arbeitsorte und bieten ein breites Angebot an Dienstleistungen, öffentlichen und kulturellen Einrichtungen, Gastrobetriebe und Naherholung.

Die öffentliche Bereiche tragen zusammen mit den zahlreichen Nutzungen entlang des Seeufers in hohem Masse zur Identität von Thalwil bei. Hier findet ein Grossteil des öffentlichen Lebens statt. Die zahlreichen Angebote an öffentlichen Dienstleistungen ziehen Besucher*innen an und generieren ein hohes Fussverkehrsaufkommen. Als weitere wichtige Zielorte gelten die Sportanlage Brand, der Friedhof, die Aussenräume der Schulhäuser, welche auch ausserhalb der Schulzeiten oft genutzt werden, sowie die Spielplätze für Kinder und Familien. Das Öffnen von Schulanlagen und das Schaffen von neuen Freiräumen im Siedlungsgebiet führt gesamthaft zu einer verbesserten Freiraumversorgung der Bevölkerung. Entsprechend soll auch an diesen Orten der Aufenthaltsqualität Beachtung geschenkt werden.

ZVV Haltestellen
Aufwertung Zentrum

Planungen
Auslauf Entlastungsstollen / Steg
Zuesack favorisierte Variante Gemeinde
Passerelle Bahnhof Thalwil
Entwicklungsgebiet Bürger
Gewässeröffnung und Revitalisierung
Neubauprojekte

Gebiete und Ziele
Kindergarten / Horte
Schulhäuser
öffentliche Einrichtungen
Sehenswürdigkeiten
öffentliche Bereiche
Spielplätze
Transformationsgebiet
Grünfläche
Gewässer
Siedlungsgebiet

2.5 Aktuelles Fusswegnetz / Richtplan

Der kommunale Richtplan ist ein langfristig orientiertes Führungsinstrument mit dem Zeithorizont 2030. Er ist für Behörden verbindlich, entfaltet jedoch keine Rechtswirkung auf Private. Die für Behörden und Grundeigentümern verbindliche Sicherung von Einträgen erfolgt über Baulinien, Landerwerb und/ oder Verträge. Die Vorgaben aus den kantonalen und regionalen Richtplänen sind im kommunalen Richtplan übernommen.

Das Fusswegnetz von Thalwil und Gattikon führt sowohl entlang von Strassen als auch auf separaten Fusswegen. Wanderwege, historische Wege (Inventar historische Verkehrswege Schweiz, IVS) und regionale Fusswegverbindungen bilden zusammen ein übergeordnetes Fusswegnetz. Die kommunalen Einträge tragen zu einem engmaschigen Fusswegnetz bei. Aus Sicht Fussverkehr sind die bestehenden und geplanten Tempo-30-Zonen von hoher Wichtigkeit. Ziel von Tempo-30-Zonen ist es, die Sicherheit und die Wohnqualität in Quartieren zu erhöhen. Die Gemeinde Thalwil hat im kommunalen Richtplan die Grundlage zur Einführung von Tempo-30-Zonen geschaffen. Dabei soll bei der Einführung das Bottom-Up Prinzip angewendet werden, d.h. ein breit abgestütztes Begehren aus der Wohnbevölkerung bildet die Grundvoraussetzung für die Einführung von Tempo-30-Zonen oder anderen, weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Strassen und Wegklassierungen
- Fussweg regional realisiert
- Fussweg regional geplant
- Fussweg kommunal realisiert
- Fussweg kommunal geplant
- Wanderweg
- IVS alle Klassierungen
- Übergeordnete Strasse
- Vitaparcour und Finnenbahn
- Zuesack favorisierte Variante Gemeinde
- Passerelle Bahnhof Thalwil

Verkehrsberuhigte Zonen
- Bestehende Tempo 30 Zone
- Eignungsgebiet Tempo 30 Zone

2.6 Verkehrsunfälle

Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	
			Schleuder- oder Selbstunfall
			Überholfunfall Fahrstreifenwechsel
			Auffahrunfall
			Abbiegeunfall
			Einbiegeunfall
			Überqueren der Fahrbahn
			Frontalkollision
			Parkierunfall
			Fussgängerunfall
			Tierunfall
			Andere

