Kanton Zürich

Regionaler Richtplan
Pfannenstil

Beschluss des Regierungsrates

(RRB Nr. 1252 / 1998)

INHALTSVERZEICHNIS

1 ALLGEMEINES 1

1.1 Einleitung 1
1.2 Planungsablauf 1
1.3 Formelles zum Richtplan 2
1.4 Beurteilung der regionalen Standortqualität 2
1.5 Raumplanerische Ziele 4

2 SIEDLUNG 10

2.1 Einleitung 10
2.2 Regionale Festlegungen 10
2.2.1 Festlegungen von Dichtestufen 10
2.2.1.1 Allgemeines 10
2.2.1.2 Festlegungen der Dichtestufe 1 12
2.2.1.3 Festlegungen der Dichtestufe 2 13
2.2.1.4 Festlegungen der Dichtestufe 3 13
2.2.2 Festlegungen von Zentren 14
2.2.2.1 Allgemeines 14
2.2.2.2 Örtliche Festlegungen 15
2.2.3 Schutzwürdige Ortsbilder 15
2.2.3.1 Allgemeines 15
2.2.3.2 Festlegungen 15
2.2.4 Industrie- bzw. Gewerbegebiet 16
2.2.4.1 Allgemeines 16
2.2.4.2 Festlegungen 16
2.2.5 Grösse und Fassungsvermögen des Siedlungsgebietes 17

3 LANDSCHAFT 17

3.1 Einleitung 17
3.2 Regionale Festlegungen 18
3.2.1 Erholungsgebiete 18
3.2.1.1 Allgemeines 18
3.2.1.2 Festlegungen 18
3.2.2 Aussichtspunkte, Aussichtslagen 19
3.2.2.1 Allgemeines 19
3.2.2.2 Festlegungen 20
3.2.3 Naturschutzgebiete 21
3.2.3.1 Allgemeines 21
3.2.3.2 Festlegungen 21
3.2.4 Ökologische Vernetzung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen 22
3.2.5 Rebschutzgebiete 23
3.2.5.1 Allgemeines 23
3.2.5.2 Festlegungen 23

3.2.6 Umgebungsschutz zu Kulturobjekten 24
3.2.6.1 Allgemeines 24
3.2.6.2 Festlegungen 24
3.2.7 Landschafts-Forderungsgebiete 25
3.2.7.1 Allgemeines 25
3.2.7.2 Festlegungen 25
3.2.8 Skiabfahrten und Langlaufloipen 26
3.2.8.1 Allgemeines 26
3.2.8.2 Festlegungen 26

4 VERKEHR 26

4.1 Einleitung 26
4.2 Verkehrsdaten 27
4.2.1 Befragung 1989 27
4.2.2 Pendlerstatistik 1990 29
4.2.3 Prognose 32
4.3 Strassen 34
4.3.1 Strassen von kantonalem Interesse 34
4.3.2 Regionalstrassen 35
4.3.3 Flankierende Massnahmen auf Parallelrouten zu Hauptverkehrsachsen 38
4.3.4 Werkhof 39
4.4 Parkierung 39
4.4.1 Pflichtparkplatzvorschriften 39
4.4.2 Park-and-Ride-Anlagen 40
4.4.3 Parkplätze im Erholungsgebiet 42
4.5 Wege 42
4.5.1 Radwege 42
4.5.2 Reitwege 45
4.5.3 Fuss- und Wanderwege 46
4.5.4 Fussgängerbereiche in Zentren 50
4.6 Öffentlicher Verkehr 52
4.6.1 Einleitung 52
4.6.2 Rechtsufrige SBB-Linie 52
4.6.3 S-Bahn-Haltestellen 54
4.6.4 Güterumschlagsanlagen 55
4.6.5 Anschlussgleise 56
4.6.6 Forchbahn 56
4.6.7 Buslinien 57
4.6.8 Schiffahrtslinien 61

5 VERSORGUNG, ENTSORGUNG 63

5.1 Einleitung 63
5.2 Wasserversorgung 63
5.2.1 Kantonale Festlegungen 63
5.2.2 Regionale Festlegungen 63
5.3 Energieversorgung 64

5.3.1 Allgemeines 64
5.3.2 Elektrizitätsversorgung 66
5.3.3 Gasversorgung 66
5.3.4 Abwärmenutzung 67
5.3.5 Energieholznutzung 68
5.4 Gewässerschutz 69
5.4.1 Abwasserbehandlung 69
5.4.2 Hochwasserrückhaltebecken 69
5.5 Abfall 70
5.5.1 Kantonale Festlegungen 70
5.5.2 Regionale Festlegungen 70

6 ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN 72

6.1 Einleitung 72
6.2 Regionale Festlegungen 73
6.2.1 Öffentliche Verwaltung und Justiz 73
6.2.2 Erziehung und Bildung 73
6.2.3 Kultur, Gemeinschaftliche Begegnung 73
6.2.4 Sozial- und Gesundheitswesen 73
6.2.5 Erholung und Sport 73

ANHANG 78

1 ALLGEMEINES

1.1 Einleitung

Am 19. November 1981 verabschiedete die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP) den regionalen Gesamtplan zuhanden des Regierungsrates, der ihn am 8. Dezember 1982 festsetzte (RRB Nr. 4436/1982). Am 22. Juni 1989 beschloss die Delegiertenversammlung die Ergänzung des Verkehrsplans bezüglich Zürichseeweg und am 27. Juni 1991 bezüglich Fuss- und Wanderwegen, Park-and-Ride-Anlagen und Reitwegen. Die beiden Revisionen wurden vom Regierungsrat am 8. August 1990 (RRB Nr. 2609/1990) und am 4. März 1992 (RRB Nr. 653/1992) festgesetzt.

Mit der Revision des Planungs- und Baugesetzes vom 1. September 1991 wurden Kanton und Regionen verpflichtet, ihre Richtpläne innert drei Jahren ab Inkrafttreten der Gesetzesänderung, d.h. auf den 1. Februar 1995, zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) sieht vor, die Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten. Seit der Verabschiedung des regionalen Gesamtplans durch die Delegiertenversammlung sind über zwölf Jahre vergangen.

1.2 Planungsablauf

Als Grundlage für die Überarbeitung des regionalen Richtplans wurden zunächst vier Leitideen zur räumlichen Entwicklung der Region Pfannenstil formuliert und von der Delegiertenversammlung im April 1992 verabschiedet (vgl. 1.5).

Ende Dezember 1993 wurde ein Vorentwurf zum regionalen Richtplan, der die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr umfasste, den Delegierten und Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet. Über den Gesamtentwurf zum regionalen Richtplan wurde von Ende Juni bis Ende September 1994 die Anhörung bei den Gemeinden, Nachbarregionen sowie verschiedenen Organisationen durchgeführt.

Die öffentliche Auflage erfolgte vom 7. August bis zum 6. Oktober 1995. Zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage, die nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden konnten, wird in einem separaten Bericht Stellung genommen.

Die Delegiertenversammlung verabschiedete den regionalen Richtplan am 7. März 1996 zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat.

1.3 Formelles zum Richtplan

Der regionale Richtplan legt in Ergänzung zum kantonalen Richtplan die räumliche Ordnung für eine ausgewogene Entwicklung der Region Pfannenstil fest. Er dient zudem der Koordination der überörtlichen raumwirksamen Aufgaben. Richtpläne sind behördenverbindlich. Sie lassen den nachgeordneten Planungsträgern den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspielraum. Der regionale Richtplan

wird durch die Richtplanung der Gemeinden konkretisiert und durch die Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich.

Der regionale Richtplan gliedert sich in die Bereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung/Entsorgung und öffentliche Bauten und Anlagen. Der Richtplan besteht aus Karte und Text. Sie sind gleichermassen verbindlich. Die Karte zeigt die Richt-planvorhaben in ihrem räumlichen Zusammenhang. Der Text enthält konzeptionelle Aussagen, listet die Festlegungen auf und ergänzt sie durch erläuternde Bemerkungen und Hinweise auf die noch ungelösten Probleme. Der Anhang enthält Angaben über das weitere Vorgehen (Massnahmenblätter).

1.4 Beurteilung der regionalen Standortqualität

Die Topographie der Region ist geprägt durch den Zürichsee und den Hügelzug des Pfannenstils. Überbaut sind vornehmlich die unteren Hanglagen. Darüber liegen landwirtschaftlich genutzte Gebiete und ausgedehnte Wälder. Tobel und unüberbaute Trenngürtel, zu denen auch die Allmenden und Rebberge gehören, bilden vertikale Zäsuren im Siedlungsband entlang des rechten Seeufers.

Die hervorragende landschaftliche Lage ist entscheidend für die hohe Wohnqualität der Region. Die Hanglagen über dem rechten Seeufer sind nach Südwesten exponiert und damit ideal besonnt. Der See wirkt sich auf das Klima günstig aus. Viele Wohnungen verfügen über eine attraktive Aussicht auf See und Alpen. Die Wohngebiete weisen noch relativ niedere Dichten auf und sind stark durchgrünt. Eine gewisse Verdichtung im Sinne einer "Siedlungsentwicklung nach innen" ist möglich, ohne dass die hohe Wohnqualität beeinträchtigt wird.

Infolge der attraktiven Wohnlage sind die Boden- und Mietpreise hoch. Die Bevölkerungsstruktur ist deshalb einseitig. Eine grosse Zahl von Personen, die für die Versorgung der Regionsbevölkerung tätig sind, müssen aus anderen Regionen zupendeln. Der Bau von preisgünstigen Wohnungen ist daher eine wichtige Aufgabe.

Das Angebot an Fürsorge- und Gesundheitseinrichtungen ist sehr gut . Im Ausbildungsbereich (z.B. Mittelschulen), im kulturellen Sektor und im Einkaufsangebot ist die Region nicht autark. Die guten S-Bahnverbindungen nach Zürich gleichen diese Mängel jedoch aus.

Die Umweltqualität der Region ist gut. Grosse Luftschadstoffquellen wie Kraftwerke, Kehrichtverbrennungsanlagen, Autobahnen, Industrien sind nicht vorhanden. Allerdings entspricht die Luftqualität im dicht überbauten Gebiet und insbesondere längs der Hauptverkehrsstrassen auch in der Region Pfannenstil noch nicht den Zielwerten der Luftreinhaltung.

Die Hauptstrassenzüge und die S-Bahn-Linie sind die bedeutendsten Lärmquellen. Die Region befindet sich ausserhalb des Lärmbereichs des Flughafens Kloten. Eine gewisse Lärmbeeinträchtigung wird hingegen durch den Militärflugverkehr von Dübendorf verursacht.

Die Erholungsqualität ist dank der attraktiven landschaftlichen Lage hoch. Die Distanzen aus dem Siedlungsbereich ins Grüne sind kurz. Ein dichtes Wanderwegnetz erschliesst den Erholungsraum. Zahlreiche Strandbäder "laden zum Bade". Für Spaziergänger ist der öffentliche Zugang zum Zürichseeufer noch ungenügend. Längere zusammenhängende Abschnitte des Zürichseewegs sind noch nicht realisiert.

Die S-Bahn ist am rechten Ufer zur Zeit im Ausbau. Das Bahnangebot kann demnächst stark verbessert werden. In Verbindung mit attraktiven Zubringerbussen erhält die Region dichtere, raschere und zuverlässigere Bahnverbindungen; nicht nur in die City, sondern darüber hinaus in die neuen Arbeitsplatzgebiete Industriequartier, Oerlikon, mittleres Glattal.

Auch das nationale Netz der Bahn 2000 und das Eurocity-Netz sind im Ausbau. Der Hauptbahnhof wird zum Tor nach Europa. Nur die Bahnverbindung zum Flughafen lässt noch zu wünschen übrig.

Dank der stark verbesserten Verkehrsgunst entstehen auch am rechten Ufer im Bereich der S-Bahnstationen attraktive Standorte. Sie eignen sich für kleine bis mittlere Dienstleistungsbetriebe wie Treuhandfirmen, Versicherungen, Anwalts- und Arztpraxen, Werbeagenturen, Ingenieur- und Architekturbüros. Diese hochqualifizierten Arbeitsplätze sind auf das hohe Ausbildungsniveau der Wohnbevölkerung abgestimmt. Damit kann der Zwang zum Wegpendeln nach Zürich reduziert werden.

Die Ortsplanungen schaffen die Voraussetzungen zur Verdichtung und Durchmischung der Bereiche in der Umgebung der S-Bahnstationen. Es entstehen Dichtespitzen, die aus dem Siedlungsband herausragen. Die auf die S-Bahn ausgerichtete Siedlungsstruktur wird ablesbar. Die Attraktivität der Zentren wird durch fussgängerfreundliche Platz- und Strassenraumgestaltungen erhöht. Dank der guten ÖV-Erschliessung kann der Parkplatzbedarf reduziert werden. In peripheren, durch den ÖV schlecht erschlossenen Gebieten werden die Wohn- und Arbeitsplatzdichten eher niedrig gehalten.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Region Pfannenstil auch in Zukunft vor allem als Wohnregion hervorragende Standortbedingungen aufweist. Sie gewinnt aber auch für kleine und mittlere Büro- und Geschäftsbetriebe mehr und mehr an Attraktivität. Dadurch ergeben sich Chancen für eine ausgewogene Durchmischung zwischen Wohnen und Arbeiten, die es zu nutzen gilt. Mit der Richtplanung sind deshalb die Entfaltungsmöglichkeiten für geeignete Betriebe zu fördern, ohne dabei aber die Wohn- und Erholungsqualität in der Region zu beeinträchtigen.

1.5 Raumplanerische Ziele

Übergeordnete Ziele, Planungsgrundsätze und Leitideen

Auf Bundesebene sind die raumplanerischen Ziele und Grundsätze in den Art. 1 und 3 RPG niedergelegt. Die Gestaltungsgrundsätze auf kantonaler Stufe sind in §

18 PBG festgehalten. Der Regierungsrat hat am 8. Juli 1992 als Grundlage für die Überarbeitung der Richtpläne Leitlinien für die wünschbare Entwicklung des Kantons Zürich beschlossen.

Regionale Leitideen

Die ZPP hat 1992 Leitideen zur räumlichen Entwicklung der Region Pfannenstil erarbeitet. Sie basieren auf einem Beschrieb der Ausgangslage und werden ergänzt durch Zielsetzungen und Massnahmen sowie durch Angaben zur Umsetzung. Die Leitideen lauten:

1. *Angemessene Mischung von Wohnen, Büros und Gewerbe*
2. *Verdichtung und Erneuerung der Siedlung*
3. *Rücksichtsvoller Umgang mit der Landschaft*
4. Ausnützen der verbesserten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Zur Leitidee 1:
Angemessene Mischung von Wohnen, Büros und Gewerbe

In der Region und in den Gemeinden ist ein besseres Gleichgewicht zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen herzustellen, um

- *eine vielfältige, ausgewogene und eigenständige Entwicklung zu ermöglichen,*
- *die örtliche Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen zu gewährleisten,*
- *bessere Voraussetzungen für den Weiterbestand des örtlichen Gewerbes zu schaffen,*
- *die Verkehrsimmissionen zu reduzieren,*
- *den Pendlerverkehr zu beschränken, zu stabilisieren und vermehrt gegenläufig auszurichten.*

Zu diesem Zweck sind

- *an geeigneten Standorten, vor allem im direkten Einzugsbereich von S-Bahnstationen, Gebiete für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen, vorab des Dienstleistungssektors, auszuscheiden,*
- *in geeigneten Orts- und Quartierzentren die Standortvoraussetzungen für Läden, Handwerker und Gaststätten zu schaffen,*
- *auch an Lagen, die sich für das Wohnen weniger gut eignen, Büros und Gewerbe zuzulassen,*
- *in der Region an Lagen, die gut an das Verkehrsnetz angeschlossen sind, in vermehrtem Masse Gewerbezonen festzusetzen,*
- *Quartiere mit hoher Wohnqualität vor der Verdrängung der Wohnungen durch Büros zu schützen.*

Zur Leitidee 2:
Verdichtung und Erneuerung der Siedlung

In der Region insgesamt und in den Gemeinden sind

- *der Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen gezielt, vorab im Inneren der bestehenden Siedlungen, unterzubringen,*
- *im Zuge der Erneuerung der bestehenden Bausubstanz die verdichtete Bauweise im Inneren der bestehenden Siedlungen, aber auch in den noch bestehenden Baulandreserven zu ermöglichen und zu fördern,*
- *dabei gleichzeitig die Wohn- und Siedlungsqualität zu erhalten bzw. zu fördern und auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht zu nehmen.*

Zu diesem Zweck sind

- *sowohl innerhalb der Siedlung als auch in unüberbauten Zonenteilen in geeigneten Lagen die effektive Ausnützung und der Ausbaugrad zu erhöhen,*
- *in den Zonenplänen und -vorschriften in vermehrtem Masse die Voraussetzungen für verdichtete Bauformen zu schaffen,*

- *an die architektonische und ortsbauliche Gestaltung sowie an die Umgebungsgestaltung qualitativ erhöhte Anforderungen zu stellen,*
- *in den Zonenplänen und -vorschriften in vermehrtem Masse Arealüberbauungen zuzulassen,*
- *Massnahmen zur Verdichtung nicht generell, z.B. durch allgemeine Aufzonung, sondern gezielt zu ergreifen.*

Zur Leitidee 3:
Rücksichtsvoller Umgang mit der Landschaft

Die Landschaft ist insgesamt und bezüglich ihrer charakteristischen Teile und Merkmale zu schützen und zu pflegen, d.h.

- *die Siedlungsfläche ist nur in Ausnahmefällen auf Kosten der Landschaft zu erweitern,*
- *die ökologischen Ausgleichsflächen sind grossräumig zu erhalten, in einen naturnahen Zustand zurückzuversetzen und miteinander zu vernetzen,*
- *die Grundlagen für eine lebensfähige Landwirtschaft sind zu erhalten,*
- *Land- und Forstwirtschaft haben vermehrt zu naturnahen Formen der Bewirtschaftung zurückzufinden,*
- *auch innerhalb des Siedlungsgebietes gelegene Landschaftselemente von ökologischer Bedeutung sind zu erhalten,*
- *der Erholungsverkehr ist vorab durch die öffentlichen Transportmittel zu bewältigen und zu reduzieren, indem aus den Siedlungsgebieten attraktive Fussgängerverbindungen in die Naherholungsgebiete geschaffen werden,*
- *eine beschränkte Anzahl Parkplätze ist vorab in bestehenden Anlagen anzubieten, vorzugsweise bei Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, wo eine Mehrfachnutzung möglich ist.*
- *Die Zugänglichkeit des Seeufers ist weiter zu verbessern.*

Zu diesem Zweck sind

- *für typische Landschaftskammern, Hügelkuppen, Moränenrücken, Plateaus und Hangkanten möglichst grossräumige, zusammenhängende Landschaftsschutzgebiete festzulegen,*
- *innerhalb dieser Landschaftsschutzgebiete die nötigen Schutzverordnungen zu erlassen,*
- *zum Schutz des Wildes grossräumige, nicht erschlossene Ruhegebiete in Wald und Flur auszuscheiden,*
- *besondere Erholungsgebiete und Erholungszonen vorab im Inneren und am Rande des Siedlungsgebietes festzusetzen,*
- *die Fertigstellung des Hangkanten-Panoramaweges und des Zürichseeweges zügig an die Hand zu nehmen,*
- *statt spezieller Parkplätze für Erholungszwecke die bestehenden und geplanten P+R-Anlagen längs der Forchbahn am Rande des Erholungsgebietes und an den S-Bahnstationen in Ufernähe zu nutzen.*

Zur Leitidee 4:
Ausnützen der verbesserten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Die Verbesserung der Grunderschliessung mit S-Bahn, Forchbahn und Bus ist für die Region eine Chance, die es kurz- und mittelfristig zu nutzen gilt, um

- *einen höheren Anteil von Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln,*
- *den Fussgänger- und Veloverkehr zu fördern,*
- *die Verkehrsimmissionen zu reduzieren,*
- *die Ortszentren und Bahnhofbereiche aufzuwerten,*
- *das regionale Strassennetz nicht weiter ausbauen zu müssen.*