Unfallstatistik Kanton Zürich

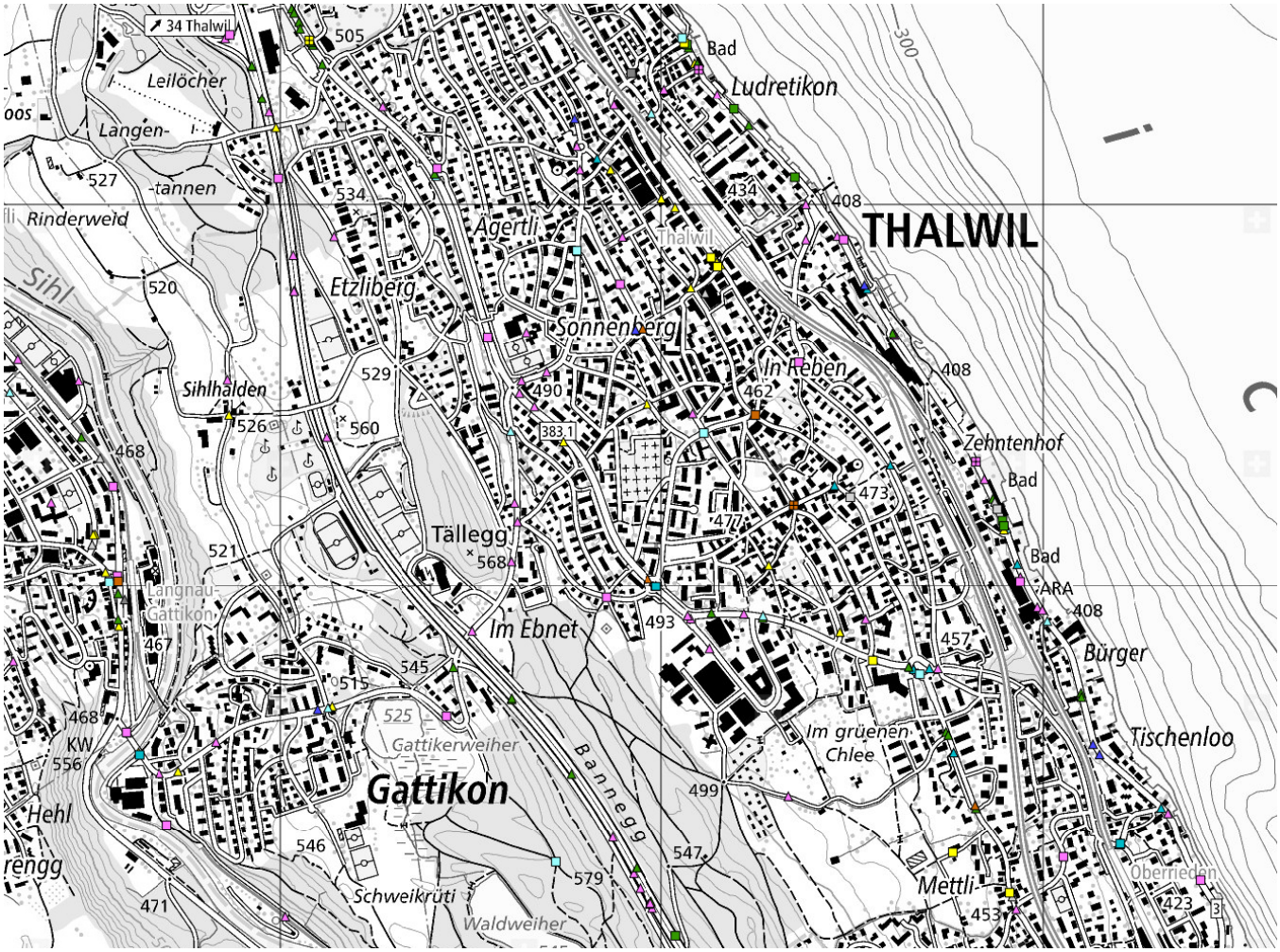
Jährlich verunfallen im Kanton Zürich ca. 400 Fussgänger*innen. Diese Zahl weist darauf hin, dass Verbesserungspotenzial hinsichtlich Sicherheit für den Fussverkehr vorhanden ist. Die Unfallstatistiken des Kantons Zürich der letzten Jahren lassen aber ein grundsätzlich positives Fazit ziehen. Die Unfallzahlen haben 2019 zwar gegenüber dem Durchschnittswert der Jahre 2014 bis 2018 etwas zugenommen, doch wurden bei Unfällen weniger Personen schwer verletzt oder getötet.

Konfliktpotenzial Velo-/Fussverkehr auf gemeinsamen Flächen

Sorgen bereiten die zunehmenden E-Bike-Unfälle. Auffällig dabei ist, dass sich die Altersstruktur der verunglückten E-Biker verändert. Bis vor wenigen Jahren waren fast ausschliesslich Senior*innen, die vorwiegend schwer verunfallten. Inzwischen ist ein starker Anstieg der Unfälle bei allen Altersgruppen festzustellen. Dies dürfte mit der vermehrten Nutzung des E-Bikes zur Bewältigung des Arbeitsweges zu erklären sein. Die grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Fuss- und Veloverkehr machen deutlich, dass ein erhebliches Konfliktpotenzial besteht. In der Regel sollte eine Verkehrsmischung von Velo- und Fussverkehr auf einer Fläche vermieden werden. Eine Mischung von Fuss- und Veloverkehr ist eigentlich nur dann vertretbar, wenn der Veloverkehr und insbesondere E-Bikes keine hohen Geschwindigkeiten aufweisen, sprich in Schritttempo unterwegs sind..

Unfälle Gemeinde Thalwil, 2011 bis 2020

Die Karte zeigt die anonymisierten und lokalisierten Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden seit 2011. Die gelben Symbole stehen für Unfälle in denen Fussgänger*innen involviert waren. Im Zentrum, insbesondere beim Knoten Gotthard-/Schwandelstrasse, ist eine Häufung von Unfällen mit Fussgänger*innen zu erkennen. Im Jahr 2019 wurden in Thalwil insgesamt 102 Unfälle registriert, davon 15 mit Personenschaden.



2.7 Schwachstellen im Fusswegnetz

Definition: Schwachstellen und Netzlücken

Netzlücken und Schwachstellen werden unterschieden. Netzlücken sind fehlende Bestandteile des Fusswegnetzes (fehlende Verbindungen). Schwachstellen beschreiben qualitative Mängel des Fusswegnetzes. Die Abgrenzung von Netzlücke und Schwachstelle verläuft allerdings fliessend. Zum Beispiel ist für einen Rollstuhlfahrer bereits eine fehlende Trottoirabsenkung eine Netzlücke. Die Netzlücken werden in den Kapiteln 2.8 und 2.9 behandelt.

Schwachstellen

Die Schwachstellen wurden im Frühling 2019 erhoben. In den Workshops konnten sich die Teilnehmenden mit der Schwachstellenanalyse auseinandersetzen und diese wo nötig ergänzen. Die Schwachstellen sind in drei Kategorien unterteilt: «Querungen», «Wege» und «Konflikte mit MIV und/ oder Velo». Die einzelnen Schwachstellen sind in der Massnahmenliste kurz beschrieben.

Besonders viele Mängel wurden bei Querungen und auf Wegen festgestellt. Dabei sind Querungsstellen oft ungenügend ausgerüstet oder nicht zweckmässig gestaltet. Weitaus weniger Schwachstellen wurden aufgrund von Konfliktstellen mit anderen Verkehrsteilnehmenden festgestellt. Es fällt weiter auf, dass bei vielen Schwachstellen neben weiteren Mängeln oft die fehlende Hindernisfreiheit ein Problem darstellt.

Schwachstellen

Konflikt mit MIV und/oder Velo

Weg mangelhaft

Querung mangelhaft

2.8 Netzlücken

Netzlücken sind fehlende Bestandteile des Fusswegnetzes. Dabei wird unterschieden zwischen fehlenden Längsverbindungen (fehlende Trottoirs, Wege) und fehlenden Querungen. Sie werden oft durch Bäche, Eisenbahnanlagen, Autobahnen, nicht durchlässigen Privatgrundstücken oder Strassen mit hoher Trennwirkung (wie z.B. die Zürcher- oder die Tischenloostrasse) verursacht. Das Schliessen von Netzlücken kann verschiedene Ziele verfolgen; die Sicherheit erhöhen, die Wege verkürzen oder direktere Verbindungen schaffen.

Da Netzlücken, wie erwähnt, fehlende Bestandteile des Fusswegnetzes darstellen, werden sie in der Schwachstellenübersicht lediglich aufgeführt und kurz beschrieben. Es werden zur Behebung der Netzlücken keine weiteren Massnahmen – ausser der Einführung von verkehrsberuhigten Zonen – vorgeschlagen. Bei einer fehlenden Verbindung ist in der Regel ein Trottoir ein- oder beidseitig zu erstellen. Netzlücken aufgrund fehlender Querungen können oftmals mit ebenerdigen Fussgängerübergängen oder mit Fussgängerüberführungen geschlossen werden.

Netzlücken
Fehlende Querung
Fehlende Verbindung

2.9 Netzlücken nach Einführung von Tempo-30-Zonen

Fehlende Verbindungen resp. Netzlücken aufgrund fehlender Trottoirs konnten insbesondere ausserhalb der Tempo-30-Zonen festgestellt werden. Netzlücken, die auf fehlende Trottoirs zurückgeführt werden, stellen nach der Einführung von Tempo-30-Zonen oft kein Problem mehr dar und gelten ab diesem Zeitpunkt als «eliminiert/bereinigt». Die Einführung von Tempo-30-Zonen ist allerdings nicht immer hinreichend. So zum Beispiel entlang der viel befahrenen Alten Landstrasse oder in der Gewerbezone, wo zum Teil nur einseitig oder gar keine Trottoirs vorhanden sind.

Im Plan unten sind die bestehenden Netzlücken, die mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wegfallen würden, nicht dargestellt. Auffallend viele Netzlücken im Zentrumsgebiet und im Quartier Schwandel würden mit der Einführung einer verkehrsberuhigten Zone wegfallen.

Bestehende Tempo 30 Zone
Eignungsgebiet Tempo 30 Zone

Netzlücken
Fehlende Querung
Fehlende Verbindung

2.10 Fazit

Verdichtung Dorfzentrum

Zentrum und Bahnhofumgebung gelten als Hotspots des Fussverkehrs. Sie weisen heute allerdings relative viele Schwachstellen und Netzlücken auf. Flankierend zu den geplanten (Zentrums-)Projekten könnten viele Schwachstellen und Netzlücken behoben werden. Zudem besteht grosses Potential, den öffentlichen Raum als Aufenthaltsort und im Sinne des Fussverkehrs zu gestalten und aufzuwerten. Namentlich die Umgestaltung der Gotthardstrasse, die Erschliessung des Bahnhofs (Bahnhofstrasse) und die Verbindung zum See sind zu prüfen. Dabei gilt es, die heutigen Konflikte mit Anlieferung, Velos auf Trottoir und parkierten Autos zu eliminieren sowie die Hindernisfreiheit zu fördern und Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Verkehrsberuhigte Zonen in den Quartieren

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen in den Quartieren können Netzlücken aufgrund fehlender Trottoirs eliminiert werden. Von Verkehrsberuhigungen profitiert auch teilweise die Dorfstrasse, die für den Fussverkehr von grosser Bedeutung ist.

Schulwegsicherheit

Das Thema Sicherheit auf Schulwegen wird im vorliegenden Fussverkehrskonzept nicht abschliessend behandelt. Denn die Schulwegsicherheit stellt ein Prozess dar, welcher sich einerseits mit jeder Schülergeneration wiederholt und andererseits den änderenden Verhältnissen und Bedürfnissen angepasst werden muss. Seitens Bevölkerung und insbesondere der Eltern ist, neben dem Bedürfnis nach erhöhter Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg, auch der Austausch von Informationen zur Verkehrssicherheit ein wichtiges Anliegen. Der Massnahmenkatalog enthält bei den Massnahmen SW den Beschrieb einer Plattform, wie die Schulwegsicherung als Prozess unter Einbindung der verschiedenen Stakeholders organisiert werden kann. Informationen und Ergebnisse zu diesem Prozess könnten auf der Webseite der Schulen oder der Gemeinde erfolgen.
Zur generellen Erhöhung der Schulwegsicherheit ist das Einrichten von Begegnungszonen um Schulhäuser denkbar, wie es im Konzept verschiedentlich als Massnahme zur Behebung von Schwachstellen vorgeschlagen wird.