Langfristige Zielsetzung bleibt für die rechtsufrige Bahnlinie

- *der durchgehende Ausbau auf Doppelspur*

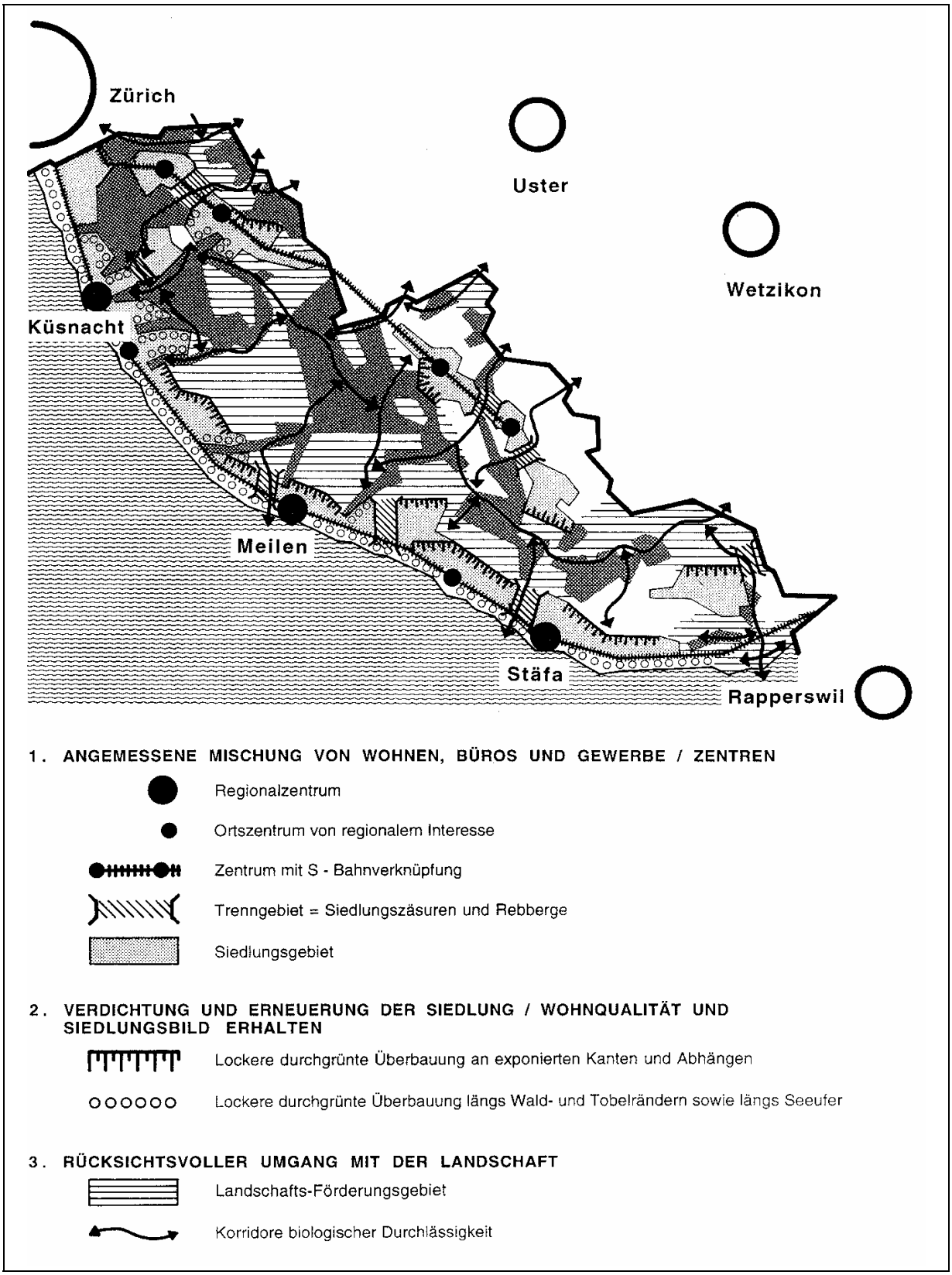
mit dem Zweck,

- *das S-Bahnangebot weiter zu steigern,*
- *die Sicherheit und Regelmässigkeit des Bahnbetriebs zu gewährleisten.*

Zu diesem Zweck sind

- *die Zubringerverhältnisse zu den ÖV-Stationen zu verbessern,*
- *der Motorfahrzeugverkehr zur Erhöhung der Attraktivität der Ortszentren und zur Verbesserung der Lebensqualität in Wohnquartieren zu beruhigen bzw. beschränken,*
- *der Fussgänger- und Veloverkehr zu fördern,*
- *das öffentliche Verkehrsangebot weiter zu verbessern,*
- *das Parkplatzangebot für Betriebe im Einzugsbereich der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu verringern,*
- *der motorisierte Individualverkehr ohne Kapazitätserweiterung des Hauptstrassennetzes zu bewältigen.*

(Regionale Leitideen



Figur 1: Darstellung der regionalen Leitideen 1, 2 und 3

2 SIEDLUNG

2.1 Einleitung

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt. Es erscheint im regionalen Richtplan als blasse Druckunterlage. Der regionale Richtplan Siedlung bezeichnet innerhalb des festgelegten Siedlungsgebietes jene Gebiete, die im regionalen Interesse einer bestimmten Nutzung vorbehalten sind oder eines besonderen Schutzes bedürfen. Zu diesem Zwecke sollen gestützt auf § 49a Abs. 1 PBG Festlegungen bezüglich der baulichen Dichte getroffen sowie zusätzliche schützenswerte Ortsbilder, Zentren und Industrie- bzw. Gewerbegebiete von regionaler Bedeutung festgelegt werden.

Dabei geht es darum, die von den Delegierten verabschiedeten Leitideen zur räumlichen Entwicklung in konkrete Festlegungen umzusetzen. Es betrifft dies insbesondere die Verdichtung und innere Erneuerung der bestehenden Siedlungen sowie die angemessene Nutzungsmischung von Wohnen, Büros und Gewerbe vorab im Einzugsbereich der S-Bahnstationen. Andrerseits gilt es, aus Gründen des Erscheinungsbildes der Siedlung am Abhang des Pfannenstiles bis zum Seeufer unerwünscht hohe Verdichtungseffekte zu verhindern und die Siedlungsstruktur bezüglich Nutzung und bauliche Dichte auf die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, abzustimmen.

2.2 Regionale Festlegungen

2.2.1 Festlegungen von Dichtestufen

2.2.1.1 Allgemeines

Im Vollzug des bundesrechtlichen Auftrages der haushälterischen Nutzung des Bodens brachte die Revision des PBG bedeutsame Änderungen, welche die Siedlungsentwicklung nach innen, d.h. die bauliche Verdichtung bei Wahrung bzw. Verbesserung der Siedlungsqualität, zum Ziele haben. Einerseits werden in § 49a PBG gesetzliche Ausnützungsminima festgesetzt, andrerseits in § 255 PBG die Definition der Ausnützungsziffer derart geändert, dass nur noch die Bruttogeschossflächen von Vollgeschossen exklusive Aussenmauern anrechenbar sind. Somit sind Dach- und Untergeschosse, sofern sie zur Nutzung zugelassen werden, nicht mehr anrechenbar. Diese Änderungen bewirken sowohl innerhalb des überbauten Gebietes als auch in den unüberbauten Reserven ein beachtliches Verdichtungspotential, das um so grösser ist, je kleiner die Anzahl Vollgeschosse ist. Die Ausnützungsziffer entspricht deshalb nicht mehr der tatsächlich realisierbaren Ausnützung, bzw. ausnützbaren Bruttogeschossfläche.

Für einen grossen Teil des Siedlungsgebietes der Region Pfannenstil sind diese Änderungen in zweierlei Hinsicht von Bedeutung:

- *Im Vergleich zu anderen Regionen weist die Region mit ihrer hohen Lagequalität bezüglich topographischer Gliederung, Exposition und Verkehrsgunst eine relativ niedrige Dichte auf. Es gilt deshalb, den Auftrag*

zur Siedlungsentwicklung nach innen wahrzunehmen und die entsprechenden Instrumente zur Verdichtung einzusetzen.

- *Andrerseits zeichnet sich das Erscheinungsbild der Siedlung, vorab an den Abhängen des Pfannenstiles bis zum See, durch eine vorwiegend niedrige, lockere und gut durchgrünte Bebauung aus. Die bauliche Verdichtung kann deshalb nicht vollzogen werden, ohne das Landschaftsbild, die Ortsbilder und Quartierstrukturen angemessen zu berücksichtigen.*

Es soll deshalb von der Ermächtigung gemäss § 49a Abs. 1 PBG Gebrauch gemacht werden, indem mittels der Festlegung unterschiedlicher Dichtestufen die vom PBG zur Verfügung gestellten Instrumente zur Verdichtung in differenzierter, auf die strukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten abgestimmter Weise eingesetzt werden.

Siedlungsentwicklung nach innen bedeutet keine pauschale undifferenzierte bauliche Verdichtung. Die Festlegung von Gebieten unterschiedlicher baulicher Verdichtung dient schwergewichtig den folgenden Zielen gemäss den regionalen Leitideen:

- *Einerseits soll zwischen dem Siedlungsgebiet und der freien Landschaft ein sanfter Übergang erhalten bzw. neu geschaffen werden. Auch das gehört zu einem schonungsvollen Umgang mit der Landschaft. Zu diesem Zweck wird die Dichtestufe 1 = niedrige bauliche Dichte eingeführt, welche es den Gemeinden erlaubt, in der Nutzungsplanung unter die gesetzlichen Minima von Ausnützungs- und Baumassenziffer zu gehen.*
- *Anderseits soll in den traditionellen Ortszentren im Einzugsbereich der S-Bahnstationen die bauliche Verdichtung und die Mischung von Wohnen mit Dienstleistungs-, Versorgungs- und Gewerbebetrieben gefördert werden, was der Zielsetzung entspricht, die Anzahl Arbeitsplätze in der Region zu erhöhen. Die Dichtestufe 3 = hohe bauliche Dichte geht deshalb wesentlich über die gesetzlichen Minima hinaus.*
- *Mit der Festlegung einer mittleren Dichtestufe D2 soll verhindert werden, dass die Gebiete zwischen lockerer (D1) und dichter (D3) Bebauung nicht derart verdichtet werden, dass das heutige Erscheinungsbild verloren geht; mit anderen Worten - das für den Pfannenstil typische Strukturmuster soll ablesbar bleiben. Die relativ grosse Bandbreite, festgelegt aufgrund sorgfältiger Untersuchungen der Gemeinden, soll ihnen ermöglichen, einerseits auf gewachsene Quartierstrukturen Rücksicht zu nehmen, anderseits an Lagen, die vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, höhere Dichten als bisher zuzulassen.*

Die Dichtestufen dienen der Strukturierung des Siedlungsgebietes, soweit hierzu aus regionalem Interesse ein Anlass besteht, und unterstützen die Gemeinden in der zweckmässigen, auf die regionalen Leitideen ausgerichteten Zonierung des Baugebietes in der anschliessenden Nutzungsplanung. Sie ersetzen die ehemaligen Klassierungen von landschaftlich empfindlichem Gebiet und von ländlicher und halbstädtischer Überbauung.

Die Festlegung dieser Dichtestufen gilt nicht für Kern-, Gewerbe- und Industriezonen und auch nicht für Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne. Die Dichtewerte beziehen sich somit nur auf die Masse der Regelbauweise. Wohnzonen mit Gewerbeerleichterung sowie Zentrumszonen, die innerhalb von Gebieten der Dichtestufe 1 oder 2 liegen, sind ebenfalls nicht an die Dichtevorgaben dieser Dichtestufen gebunden. In Gebieten der Dichtestufe 3 dagegen haben sich aber auch die Wohnzonen mit Gewerbeerleichterung sowie die Zentrumszonen an diese Dichtevorgaben zu halten, sofern sie in unmittelbarer Nähe einer S-Bahnstation liegen. Für die Spannweiten der Dichtestufen gelten dabei die jeweiligen Grundausnützungen ohne Gewerbebonus. Arealüberbauungen sind nicht an die Festlegungen der drei Dichtestufen gebunden. Die gute bauliche Einordnung von Arealüberbauungen in den Gebieten der Dichtestufe 1 wird durch die in § 71 PBG gestellten Anforderungen sichergestellt.

2.2.1.2 Festlegung der Dichtestufe 1

Dichtestufe 1 = niedrige bauliche Dichte

Es betrifft dies Gebiete wie das Seeufer, Tobel- und Waldränder sowie Hangkanten, in denen aus Gründen des Landschaftsbildes eine lockere und gut durchgrünte Bebauung erhalten bzw. geschaffen werden soll, oder solche Gebiete, in denen wegen relativ schlechter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr eine Verdichtung begrenzt werden soll.

In den im regionalen Richtplan grün bandierten Siedlungsgebieten gelten die folgenden Bandbreiten baulicher Dichte:

Dichte-stufe	**Vollge-schosse**	**Ausnützungsziffer gem. Dichtestufe**	**Baumassenziffer gem. Dichtestufe**	***Minima gemäss § 49a PBG***
D1	1	10.0 - 20.0 %	0.8 - 1.6	*20.0 % / 1.6*
	2	15.0 - 30.0 %	1.0 - 1.8	*30.0 % / 1.8*

Diese Festlegung ermächtigt die Gemeinden einerseits zur Unterschreitung der in § 49a PBG vorgeschriebenen Ausnützungsminima, verpflichtet sie jedoch andererseits, das Dichtestufenmaximum nicht zu überschreiten.

2.2.1.3 Festlegung der Dichtestufe 2

Dichtestufe 2 = mittlere bauliche Dichte

Es betrifft dies das ganze Siedlungsgebiet, soweit es nicht einer anderen Dichtestufe, einer besonderen Nutzung zugewiesen oder als schützenswertes Ortsbild bezeichnet ist. Die Bandbreite der zulässigen Ausnützungs- und Baumassenziffern ist in dieser Dichtestufe relativ gross: Mit den oberen Werten sollen Gebiete abgedeckt werden, die aufgrund ihrer ehemals halbstädtischen Klassierung oder dank guter Erschliessung bereits höhere bauliche Dichten erreicht

haben, oder in denen eine angemessene Verdichtung zweckmässig erscheint. Die unteren Werte entsprechen den Minima gemäss § 49a PBG.

Im blass orange bezeichneten Siedlungsgebiet gelten die folgenden Bandbreiten baulicher Dichte:

Dichte-stufe	**Vollge-schosse**	**Ausnützungsziffer gem. Dichtestufe**	**Baumassenziffer gem. Dichtestufe**	***Minima gemäss § 49a PBG***
D2	2	30.0 - 45.0 %	1.8 - 2.6	*30.0 % / 1.8*
	3	50.0 - 60.0 %	2.5 - 3.2	*50.0 % / 2.5*
	4	65.0 - 70.0 %	3.1 - 3.4	*65.0 % / 3.1*

Für den westlichen Arealteil der Chemie Uetikon gilt eine Baumassenziffer in der Grössenordnung von 2.0 bis 2.5.

2.2.1.4 Festlegung der Dichtestufe 3

Dichtestufe 3 = hohe bauliche Dichte

Es betrifft dies die Gebiete in der Nähe der S-Bahnstationen, in welchen eine vorhandene hohe Dichte oder eine bauliche Verdichtung in Verbindung mit einer zweckmässigen Nutzungsmischung zu gewährleisten ist.

In den im regionalen Richtplan rot-vertikal schraffierten Gebieten gelten die folgenden Bandbreiten baulicher Dichte:

Dichte-stufe	**Vollge-schosse**	**Ausnützungsziffer gem. Dichtestufe**	**Baumassenziffer gem. Dichtestufe**	***Minima gemäss § 49a PBG***
D3	2	35.0 - 50.0 %	1.9 - 2.8	*30.0 % / 1.8*
	3	50.0 - 70.0 %	2.5 - 3.6	*50.0 % / 2.5*
	4	65.0 - 100.0 %	3.1 - 5.0	*65.0 % / 3.1*

In diesen Gebieten sind im Interesse einer angemessenen Nutzungsmischung folgende Zonentypen vorzusehen:

- Wohnzonen mit Gewerbeerlaubnis
- Wohnzonen mit Gewerbeerleichterung
- Zentrumszonen

Sofern die Nutzungsmischung durch eine zweckmässige Zonengliederung sichergestellt ist, können in diesen Gebieten auch reine Wohnzonen hoher Dichte und Gewerbezonen angeordnet werden, ebenso Freihalte- und / oder Erholungszonen zum Zwecke der Naherholung und Begrünung sowie Zonen für öffentliche Bauten zur Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen.

Den betreffenden Gemeinden wird zudem empfohlen, bei einer baulichen und / oder nutzungsmässigen Umstrukturierung solcher Gebiete oder bei der Überbauung von Bahnarealen vorzugsweise die Mittel besonderer Nutzungsanordnungen wie Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne einzusetzen.

2.2.2 Festlegungen von Zentren

2.2.2.1 Allgemeines

In Ergänzung zur Festlegung von Gebieten der Dichtestufe 3 werden im regionalen Richtplan drei regionale Zentren in Form einer roten quadratischen Signatur dargestellt. Damit wird die Absicht gemäss Leitidee verdeutlicht, in der Nähe der S-Bahnstationen ein Angebot sowohl für hochqualifizierte Arbeitsplätze als auch für öffentliche und private Dienstleistungen sowie eine angemessene Güterversorgung sicherzustellen.

Darüber hinaus besteht ein regionales Interesse an der Erhaltung und Weiterentwicklung der übrigen bestehenden oder geplanten Orts- und Quartierzentren. Sie sind wichtige Merkmale der regionalen Siedlungsstruktur und leisten einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Zielsetzung, das Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen zu verbessern, der grossräumigen Nutzungsentmischung entgegenzuwirken und unnötigen Verkehr zu vermeiden.

2.2.2.2 Örtliche Festlegungen

Es werden folgende Zentren festgelegt:

Dichte
- Küsnacht - Meilen - Stäfa

Für die Zonierung gelten dieselben Anweisungen wie jene für die Dichtestufe 3. Eingeschlossen sind zudem auch Kernzonen mit entsprechender Nutzungswidmung.

Diese Festlegungen ersetzen die alte Bezeichnung von Zentrumsgebieten.

2.2.3 Schutzwürdige Ortsbilder

2.2.3.1 Allgemeines

Schutzwürdige Ortsbilder sind Ortsteile oder grössere Gebäudegruppen, deren bauliche Eigenart und Erscheinung durch Um- und Neubauten nicht beeinträchtigt werden dürfen. Ortsbilder sind schützenswert, wenn sie wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen oder baukünstlerischen Epoche sind, oder wenn sie das Landschaftsbild wesentlich mitprägen.

Feldbach in der Gemeinde Hombrechtikon und Oetikon in der Gemeinde Stäfa werden im kantonalen Richtplan wie bisher als schützenswerte Ortsbilder von kantonaler Bedeutung festgelegt.

2.2.3.2 Festlegungen

Im regionalen Richtplan werden, mit dunkelbrauner Farbe gekennzeichnet, die folgenden schutzwürdigen Ortsbilder von regionaler Bedeutung festgelegt:

Meilen:	- Dorf
Stäfa:	- Kehlhof
	- Dorfkern Uerikon mit Ritterhäusern

Als schützenswerte Ortsbilder von regionaler Bedeutung gelten auch die nachfolgenden Weiler. Aufgrund der geringen räumlichen Abmessungen wird auf ein Darstellung in der Richtplankarte verzichtet.

Hombrechtikon:	- Lützelsee
	- Schirmensee
Meilen:	- Burg
Stäfa:	- Mutzmalen

Der Schutz der im Plan festgelegten Ortsbilder erfolgt in erster Linie durch die Festsetzung einer Kernzone, d.h. einer Bauzone mit entsprechenden Schutzbestimmungen durch die Gemeinde nach § 50 PBG. Bei Weilern im Landwirtschaftsgebiet kann er auch, gestützt auf Inventare gemäss § 203 PBG, durch Verordnung, Verfügung oder Verträge nach § 205 PBG sichergestellt werden. In diesen schutzwürdigen Ortsbildern sind gemäss Anhang zur Bauverfahrensverordnung (BVV) bewilligungspflichtige Vorhaben dem Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) anzuzeigen, worauf die Baudirektion gemäss § 27 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz zu entscheiden hat, ob sie das Vorhaben ihrer Genehmigung unterstellen will.

2.2.4 Industrie- bzw. Gewerbegebiet

2.2.4.1 Allgemeines

Topographie, Siedlungsstruktur und Verkehrserschliessung verhindern die Festlegung von neuen, grossflächigen Industrie- und Gewerbegebieten in der Region.

Im Sinne der regionalen Zielsetzung, das Verhältnis von Wohn- zu Arbeitsplätzen zu verbessern und für das ansässige Gewerbe Platz zu sichern, werden deshalb auch die kleineren Industrie- und Gewerbegebiete, dargestellt als violette Flächen, in den regionalen Richtplan aufgenommen.

2.2.4.2 Festlegungen

Als Industriegebiete von regionaler Bedeutung werden folgende festgelegt:

Egg:	-	Rosenau / Längi-Hanselmaa
Oetwil a.S.:	-	Eichbüel
Stäfa:	-	Laubisrüti
Uetikon:	-	östlicher Arealteil Chemische Fabrik

Die Gemeinden haben diese Gebiete entweder in eine Industrie- oder in eine Gewerbezone einzuteilen. Gestützt auf § 56 Abs. 3 PBG sind in solchen Gebieten, die vom öffentlichen Verkehr nicht hinreichend erschlossen sind, Betriebsarten auszuschliessen, welche ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen.

Die Gemeinden können Industriegebiete zum Zweck der Zulassung gemischter Nutzungen mittels Sondernutzungsplanung durchstossen, wenn aus Gründen des wirtschaftlichen Strukturwandels dazu ein Anlass besteht.

2.2.5 Grösse und Fassungsvermögen des Siedlungsgebietes

In den überbauten Gebieten stehen ca. 6.5 Mio. m^2 Geschossfläche zur Verfügung (exklusive öffentliche Bauten). Die Verdichtung ergibt ein zusätzliches theoretisches Angebot von ca. 2.5 Mio. m^2. Auch unter der Annahme eines weiterhin steigenden Geschossflächenbedarfs pro Einwohner und pro Arbeitsplatz bewirkt dies eine bedeutende Erhöhung des Fassungsvermögens des festgelegten Siedlungsgebietes. Die Verfügbarkeit dieses theoretischen Verdichtungspotentiales und die Wahrscheinlichkeit einer Realisierung dieser inneren Reserven muss allerdings als langfristig ablaufender Prozess gesehen werden. Dabei können Faktoren wie Generationenwechsel, Handänderungen und Wirtschaftslage den entsprechenden Anstoss zur Realisierung geben.

3 LANDSCHAFT

3.1 Einleitung

Mit dem kantonalen Gesamtplan 1978 ist eines der Hauptanliegen der Raumplanung, nämlich die Abgrenzung des Siedlungsgebietes von der offenen Kulturlandschaft, bereits erfüllt worden. Mit dem weitgehenden Wegfall der Bauentwicklungsgebiete gemäss kantonalem Richtplan vom 31. Januar 1995 wird die Fläche des Kulturlandes in der Region Pfannenstil vergrössert. An diese Landschaft werden jedoch vielfältige Nutzungsansprüche gestellt wie z.B. Erholung, Land- und Forstwirtschaft, Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsanlagen, die unter sich und gegenüber den ökologischen Anliegen oft im Widerspruch stehen, und damit zu Konflikten führen können. Im Entwurf des Regierungsrates zu einem Naturschutz-Gesamtkonzept wird aufgezeigt, dass den sich schleichend vollziehenden und darum kaum wahrnehmbaren Veränderungen der Landschaft nur mit einer Vielzahl von Massnahmen begegnet werden kann, die zudem nicht nur planungsrechtlicher Natur sind, wie z.B. vertragliche Abgeltung von Mindererträgen infolge extensiver Bewirtschaftung.