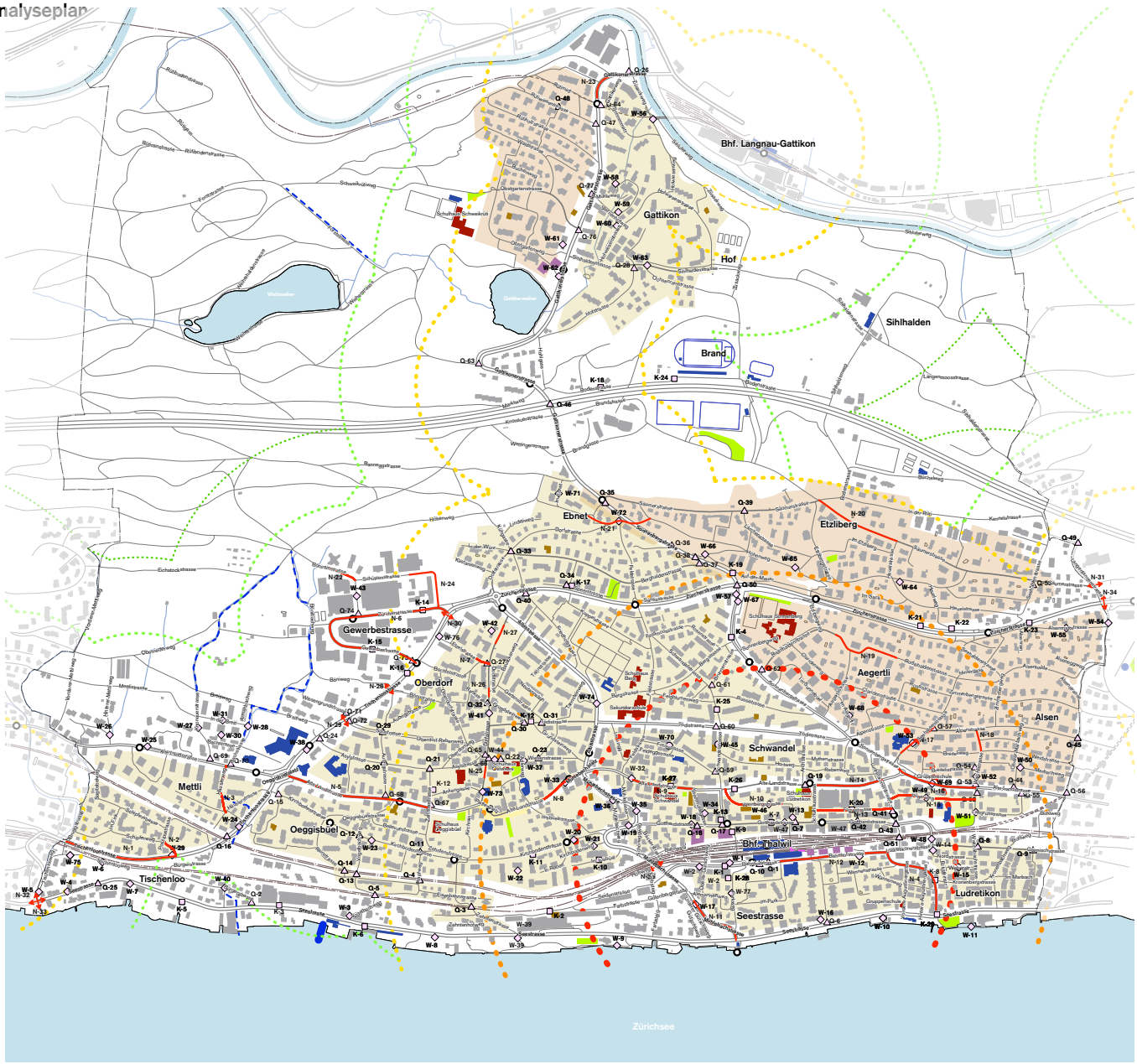
Problematische Strassen mit Handlungsbedarf

Die Alte Landstrasse weist relativ viele Netzlücken auf. Sie ist teilweise sehr schmal, was dazu führt, dass breite Fahrzeuge im Begegnungsfall häufig auf das Trottoir ausweichen. Auch bei der schmalen Florastrasse im Dorfzentrum, die kein Trottoir aufweist und häufig durch anliefernde Fahrzeuge befahren wird, besteht aus Sicht Fussverkehr Handlungsbedarf. Weiter sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger*innen entlang der Sihlhaldenstrasse, die eine historische Bedeutung hat und generell als attraktiv wahrgenommen wird, sowie eine verbesserte Anbindung der Sportanlage Brand an das Fuss- und ÖV-Netz wünschenswert. In Anbetracht der Präsenz eines Kindergarten erscheint aus Sicht Verkehrssicherheit die Integration der Tödistrasse in eine benachbarte Tempo-30-Zone prüfenswert.

Potenziale

Der Höhenweg ist einer der attraktivsten Fuss- und Wanderwege von Thalwil. Eine sichere Querung über die Sonnenbergstrasse würde dessen Attraktivität zusätzlich steigern. Schlummerndes Potenzial für den Fussverkehr weist auch der Friedhof Thalwil auf. Eine verbesserten Zugänglichkeit und Einbindung ins Fusswegnetz würde dessen Wert für Fussgänger*innen deutlich erhöhen. Das Zentrum Gattikon, der Gattiker Weiher, der Hafen Thalwil und der Seeuferweg, der Centralplatz, der Plattenplatz und der Oeggisbüelplatz bieten ebenfalls Aufwertungspotenzial und gegebenenfalls auch Platz für Kunst im öffentlichen Raum.

Analyseplan



Netzlücken

- Querungen
- Verbindungen

Schwachstellen

- Konflikt mit MIV & Velo
- Weg mangelhaft
- Querung Mangelhaft

Gebiete und Ziele

- Kindergarten / Horte
- Schulhäuser
- öffentliche Einrichtungen
- Spielplätze
- Gewässer

Verkehrsberuhigte Zonen

- bestehende Tempo 30 Zone
- Eignungsgebiet für eine Tempo 30 Zone
- Eignungsgebiet für eine Tempo 20 Zone

Planungen

- Auslauf Entlastungsstollen / Steg
- Zuesack favorisierte Variante Gem. Thalwil
- Passerelle Bahnhof Thalwil
- Gewässeröffnung und Revitalisierung
- Neubauprojekte

ÖV-Erschliessung

- ZVV Haltestellen
- A - sehr gute Erschliessung
- B - gute Erschliessung
- C - mittelmässige Erschliessung
- D - geringe Erschliessung
- E - sehr geringe Erschliessung

3 Zielsetzung

3.1 Leitsatz

Aufgrund der Analyse lässt sich in Übereinstimmung mit den Strategien des kommunalen Richtplans für den Fussverkehr folgender Leitsatz formulieren:

Der Anteil des Fussverkehrs soll gemessen am Gesamtverkehr deutlich gesteigert werden.

3.2 Ziele

Damit in Zukunft mehr Personen in Thalwil zu Fuss unterwegs sind, müssen die folgenden Ziele erreicht werden:

Ziel 1

Alle Fusswege werden sowohl objektiv als auch subjektiv als sicher bewertet.

Eine sichere Infrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Förderung des Fussverkehrs. Daher sollen alle Fusswege nicht nur objektive sondern auch subjektive Sicherheit gewährleisten. Dies bedeutet, dass sich Fussgänger*innen sowohl vor Unfällen als auch vor Übergriffen sicher fühlen. Es sollen insbesondere Massnahmen ergriffen werden, welche die gegenseitige Rücksichtnahme fördern, die Fussgänger*innen schützen und ein Sicherheitsgefühl vermitteln.

Ziel 2

Das Fusswegnetz ist engmaschig, zusammenhängend und verbindet alle wichtigen Ziele miteinander.

Fussgänger*innen benötigen möglichst direkte Verbindungen. Um dem Bedürfnis der Fussgänger*innen nach engmaschigen Verbindungen zu entsprechen, wird ein dichtes Fusswegnetz angestrebt, das mit einer hohen Durchlässigkeit der Quartiere und der einzelnen Siedlungen ergänzt wird.

Ziel 3

Gehkomfort und eine hohe Umfeldqualität zeichnen das Zu-Fuss-gehen in Thalwil aus.

Thalwils Fusswege stellen bewegungsfreundliche und gesundheitsfördernde Aussenräume dar, welche Raum für sozialen Austausch und Zusammenhalt bei hoher Aufenthaltsqualität bieten. Die Fusswege sind weitgehend hindernisfrei und bieten eine direkte Wegführung bei hohem Gehkomfort. Es wird eine hohe Umfeldqualität angestrebt, die durch eine ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere von Plätzen, Strassenzügen und Grünflächen, erzielt werden soll.

3.3 Handlungsfelder

Hinsichtlich der Erfüllung dieser Ziele ergeben sich folgende Handlungsfelder:

Sicherheit und Netz
Aufmerksamkeit und Sensibilisierung
Komfort und Attraktivität

Diese bilden die Kategorien, in welche die konkreten Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen respektive zur Erreichung des obersten Ziels, nämlich der Erhöhung des Fussverkehrsanteils, gegliedert sind.

Handlungsfeld 1

Sicherheit und Netz

Massnahmen zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie des Ausbaus des Fusswegnetzes dienen vorrangig der Behebung von Schwachstellen. Bauliche Massnahmen bedürfen oft einer Projektbewilligung.

Handlungsfeld 2

Aufmerksamkeit und Sensibilisierung

Im Gegensatz zu den Massnahmen der Kategorie «Sicherheit und Netz» handelt es sich bei Massnahmen der «Aufmerksamkeit und Sensibilisierung» auch um nicht-bauliche, informelle Eingriffe in den Strassenraum. Sie fokussieren vor allem kritische Begegnungsfälle mit anderen Verkehrsteilnehmenden, welche durch aufgeführte Massnahmen unterbunden werden können. Damit sind sie teilweise schwachstellenbezogen, können aber auch schwachstellenunabhängig Verkehrsteilnehmende sensibiliseren. Da der Grossteil der Massnahmen über keinerlei Rechtswirkung verfügt, lassen sie sich gut mit anderen Massnahmen kombinieren. Darüber hinaus haben sie aufgrund niedrigerer rechtlicher Hürden das Potenzial, kurzfristig und flexibel eingesetzt zu werden. Als Beispiele können lokale Kampagnen oder die Signalisation von «Achtung Kinder» um Schulhäuser genannt werden.

Handlungsfeld 3

Komfort und Attraktivität

Massnahmen zur Steigerung des Komforts sowie der Attraktivität von Strassenräumen, Gehwegen, Plätzen usw. dienen weniger der Behebung einer konkreten Schwachstelle. Vielmehr sollen sie das Zu-Fuss-Gehen in Thalwil durch eine qualitativ hochwertige Weginfrastruktur als auch Umgebung attraktiver machen. Massnahmen dieser Kategorie können sowohl mit Massnahmen anderer Kategorien verknüpft als auch als eigenständige Projekte durchgeführt werden. Die Ausrüstung von öffentlichen Räumen mit Ausstattungselementen wie Sitzbänke oder Brunnen erhöht die Attraktivität und den Komfort.

4 Konzept

4.1 Einleitung

Das Fuss- und Wanderweggesetz schreibt vor, das Fusswegnetz in Plänen darzustellen. Mit dem sogenannten Fusswegnetzplan wird das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet festgelegt. Dieser unterstreicht einerseits die Bedeutung des Fussverkehrs als eigenständige Mobilitätsform und dient anderseits als Koordinationsinstrument sowie als Grundlage für den kommunalen Richtplan.

Der für das Konzept erarbeitete Fusswegnetzplan enthält das vollständige, bestehende Fusswegnetz und zeigt Netzlücken auf. Ferner bildet er weitere wichtige Inhalte für den Fussverkehr wie Tempo-30-Zonen, priorisierte Wege oder bedeutende Aussenräume ab.

Grundlage für den Fusswegnetzplan bilden die Analyse, die aus den Richtplänen abgeleiteten Ziele und das folgende, mit den Teilnehmenden der Workshops besprochene Konzept.

4.2 Konzept

Das Konzept bildet die Orte und Funktionen der Gemeinde Thalwil ab, die heute für den Fussverkehr von Bedeutung sind. Es zeigt die Stärken, die es zu vertiefen und die Potenziale, die es zu nutzen gilt. Die drei Bausteine «Bedeutende Aussenräume», «Übergeordnete Wege» und «Entschleunigung» beschreiben den Kontext - Ort, Verbindung oder Fläche -, der ausschlaggebend für die Erfüllung der unter Punkt 3.2 formulierten Ziele ist. Deshalb finden alle Einzug in den Fusswegnetzplan.