Die Festlegungen im regionalen Landschaftsplan dienen, in Übereinstimmung sowohl mit der kantonalen Leitlinie 3 des Kantons (Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern) als auch mit der regionalen Leitidee 3 (schonungsvoller Umgang mit der Landschaft), der Erfüllung und Abstimmung der folgenden Ziele:

- *Die Grundlagen für eine lebensfähige Land- und Forstwirtschaft sind zu erhalten, wobei vermehrt zu naturnahen Formen der Bewirtschaftung zurückzufinden ist.*
- *Um die Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen zu erhalten bzw. deren Rückgang zu stoppen, sind grossräumig ökologische Ausgleichsflächen zu sichern bzw. zu schaffen.*
- Das Landschaftsbild der Region ist als Ganzes zu bewahren.

Im kantonalen Richtplan ist das Landwirtschaftsgebiet abschliessend festgelegt. Darin enthalten sind die Fruchtfolgeflächen gemäss Art. 20 der Verordnung über die Raumplanung (RPV).

Der Wald ist aufgrund der Landeskarte 1:25'000 festgelegt. Im Einzelfall ist jedoch die Frage, welche Fläche als Wald im rechtlichen Sinne zu qualifizieren ist, nicht nach dem Richtplan, sondern nach der eidgenössischen und kantonalen Waldgesetzgebung zu entscheiden.

3.2 Regionale Festlegungen

3.2.1 Erholungsgebiete

3.2.1.1 Allgemeines

Die Festlegung von allgemeinem Erholungsgebiet dient der Freihaltung und Sicherung der Naherholungsgebiete, seien es solche am Siedlungsrand, insbesondere am Seeufer, oder solche, die gut durch den öffentlichen Verkehr, sowie durch Wander- und Reitwege erschlossen sind sowie zur planungsrechtlichen Festlegung von

Standorten für Golfplätze. In den besonderen Erholungsgebieten sind lediglich jene Bauten und Anlagen zugelassen, die zur Erfüllung des Zonenzweckes nötig sind.

Weite Partien des Seeufers sowie die Reitwiese beim vorderen Pfannenstil sind bereits im kantonalen Richtplan als allgemeine Erholungsgebiete festgelegt, ebenso die Umgebung des Forchdenkmales und die Mariahalde / Schipfgut als Freihaltegebiet mit Bauverbot.

3.2.1.2 Festlegung

Allgemeine Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Herrliberg:	-	ganzer Seeuferbereich
Männedorf:	-	Uferabschnitt unterhalb Kreisspital
	-	Uferabschnitt Rorhaab, Strandbad, Ramenstein
Meilen:	-	Ergänzung des kantonalen Erholungsgebietes südlich des Restaurants Vorderer Pfannenstil
	-	Uferabschnitt Kaffee Hag
	-	oberhalb Seehalden
Stäfa:	-	Uferabschnitt Gemeindegrenze Männedorf bis Strandbad
	-	Uferabschnitt Kehlhof
	-	südlicher Teil Lattenberg

Besondere Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Egg:	-	Vorder Guldenen	C
Küsnacht:	-	Anlage Horn	B
Männedorf:	-	Strandbad	C
Meilen:	-	Anlage Horn	B
Stäfa:	-	Strandbad	C
	-	Anlage Risi	B
	-	Bootstrockenplatz Zententrotte	C
Zollikon:	-	Sportanlage inklusive Golfplatz (geplant)	C
	-	Allmend	A
	-	Bootstrockenplatz Wässerig	C
Zumikon:	-	Golfplatz	C

Aufgrund der Festlegung regionaler Erholungsgebiete sind Freihalte- und Erholungszonen auszuscheiden.

3.2.2 Aussichtspunkte, Aussichtslagen

3.2.2.1 Allgemeines

Die Aussichtspunkte und -lagen von regionaler Bedeutung sind freizuhalten, um den Blick auf den See, die gegenüberliegenden Hügelzüge sowie auf die Bergketten von Voralpen und Alpen zu gewährleisten.

Im kantonalen Richtplan sind die Aussichtspunkte Forchdenkmal (Küsnacht), Pfannenstil Hochwacht (Meilen), Chnolli (Uetikon) und Rank (Männedorf) festgelegt.

3.2.2.2 Festlegung

Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung sind:

Egg:	- Unter Halden
Erlenbach:	- Darhalden
Herrliberg:	- Blüemlisalp - Paschi - Tambel - Schöni - Felsengrund
Hombrechtikon:	- Bochslen - Morgensunn
Küsnacht:	- Rotenstein - Gubel
Stäfa:	- Lattenberg / Platane - Goethebänkli oberhalb Sternenhalde
Uetikon:	- Oberstmatt
Zollikon:	- Zollikerberg Waldburg

Aussichtslagen von regionaler Bedeutung sind:

Hombrechtikon:	- Felsengrund - Hochwacht
Männedorf:	- Brähenstrasse
Meilen:	- Jakob Ess-Weg
Stäfa:	- Torlen
Zollikon:	- Allmend
Zumikon:	- Ibruch

Die Gemeinden werden angewiesen, soweit notwendig die planungsrechtlichen Massnahmen zu ergreifen wie Bauhöhenbeschränkungen und Abstandslinien in angrenzenden Bauzonenbereichen.

3.2.3 Naturschutzgebiete

3.2.3.1 Allgemeines

Naturschutzgebiete dienen der Erhaltung und Pflege wertvoller Standorte von Tier- und Pflanzenbeständen. Neben der Sicherung dieser Standorte steht heute deren Vernetzung im Vordergrund (vgl. 3.2.4), damit die herkömmliche Artenvielfalt erhalten bzw. wiederentwickelt werden kann. Im regionalen Landschaftsplan 1982 sind die meisten Biotope von regionaler Bedeutung bereits festgelegt und anschliessend durch Schutzverordnungen gesichert worden.

Gemäss kantonalem Richtplan vom 31. Januar 1995 sollen einige Standorte höher eingestuft werden, das heisst sie sind als von kantonaler Bedeutung festgelegt worden.

Sie erscheinen deshalb nicht mehr in der Liste der regionalen Festlegungen (Herrliberg: westl. Waldried Hinter-Guldenen, östl. Waldried Hinter-Guldenen, Riedwiese Hinter-Guldenen; Hombrechtikon: Tüfi Ried, Katzentobelweiher und Wellenbergried, Herengass-Ried; Küsnacht: Trockenstandort Forchdenkmal; Meilen: Höhrüti Kiesgrube; Stäfa: Ried Auen Ost, Katzentobelweiher und Riedumgelände, Ried und Wässerwiesen Ranghusen, Trockenstandort Stigelen, Trockenstandort Hinterer Risirain-Wannen). Die kantonalen Objekte liegen vorab in den sogenannten Schwerpunktgebieten des Naturschutzes, nämlich in den Wäldern und oberen Westabhängen des Pfannenstils (Moore und lichter Wald), sowie im Gebiet Lützelsee (Moore und Stillgewässer).

3.2.3.2 Festlegungen

Naturschutzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Herrliberg:	- Waldsumpf Wolfsgrueb - Ried zwischen Fröschgüllen und Göggi - Hangried Hasenacher - Trockenstandort Gugen
Hombrechtikon:	- Riedmulde nördl. Ghei - Trockenstandort Holzschlag - Feldbach, Gehölz westlich Feldbachstrasse
Küsnacht:	- Rumensee - Schübelweiher - Waldriedwiese Cholgrueb

Meilen:	- Waldweiher Bruederhal - Riedwiese Langenbuech im Gebiet Schumbel - Trockenstandort Vorrain - Hohenegg - Magerwiese Bergweid - Ried Bezibüel
Oetwil a.S.:	- Schützenweiher

Stäfa:	- Ried westl. Stigelen - Weiher Turbenweid - Ried / Wässerwiesen Ranghusen
Uetikon:	- Riedwiese Langenbuech im Gebiet Schumbel
Zollikon:	- Ried und Teich Zollikerberg - Trockenstandort Hinteramt
Zumikon:	- Schwarzmoos - Hangriede Tobelmüli - Schützenhaus

Soweit nicht bereits erfolgt, sind für diese blau dargestellten Gebiete Schutzverordnungen zu erlassen, wobei das Schutzobjekt und dessen Umgebung in verschiedene Zonen einzuteilen ist, und die verbindlichen Regelungen bezüglich Schutz und Pflege zu treffen sind.

3.2.4 Ökologische Vernetzung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen

Der bereits eingetretene und weiter drohende Rückgang der Artenvielfalt sowie die schleichende Veränderung der Landschaft rufen sowohl nach einer ganzheitlichen Betrachtung als auch nach einer Koordination der Schutz- und Pflegemassnahmen. Bei der Vernetzung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen geht es darum, den nötigen Gen-Austausch zu ermöglichen, der zur Aufrechterhaltung lebensfähiger Populationen unabdingbare Voraussetzung ist. Der Schutz von Biotopinseln genügt hierzu nicht. Es sind deshalb im Landschaftsraum die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um biologische Korridore zu sichern oder wiederherzustellen.

Mit dem dargestellten Vernetzungssystem (Punktrasterband) wird im Sinne einer konzeptionellen Vorgabe aufgezeigt, wo eine solche Vernetzung anzustreben ist. Der Region wird damit der Auftrag erteilt, in einer kommenden Arbeitsphase, gestützt auf das umfangreiche Grundlagenmaterial des kantonalen Naturschutz-Gesamtkonzeptes, im Bereich des vorgeschlagenen Netzes einen Vorschlag auszuarbeiten, welche entsprechenden Flächen zu diesem Zwecke auszuscheiden und welche Massnahmen zu treffen sind. Die Gemeinden werden angewiesen, diesen Vorschlag weiter zu detaillieren und die Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den betroffenen Grundeigentümern und Bewirtschaftern umzusetzen (vgl. Massnahmenblatt 1 im Anhang).

Solche Massnahmen sind unter anderem:

- *das Ausscheiden von Vorranggebieten für extensive Bewirtschaftung (Land- und Forstwirtschaft) als Grundlage für den ökologischen Ausgleich und die Regelung der Abgeltung von Mindererträgen,*
- *das Renaturieren von Wasserläufen inkl. beidseitiger extensiv genutzter Pufferzonen (Nährstoffeintrag),*
- *das Durchgängigmachen von Hindernissen, z. B. Aufweiten der Durchlässe bei Querbauwerken für Fliessgewässer,*
- *das Aufwerten ökologisch bedeutsamer Gebiete wie Waldsäume und Uferzonen,*
- *das Einrichten neuer Kleinbiotope als "Trittsteine" zwischen grösseren naturnahen Lebensräumen und*
- *die langfristige Erhaltung wichtiger Wildäsungsflächen und Wildwechsel (Bauverbot für Anlagen und Strassen).*

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt nebst planungsrechtlichen Gebietsfestlegungen vorab mittels Verträgen zwischen der öffentlichen Hand und den Grundeigentümern bzw. Bewirtschaftern, worin Schutz-, Hege- und Pflegevorschriften, Nutzungsbeschränkungen oder -auflagen sowie deren Abgeltung zu regeln sind.

Das angestrebte Netz kommt nur zum Tragen, wenn auch auf kommunaler Ebene kleinräumig vernetzt und die biologische Durchlässigkeit gezielt auch im Siedlungsgebiet gewährleistet wird.

3.2.5 Rebschutzgebiete

3.2.5.1 Allgemeines

Zusammen mit dem bereits im kantonalen Richtplan als "Umgebungsschutz" festgelegten Rebberg des Schipfgutes stellen die übrigen Rebberge ein die Landschaft der Region prägendes Element dar, an dessen Erhaltung ein grosses öffentliches Interesse besteht. Sie erfüllen heute zudem eine wichtige Trennfunktion, indem sie das Siedlungsbild sowohl horizontal als auch vertikal in optisch wirksamer Weise gliedern.

3.2.5.2 Festlegungen

Rebschutzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Erlenbach:	-	Rebberg Turmgut
Hombrechtikon:	-	Rebberg Rosenberg
Meilen:	-	Rebberg Chorherren

Stäfa:	- Rebberg Lattenberg - Rebberg Batterie - Rebberg Sternenhalden - Rebberg Risi

Die Rebschutzgebiete, dargestellt als dunkelgrün gerasterte Flächen, werden in der Regel zu regionalen Freihaltezonen. Da in diesem Schutzgebiet nicht nur die Freihaltung, sondern die tatsächliche Erhaltung der Reben im Vordergrund steht, soll, gestützt auf § 40 Abs. 2 PBG, mit einer Schutzverordnung der Rebbau gesichert werden.

3.2.6 Umgebungsschutz zu Kulturobjekten

3.2.6.1 Allgemeines

Die auf markanten Kuppen stehenden Kirchen der Region sind bereits unter Denkmalschutz. Ebenso haben die Gemeinden bereits deren Umgebung mit Freihaltezonen vor einer Überbauung geschützt.

3.2.6.2 Festlegungen

Kulturobjekte mit Umgebungsschutz von regionaler Bedeutung sind:

Egg:	- Kirche Egg und Kirchhügel
Herrliberg:	- Kirche Herrliberg und Umgebung - Kirche Wetzwil und Umgebung
Hombrechtikon:	- Kirche Hombrechtikon und Friedhof
Küsnacht:	- Kirche Küsnacht und Umgebung
Oetwil a.S.:	- Kirche Oetwil a.S. und Kirchhügel
Männedorf:	- Kirche Männedorf und Kirchhügel
Stäfa:	- Kirche Stäfa und Kirchhügel
Uetikon:	- Kirche Uetikon und Kirchhügel

Die Festlegung der Kirchen als regional bedeutsame Kulturobjekte sowie deren Umgebung als Umgebungsschutz, dargestellt als schwarze Quadrate, dient der Sicherung der bereits getroffenen Schutzmassnahmen.

3.2.7 Landschafts-Förderungsgebiete

3.2.7.1 Allgemeines

In Landschafts-Förderungsgebieten sollen die Bewirtschaftung sowie die Erhaltung und Förderung von Eigenart, Vielfalt, Natürlichkeit und Erholungswert langfristig sichergestellt werden.

Die Regionen sind ermächtigt, in Ergänzung der kantonalen Festlegungen Landschafts-Förderungsgebiete von regionaler Bedeutung zu bezeichnen. Solche Ergänzungen sollen vorgenommen werden im Bereich Zollikerberg und Zumikon, um einerseits den Anschluss an das städtische Landschafts-Förderungsgebiet Adlisberg zu gewährleisten, anderseits um die Übergänge ins Glattal als landschaftliche Zäsuren zu erhalten.

Das Landschafts-Förderungsgebiet von kantonaler Bedeutung umfasst die Westabhänge und Teile der Ostabhänge des Pfannenstils, die weitere Umgebung der Naturschutzgebiete Lützelsee, Seeweidsee, Egelsee und Ütziker Riet, sowie den Zürichsee mit den Erholungsgebieten am Seeufer.

3.2.7.2 Festlegung

Kulturobjekte mit Umgebungsschutz von regionaler Bedeutung sind:

Zollikerberg (Zollikon):	- Rossweid - Resirain - Brunnenwisen - Sennholz / Oberhueb
Zumikon:	- Chellen - Wassberg - Luegeten - Buchenacher

In Landschafts-Förderungsgebieten haben die vorhandenen land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen Priorität und können deshalb auch den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechend weiterentwickelt werden. Es kommen primär die gesetzlichen Bestimmungen der überlagerten Flächen zur Anwendung, d.h. die Landwirtschafts- und Waldgesetzgebung sowie die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes über Bauten ausserhalb der Bauzonen. Die Festlegung "Landschafts-Förderungsgebiet" verlangt v.a. nach einer zweckmässigen Koordination aller landschaftswirksamen Tätigkeiten im Lichte der genannten Zielsetzungen.

Nach Abschluss der Überprüfung der kantonalen Inventare, unter Berücksichtigung der einschlägigen Bundesinventare und der Festlegung von kantonalen Landschaftsschutzgebieten, können spezielle Teile der regionalen Landschafts-Förderungsgebiete auch in regionale Landschaftsschutzgebiete umgewandelt werden. Landschaftsschutzgebiete können auch ausserhalb der Landschafts-Förderungsgebiete festgelegt werden, sofern die bereinigten Inventare dies erforderlich erscheinen lassen (vgl. Massnahmenblatt 2 im Anhang).

3.2.8 Skiabfahrten und Langlaufloipen

3.2.8.1 Allgemeines

Sofern es die Schneeverhältnisse zulassen, werden die einzige grössere Skiabfahrt und die Langlaufloipen am Pfannenstil von den Erholungssuchenden aus der Region und der Stadt Zürich rege benutzt. Sie sind deshalb als wichtiges Element der Naherholung zu sichern. Aus Gründen des Konfliktes mit den Naturschutzgebieten soll die Loipe Moos - Neuhus jedoch teilweise verlegt werden.

3.2.8.2 Festlegung

Skiabfahrten und Langlaufloipen von regionaler Bedeutung sind:

Egg:	- Skiabfahrt Pfannenstil Hochwacht bis Pfannenstilstrasse - Langlaufloipe auf Waldwiese Vorderer Guldenen
Oetwil a.S. / Stäfa / Hombrechtikon:	- Langlaufloipe Moos - Neuhus

Gestützt auf diese Festlegung, dargestellt als rote Linien mit Pfeilen, sind nötigenfalls Betretungsrechte und Hagräumpflichten vertraglich zu regeln.

4 VERKEHR

4.1 Einleitung

Der regionale Richtplan legt im Bereich Verkehr in Ergänzung zum kantonalen Richtplan die Strassen, Parkierungsanlagen, Wege und öffentlichen Verkehrslinien von überkommunaler Bedeutung fest. Die Festlegungen der Verkehrsinfrastruktur sind Grundlage für den Erlass von Baulinien oder Werkplänen. Der Richtplan ist aber auch Grundlage für verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen. Sie stehen im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan Lufthygiene (vgl. Art. 31 und 33 LRV).

Neben vielen positiven Aspekten des Verkehrs (z.B. Mobilität), ergeben sich aus dem Verkehr auch zahlreiche Nachteile. Besondere Bedeutung kommt den Bemühungen um eine umweltgerechte Verkehrspolitik zu. Im Vordergrund stehen die Luftreinhaltung, der Schutz des Klimas (Treibhauseffekt) und die Lärmbekämpfung. Angesprochen sind aber auch der Flächen- und Energieverbrauch des Verkehrs sowie die Sicherheitsaspekte.

Die Raumplanung kann zur Lösung der Verkehrsprobleme in verschiedener Hinsicht einen Beitrag leisten.

- *Die verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen) sind so aufeinander abzustimmen, dass möglichst wenig Verkehr entsteht.*

- *Verkehrssystem, Siedlung und Landschaft sind zweckmässig aufeinander abzustimmen.*
- *Die Voraussetzungen zur Erhöhung der motorlosen Fortbewegungsarten (zu Fuss und per Velo) sind zu verbessern.*
- *Die Siedlungsgebiete sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen.*
- *Dichte und durchmischte Nutzungen sind nur in Gebieten, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, anzusiedeln.*
- *Die Trennwirkung von Hochleistungsstrassen (z.B. Forchstrasse) ist zur Verbesserung der biologischen Durchlässigkeit der Landschaft, d.h. zur Vernetzung der Lebensräume, örtlich zu überwinden.*

4.2 Verkehrsdaten

4.2.1 Befragung 1989

Der vom Bundesamt für Statistik jährlich durchgeführte Mikrozensus in Form einer repräsentativen Haushalt- und Personenbefragung hatte 1989 das Verkehrsverhalten und die Mobilität der Bevölkerung zum Ziel. Das Verkehrsverhalten der befragten Personen wurde unter anderem nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel erfasst. Beim Verkehrszweck werden die vier Gruppen Pendlerverkehr (Arbeit/Ausbildung), Einkaufsverkehr, Nutz- bzw. Geschäftsverkehr (berufsbedingte Bewegungen während der Arbeitszeit) und Freizeitverkehr unterschieden. Für die Region Pfannenstil ergab der Mikrozensus folgende Resultate :

Verkehrsmittel **Verkehrszweck**	**ÖV**	**MIV***	**Velo**	**Fuss-gänger**	**Anteil**
Pendlerverkehr	17	70	1	12	28
Einkaufsverkehr	14	58	3	25	26
Nutz-/Geschäftsverkehr	25	73	0	3	10
Freizeitverkehr	13	58	5	24	36
Durchschnitt	14	64	3	19	100

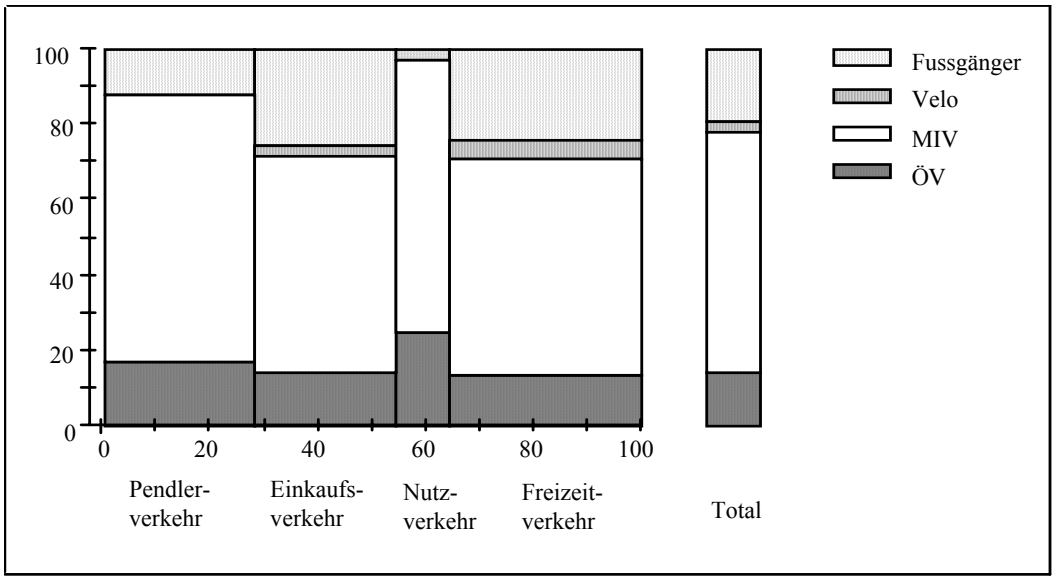
* MIV = motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad, Mofa) inkl. Fahrten ohne Angabe des Verkehrsmittels (im Mittel 2%)

Der Freizeitverkehr übertrifft bei den in der Region Pfannenstil befragten Personen den Pendlerverkehr. Gründe für diese Tatsache liegen im hohen Wohlstandsniveau (z.B. Zweitwohnungen), im hohen Rentneranteil, aber auch in der Nähe zur Stadt (Besuch von kulturellen Veranstaltungen). Der Einkaufsverkehr ist nur wenig kleiner als der Pendlerverkehr.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist in der Region Pfannenstil im Vergleich zu den andern Regionen hoch. Er liegt in der gleichen Grössenordnung wie in den

Regionen Zimmerberg und Winterthur und Umgebung. Der ÖV-Anteil im Pendlerverkehr ist mit den in der Pendlerstatistik erhobenen Zahlen (vgl. 4.2.2) wegen unterschiedlicher Datengrundlagen nicht vergleichbar. Überraschend ist der gegenüber dem Pendlerverkehr höhere ÖV-Anteil im Nutz-/Geschäftsverkehr.

Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr liegt der Anteil der Velofahrten in der Region Pfannenstil weit unter dem Durchschnitt. Dies trifft auch für die Region Zimmerberg zu, die ähnliche topographische Verhältnisse aufweist.



Figur 2: Bewegungen nach Verkehrszweck (vertikal) und Verkehrsmittel (horizontal) im Wochendurchschnitt (in %)

4.2.2 Pendlerstatistik 1990

Pendlerarten und Verkehrsmittel

Im Rahmen der Eidgenössischen Volkszählung 1990 wurden alle Erwerbstätigen sowie Schüler und Studenten nach ihrem Arbeits- bzw. Schulort und dem für den Arbeits- bzw. Schulweg benützten Verkehrsmittel befragt. Die Ergebnisse für die erwerbstätigen Pendler der Region Pfannenstil sind in einem separaten Bericht ausgewertet. Die Hauptergebnisse sind in den folgenden Tabellen und Figuren dargestellt.

Verkehrsmittel **Pendlerart**	**ÖV**	**MIV***	**Velo**	**Fuss-gänger**	**Anteil**** **E**	 **A**
Wependler	46	52	1	1	51	
Binnenpendler innerh. ZPP	29	65	4	2	17	24
Binnenpendler innerh. Gde	6	26	8	60	32	46
Zupendler	32	65	2	1		30
Durchschnitt	31	49	3	17	100	

* MIV = motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad, Mofa) inkl. Fahrten ohne Angabe des Verkehrsmittels (im Mittel 2%)
** 1. Kolonne in % der Erwerbstätigen, 2. Kolonne in % der Arbeitsplätze

Nur knapp ein Drittel der Erwerbstätigen arbeitet in der Wohngemeinde, ein Sechstel pendelt in eine andere Regionsgemeinde. Mehr als die Hälfte hat ihren Arbeitsplatz ausserhalb der Region. Die Auswertung nach Gemeinden zeigt, dass der Wegpendleranteil direkt mit dem Arbeitsplatzanteil zusammenhängt. Bei einer Streuung des Arbeitsplatzanteils von 60 bis 80% (bezogen auf die Erwerbstätigen) variiert der Wegpendleranteil zwischen 75 und 60%.

Die Wegpendler benützen für ihren Arbeitsweg fast zu gleichen Teilen ein öffentliches Verkehrsmittel bzw. ein individuelles Motorfahrzeug. Der ÖV-Anteil ist stark gestiegen. Er lag 1980 noch unter 40%. Diese Zunahme ist nicht nur auf die Einführung der S-Bahn zurückführen, deren Effekt am rechten Seeufer z.B. im Vergleich zum Glattal eher bescheiden war, sondern auch auf das im Zeitraum 1980-90 stark ausgebaute Busangebot.

Die Wegpendler aus den ZPP-Gemeinden nach Zürich wiesen 1990 ÖV-Anteile zwischen 40 und 70% auf. Noch höher liegen die ÖV-Anteile, wenn man auch die Ausbildungspendler (Schüler und Studenten) berücksichtigt. Diese Zahlen wurden jedoch nicht ausgewertet. Im oberen Bereich liegen Männedorf (71%) und Stäfa (66%), im unteren Bereich Oetwil a.S. (41%) und Herrliberg (46%). In diesen Zahlen zeigen sich deutlich die Unterschiede in der öffentlichen Verkehrserschliessung. Die tieferen Anteile (45 bis 55%) der unteren Seegemeinden Zollikon, Küsnacht, Erlenbach und Herrliberg zeigen zudem, dass der ÖV dem MIV vor allem auf längere Distanzen überlegen ist. Für die Verkehrsmittelwahl ist zudem entscheidend, ob die Wegpendler am Arbeitsort über

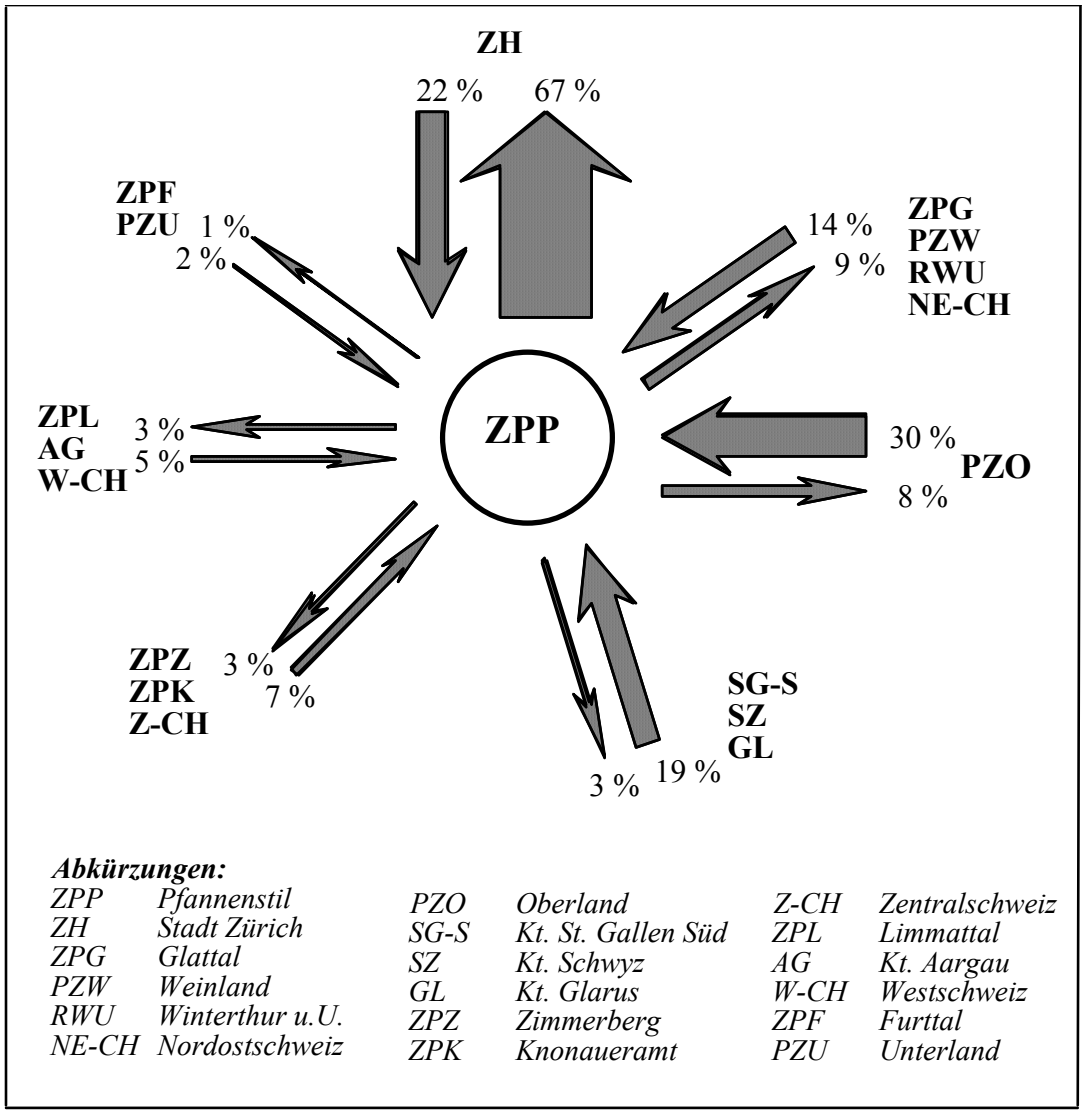
einen reservierten Parkplatz verfügen und das Auto tagsüber zu beruflichen Zwecken benötigen.

Die Fussgänger- und Velobeziehungen sind nur bei den Binnenpendlern mit Arbeitsort in der Wohngemeinde von Bedeutung. Dafür ist hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs sehr gering.

Wegpendler und Zupendler

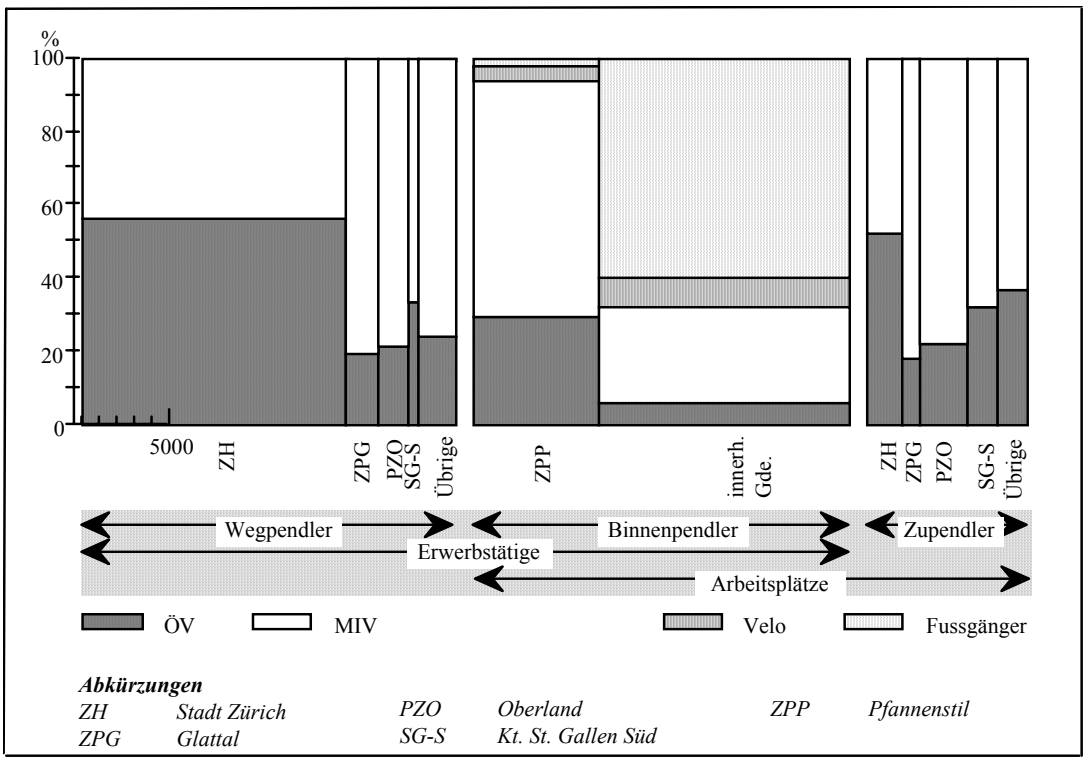
Zwei Drittel der erwerbstätigen Wegpendler haben ihren Arbeitsort in der Stadt Zürich. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Regionen, wobei je knapp 10% die Nachbarregionen Glattal und Oberland zum Ziel haben (vgl. Figur 3).

Bei den Zupendlern steht das Oberland als Herkunftsregion mit 30% an erster Stelle. Je rund 20% der Zupendler kommen aus der Stadt Zürich und aus den an die Region angrenzenden Gebiete der Kantone St. Gallen und Schwyz. Die regionale Verteilung der Zupendler weicht von jener der Wegpendler stark ab. Ein Teil der grossen Zupendlerüberschüsse des Oberlands und der Kantone St. Gallen und Schwyz lassen sich durch Unterschiede zwischen der Arbeitsplatzstruktur der Region und der Ausbildungsstruktur der erwerbstätigen Bevölkerung erklären (z.B. Arbeitsplätze im gewerblichen oder im Pflegebereich).



:Figur 3: Ziele der Wegpendler, Herkunft der Zupendler

Figur 4 zeigt in der Horizontalen die Aufteilung der Pendler nach Pendlerarten sowie Ziel und Herkunft. In der Vertikalen sind die benützten Verkehrsmittel aufgetragen. Bei den Wegpendlern ist der ÖV-Anteil für die Beziehungen in die Stadt Zürich mit 56% am grössten. Die Regionen Glattal und Oberland weisen lediglich Anteile um die 20% auf. Die öffentlichen Verkehrsbeziehungen aus der Region Pfannenstil in diese Regionen sind meist unattraktiv. Bei den Zupendlern herrschen ähnliche Verhältnisse. 51% der Zupendler aus der Stadt Zürich benützen ein öffentliches Verkehrsmittel; aus den Regionen Glattal und Oberland sind es lediglich je 20%.



Figur 4: Pendler nach Pendlerarten, Ziel und Herkunft sowie nach benütztem Verkehrsmittel (in %)

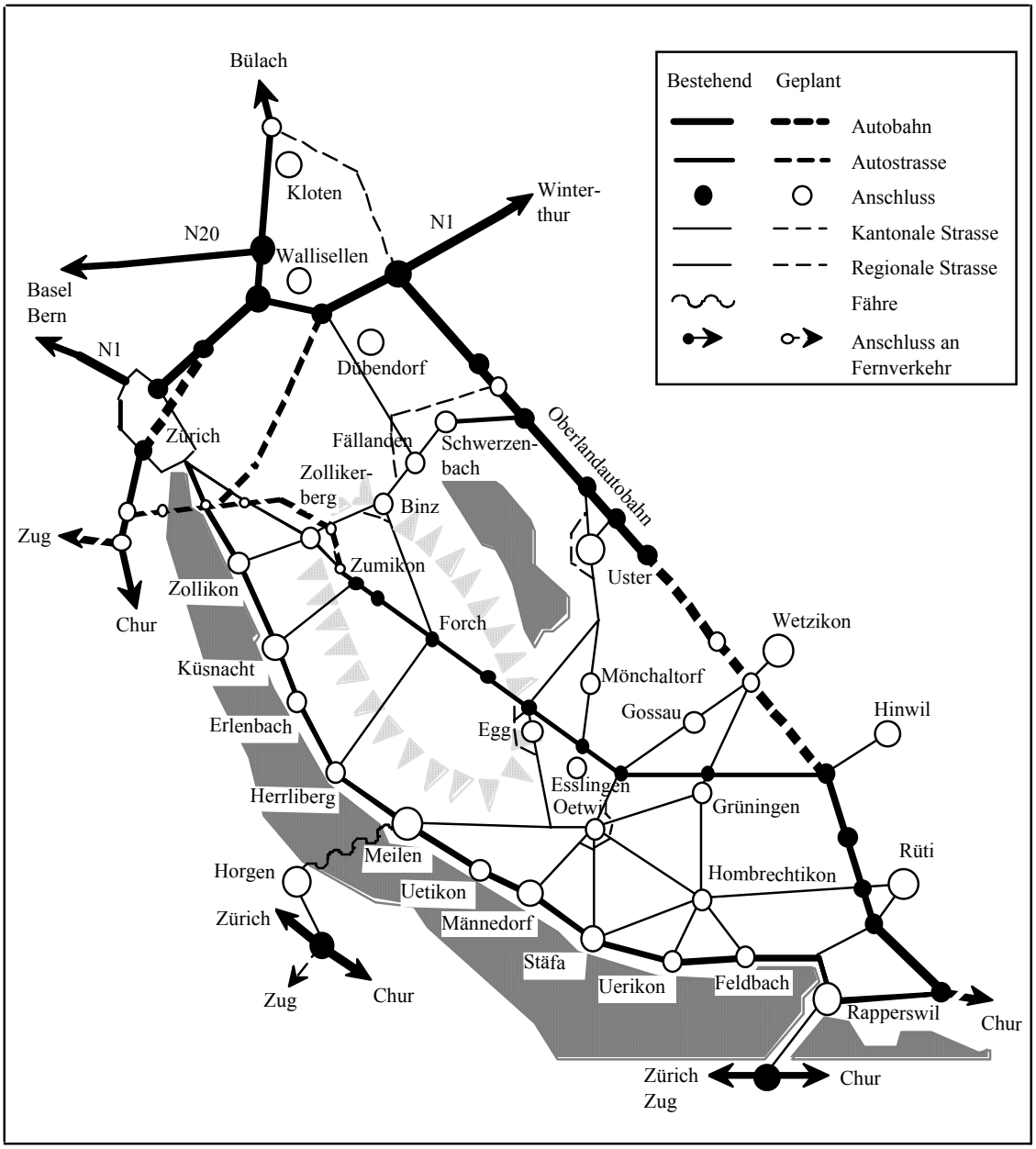
4.2.3 Prognose

Aufgrund der grossen Siedlungsreserven, die nicht nur in den unüberbauten Gebieten, sondern vor allem infolge der durch die Revision der Bau- und Zonenordnungen vorgesehenen Verdichtungsmöglichkeiten bestehen (vgl. 2.2.5), ist mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Eine Verkehrsprognose für das Strassennetz ist auf kantonaler Ebene in Arbeit. Konsequenzen daraus können zur Zeit noch nicht gezogen werden. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs besteht die Zielsetzung für die Fahrplanperioden 1997-1999 und 1999-2001 darin, den gesamten Zuwachs im Berufsverkehr in der Agglomeration Zürich mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Der Marktanteil im Einkaufs- und Freizeitverkehr soll mindestens gehalten werden. Der Ausbau der

rechtsufrigen SBB-Linie schafft die Voraussetzung, um diesen zusätzlichen Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Strassennetz



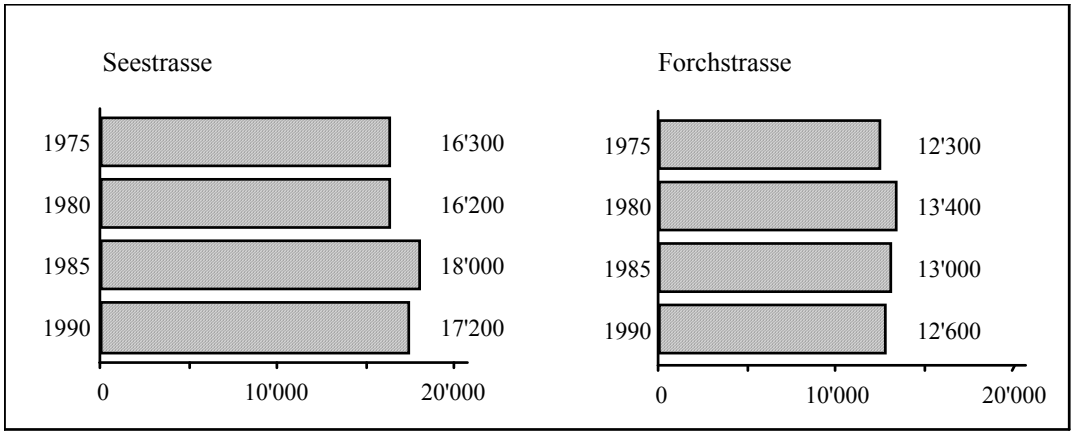
Figur 6: Schemaskizze Strassennetz

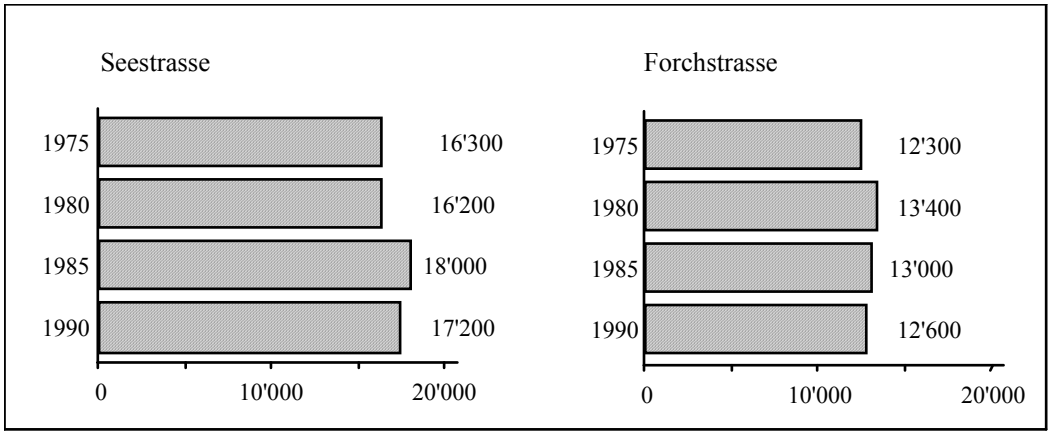
4.3 Strassen

4.3.1 Strassen von kantonalem Interesse

Der kantonale Richtplan enthält als wichtigste Längsachsen die Seestrasse und die Forchstrasse. Auf beiden Achsen ist die Verkehrsbelastung in Stadtnähe seit längerer Zeit konstant (vgl. Figur 5). Die Strassen sind an der Kapazitätsgrenze angelangt. Eine Steigerung der Kapazität ist nicht vorgesehen. Der Mehrverkehr

soll von der S-Bahn und der Forchbahn aufgenommen werden. Aus der Sicht der Umwelt (Luft, Energie, Lärm) ist auf den beiden Längsachsen ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf auf tiefem Geschwindigkeitsniveau anzustreben.