Bedeutende Aussenräume

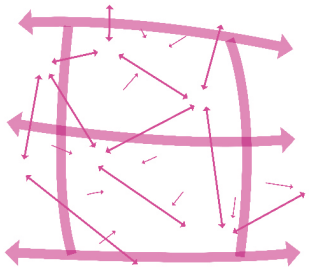
Bedeutende Aussenräume in Thalwil sind Orte des öffentlichen Lebens wie zum Beispiel die Ortszentren von Gattikon und Thalwil oder die Bahnhofsumgebung mit Gotthard- und Bahnhofstrasse. Sie verfügen in der Regel über ein hohes Fussgängeraufkommen und gelten im Fusswegnetz als Transit- und Aufenthaltsräume. Sie sind ein Teil des Fusswegnetzes, das sich an dieser Stelle öffnet und flächig genutzt werden kann. Bedeutende Aussenräume haben die folgenden Aufgaben:

Identität schaffen, Zentren stärken, Erdgeschossnutzungen fördern

Die Gestaltung der bedeutenden Aussenräume Thalwils hat erhöhten stadträumlichen Ansprüchen zu genügen. Sie sind nutzungsorientiert und identitätsstiftend zu gestalten. Komfort, Ästhetik und sinnliche Qualitäten sowie eine angemessene Möblierung, Beleuchtung und Begrünung sind zu beachten. Plätze sollen zum Verweilen, Stehen, Sitzen und Reden einladen. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen der umliegenden Gebäude können zu einer zusätzlichen Belebung beitragen und sollten dementsprechend gefördert werden. Fussgänger*innen sollten sich an bedeutenden Aussenräumen zudem sicher bewegen können. Eine Erweiterung und Schaffung von Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzung sollte für bedeutende Aussenräume daher in Betracht gezogen werden.

Übergeordnete Wege

Thalwil verfügt über ein engmaschiges Netz von Fusswegen, für den Alltag- und den Freizeitverkehr. Einige Fusswege haben eine Sonderstellung, indem sie wichtige Orte miteinander verbinden und deshlab hohe Frequenzen aufweisen. Andere sind wichtige Freizeitrouten und sind Erholungsgründen stark frequentiert. Auch die vorhandenen Abschnitte der See- und Flusspromenade haben einen besonderen Stellenwert im Fusswegnetz. Dieser Mix aus Fusswegen mit Verbindungs- und Erholungsfunktion stellt eine grosse Qualität dar und bietet eine gute Grundlage für eine fussgängerfreundliche Gemeinde. Mit der Priorisierung von Wegen und der Schaffung von sogenannten «Übergeordneten Wege» sollen die folgenden Funktionen sichergestellt werden:



Orte verbinden, Wege mit Aufenthaltsqualität schaffen

Eigenständige, strassenunabhängige Wege sind räumlich und funktional mit ihrer Umgebung abzustimmen und pro Abschnitt einheitlich zu gestalten. Wege mit einer übergeordneten Verbindungsfunktion sind möglichst auf die Wunschlinie zu legen und sollten Fussgänger*innen vorbehalten sein. Übergeordnete Wege, die auch nachts benutzt werden, sind zu beleuchten. Als räumliche Akzente können entlang von übergeordneten Wegen Kleinbauten, Brunnen und Kunst eingesetzt werden. Übergeordnete Wege mit erhöhter Aufenthaltsqualität sollten in regelmässigen Abständen mit Bänken und Abfallbehälter ausgestattet werden. Auch ist der Veloverkehr, wo möglich, getrennt zu führen. Promenaden sollten grosszügige Geh- und Aufenthaltsbereiche aufweisen, die voneinander abgetrennt sind.

Entschleunigung

Mit seinem 2015 in Kraft getretenen kommunalen Richtplan hat Thalwil 14 Eignungsgebiete für Verkehrsberuhigung identifiziert. Diese bilden die planerische Grundlage sowie demokratische Legitimierung für eine Entschleunigung des (motorisierten) Verkehrs. Mit der Entschleunigung werden folgende Ziele angestrebt:

Verkehrssicherheit und Lebensqualität im Siedlungsgebiet erhöhen

Um diesem Ansatz nachzugehen, stehen der Gemeinde Thalwil mehrere Massnahmen zur Auswahl. Diese sind unter anderen im Massnahmenkatalog aufgeführt. Das Einrichten einer beruhigten Zone, sei es in Form einer Begegnungs- oder Tempo-30-Zone, erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert die Wohnqualität in den Quartieren, indem sie durch einen entsprechenden Ausbau die Verkehrsteilnehmenden sensibilisiert, gegenseitige Kommunikation fordert und somit Rücksichtnahme stärkt. Dies kann zu einer Erhöhung der Lebens-, Wohn- und Standortqualität führen. 1.1 Verkehrsberuhigte Zonen sind auch in der Umgebung von Schulhäusern und Kindergärten für die Erhöhung der Schulwegsicherheit konsequent anzustreben.

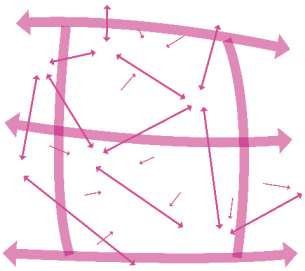
4.3 Fusswegnetzplan

Der Fusswegnetzplan stellt eine Konkretisierung des unten abgebildeten Konzepts in eine Karte mit einer anwendbaren Planungstiefe dar. Bestehende Merkmale, Besonderheiten und Potenziale, können strassengenau abgelesen werden. Der Plan liefert unter anderem Antworten auf die folgenden Fragen:

- Handelt es sich um einen primären, sekundären oder sonstigen Weg?
- Gilt der Weg als umgesetzt oder ist er geplant?
- Wurde auf dem Weg eine Netzlücke festgestellt?
- Befindet man sich in einer Tempo-30-Zone oder in einem Eignungsgebiet dieser?
- Ist der Ort oder Weg als bedeutend eingestuft?
- Befindet sich ein Schulhaus oder ein Kindergarten in der Nähe?