Verkehrsbelastung (Motorfahrzeuge pro 14 h)

Figur 5: Verkehrsbelastung (Motorfahrzeuge pro 14 h)

Die Umfahrung Zollikerberg als Teil der Südumfahrung von Zürich ist als geplante Strasse weiterhin Bestandteil des kantonalen Verkehrsplans. Ihre Zweckmässigkeit soll im Rahmen des künftigen kantonalen Verkehrskonzepts überprüft werden. Auf die Trasseefreihaltung für die rechtsufrige Höhenstrasse (RUH) wurde bereits im regionalen Richtplan von 1982 zugunsten des Ausbaus der S-Bahn-Linie verzichtet.

Die Querverbindung Zollikerberg - Hegnau ist als geplante Strasse weiterhin Bestandteil des kantonalen Verkehrsplans. Ihre Zweckmässigkeit soll im Rahmen des künftigen kantonalen Verkehrskonzepts überprüft werden. Als weitere Querachse

ist die Verbindung Meilen - Uster mit der geplanten Umfahrung von Egg im kantonalen Verkehrsplan festgelegt.

Die Verbindung zur Oberlandautobahn und zur Nationalstrasse A1 führt für den südlichen Regionsteil über Uster. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Uster Mitte verläuft mitten durch das Stadtzentrum und über einen Bahnübergang à niveau. Sie ist damit stadtplanerisch wie auch verkehrlich unzweckmässig. Eine südliche Zentrumsumfahrung ist geplant.

Der Anschluss des nördlichen Regionsteils ans Nationalstrassennetz führt heute über das Limmatquai an das Südportal des Milchbucktunnels bzw. zur A1 beim Hardturm. Langfristig sind der Seetunnel und die Ostumfahrung mit Anschluss an das Nationalstrassennetz in der Brunau bzw. im Neugut (Wallisellen) vorgesehen. Mit den Bestrebungen zur Aufwertung des Limmatquais durch Sperrung des mittleren Abschnitts für den Durchgangsverkehr muss für den Verkehr aus der Region Pfannenstil eine Zwischenlösung gefunden werden solange Seetunnel und Ostumfahrung noch fehlen. Dabei ist ein Ausweichen des Durchgangsverkehrs auf Parallelrouten zur Seestrasse unbedingt zu vermeiden (vgl. 4.3.3).

4.3.2 Regionalstrassen

Die Regionalstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen und den kantonalen Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen das übergeordnete Strassennetz, welches die regionalen und überregionalen Verkehrsbeziehungen gewährleistet (vgl. Figur 6). Die im regionalen und kantonalen Richtplan festgelegten Strassen gelten gemäss Strassengesetz als Staatsstrassen. Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen.

Der Höhenzug des Pfannenstils, der Zürichsee und z.T. auch der Greifensee bilden die topographischen Barrieren der Region. Im unteren Regionsgebiet bestehen verschiedene regionale Querverbindungen zwischen See- und Forchstrasse, von denen einige ins Glattal weiterführen. Sie haben zum Teil die Funktion einer grossräumigen Ostumfahrung der Stadt Zürich. Im oberen Regionsgebiet führen verschiedene regionale Querverbindungen vom See ins Zürcher Oberland (Wetzikon, Hinwil, Rüti), wobei Oetwil a.S. und Hombrechtikon als Drehscheibe wirken und einen entsprechend hohen Anteil Durchgangsverkehr aufweisen.

Bestehende Strassen

- Zürich - Zollikerberg (Forchstrasse)
- Zürich - Zollikon - Küsnacht (Rotfluh-, alte Land-, Oberwachtstrasse)
- Zürich - Zollikon (Dufour-, Zollikerstrasse)
- Küsnacht - Zumikon
- Herrliberg - Forch
- Wetzwil - Vorderer Pfannenstil - Gibisnüd - Oetwil a.S.
- Uetikon (Gseckstrasse) - Uf Dorf - Uelikon
- Männedorf - Türli - Langholz
- Stäfa - Oetwil a.S. (Weid)

- Uerikon - Hombrechtikon
- Uelikon - Hombrechtikon - Wolfhausen
- Maur - Rällikon
- Mönchaltorf - Esslingen - Oetwil a.S.
- Oetwil a.S. - Anschluss Forchstrasse
- Oetwil a.S. (Weid) - Hombrechtikon
- Grüningen - Hombrechtikon - Feldbach
- Etzelstrasse Hombrechtikon

Hauptstrassen

Folgende Regionalstrassen sind Hauptstrassen im Sinne der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung:

- Hombrechtikon - Wolfhausen (336)
- Mönchaltorf - Esslingen - Oetwil a.S. - Hombrechtikon - Feldbach (339)
- Zürich - Forch - Esslingen (347)

  Die alte Forchstrasse von Zumikon bis Esslingen wird nicht als regionale Strasse im Richtplan festgelegt. Sie wurde erst in den 80er Jahren von einer Staatsstrasse in eine Gemeindestrasse umklassiert. Eine erneute Rückklassierung drängt sich nicht auf.
- Oetwil a.S. - Lehrüti (Anschluss Forchstrasse) (347.1)

Routen für Ausnahmetransporte

Neben der Seestrasse und der Forchstrasse (Zürich - Forch) als Strassen von kantonalem Interesse gelten aufgrund des Regierungsratsbeschlusses Nr. 3554/1991 folgende, zum Teil regional klassierte Strassenabschnitte als Routen für Ausnahmetransporte:

- Forch - Egg - Esslingen (alte Forchstrasse)
- Waltikon - Unterwerk Zumikon (Küsnachter-/Sunnenhofstrasse)
- Forch - Unterwerk Herrliberg (Hohrüti-/Forchstrasse)
- Mönchaltorf - Esslingen - Oetwil a.S. - Hombrechtikon - Wolfhausen
- Oetwil a.S. - Unterwerk Stäfa (Weidholz-/Schwarzbächlistrasse)
- Oetwil a.S. - Grüningen

Geplante Strassen

Ein neues kantonales Verkehrskonzept befindet sich in Arbeit. Im heutigen Zeitpunkt können deshalb die im kantonalen Richtplan als geplant bezeichneten

Staatsstrassen (Umfahrung Zollikerberg als Teil der Südumfahrung von Zürich, Querverbindung Zollikerberg - Hegnau, aber auch Ostumfahrung Zürich) sowie die geplanten Regionalstrassen nur zum Teil abschliessend beurteilt werden.

Festlegungen

- Aufhebung Bahnübergang Bergstrasse Männedorf
- Umfahrung Oetwil a.S.

Ein Baulinienvorlageprojekt für die Entflechtung des Bahnüberganges Bergstrasse Männedorf liegt vor.

Die Umfahrung Oetwil a.S. umfasst die östliche Umfahrung des Industriegebietes und den bestehenden Strassenzug Türli - Langholz - Weid. Die Festlegung dient vorläufig lediglich der Trasseesicherung. Sie ist als langfristige Möglichkeit gedacht, den Verkehr von Männedorf, Stäfa und Hombrechtikon um das Dorf herum direkt auf die Forchstrasse zu leiten und damit den Ortskern von Oetwil a.S., aber auch die Ortsdurchfahrt von Esslingen, vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Auf die bisher geplante Oberlandstrasse in Stäfa wird verzichtet, weil die heute längs der Bergstrasse bestehenden Konflikte zwischen Verkehr und Siedlung lediglich verlagert würden. Die vorhandenen Probleme sind damit jedoch nicht gelöst.

Zur Umklassierung vorgesehene Strassen

Im Zeitpunkt der Realisierung der im kantonalen und regionalen Verkehrsplan vorgesehenen neuen Strassenabschnitte sind folgende Strassenstücke in kommunale Strassen umzuklassieren:

Festlegungen

- Abschnitt Forchstrasse Zollikerberg, ersetzt durch Wehrenbachtunnel - Umfahrung Zollikerberg
- Zollikon - Zollikerberg (Bergstrasse), ersetzt durch Riesbach-, Wehrenbachtunnel
- Abschnitt Bergstrasse Männedorf, ersetzt durch neue Bahnunterführung
- Abschnitt Forch-, Meilenerstrasse Egg, ersetzt durch Neue Meilenerstrasse
- Türli - Oetwil a.S., ersetzt durch Umfahrung Oetwil a.S.
- Willikon - Grüningen, ersetzt durch Umfahrung Oetwil a.S.

4.3.3 Flankierende Massnahmen auf Parallelrouten zu Hauptverkehrsachsen

Um das Ausweichen des Durchgangsverkehrs von Hauptverkehrsachsen auf parallele Gemeindestrassen (Schleichwege) zu verhindern, sind durch die Gemeinden verkehrsberuhigende und -beschränkende Massnahmen vorzusehen, soweit solche nicht bereits realisiert worden sind. Entsprechende Festlegungen als Grundlage für bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen können in den kommunalen Verkehrsplänen getroffen werden. Dabei ist jedoch eine Behinderung des Busbetriebs zu vermeiden.

Solche Massnahmen sind auch im Zusammenhang mit der Realisierung von Strassenneubauten (z.B. Ortsumfahrungen) zu sehen (vgl. Massnahmenplan Lufthygiene, Massnahme V 3) oder mit der geplanten Angebotssteigerung auf der S-Bahn-Linie am rechten Ufer.

Im heutigen Zeitpunkt liegt die Priorität auf den Parallelrouten zu den Hauptverkehrsachsen Richtung Zürich.

Strassenzug

- *Zollikerstrasse Zollikon (Stadtgrenze - Dufourplatz)*
- *Guggerstrasse Zollikon / Zürichstrasse Küsnacht*
- *Zumikerstrasse Zollikon/Küsnacht*
- *Goldbacher-/Boglerenstrasse Küsnacht*
- *Wiesenstrasse Küsnacht / Drusbergstrasse Erlenbach*
- *Schulhaus-/Laubholzstrasse Erlenbach*
- *Langackerstrasse Herrliberg*
- *Habbüel-/Humrigenstrasse Herrliberg / Rainstrasse Meilen*
- *Ge neral Wille-Strasse Meilen*
- *Dorfstrasse Meilen*
- *Bruechstrasse Meilen*
- *Tramstrasse Uetikon*
- *Alte Forchstrasse Esslingen - Egg - Forch - Zumikon*
- *Abzweigung Forch-/Küsnachterstrasse Zumikon (in Verbindung mit Zumiker-/ Goldbacher-/Boglerenstrasse ab Rumensee)*

4.3.4 Werkhof

Festlegung

- Werkhof des kantonalen Tiefbauamtes, Seestrasse Männedorf

4.4 Parkierung

4.4.1 Pflichtparkplatzvorschriften

Das Verkehrsaufkommen wird beim motorisierten Individualverkehr (MIV) wesentlich durch das Parkplatzangebot am Zielort bestimmt. Gemäss einer Untersuchung im Rahmen des Mikrozensus 1989 fahren Personen, die am Arbeitsort über einen reservierten Parkplatz verfügen, zu 90% mit dem Auto zur Arbeit. Steht ihnen kein gesicherter Parkplatz zur Verfügung, sinkt der Anteil der Autofahrer auf 60%. Die Auswertung der regionalen Pendlerstatistik 1990 hat gezeigt, dass der MIV-Anteil für Pendler mit Arbeitsort in der Region wesentlich grösser ist als für Pendler mit Arbeitsort in der Stadt Zürich (69 bzw. 43%). Wenn in der Region mehr Arbeitsplätze angesiedelt werden sollen (z.B. zulasten von Wegpendlern nach Zürich), so soll dies nicht zu einer wesentlichen Zunahme des regionalen MIV führen. Damit auch innerregional der Arbeitsweg nach Möglichkeit zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, sollen die Gemeinden folgende Massnahmen treffen:

- *Fusswege und Radrouten attraktiv gestalten.*
- *Neue Arbeitsplätze primär an Lagen ansiedeln, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind.*
- *Anforderungen an Pflichtparkplätze für Erwerbstätige in Betrieben reduzieren, insbesondere an Lagen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind.*
- *Evtl. Blaue Zonen mit Anwohnerbevorzugung einführen, um ein Ausweichen der Autos von Erwerbstätigen in Wohnquartiere zu verhindern.*

Festlegung

Reduzierte Parkplatz-Bedarfszahlen sind aus regionaler Sicht insbesondere in den regionalen Zentren und in den Ortszentren von regionalem Interesse zu ermöglichen (vgl. 2.2.2.2).

4.4.2 Park-and-Ride-Anlagen

Dezentrale Park-and-Ride-Anlagen an der rechtsufrigen SBB-Linie und an der Forchbahn ermöglichen den Bahnbenützern, die ausserhalb des Einzugsbereiches eines Buszubringers wohnen oder aus anderen Gründen gezwungen sind, das Auto zu verwenden, auf kürzestem Weg die nächst gelegene Station zu erreichen und auf die Bahn umzusteigen . Abstellmöglichkeiten sind auch für Fahrräder vorzusehen. Die Festlegung der Anlagen bezweckt die Sicherung des hierfür nötigen Landes und schafft die Voraussetzungen für die Leistung von Staatsbeiträgen an deren Erstellung bzw. Erweiterung. Bei der Interessenabwägung zwischen den sich konkurrenzierenden Flächenbedürfnissen im Bahnhofbereich sind Zubringerbusse, Fussgänger und Velos gegenüber Park-and-Ride-Anlagen bevorzugt zu behandeln.

Eine Erhebung des Park-and-Ride-Verhaltens in der Region Pfannenstil im Jahre 1994 hat gezeigt, dass sich die Nachfrage in den letzten Jahren markant erhöht hat. Die Zahl der Park-and-Ride-Benützer nahm am rechten Ufer zwischen 1984 und

1994 um 27% zu. Am grössten war der Zuwachs mit 37% im Abschnitt zwischen Stäfa und Feldbach. Park-and-Ride trägt heute am rechten Ufer zu einer Reduktion des Autopendlerverkehrs nach Zürich um 4.5% bei (1984 2.9%). Auch hier ist der Anteil im oberen Seeteil wesentlich grösser (9.7%, 1984 5.8%). Weil es sich dabei um längere Fahrten handelt, ist dies lufthygienisch von besonderer Bedeutung. Von der Forchbahnlinie fehlen Vergleichszahlen von 1984.

Gemäss Regierungsratsbeschluss betreffend den Massnahmenplan Lufthygiene 1996 vom 19. Juni 1996 ist mit einem neuen P+R-Konzept aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen den Bedürfnissen von Kunden in schlecht erschlossenen Gebieten Rechnung getragen werden kann. Es sind die organisatorischen Voraussetzungen für eine zielgerichtete Planung, Realisierung und Bewirtschaftung des P+R-Systems im Kanton Zürich zu schaffen. Die in Text und Karte enthaltenen P+R-Anlagen haben demzufolge nur hinweisenden Charakter. Deren Festsetzung kann erst erfolgen, wenn das neue P+R-Konzept vorliegt.

Park-and-Ride-Anlagen an der rechtsufrigen SBB-Linie

Anlage	**Bestehende Parkplätze**	**Künftige Parkplätze**
- Zollikon	10	20
- Küsnacht	50	70
- Erlenbach	32	50
- Winkel	5	30
- Herrliberg - Feldmeilen	30	50
- Meilen	37	50
- Uetikon	61	80
- Männedorf	90	90
- Stäfa	49	70
- Uerikon	40	60
- Feldbach	42	80
Total	446	652

Für die Region Pfannenstil von Bedeutung ist zudem die an der Stadtgrenze liegende Park-and-Ride-Anlage Tiefenbrunnen (74 P).

Die geplante P+R-Anlage bei der Station Winkel in Erlenbach dient Benützern aus dem mittleren Regionsteil.

Park-and-Ride-Anlagen an der Forchbahnlinie

Anlage	**Bestehende Parkplätze**	**Künfige Parkplätze**
- Zollikerberg	0	25

- Waltikon	17	30
- Forch	16	130
- Egg	0	30
- Esslingen	50	50
Total	83	265

Für die Region Pfannenstil von Bedeutung ist zudem die an der Stadtgrenze liegende Park-and-Ride-Anlage Rehalp (70 P).

Bike-and-Ride-Anlagen

Festlegungen

Gestützt auf die Vorgaben des kantonalen Massnahmenplans Lufthygiene (Massnahme P 10 und Anhang) sind an allen Stationen der rechtsufrigen SBB-Linie und der Forchbahn sowie an zentralen Haltestellen von Regionalbuslinien Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu realisieren.

4.4.3 Parkplätze im Erholungsgebiet

Als Parkplätze im Erholungsgebiet sind im regionalen Richtplan solche bezeichnet, die viel begangene Erholungs- und Wandergebiete für den Motorfahrzeugverkehr erschliessen und zugleich die Voraussetzung schaffen, diese Gebiete von unerwünschtem Motorfahrzeugverkehr zu befreien. Sie liegen an kantonalen oder regionalen Strassen.

Festlegungen

- Allmend Zollikon (Zollikon)
- Breitmoos (Zollikerberg)
- Forch (Küsnacht)
- Fröschgüllen (Herrliberg)
- Vorderer Pfannenstil (Meilen)
- Gibisnüd (Uetikon) geplant
- Türli (Männedorf)
- Mülihölzli (Stäfa)
- Lutikon (Hombrechtikon)

Die Parkplätze an der Mööslistrasse oberhalb des Gibisnüd (Uetikon) genügen nicht, weshalb auf das Kulturland ausgewichen wird. Mit der Erweiterung des Parkplatzangebotes sollen geordnete Verhältnisse geschaffen werden.

4.5 Wege

4.5.1 Radwege

Das Velofahren hat in den letzten Jahren einen grossen Aufschwung erfahren. Mit der Festlegung von Radwegen besteht die Absicht, für den überkommunalen Alltags- und Freizeitverkehr der Radfahrer ein weitgehend gefahrenfreies Wegnetz zu schaffen (vgl. Massnahmenblatt 3).

- *Auf Strecken mit starkem Motorfahrzeugverkehr, die gleichzeitig von vielen Velofahrern benützt werden oder die für Velofahrer besonders gefährlich sind, muss der Radweg als eigentlicher, von der Fahrbahn getrennter Radstreifen konzipiert werden.*
- *Auf Strassen mit wenig Verkehr oder ohne Gefährdung für die Velofahrer kann eine bestehende Strasse ohne jede weitere Massnahme als Radweg bezeichnet werden.*
- *Als Mittelweg zwischen diesen beiden Varianten gilt die Markierung von Radstreifen auf der Fahrbahn.*
- *In Ortschaften können je nach den Umständen besondere Massnahmen (z.B. Verkehrsberuhigung) erforderlich sein, wenn ein Strassenausbau oder ein separater Radweg nicht sinnvoll möglich sind.*
- *Zusätzlich zu den obengenannten allgemeinen Veloverbindungen sind Velo-Wanderrouten vorhanden. Diese dienen dem langsamen Veloverkehr (Familien, gemütlich fahrende, sicherheitsorientierte Velofahrer). Auf ihnen ist praktisch kein Autoverkehr vorhanden, und sie führen häufig über chaussierte Wege, z.B. breite Wanderwege.*

Im regionalen Plan werden zwei Kategorien von Radwegen unterschieden:

Bestehende Radwege

Als solche sind alle Teilstrecken, auf denen ein separater Radweg besteht, bezeichnet.

Geplante Radwege

Alle übrigen Radwege sind als geplant dargestellt. Sie sollen nur als separate Radwege ausgebaut werden, wenn dies die Verkehrssicherheit, das Verkehrsaufkommen und die Attraktivität erfordern (evtl. kombiniert mit Fuss-, Rad- oder Landwirtschaftswegen).

Festlegungen

- Zürich - Rapperswil (Zürichseeroute)
- Zürich - Zollikerberg - Zumikon - Forch
- Zürich Witikon - Zollikerberg - Zumikon
- Zollikerberg - Binz (Verbindung ins Glattal)
- Zürich - Zollikon - Itschnach - Zumikon - Süessblätz (Verbindung ins Glattal)

- Allmend Küsnacht - Kittenmühle - Buech - Burg - Holländer - Brand - Widenbad - Oberredlikon - Hombrechtikon - Wolfhausen (Höhenroute)
- Erlenbach - Herrliberg - Feldmeilen - Meilen
- Rain - Büelen (Feldmeilen)
- Meilen - Uetikon - Uf Dorf - Uelikon - Hombrechtikon
- Forch - Rütihof - Wetzwil - Vollikon - Egg - Forch (Pfannenstilroute)
- Hinteregg - Esslingen - Schachen - Dändlikon
- Hinteregg - Uessikon (Verbindung ins Glattal)
- Greifenseeradweg in Rällikon
- Rällikon - Mönchaltorf
- Egg - Mönchaltorf
- Mönchaltorf - Esslingen - Oetwil a.S. (Langholz)
- Esslingen - Hinterholz (Fortsetzung nach Grüningen)
- Oetwil a.S. - Ror (Fortsetzung nach Gossau)
- Oetwil a.S. - Frobüel (Fortsetzung nach Grüningen)
- Gibisnüd - Türli - Langholz - Willikon - Holzhusen (Fortsetzung nach Grüningen)
- Oetwil a.S. - Willikon - Uetzikon - Hombrechtikon - Zweienbach - Feldbach bzw. Schlatt
- Langholz - Uetzikon - Dändlikon - Lützelsee - Tobel - Schwösterrain (Fortsetzung Richtung Rüti)
- Ghei - Lützelsee

  Stäfa - Laubisrüti
- Uerikon - Hombrechtikon - Herrgass (Fortsetzung Richtung Grüningen)
- Lützelsee - Unterbösch (Verbindung ins Zürcher Oberland)

Die Zürichseeroute verläuft abseits der Seestrasse weitgehend über bestehende Quartierstrassen und Fusswege. Sie dient sowohl dem Erholungs- als auch dem Berufspendler- und Schülerverkehr nach Zürich und zwischen den Seegemeinden.