Konzeptplan

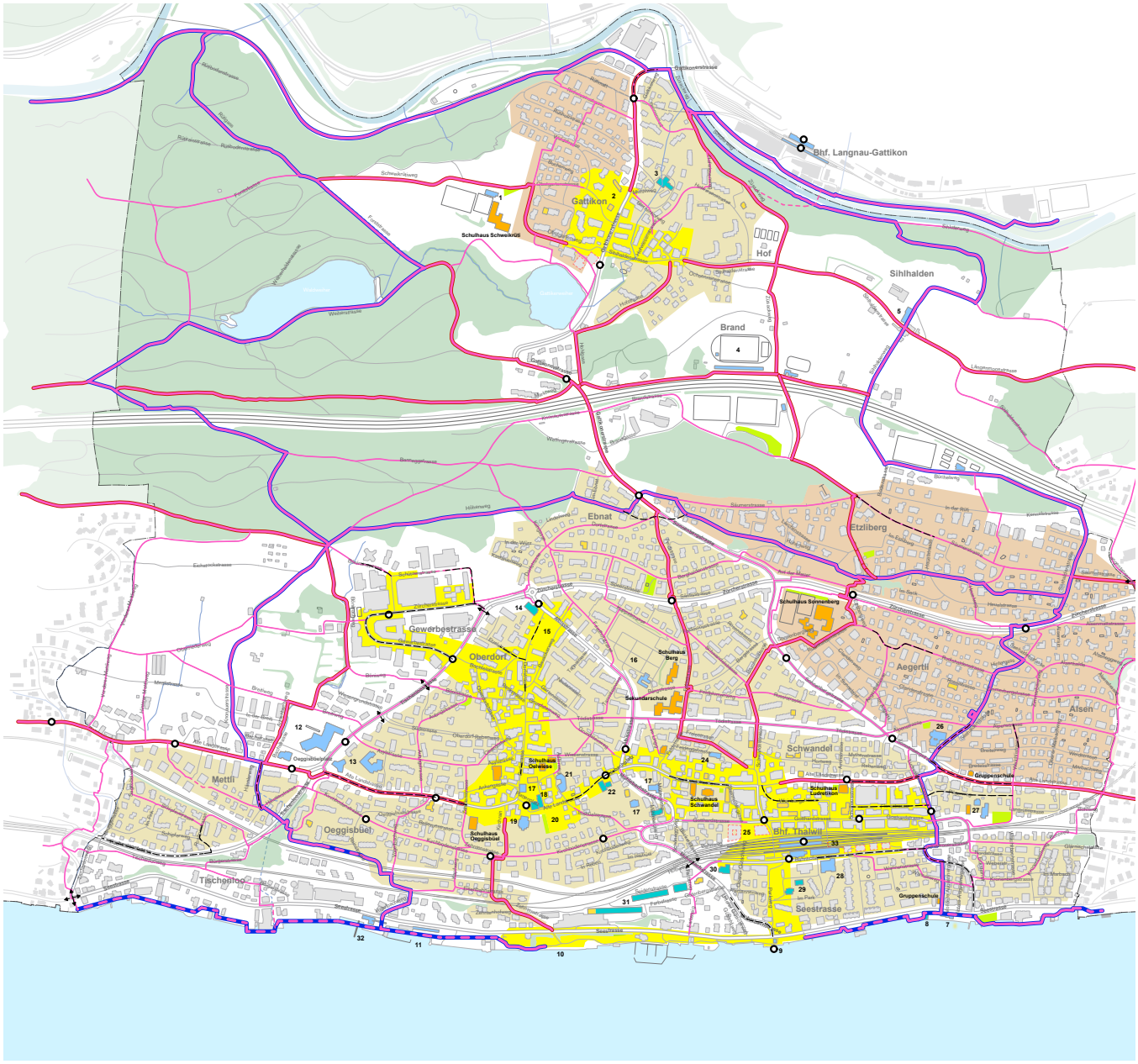
Bedeutende Aussenräume



Übergeordnete Wege

Entschleunigung

Fusswegnetzplan



Fusswegnetz

- Bedeutende Aussenräume
- Primärer Weg
- Primärer Weg mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- Primärer Weg mit erhöhter Aufenthaltsqualität geplant
- Sekundärer Weg
- Sekundärer Weg geplant
- Sonstige Wege
- Netzlücke aus Analyse

Verkehrsberuhigte Zonen

- Bestehende Tempo 30 Zone
- Eignungsgebiet für eine Tempo 30 Zone

Zielorte

- Spielplätze
- Kindergarten / Horte
- Schulhäuser
- Neubauprojekte
- Öffentliche Einrichtungen
- Sehenswürdigkeiten
- ZVV Haltestellen

1 Hallenbad bei Schulhaus Schweikrüti
2 Altes Schulhaus Gattikon
3 Mühle Gattikon
4 Sportplatz Brand
5 Bauernhof Sihlhalden
6 Park im Grüene
7 Seeanlage Gerbi & öffentlicher Badeplatz Ludretikon
8 Bootshaus Ludretikon
9 Schiffstation Thalwil
10 Seeanlage Farb
11 Seebad Bürger I & Bürger II
12 Alterszentrum Serata
13 Alterswohnheim Oeggisbüel
14 Schützenhalle
15 Chilbiplatz
16 Friedhof
17 Gemeindeverwaltung
18 Adler am Plattenplatz
19 Ref. Kirche Thalwil
20 Parkanlage Platte
21 Ref. Kirchgemeindehaus
22 Ortsmuseum, Pfistergut mit Trotte und Pfisterschüür
23 Ehemalige Mühle Thalwil
24 Gemeindebibliothek
25 Neubauprojekt Centralplatz
26 Kath. Kirche St. Felix und Regula
27 Kinderhaus Thalwil
28 Kulturraum
29 Villa "Diana" mit Park und Orangerie
30 Altes Postgebäude Thalwil
31 Seidenstrasse - das neue Thalwil
32 Auslaufstollen
33 Projekt Passarelle SBB

5 Massnahmenplanung

5.1 Methodik

Die Erhöhung des Anteils des Fussverkehrs am Gesamtverkehr ist das übergeordnete langfristige Ziel. Damit dieses erreicht werden kann, müssen die Fusswege gemäss den Zielen eins bis vier mit der Behebung von Schwachstellen sicherer, mit der Schliessung von Netzlücken dichter und mit der Gestaltung des öffentlichen Raums attraktiver gemacht werden. Die Umsetzung erfolgt mit der Massnahmenplanung, welche aus den Erkenntnissen der Analyse und der Konzeption abgeleitet wurde. Die Behebung der zahlreichen Schwachstellen werden in der Massnahmenplanung priorisiert, indem die sachliche Notwendigkeit einer Behebung systematisch beurteilt wurden. Für die Schliessung der Netzlücken gilt der Fusswegnetzplan als wegweisendes Instrument.