Für den Abschnitt Erlenbach - Herrliberg wird zwischen Zoller- und Forchstrasse eine Führung auf dem bergseitigen Trottoir der Seestrasse ins Auge gefasst, da sich die topografisch ideale Linienführung längs der Bahn als undurchführbar erwiesen hat.

Im Abschnitt Dorfeingang Stäfa-Bahnhof ist die Führung des Radweges noch offen. Zur Diskussion stehen eine Linienführung durch das Quartier Geren oder die Fortsetzung auf dem bergseitigen Trottoir der Seestrasse.

Die Höhenroute verbindet die höher gelegenen Gebiete der Seegemeinden. Sie folgt weitgehend bestehenden Wegen, die jedoch in einzelnen Abschnitten ausgebaut und mit einem öffentlichen Durchfahrtsrecht versehen werden müssen.

Zwischen Hombrechtikon und Wolfhausen sind für den Alltagsverkehr bauliche Massnahmen erforderlich; als Radwanderweg dient auch die bestehende Route über Rennweg.

Die Routen Erlenbach - Meilen und Meilen - Hombrechtikon verlaufen auf mittlerer Höhe zwischen Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon, Uf Dorf, Uelikon und Hombrechtikon.

Für die Pfannenstilroute ist zwischen Forch und Rütihof, zwischen Wetzwil und Pfannenstil sowie zwischen Usser Vollikon und Egg eine Trennung vom motorisierten Verkehr anzustreben. Zwischen Forch und Wetzwil bietet sich als provisorische Radwanderroute die Strecke über Wangen - Limberg - Hof an (zur Umklassierung vorgesehen).

Die Route Hinteregg - Uessikon soll die heute signalisierte Route Egg - Rällikon ersetzen, die wegen der grossen Steigung und der fehlenden Trennung vom motorisierten Verkehr als Radwanderroute ungeeignet ist.

Auf der Strecke Rällikon - Mönchaltorf sind keine baulichen Massnahmen zugunsten der Radfahrer erforderlich, sofern der Durchgangsverkehr auf diesem Abschnitt unterbunden wird. Dies setzt den Bau der Umfahrung Mönchaltorf voraus.

Auf den Routen Esslingen - Oetwil a.S. und Oetwil a.S. - Ror kann zum Teil mit einer Verbreiterung des Gehweges den Bedürfnissen der Radfahrer entsprochen werden. Als Radwanderweg eignet sich von Oetwil a.S. nach Ror auch die Route über Schachen (zur Umklassierung vorgesehen).

Die Verbindung Hombrechtikon - Uerikon dient vor allem als Zubringer zur S-Bahn.

Für die Realisierung der geplanten Radrouten gelten folgende Kriterien:

- *Schulwegsicherung*
- *Schliessen von Lücken, vor allem gefährliche Abschnitte ohne Ausweichmöglichkeiten*
- *Strassenneubauten*

4.5.2 Reitwege

Reitwege sind im Normalfall bestehende, für das Reiten geeignete Wald- und Flurwege ohne Hartbelag. Die Bezeichnung eines Weges als Reitweg bedeutet, dass darauf kein Reitverbot ausgesprochen werden kann und bei Aufhebung (z.B. Waldzusammenlegung) oder Asphaltierung ein geeigneter Ersatzweg festgelegt wird.

Die Längsverbindungen über den Pfannenstilrücken und die Querverbindungen

Richtung Greifensee und Zürcher Oberland bilden ein Grundgerippe von regionalen Reitwegen. Sie werden auf der Stufe der Gemeinden durch kommunale Reitwege ergänzt, die insbesondere auf die grösseren Reitställe ausgerichtet sind.

Die regionalen Reitwege verlaufen weitgehend getrennt vom regionalen Wanderwegnetz über bereits bestehende Wege. Bauliche Massnahmen drängen sich allenfalls dort auf, wo Reitwege mit Strassen zusammenfallen.

Festlegungen

- Zollikon - Itschnach - Limberg - Rütihof - Bergmeilen - Gibisnüd - Türli - Mülihölzli - Uetzikon - Dändlikon
- Hasenacher - Wetzwil - Warzhalden - Toggwil z.T. geplant
- Zollikon - Zumikon - Süessblätz
- Golfplatz Zumikon - Wassbergwis - Forch - Vorder Guldenen
- Rütihof - Höchi - Vorderer Pfannenstil - Gibisnüd
- Gibisnüd - Usser Vollikon - Esslingen
- Lochrain - Stigelen - Langenriet - Schönenberg - Schwösterrain (Fortsetzung Richtung Wolfhausen)
- Pferdetrainingsbahn Pfannenstil

Die untere Spange im Abschnitt Wetzwil - Toggwil führt an verschiedenen Reitställen vorbei. Einzelne Abschnitte bedürfen noch des Ausbaus. Dabei darf das kommunale Naturschutzgebiet bei der Rossweid nicht beeinträchtigt werden. Zudem ist das Gebiet Büelen während des Schiessbetriebs nicht passierbar.

Der Reitweg zwischen Lochrain und Schwösterrain erschliesst zahlreiche Reitställe im Gebiet zwischen Stäfa und Hombrechtikon/Wolfhausen.

Die Pferdetrainingsbahn auf dem Vorderen Pfannenstil in der Nähe des Concoursplatzes steht den Reitern aus der ganzen Region zum Galoppieren und zur Dressur zur Verfügung.

4.5.3 Fuss- und Wanderwege

Die regionalen Fuss- und Wanderwege erschliessen Erholungsräume von überörtlicher Bedeutung; sie erlauben weiträumige Wanderungen und stellen die Verbindung zwischen Wandergebieten und geeigneten Ausgangs- und Endpunkten her, z.B. Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Als Wanderwege geeignet sind namentlich Wald- und Flurwege, die nicht asphaltiert und für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr gesperrt sind. Wo die Verhältnisse es zulassen, können die regionalen Wanderwege auch von Radfahrern und Reitern benützt werden. Werden Wege auf einer grösseren Strecke neu mit einem Hartbelag versehen, so sind sie gemäss Fuss- und Wanderweggesetz zu ersetzen. Wege, die bereits einen Hartbelag aufweisen, sind im Plan besonders bezeichnet.

Die Festlegung von Wanderwegen ist den Regionen und Gemeinden überlassen. Die Bedeutung des Pfannenstils als vielbesuchtes Erholungsgebiet rechtfertigt die Festlegung eines relativ dichten Wanderwegnetzes. Das regionale Netz umfasst den

grössten Teil jener Wanderwege, die nach den einheitlichen Gesichtspunkten der Zürcher Wanderwege (ZAW) gelb signalisiert sind.

Die regionalen Fuss- und Wanderwege sind gemäss Strassengesetz den Staatsstrassen gleichgestellt. Sie werden somit durch den Staat projektiert, realisiert, unterhalten und finanziert. Es ist allerdings auch denkbar, dass die Gemeinden diese Aufgaben oder einen Teil davon im Auftrag des Kantons gegen Bezahlung übernehmen.

Die Längsverbindungen durchziehen das Pfannenstilgebiet in verschiedenen Höhenlagen. Die Querverbindungen sind einerseits mit den Schiffs- und Bahnstationen am See und andererseits mit den Stationen der Forchbahn und der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland verknüpft.

Längsverbindungen

Festlegungen

- Zürich - Feldbach (Zürichseeweg)
- Rehalp - Allmend Zollikon - Schübelweiher - Pfluegstein/Biswind - Buech - Burg - Ober Allenberg - Wanne - Widmen - Feldbach - Goldenberg (Panoramaweg)
- Rehalp - Feufbüel - Zumikertobel - Hohrüti - Felsengrund - Vorderer Pfannenstil - Gibisnüd - Türli - Mülihölzli - Buechstutz - Lützelsee - Schönenberg - Grenzbachsteig (Höhenweg)
- Rehalp - Trichtenhusen - Unterhueb - Golfplatz Zumikon - Forch - Hochwacht
- Werenbach - Waldburg
- Trichtenhusen - Resirain - Golfplatz Zumikon - Chapf - Wassberg - Forch
- Detschwingen - Breitmoos
- Schüracher - Itschnach
- Feufbüel - Zumikon
- Zumikon - Wassberg - Forch
- Küsnachter Tobel - Schlotter
- Erlenbach - Biswind
- Chappeli-/Blüemlisalp - Wetzwil - Buech
- Cholgrueb - Breitiholz - Chüelenmorgen - Höchi (Pfannenstil)
- Vorder Guldenen - Egg - Esslingen - Holzhusen - Lützelsee
- Meilen - Uetikon - Uf Dorf - Ober Allenberg
- Stäfa - Sternhalden - Uerikon - Feldbach

Der Panoramaweg verläuft am oberen Rand des Siedlungsgebietes. Er führt grösstenteils durch offenes Gelände auf der ersten Hangkante und bietet über lange

Strecken einen Blick auf den See. Lücken bestehen in den Gemeinden Küsnacht/Erlenbach, Herrliberg und Uetikon/Männedorf.

Der Höhenweg verläuft weit ausserhalb des Siedlungsgebietes. Er führt über grössere Abschnitte durch den Wald oder Waldrändern entlang.

Querverbindungen

Festlegungen

- Schifflände Zollikon - Allmend Zollikon - Feufbüel - Unterhueb - Sennhof - Breitmoos (- Ebmatingen)
- Küsnacht - Rumensee
- Küsnachter Horn - Küsnachtertobel - Zumikon - Wassberg (- Ebmatingen)
- Küsnachter Tobelrandweg West
- Küsnachter Tobelrandweg Ost
- Waltikon - Süessblätz (- Ebmatingen)
- Tobelmüli - Wangen
- Schlotter - Limberg - Wangen - Forch
- Schifflände Erlenbach - Erlenbachertobel - Hohrüti - Forch
- Kirche Herrliberg - Wängi - Rütihof - Vorder Guldenen - Neuhaus - Stockrüti
- Wetzwil - Felsengrund
- Hohrüti - Hinter Guldenen
- Schifflände Herrliberg - Rossbachtobel - Warzhalden - Arbach - Hoch wacht
- Station Herrliberg/Feldmeilen - Eichholz - Meilen
- Meilen - Dorfbachtobel - Toggwil - Bergweid
- Schifflände Dorfmeilen - Burg - Toggwil - Hochwacht - Egg - Rällikon
- Toggwil - Hochwacht
- Obermeilen - Holländer - Vorderer Pfannenstil - Emmat - Rotblatt (- Mönchaltorf)
- Holländer - Uetikon Kleindorf
- Schifflände Uetikon - Gibisnüd - Esslingen
- Oberstmatt - Appisberg - Uf Dorf
- Schifflände Männedorf - Türli - Oetwil a.S. - Willikon
- Stäfa - Oetwil a.S. - Esslingen - Brand
- Oetwil a.S. - Oetwilerholz
- Schifflände Stäfa - Risi - Buechstutz - Dändlikon - Pt. 530 (- Grüningen)
- Seeweid - Wisspeter
- Dorf Stäfa - Dörfli Hombrechtikon
- Schifflände Uerikon - Grüt - Buen
- Feldbach - Sunnenbach - Eichberg - Dörfli

- Feldbach - Tobel - Lützelsee - Hasel (- Adletshusen)
- Feldbach - Schwösterrain (- Neuhus - Wolfhusen)
- Dörfli - Blatten (Hombrechtikon)
- Grossacher - Blatten - Bochslen (Hombrechtikon)
- Hasel - Hueb (- Spilhalden - Grüningen)

Zur Umklassierung vorgesehene Wege

Im Zeitpunkt der Realisierung der im regionalen Verkehrsplan als geplant festgelegten Strecken sind folgende Wegabschnitte umzuklassieren:

Festlegungen

- Chappeli - Tambel (Herrliberg), ersetzt durch Wegführung über Sonnenberg - Pfluegstein
- Oberhueb - Weid (Zumikon), ersetzt durch Wegführung über Fuchsbüel
- Ebmatingerstrasse - Strubenacher (Zumikon), ersetzt durch direkte Wegführung längs Golfplatz
- Neuhofstrasse Allmend Männedorf, ersetzt durch direkte Wegführung
- Fröschgüllen - Hasenacher (Herrliberg), ersetzt durch Wegführung über Rütihof abseits der Strasse
- Bünishoferstrasse im Abschnitt Stöckenweid - Warzhalden (Meilen), ersetzt durch Wegführung längs Bünisbach
- Neuhofweg - Rütistrasse (Hombrechtikon), ersetzt durch Weg im Tobel und Trottoirabschnitt an der Rütistrasse

Zürichseeweg

Mit der Festlegung des Zürichseewegs ist im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung beabsichtigt, in Ergänzung zu den öffentlichen Anlagen am See den Zugang zum See und die Begehung des Ufers über längere Abschnitte zu ermöglichen.

Im Rahmen der Teilrevision des regionalen Richtplans (RRB Nr. 2609/1990) wurde die grobe Linienführung des Zürichseewegs in Zusammenarbeit mit den Gemeinden festgelegt. Dabei wurden für die Gemeinden zuhanden der Projektierung Kriterien definiert, aufgrund derer vom Ufer abgewichen werden muss oder kann. Zudem wurden jene Abschnitte bezeichnet, auf denen der Zürichseeweg bergseits der Seestrasse verläuft.

Vom Ufer muss dort abgewichen werden, wo noch unversehrte natürliche Uferpartien bestehen. Überdies kann der Zürichseeweg dort vom Ufer abrücken, wo überbaute Privatgrundstücke und Schutzobjekte unverhältnismässig stark beeinträchtigt würden, wo eine Wegführung am Ufer unverhältnismässig aufwendig wäre und auf kurzen Abschnitten durch eine attraktive Verbindung rückwärtig überbrückt

werden kann und wo bei schmalen Uferabschnitten die Interessen einer intensiven Ufernutzung durch Erholung und Sport einem Uferweg entgegenstehen.

Auf folgenden Abschnitten verläuft der Zürichseeweg bergseits der Seestrasse:

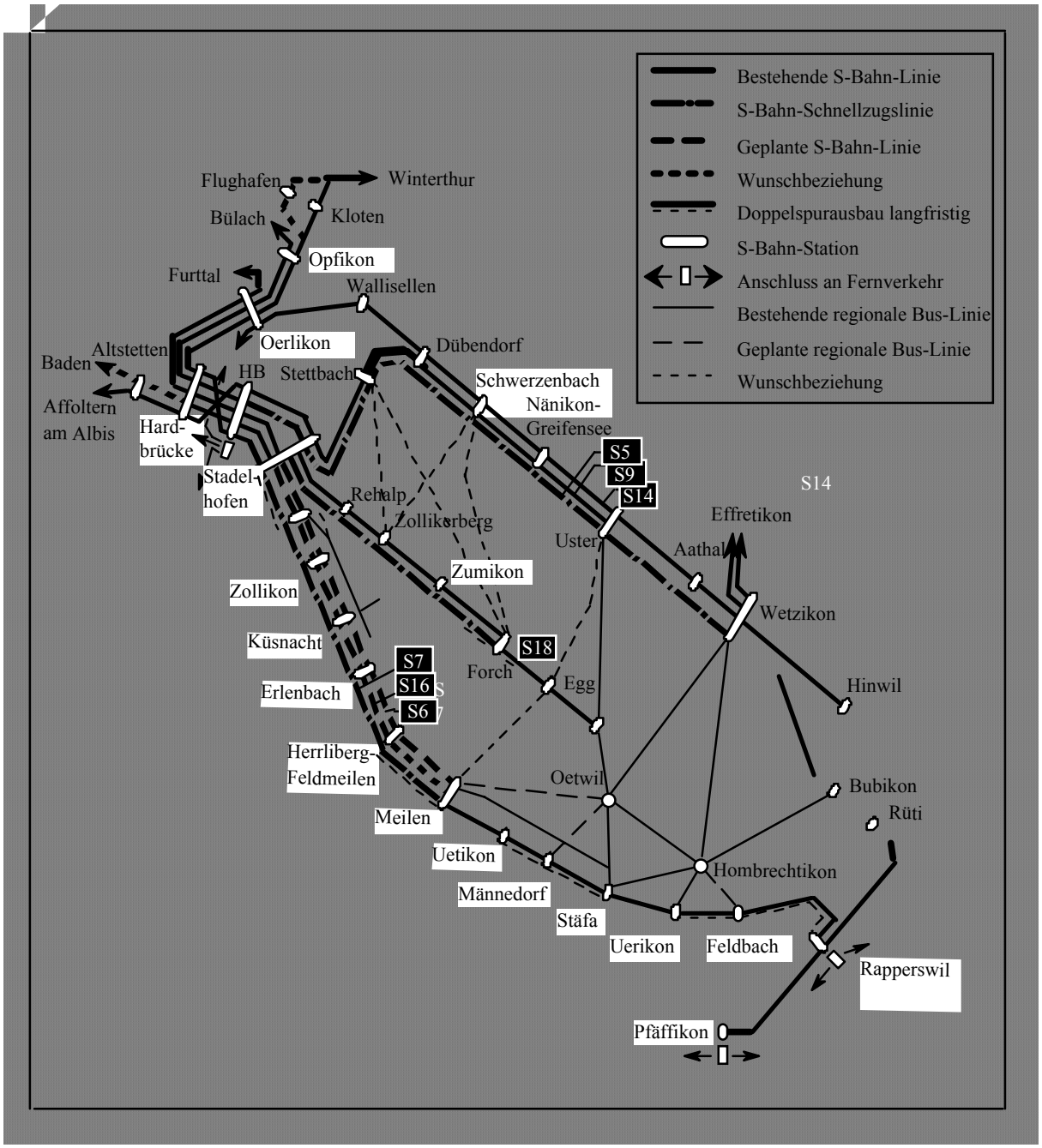
- *General Wille-Strasse zwischen Feldmeilen und Meilen*
- *Dorfgasse Männedorf zwischen Schützenhaab und Leuenhaab*
- *Rietlirain - Schorenweg - alte Landstrasse - Goldenberg zwischen Kehlhof (Stäfa) und der Kantonsgrenze*

Auf dem Abschnitt Steinrad - Rossbach in der Gemeinde Herrliberg lassen die knappen Platzverhältnisse auf vielen Grundstücken neben dem bestehenden Trottoir wenig Raum für einen zusätzlichen Weg in Ufernähe. Unter Einbezug des Trottoirs ist auf diesem Abschnitt eine differenzierte Weggestaltung anzustreben.

4.5.4 Fussgängerbereiche in Zentren

Zur Erhöhung der Attraktivität der regional bedeutsamen Zentren (vgl. 2.2.2.2) und zur Verbesserung ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber ausserregionalen Zentren wird den Gemeinden empfohlen, in den Ortszentren Fussgängerbereiche auszuscheiden. Diese können bezüglich Zulassung des Motorfahrzeugverkehrs als Mischbereiche oder als Sperrzonen ausgebildet werden. Sie sind ansprechend zu gestalten. Für Motorfahrzeuge sind am Rande, für Fahrräder innerhalb des Fussgängerbereiches, Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

Öffentliches Verkehrsnetz



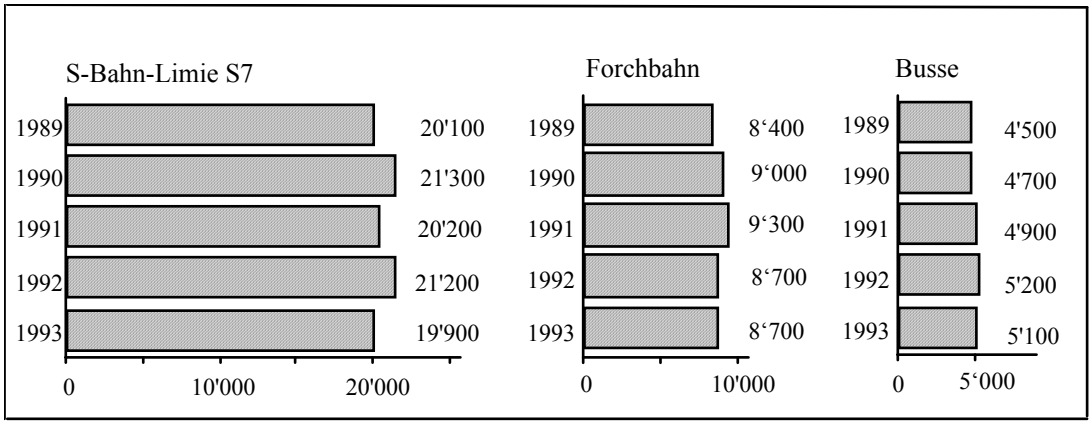
Figur 8: Schemaskizze öffentliches Verkehrsnetz

4.6 Öffentlicher Verkehr

4.6.1 Einleitung

Hauptträger des öffentlichen Verkehrs in der Region Pfannenstil sind die rechtsufrige SBB-Linie Zürich - Meilen - Rapperswil und die Forchbahn Zürich Stadelhofen - Forch - Esslingen. Sie werden ergänzt durch verschiedene Regionalbusbetriebe (z.B. AZZK Autobusbetrieb Zürich - Zollikon - Küsnacht, VZO Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland) und Ortsbusse sowie die Autofähre Meilen - Horgen (vgl. Figur 8).

Die Belastung der S 7 und der Forchbahn S 18 waren im Bereich der Stadtgrenze in den letzten Jahren relativ konstant (vgl. Figur 7). Die Frequenzen der Regional- und Ortsbusse haben seit 1989 etwas zugenommen, da die Leistungen sowohl im Zubringerverkehr mit der S-Bahn als auch im Ortsverkehr ausgebaut wurden.



Figur 7: Belastungen der S 7, der Forchbahn, der Regional- und Ortsbusse (Personen pro Werktag)

4.6.2 Rechtsufrige SBB-Linie

Die rechtsufrige SBB-Linie Zürich - Meilen - Rapperswil ist im kantonalen Richtplan festgelegt. Langfristig ist für diese Linie der durchgehende Doppelspurausbau vorgesehen. Im Rahmen der 2. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn werden bis 1999 die Abschnitte Tiefenbrunnen - Zollikon - Küsnacht und Meilen - Uetikon auf Doppelspur erweitert und verschiedene Bahnhöfe ausgebaut.

Das Zugsangebot (Halbstundentakt) ist am rechten Seeufer seit 1968 fast unverändert geblieben. Die Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 brachte für das rechte Ufer folgende Verbesserungen:

- *Fahrzeitverkürzung infolge Hirschengrabentunnel*
- *Durchgehende Züge Richtung Oerlikon - Winterthur*
- *Erhöhung des Platzangebotes durch Einführung von Doppelstockzügen*

Die Ausbauten im Rahmen der 2. Teilergänzung der S-Bahn schaffen die Voraussetzung für eine wesentliche Verbesserung des Angebots am rechten Seeufer. Als Übergangslösung werden zwischen 1997 und 1999 in den Spitzenzeiten zusätzliche Eilzüge eingesetzt. Ab 1999 gilt folgendes Angebotskonzept:

- *Beschleunigung der S 7 zwischen Stadelhofen und Meilen (ohne Halt)*
  - *Verlängerung der S 6 ab Tiefenbrunnen bis Uetikon a.S.*
  - *Neue Linie S 16 von Flughafen bis Herrliberg - Feldmeilen (Rapperswil)*

Mit diesem Angebotskonzept, das von der Gemeindepräsidentenkonferenz des Bezirks Meilen unterstützt wird, erhalten die oberen Seegemeinden, ähnlich wie das Glattal mit der S 5, eine schnelle Verbindung nach Zürich. Für die unteren Seegemeinden ergibt sich ein Viertelstundentakt. Das Umsteigen im Regionalzentrum Meilen für Fahrten zwischen oberen und unteren Seegemeinden erfolgt am gleichen Perron innerhalb weniger Minuten und betrifft weniger als 5% der Reisenden auf der rechtsufrigen SBB-Linie. Am Abend sowie über das Wochenende wird der Fahrplan reduziert, dies bedeutet aber trotzdem eine wesentliche Verbesserung gegenüber heute.

Wie die Beispiele des Glattals, Limmattals und anderer Regionen gezeigt haben, ist infolge der markanten Angebotsverbesserung auch am rechten Seeufer mit einer weiteren Steigerung des ÖV-Anteils zu rechnen. Sie wird nicht nur im Pendler- und Nutz-/Geschäftsverkehr spürbar sein, sondern auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr, die in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Gemäss den Angebotsgrundsätzen des Kantonsrates vom 6. März 1995 ist der Zuwachs im Berufsverkehr in der Agglomeration mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Der Marktanteil im Einkaufs- und Freizeitverkehr ist mindestens zu halten. Dazu bedarf es neben der Angebotsverbesserung auf der rechtsufrigen S-Bahn-Linie auch Massnahmen bei der Forchbahn und den Buslinien.

Die Verbindungen aus der Region Pfannenstil ins Glattal, ins Limmattal und zum linken Ufer werden auch mit dem neuen Angebotskonzept nicht verbessert.

Der ÖV-Anteil der Wegpendler ins mittlere Glattal lag 1990 für das Gros der ZPP-Gemeinden zwischen 20 und 25%. Obwohl mit der S 7 eine direkte S-Bahnverbindung vom rechten Seeufer zu den Arbeitsorten in Oerlikon, Opfikon/Glattbrugg, Balsberg und Kloten Stadt besteht, ist vermutlich das grosse Parkplatzangebot in den Arbeitsplatzgebieten des mittleren Glattals Grund für den tiefen ÖV-Anteil. In Zukunft wird die Parkplatzzahl jedoch langsamer zunehmen als die Zahl der Arbeitsplätze, weil die Pflichtparkplatzvorschriften revidiert wurden.

Das neue Angebotskonzept verbessert die Verbindungen vom rechten Seeufer ins Glattal nicht wesentlich. Für die oberen und unteren Seegemeinden besteht nach wie vor eine halbstündliche Direktverbindung nach Oerlikon (S 7 bzw. S 6). Für eine markante Steigerung des ÖV-Anteils vom rechten Ufer ist aber die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete ab den S-Bahnstationen im Glattal wesentlich zu verbessern (Feinerschliessung und neuer Mittelverteiler). Zudem ist

die Einführung zusätzlicher Busverbindungen von den unteren Seegemeinden und den Forchgemeinden ins Glattal zu prüfen (vgl. 4.6.7).

Für die Verbindung ins Limmattal (z.B. zu den Arbeitsplätzen in Altstetten und Schlieren) beträgt die Umsteigezeit im Hauptbahnhof 10 Minuten. Der ÖV-Anteil der Wegpendler ins Limmattal lag 1990 bei 30%.

Für die Verbindung zum linken Ufer beträgt die Umsteigezeit im Hauptbahnhof 20-25 Minuten. Neben schlankeren S-Bahn-Anschlüssen sind auch Verbesserungen bei den Bus- und Schiffahrtslinien anzustreben (vgl. 4.6.7 und 4.6.8). Im Zusammenhang mit einer allfälligen Schiffsverbindung vom Tiefenbrunnen nach Wollishofen und im Hinblick auf die Bedeutung des Bahnhofs Tiefenbrunnen als wichtiger Umsteigepunkt (Buslinien von Küsnacht, Zollikon und Zollikerberg, Tramlinien ins Seefeld, geplante Trolleybuslinie nach Hegibachplatz - Klusplatz - Kirche Fluntern) wäre ein Zugshalt der S-Bahn-Schnellzüge von Meilen erwünscht.

4.6.3 S-Bahn-Haltestellen

Im regionalen Richtplan von 1982 wurden von fünf zusätzlichen Haltestellen, die an der rechtsufrigen SBB-Linie zur Diskussion standen, deren zwei - Dollikon (Meilen) und Ausserfeld (Männedorf) - festgesetzt. Gestützt auf eine Untersuchung des ZVV hat der Regierungsrat in seiner Antwort vom 20. Februar 1991 zur Motion Frech betreffend einer Gesamtvorlage für neue S-Bahn-Haltestellen festgehalten, dass keine der postulierten Haltestellen derart gut bewertet werden kann, dass eine kurzfristige Realisierung eingeleitet werden müsste. Aufgrund der folgenden Erwägungen wird auf die beiden geplanten S-Bahnhaltestellen Dollikon und Ausserfeld verzichtet.

Die Realisierung der beiden Haltestellen hätte neben den Kosten für den Bau hohe Folgekosten. Weil sich die Kreuzungspunkte infolge der zusätzlichen Halte verschieben, wäre der Ausbau weiterer, teurer Doppelspurabschnitte (z.B. Männedorf - Stäfa mit Tunnel) erforderlich. Auch die Beiträge an den Betrieb wären für die betroffenen Gemeinden im Vergleich zu einer Buserschliessung wesentlich höher. Zudem ergäben sich für die Passagiere aus dem oberen Regionsteil - am meisten für Stäfa und Hombrechtikon - längere Fahrzeiten.

Das Einzugsgebiet der Haltestelle Dollikon wird bereits heute mit Buslinien gut erschlossen. Zudem ist es nicht möglich, die Buslinien sowohl im Bahnhof Meilen als auch an der Haltestelle Dollikon auf den S-Bahnfahrplan auszurichten, so dass diese Haltestelle nur dem unmittelbaren Einzugsbereich dienen würde.

Im Einzugsgebiet der Haltestelle Ausserfeld befinden sich zahlreiche Einwohner und Arbeitsplätze, die nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Als Alternative zu einer S-Bahnhaltestelle kommt die Verlängerung einer Buslinie ins Ausserfeld in Frage, die am Bahnhof Männedorf den Anschluss an die S-Bahn herstellt (vgl. 4.6.7). Ihre Realisierbarkeit ist im Rahmen der nach Vollendung der

2. Teilergänzung notwendigen Anpassung des Busfahrplans an den S-Bahnfahrplan zu prüfen.

4.6.4 Güterumschlagsanlagen

Der kantonale Richtplan sieht Umschlagsanlagen in Zürich - Tiefenbrunnen und Uetikon a.S. vor, von wo der Aushub aus der Region per Bahn in die Ablagerungsgebiete im Zürcher Unterland transportiert werden soll.

Die Festlegung von Güterumschlagsanlagen für den Freiverlad dient der Landsicherung und bildet eine Grundlage für die Planung der strassenseitigen Erschliessung. Die Festlegungen an der rechtsufrigen SBB-Linie basieren auf einer Studie der SBB Kreisdirektion vom Juli 1993.

Festlegungen

- Bahnhof Küsnacht
- Kiesumschlag Grund (Meilen)
- Kiesumschlag Hotwiel (Stäfa)
- Bahnhof Stäfa

Für die Region von Bedeutung ist auch der Freiverlad in Zürich Tiefenbrunnen, der im heutigen Rahmen bestehen bleiben soll.

Der Freiverlad in Meilen und Uetikon a.S. wird wegen der prekären Platzverhältnisse langfristig aufgehoben. Er wird zudem in Meilen durch ein Überbauungsprojekt tangiert. In Männedorf ist langfristig die Verlegung des Freiverlads nach Stäfa beabsichtigt.

Die Anlagen Grund in Meilen und Hotwiel in Stäfa dienen dem Kiesumschlag vom Schiff auf Lastwagen.

Der bestehende Freiverlad in Stäfa genügt den heutigen Anforderungen und reicht für die Übernahme allfälliger weiterer Verkehrsmengen der Bahnhöfe Herrliberg - Feldmeilen, Meilen, Uetikon a.S. und Männedorf aus.

Der Güterverkehr der Forchbahn (Cargo Domizil und Cargo Rail) erfolgt seit 1994 nicht mehr vom Regionalzentrum Forch aus, sondern wird neu vom Service-Center SBB Cargo Zürich betreut.

Der Kehrichttransport vom rechten Ufer in die KEZO erfolgt vollständig per Lastwagen. Er belastet vor allem Oetwil a.S., wo verschiedene Zufahrtsstrassen vom See zusammentreffen. Eine Studie für eine Umschlagsanlage in Männedorf mit anschliessendem Bahntransport hat vor allem wegen der betrieblich bedingten langen Bahnstrecke via Rapperswil - linkes Ufer - Rangierbahnhof Limmattal ein äusserst ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben. Das Problem ist nach wie vor ungelöst.

4.6.5 Anschlussgleise

Industrie- und Gewerbezonen sind aufgrund von Art. 5 des Bundesgesetzes über die Anschlussgleise (AnG), soweit möglich und verhältnismässig, durch Anschlussgleise zu erschliessen. Im regionalen Richtplan sind nur jene Anschlussgleise aufzunehmen, die den Industrie- und Gewerbegebieten von regionaler Bedeutung dienen.

Festlegungen

- Produktion AG Meilen
- Chemische Fabrik Uetikon (bergseits der Seestrasse)

4.6.6 Forchbahn

Für die Forchbahn sind im kantonalen Richtplan langfristig nur Ergänzungen der bestehenden Infrastruktur vorgesehen. Für die Strecke Neue Forch - Scheuren ist mittel- bis langfristig der Doppelspurausbau geplant.

Solange die Umfahrung Zollikerberg und der Wehrenbachtunnel noch Bestandteil des Strassennetzes sind, ist eine abschliessende Aussage über langfristige Ausbaubedürfnisse der Forchbahn, wie sie im Bericht zum kantonalen Richtplan enthalten ist, verfrüht. Eine unterirdische Einführung der Forchbahn in die Stadt könnte langfristig ebenso zur Diskussion stehen wie die im Richtplan enthaltene unterirdische Einführung der Forchstrasse. Die Aussagen zur Forchbahn sind deshalb mit dem Vorbehalt zu versehen, dass eine Abstimmung zwischen privatem und öffentlichen Verkehr zur Zeit noch nicht möglich ist.

Die bestehende Forchbahnlinie zwischen Stadelhofen und Esslingen ist im kantonalen Richtplan festgelegt. Die Benützung des VBZ-Trassees auf Stadtgebiet hat zur Folge, dass die Reisegeschwindigkeit der Forchbahn relativ klein ist. Eine Entflechtung von Forchbahn und Tram ist grundsätzlich erwünscht. Bauliche Lösungen wie z.B. eine unterirdische Linienführung von Zollikerberg via Witikon ins Stadtzentrum sind jedoch teuer und vorläufig nicht realisierbar. Eine Verbesserung der heutigen Verhältnisse müsste von folgenden Grundsätzen ausgehen:

- *Beschleunigung der Forchbahn*
  - *auf Stadtgebiet kurzfristig durch weniger Halte, langfristig durch eine unterirdische Linienführung*
  - *in der Region durch Mischbetrieb von Schnell- und Regionalzügen*
- *Erweiterung des Einzugsgebietes durch Buszubringer und durch eine Linienführung via Witikon*
- *Direkte Bedienung wichtiger Zielorte und gute Verknüpfung mit dem VBZ-, S-Bahn- und SBB-Netz*

- *Synergien nutzen, z.B. Verbesserung der Forchbahn und gleichzeitig bessere Erschliessung von Witikon und dessen Hinterland oder Verknüpfung der Forchbahn mit anderen Stadtbahnlinien (z.B. Höngg)*
- *Etappierbarkeit gewährleisten*

Bahndepot

Festlegung

- Forchbahndepot Forch (Küsnacht) Erweiterung im Bau

Die neue unterirdische Abstellanlage kommt neben das bestehende Depot zu liegen.

4.6.7 Buslinien

Der regionale Richtplan bezeichnet jene Buslinien und Haltestellen, welche dem regionalen öffentlichen Verkehr dienen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des erforderlichen Verkehrsraumes. Führt eine regionale Buslinie über eine Strasse von kommunaler Bedeutung, so hat die Gemeinde bei der Festlegung von Baulinien die Bedürfnisse des regionalen Busbetriebes zu berücksichtigen. Gegebenenfalls sind besondere Massnahmen zu treffen, um Busse zu beschleunigen und gegenüber dem übrigen Verkehr zu bevorzugen.

Das regionale Buskonzept erfüllt folgende Aufgaben:

- *Zubringer zu den S-Bahn-Linien am rechten Ufer und im Glattal*
- *Erschliessung der Hanggebiete parallel zur S-Bahn (z.B. Küsnacht - Zollikon - Zürich, Uelikon/Stäfa - Uf Dorf/Männedorf - Uetikon - Meilen)*
- *Querverbindungen ins Zürcher Oberland (z.B. Meilen - Wetzikon, Stäfa - Uster)*

Die regionalen Buslinien sollen aus wirtschaftlichen Gründen soweit möglich auch lokale Erschliessungsaufgaben erfüllen. Jene Buslinien, die als Zubringer zur S-Bahn dienen, sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahn auszurichten, um kurze Umsteigezeiten zu garantieren. Ideale Verhältnisse ergeben sich nach dem neuen S-Bahn-Angebotskonzept für das rechte Ufer an den S-Bahn-Kreuzungspunkten, d.h. vor allem in Meilen, aber auch in Erlenbach und Feldbach.

Die Querverbindungen ins Zürcher Oberland sollen die Zentren von regionaler Bedeutung möglichst gradlinig verbinden (z.B. Männedorf - Oetwil a.S. direkt statt über Uelikon, Oetwil a.S. - Wetzikon direkt statt über Grüningen - Gossau).

Mit der Einführung der S 5 hat sich die Zeitscheide zwischen Zürichsee und Glattal Richtung Uster/Bubikon verschoben. Mit dem neuen Angebotskonzept am rechten Seeufer (Schnellzug zwischen Meilen und Stadelhofen) wird diese Verschiebung wieder rückgängig gemacht.

Die folgende Tabelle enthält neben den bereits bestehenden Linien die im regionalen Buskonzept von 1992 geplanten Buslinien von regionaler Bedeutung:

Festlegungen

- Zürich - Zollikon - Küsnacht - Itschnach bzw. Allmend	
- Balgrist - Goldhaldenplatz Zollikon - Küsnacht - Bahnhof Erlenbach	
- Bahnhof Küsnacht - Itschnach – Zumikon	
- Meilen - Oetwil a.S. (- Industriegebiet oder Direktverbindung nach Wetzikon)	geplant
- Meilen - Obermeilen - Uetikon Kleindorf - Uf Dorf - Männedorf bzw. Uelikon/Binz	
- Kleindorf - Bahnhof Uetikon - Chemie Uetikon - Bahnhof Meilen	geplant
- Männedorf - Widenbad - Oetwil a.S. (Fortsetzung nach Grüningen - Gossau - Wetzikon)	
- Uerikon - Stäfa - Oetwil a.S. (Fortsetzung nach Esslingen - Uster)	
- Stäfa - Hombrechtikon (via Laubisrüti)	
- Uerikon - Hombrechtikon (Fortsetzung nach Bubikon)	
- Feldbach - Hombrechtikon (Fortsetzung nach Bubikon - Rüti)	
- Uster - Esslingen - Oetwil a.S. - Hombrechtikon - Feldbach	

Der Bus von Küsnacht über Zollikon zum Bellevue bildet eine attraktive und gut frequentierte Verbindung in die Stadt. Es fehlt jedoch eine öffentliche Verkehrsverbindung aus den unteren Seegemeinden zu den Arbeitsplätzen und Kliniken (Hirslanden, Balgrist etc.) im Quartier Hirslanden. Zudem sind die Quartiere Rotfluh-/Höhestrasse in Zollikon und Heslibach in Küsnacht heute ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die in einer Studie vorgeschlagene Busroute Erlenbach - Küsnacht - Zollikon - Zürich kommt diesen Verkehrsbedürfnissen entgegen.

Die neue Linie Oetwil a.S. - Meilen stellt die Verbindung in den Bezirkshauptort her. Nach Inbetriebnahme des neuen S-Bahnkonzeptes ist der Anschluss von Oetwil a.S. an die S-Bahn in Meilen sinnvoller als in Männedorf. Dazu muss allerdings die Infrastruktur im Bahnhofbereich wesentlich verbessert werden.

Die Linie Oetwil a.S. - Meilen erfüllt auch Erschliessungsfunktionen in den höher gelegenen Gebieten von Oetwil a.S. (Oberzelg, Chrüzlen), Uetikon (Gibisnüd, Bergheim) und Meilen (Grüt). Solange keine direkte Linie Oetwil a.S. - Wetzikon über Lehrüti - Gossau besteht, kann die Linie Meilen - Oetwil a.S. auch das Industriegebiet Oetwil a.S. bedienen.

Die Verbindung Männedorf - Oetwil a.S. soll künftig durchwegs direkt (über Widenbad) geführt werden. Die Bedienung von Uelikon erfolgt durch die regionale Linie Meilen - Uf Dorf - Uelikon sowie durch den Ortsbus Stäfa.

Eine der Buslinien zum Bahnhof Männedorf soll ins Ausserfeld verlängert werden (vgl. 4.6.3).

Durch die Verschiebung des S-Bahn-Kreuzungspunktes von Stäfa nach Feldbach vermag eine Busverbindung von Hombrechtikon nach Feldbach bessere Anschlüsse an die S-Bahn zu vermitteln als in Stäfa. Neben der Stammlinie Bubikon - Hombrechtikon - Uerikon soll jedoch auch die Linie Hombrechtikon - Stäfa zur Bedienung des Industriegebietes Laubisrüti beibehalten werden.

Die im regionalen Richtplan festgelegten Buslinien stellen zunächst Optionen dar. Die Möglichkeiten der Realisierung, insbesondere Kosten und Nutzen, müssen im Rahmen der Angebotsplanung noch im einzelnen überprüft werden. Die vom Kantonsrat am 6. März 1995 beschlossenen Angebotsgrundsätze gehen davon aus, dass zusätzliche Leistungen durch Rationalisierung und Straffung des bestehenden Angebots zu finanzieren sind (Prinzip der Kostenneutralität).

Mit der etappenweisen Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Konzeptes am rechten Seeufer müssen die Buszubringerlinien an den neuen S-Bahn-Fahrplan angepasst werden. Aus Kostengründen ist nur eine sukzessive Realisierung der im Buskonzept vorgesehenen Linien möglich. Die Priorität liegt bei der Einführung der Linien

- *Meilen - Oetwil a.S.*
- *Männedorf - Oetwil a.S. via Widenbad statt Uelikon*

Aus Kostengründen wird für die S-Bahn ein Fahrplankonzept für Randverkehrszeiten erwogen. Es wird dazu führen, dass sich die Zubringerbuslinien auf zwei verschiedene S-Bahn-Fahrpläne ausrichten müssen (unterschiedliche Zugskreuzungen). Die Auswirkungen auf den Betrieb sind zur Zeit noch ungeklärt.

Die geplante Erhöhung des Angebots des Autobusbetriebs Zürich - Zollikon - Küsnacht (AZZK) erfordert weitere Einstellmöglichkeiten für Busse.

Der Busverkehr wird an folgenden Orten durch Stau behindert:

- *Bergstrasse vor der Sternenkreuzung Oetwil a.S.*

Festlegungen

Es sind Massnahmen zu treffen, um den Busbetrieb in Stauabschnitten zu beschleunigen und damit die Fahrplanstabilität der betroffenen Linien zu verbessern.