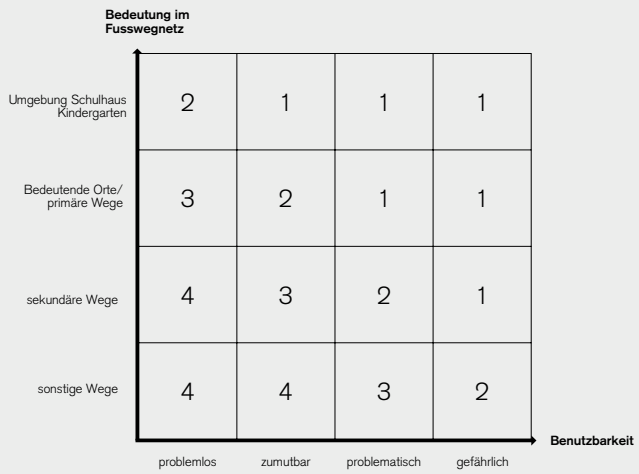
5.2 Behebung der Schwachstellen

Um die in der Analyse identifizierten Schwachstellen angemessen beheben zu können, wird ein Pool an Massnahmen, zusammengefasst in einem Massnahmenkatalog (siehe auch Kapitel 5.4), angeboten. Dieser umfasst ausgewählte Massnahmen, die jeweils auf einem Massnahmenblatt erläutert sind. Zur Behebung einer jeweiligen Schwachstelle können mehrere Massnahmen in Frage kommen. Welcher Schwachstelle, mit welchen Massnahmen begegnet werden kann, geht aus der Schwachstellenübersicht/ Massnahmenplanung hervor. Diese beinhaltet zudem Informationen, die zur Anwendung der Massnahmen wichtig sind, sowie Angaben zur Priorität und zum Realisierungshorizont.

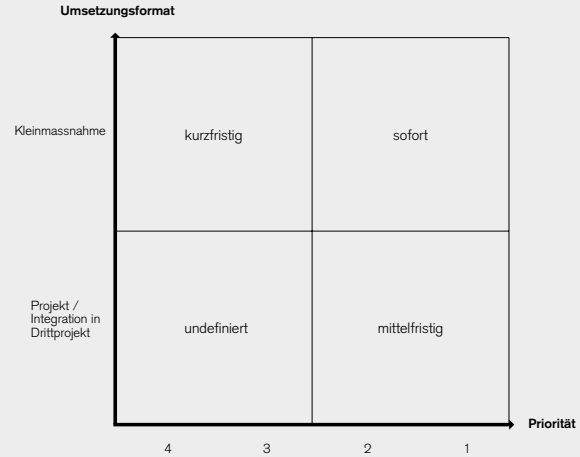
Schwachstellenübersicht

Die Schwachstellenübersicht stellt neben dem Fusswegnetzplan das zentrale Instrument des Fussverkehrskonzepts dar. Die Priorität einer Schwachstelle wird anhand der Benutzbarkeit (Verkehrssicherheit) sowie der Bedeutung im Fusswegnetz ermittelt. Ersteres wird anhand des Problembeschriebs festgestellt. Die Bedeutung im Fusswegnetz lässt sich aus dem Eintrag im Fusswegnetzplan ablesen. Der Realisierungshorizont einer Schwachstelle wird anhand des Umsetzungsformats und der Priorität ermittelt. Das Umsetzungsformat muss aufgrund des Ausmasses der Schwachstelle beurteilt werden. In der Schwachstellenübersicht sind auch die Netzlücken aufgeführt. Es werden zur Behebung der Netzlücken keine Massnahmen vorgeschlagen.

Ermittlung der Priorität



Ermittlung des Realisierungshorizonts



5.3 Erhöhung der Attraktivität

Fusswegnetzplan als Handlungsanweisung

Eine weitere Möglichkeit, den Fussverkehr in Thalwil zu stärken, liegt in der Umsetzung der im Konzept formulierten und im Fusswegnetzplan verorteten Handlungsanweisungen. Diese lassen sich - im Gegensatz zu den Schwachstellen - weniger punktuell befolgen. Vielmehr zielen sie darauf ab, die bedeutenden Aussenräume und übergeordneten Wege in ihrer zukünftigen Entwicklung zu steuern sowie wichtige Eigenschaften und Funktionen zu erhalten resp. zu fördern.

5.4 Erläuterungen zum Massnahmenkatalog

Der Massnahmenkatalog enthält die auf Thalwils Besonderheiten abgestimmte Auswahl an Massnahmen, die durch die Fachplaner und die Teilnehmenden des Echoraumes schrittweise entwickelt wurde. Die Kategorisierung, in die bereits unter Punkt 3.3 formulierten Handlungsfelder «Sicherheit und Netz», «Komfort und Attraktivität» sowie «Aufmerksamkeit und Sensibilisierung», erfolgte hierbei weniger schwachstellen- sondern vielmehr lösungsorientiert. So bieten die Massnahmen, die den Handlungsfeldern zugeordnet sind, verschiedene Herangehensweisen und Ansatzpunkte, den Anteil des Fussverkehrs zu erhöhen, wie es in der übergeordnete Zielsetzung formuliert ist. Im Fokus der Massnahmen stehen vorrangig die Fussgänger*innen. Massnahmen, die primär auf andere Verkehrsteilnehmer fokussieren, sind im Massnahmenkatalog nicht aufgeführt.