Grössere Lücken in der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen in folgenden Gebieten:

- *Ahorn/Brunnebächli Zollikerberg*
- *Rotfluh-/Höhestrasse Zollikon*
- *Neuwies/Sonnenrain Küsnacht - Itschnach*
- *Humrigen Herrliberg*
- *Gibisnüd/Bergheim/Stötzli/Schützenhaus Uetikon a.S.*
- *Weingarten/Usserfeld Männedorf*
- *Wiesental/Bluemenberg Hombrechtikon*

- *Industriegebiet Oetwil a.S.*
- *Radrain Egg*

Festlegungen

Die Lücken in der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind zu schliessen durch

- geplante regionale Buslinien (z.B. Rotfluh-/Höhestrasse Zollikon, Gibisnüd/Bergheim Uetikon a.S.)
- Ausdehnung von lokalen Buslinien

Wo eine Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel nicht vertretbar ist, sind in
diesen Gebieten siedlungsplanerische Massnahmen zu treffen wie

- Begrenzung der Siedlungskapazität durch Beschränkung der baulichen Dichte
- Ausschluss von betrieblichen Nutzungen zur Reduktion des Verkehrs

Während die Busverbindungen aus den oberen Regionsgemeinden ins Zürcher Oberland gut sind, fehlen attraktive Busverbindungen von den unteren Seegemeinden und den Forchgemeinden ins Glattal. Der ÖV-Anteil liegt auf diesen Verbindungen lediglich zwischen 10 und 20%. Es betrifft dies z.B. folgende Beziehungen:

- *Meilen - Egg - Uster*
- *Forch/Zumikon/Zollikerberg - Schwerzenbach/Dübendorf/Stettbach*

Aus den Seegemeinden verkehrt die S 7 (später auch die S 6 und evtl. die S 16) als Durchmesserlinie durch die Stadt Zürich nach Oerlikon. Die Arbeitsplatzgebiete im Glattal sind jedoch nur mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen erreichbar (z.B. über den künftigen Mittelverteiler).

Aus den Forchbahngemeinden muss zusätzlich noch im Bahnhof Stadelhofen auf die S-Bahn umgestiegen werden. Das Potential für eine Querverbindung Zollikerberg - Schwerzenbach ist gering. Denkbar ist eine Verlängerung der Buslinie Stettbach - Maur über Ebmatingen in die Forch.

Auch zum linken Ufer, insbesondere zu den Arbeitsplätzen in der Enge (z.B. Versicherungen am Mythenquai), besteht keine befriedigende Verbindung ab Bahnhof Stadelhofen oder Bellevue (Endstation Küsnachter-/Zollikerbus). Zu prüfen ist eine Zusammenlegung der Endstationen der Busse von Küsnacht/Zollikon und von Rüschlikon/Kilchberg. Der regionale Richtplan der Stadt Zürich enthält eine entsprechende Buslinie auf der Quaibrücke.

4.6.8 Schiffahrtslinien

Die Festlegung von Schiffahrtslinien dient der Standortsicherung der Landeanlagen. Die Fähre Meilen - Horgen sowie die Querverbindungen zwischen

Küsnacht, Erlenbach und Thalwil sowie Männedorf, Stäfa, Richterswil und Wädenswil sind im kantonalen Richtplan festgelegt.

Festlegung

- Zürich - Meilen - Rapperswil

Die Längsverbindung dient vor allem dem Erholungsverkehr, für die unteren Seegemeinden auch dem Pendlerverkehr, und ist nur im Sommerhalbjahr in Betrieb.

Unbefriedigend ist die Verbindung zum linken Ufer im unteren Seebecken, insbesondere zu den Arbeitsplätzen in der Enge (z.B. Versicherungen am Mythenquai). Nur das Frühstücksschiff fährt vom rechten Ufer über den Bürkliplatz hinaus in die Enge (Seerestaurant), aber lediglich bei sichtigem Wetter.

Denkbar ist auch eine Querverbindung ab Bahnhof Tiefenbrunnen, wo gute Umsteigebeziehungen von der S-Bahn und den Buslinien von Küsnacht - Zollikon und Zollikerberg - Zollikon bestehen. Dabei wäre ein Zugshalt der S-Bahn-Schnellzüge von Meilen erwünscht.

5 VERSORGUNG, ENTSORGUNG

5.1 Einleitung

Der Richtplan hat die Versorgung der ausgeschiedenen Siedlungsgebiete mit Wasser und Energie sowie deren Entsorgung darzustellen. Er soll die Auswirkungen der Besiedlung auf die technische Infrastruktur und deren Auswirkung auf die übrigen Teilrichtpläne aufzeigen.

Der Richtplan dient zur Sicherung der notwendigen Systeme bzw. der erforderlichen Trassees und Flächen. Die im Richtplan dargestellten Leitungstrassees können mit Baulinien gesichert werden. Für Anlagen, welche nicht durch Baulinien gesichert werden können, kann ein Werkplan erstellt werden.

Die Festlegungen in den Bereichen der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung und in den Bereichen der Energieversorgung basieren auf Angaben des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft, der Elektrizitätswerke des Kantons und der Stadt Zürich sowie der Gasversorgung Zürich.

5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Kantonale Festlegungen

Der kantonale Richtplan enthält die Rohwasserpumpwerke Männedorf und Stäfa mit der Aufbereitungsanlage im Mülihölzli (Stäfa) und den zugehörigen Förder- und Verbundleitungen. Die Verbundleitung zwischen dem städtischen Seewasserwerk Lengg bzw. dem Reservoir Schlund in Zollikon und der Aufbereitungsanlage im Mülihölzli (Stäfa) ist als langfristige Option gedacht.

5.2.2 Regionale Festlegungen

Der regionale Richtplan enthält die wichtigsten Anlagen der Gruppenwasserversorgungen.

Bestehende Anlagen

Festlegungen

- Seewasserwerk Küsnacht mit Hauptleitung nach Erlenbach
- Seewasserwerk Meilen mit Hauptleitungen nach Herrliberg und Egg
- Aufbereitungsanlage und Reinwasserpumpwerk Männedorf mit Hauptleitungen nach Uetikon und Stäfa
- Quellwasserleitung von Goldingen nach Hombrechtikon - Stäfa - Männedorf - Uetikon - Meilen
- Hauptleitungen vom Reservoir Schlund (Zollikon) nach Zollikerberg (Guglen) - Binz sowie nach Zumikon (Fadacher); Erweiterung Reservoir Guglen und Verstärkung Hauptleitung Guglen - Binz geplant

- Reservoir Forch mit Zuleitung von Ebmatingen (zu verstärken)
- Hauptleitung von Maur nach Egg (Reservoir Pfannenstil)

- Hauptleitung von der Grundwasserfassung in Oberottikon (Gossau) nach Hombrechtikon
- Reservoir Grüningen (Oetwil a.S.) inklusive Ableitung nach Grüningen und Abgabeschacht Holzhusen

Die Erweiterung des Reservoirs Guglen (Zollikerberg) und die Verstärkung der Hauptleitung Guglen - Binz sind abhängig von der Bevölkerungsentwicklung in Binz und Ebmatingen.

Geplante Anlagen

Festlegung

- Reservoir Gibisnüd (Egg)

5.3 Energieversorgung

5.3.1 Allgemeines

Der Energieverbrauch im Kanton Zürich nimmt noch immer zu. Besonders ausgeprägt ist das Wachstum bei den Treibstoffen (v.a. Motorfahrzeugverkehr), während der Elektrizitätsverbrauch weniger stark steigt und der Brennstoffverbrauch (v.a. Raumheizung) stabil ist. Die heutige Entwicklung des Energieverbrauchs widerspricht den nationalen Zielen von Energie 2000 und den internationalen Vereinbarungen, den CO_2-Verbrauch zu senken und damit die Gefahr des Treibhauseffekts zu vermindern.

- Der Energieverbrauch ist zu senken.
  Gemäss den Zielen von Energie 2000 sollen Energieverbrauch und CO_2-Ausstoss bis zum Jahr 2000 auf das Niveau von 1990 stabilisiert und anschliessend reduziert werden.
- *Fossile Energien sind durch erneuerbare (CO_2-neutrale) Energien und die Nutzung vorhandener Abwärmequellen (KVA, Industrie, ARA) zu substituieren.*
  Gemäss den nationalen Zielen sollen im Jahr 2000 3% der Wärmeerzeugung und 0.5% der Stromproduktion durch erneuerbare Energien wie Umgebungswärme, Biomasse, Geothermie und Sonnenenergie erzeugt werden.

Die Anstrengungen, den Energieverbrauch zu vermindern, laufen parallel mit den Bemühungen, die Luftqualität zu verbessern.

Die Bestrebungen, den Treibstoffverbrauch zu senken, bestimmen sich im Rahmen der Regionalplanung nach folgenden Prioritäten (vgl. 4.1):

- *Die verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen) sind so aufeinander abzustimmen, dass möglichst wenig Verkehr erzwungen wird.*
- *Die Voraussetzungen zur Erhöhung der motorlosen Fortbewegungsarten (zu Fuss und per Velo) sind zu verbessern.*
- *Die Siedlungsgebiete sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen.*
- *Dichte und durchmischte Nutzungen sind nur in Gebieten, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, anzusiedeln.*

Der kantonale Richtplan legt im Bereich der Wärmeversorgung die Prioritäten für eine ressourcenschonende, diversifizierte und sichere Wärmeversorgung der Siedlungen wie folgt fest:

- *Ortsgebundene hochwertige Abwärme (aus Kehrichtverbrennungsanlagen und industriellen Grossfeuerungen)*
- *Ortsgebundene niederwertige Abwärme und Umweltquellen (aus Abwasserreinigungsanlagen und Industrien sowie aus Flüssen, Seen und Grundwasser)*
- *Leitungsgebundene fossile Energieträger (Gasversorgung für Siedlungsgebiete mit hoher Energiedichte, für grössere Bezüger mittels Einsatz von Wärme-Kraft-Koppelungsanlagen)*
- *Regional gebundene erneuerbare Energieträger (einheimisches Energieholz in Einzelanlagen oder Quartierheizzentralen)*
- *Örtlich ungebundene Umweltwärme (aus der Umgebungsluft, aus Sonnenenergienutzung und Geothermie)*
- *Frei verfügbare fossile Energieträger (Heizöl)*

Das Potential der Abwärmequellen und der erneuerbaren Energien im Kanton Zürich entspricht etwa 30% des Wärme- und Elektrizitätsbedarfs.

Energieplanung

Die Region Pfannenstil verfügt noch über keine regionale Energieplanung. Der regionale Richtplan legt daher nur gewisse Rahmenbedingungen fest, die auf dem kantonalen Richtplan und auf der kantonalen Energieplanung basieren. Um so wichtiger ist deshalb die Energieplanung auf kommunaler Ebene sowie die Koordination von Energiefragen zwischen den Gemeinden. Kommunale Energieplanungen, die im Interesse der kantonalen Energieplanung liegen, werden gemäss Energieverordnung (§ 7) subventioniert.

5.3.2 Elektrizitätsversorgung

Im Bereich der Elektrizitätsversorgung enthält der kantonale Versorgungsplan die Unterwerke Zumikon/Küsnacht, Herrliberg und Stäfa sowie die zugehörigen Kabel- und Freileitungen. Auf eine Festlegung der 16 kV-Leitungen im regionalen Richtplan wird verzichtet. Eine langfristige Planung dieser Leitungen ist nicht möglich, weil sie von lokalen Bedürfnissen bestimmt wird (z.B. Elektrizitätsbedarf neuer Industrie- oder Dienstleistungsbetriebe). Leitungsvorhaben unterliegen seit 1988 dem Plangenehmigungsverfahren.

5.3.3 Gasversorgung

Kantonale Festlegungen

Im Bereich der Gasversorgung sind im kantonalen Richtplan die Hochdruckleitung Zürich - Rapperswil, die Ringleitung Rehalp - Zollikerberg - Küsnacht sowie die Verbindungsleitung Stäfa - Richterswil enthalten. Zudem sind im Richtplan Gebiete bezeichnet, welche sich aufgrund der Siedlungsstruktur speziell für rohrleitungsge-bundene Energieträger (Gas und Fernwärme) eignen. Eine Durchstossung dieser Gebiete durch andere Wärmeversorgungsarten (z.B. Abwärmenutzung aus Abwasserreinigungsanlagen, Energieholznutzung) bleibt vorbehalten. Umgekehrt kann im Einzelfall die Versorgung mit Gas auch ausserhalb dieser Gebiete sinnvoll sein.

Regionale Festlegungen

Die leitungsgebundene Gasversorgung eignet sich vor allem für Gebiete mit hoher Energiedichte und für Grossverbraucher. Gas ist auch für die gleichzeitige Strom- und Wärmeproduktion in Blockheizkraftwerken sinnvoll, weil dank der Wärmekraftkoppelung ein höherer Wirkungsgrad erzielt werden kann (70% mehr Wärme als mit konventionellem Heizkessel).

Festlegungen

- Der weitere Ausbau der Gasversorgung ist vor allem auf die dicht überbauten Bereiche des Siedlungsgebietes zu konzentrieren.
- In Gebieten für die Nutzung von Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen ist eine allfällige Gasversorgung darauf abzustimmen.

Am rechten Seeufer existieren auch weniger dicht bebaute Gebiete, die seit langem mit Gas erschlossen sind. Diese Leitungsnetze werden unabhängig von der Energiedichte bestehen bleiben.

Für die Gemeinden Zumikon, Egg, Oetwil a.S. und Hombrechtikon (ausser Feldbach) ist vorläufig keine Gasversorgung vorgesehen. Mit dem Bau einer neuen Verbindungsleitung aus dem Raum Uster/Wetzikon in den Raum Stäfa mit

Einbindung in die rechtsufrige 5 bar-Transportleitung und in die Seeleitung Stäfa - Richterswil könnten sich jedoch die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Erschliessung von Egg, Oetwil a.S. und Hombrechtikon wesentlich verbessern.

5.3.4 Abwärmenutzung

Das geklärte Abwasser aus Abwasserreinigungsanlagen weist je nach Jahreszeit eine Temperatur von 10-16° C auf. Die Wassermenge ist relativ konstant. Wärmepumpen, die das gereinigte Abwasser als Abwärmequelle nutzen, haben einen deutlich höheren Wirkungsgrad als solche, die Wärme aus dem Erdreich oder aus der Luft beziehen. Abwasserreinigungsanlagen weisen somit ein wertvolles Wärmeversorgungspotential auf. Dazu kommt noch die Energie, die aus dem Faulgas gewonnen werden kann, das bei der Faulung des Klärschlamms anfällt. Es kann als Brenn- oder Treibstoff genutzt werden (z.B. Blockheizkraftwerk). Pro m^3 Abwasser erhält man etwa 20 MJ Wärme und 0.05 m^3 Faulgas, aus welchem rund 0.7 MJ Wärme und 0.4 MJ Strom erzeugt werden können.

Kantonale Festlegungen

Im Bereich der Abwärmenutzung bezeichnet der kantonale Richtplan jene Abwasserreinigungsanlagen, die ein Abwärmenutzungspotential von über 150'000 m^2 Energiebezugsfläche aufweisen. Darunter fällt die ARA Küsnacht.

Regionale Festlegungen

Die Abwasserreinigungsanlagen der Region Pfannenstil weisen ein Potential auf, das etwa 7% des regionalen Wärmeverbrauchs entspricht . Auf regionaler Stufe kommen Abwasserreinigungsanlagen mit einer Energiebezugsfläche von mindestens 15'000 m^2 für eine Abwärmenutzung in Frage. Es betrifft dies folgende Anlagen:

Festlegungen

- ARA Meilen
- ARA Männedorf
- ARA Stäfa
- ARA Uerikon
- ARA Esslingen

Die Träger der obenerwähnten Abwasserreinigungsanlagen bzw. die Gemeinden prüfen beim Ausbau oder bei der Erneuerung der ARA oder im Rahmen einer kommunalen Energieplanung die mögliche Nutzung der Abwärme.

Für die ARA Küsnacht (kantonal festgelegt), Männedorf und Stäfa wurden Studien über eine Abwärmenutzung durchgeführt, jedoch nicht weiterverfolgt. In den ARA Meilen, Zumikon und Esslingen wird die Abwärme bereits zum Teil genutzt.

Die ARA Uerikon wird allenfalls zugunsten der ARA Stäfa aufgehoben.

Studien haben gezeigt, dass der Zürichsee zwar ein hohes Wärmepotential (450 MW) aufweist, von dem aber erst 0.7% genutzt werden . Einzig im Gebiet der Stadt Zürich ist das Potential bereits zu ca. 50% ausgeschöpft. Die Nutzung der Seewärme wird jedoch durch die Randbedingungen der Ökologie, der Fischerei und der Schiffahrt eingeschränkt und ist zudem sehr teuer. Eine allfällige Nutzung des Wärmepotentials des Zürichsees ist regional zu planen und in wenigen, dafür grösseren Anlagen zu realisieren.

5.3.5 Energieholznutzung

20% der Region Pfannenstil sind bewaldet. Das Potential an Energieholz beträgt etwa 2.5% des Wärmeverbrauchs der Region. Über ein grösseres Potential (> 2000 MWh) verfügen vor allem die Gemeinden Zollikon, Küsnacht, Herrliberg, Meilen, Hombrechtikon und Egg. Die heute genutzte Brennholzenergie entspricht etwa 40% des vorhandenen Potentials, d.h. rund 1% des regionalen Wärmeverbrauchs. Dazu kommt als weiterer Holzbrennstoff Restholz aus holzverarbeitenden Betrieben.

Festlegung

Energieholz soll im Sinne einer diversifizierten, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung vor allem ausserhalb leitungsgebundener Versorgungsgebiete vermehrt genutzt werden. Im Vordergrund stehen Holzschnitzelheizungen in öffentlichen Gebäuden und in grösseren Überbauungen mit Nahwärmenetzen sowie Klein-Holzfeuerungen, z.B. in Niedrigenergiehäusern und in landwirtschaftlichen Gebäuden.

5.4 Gewässerschutz

5.4.1 Abwasserbehandlung

Im Bereich Gewässerschutz wird auf kantonaler Stufe auf kartographische Festlegungen verzichtet. Abwasseranlagen von regionalem Interesse sind jene Kläranlagen und Hauptzuleitungen, die nicht einer Gemeinde allein dienen.

Festlegungen

Abwasserreinigungsananlage	TWA	4. Reinigungsstufe
- ARA Küsnacht mit Zuleitungen von Zumikon, Herrliberg und Erlenbach - ARA Zumikon mit Zuleitung von der Forch	174	in Betrieb

- ARA Meilen mit Zuleitungen von Herrliberg (Rainstrassenkanal geplant) und Uetikon	28	in Betrieb
(Kanal Seestrasse geplant)	170/250	in Betrieb
- ARA Männedorf mit Zuleitung von Uetikon	80	in Projektierung
- ARA Uerikon (Stäfa) mit Zuleitungen von Grüt und Widmen (Hombrechtikon)	35	nicht vorgesehen (zu klein)
- ARA Esslingen mit Zuleitung von Oetwil a.S.	55	in Betrieb

TWA = Trockenwetteranfall Q_{24} in l/sec.

In den Abwasserreinigungsanlagen (ARA) im Einzugsbereich des Zürich- und Greifensees ist über die üblichen drei Reinigungsstufen (mechanisch, biologisch und Phosphatfällung) hinaus die Flockungsfiltration (4. Reinigungsstufe) in den letzten Jahren weitgehend realisiert worden. Bei den ARA Zumikon und Esslingen können die Einleitungsbedingungen bei der gegenwärtigen Belastung eingehalten werden. Bei weiter zunehmender Belastung kann aber im Hinblick auf die schlechten Vorfluterverhältnisse die Erweiterung dieser Anlagen - insbesondere die Realisierung der Nitrifikation - erforderlich werden.

5.4.2 Hochwasserrückhaltebecken

Festlegung

- Rückhaltebecken am Mettlenbach bei Esslingen (Egg)

Das Rückhaltebecken am Mettlenbach bei Esslingen wurde für den Hochwasserschutz des Aabachs in Mönchaltorf erstellt, da dessen Gerinnekapazität beschränkt ist.

5.5 Abfall

5.5.1 Kantonale Festlegungen

Im kantonalen Richtplan ist für die Region Pfannenstil die geplante Deponie Chrüzlen (Egg/Oetwil a.S.) festgelegt. Bis Ende 1995 konnten die Gemeinden Zollikon, Küsnacht, Erlenbach und Zumikon noch die Deponie Chalen (Maur) benützen. Die Abklärungen zur langfristigen Sicherung weiterer Deponiestandorte sind noch im Gange. Im Vordergrund stehen die Gebiete Büelholz (Egg), Wolentberen (Küsnacht) und Lehrüti (Mönchaltorf/Gossau/Egg).

Der kantonale Richtplan enthält im weiteren die geplante Anlage zur Sortierung von Bausperrgut auf dem Areal der Kehricht- und Schlammaufbereitungsanlage Pfannenstil in Winterhalden (Männedorf).

5.5.2 Regionale Festlegungen

In Ergänzung zum kantonalen Richtplan enthält der regionale Richtplan Festlegungen in den Bereichen Kompostierung, Klärschlammbehandlung und Bauabfallsortierung.

Kompostieranlagen

Bei der Entsorgung von organischen Garten- und Küchenabfällen steht die Kompostierung im eigenen Garten oder in einer Gemeinschaftsanlage auf Quartierebene im Vordergrund. Sie wird unterstützt durch Aufklärungs- und Motivationsarbeit der Gemeinden sowie durch einen Häkseldienst und eine entsprechende Gebührenpolitik. In Ergänzung zur dezentralen Kompostierung treten die Feldrandkompostierung sowie die Kompostierung in zentralen Anlagen. Nur letztere sind von regionaler Bedeutung.

Festlegungen

Anlage	**Angeschlossene Gemeinden (nur ZPP)**
- Küsnacht	Küsnacht, Erlenbach
- Holzhausen (Oetwil a.S.)	Zollikon, Herrliberg, Meilen, Uetikon, Männedorf, Stäfa, Hombrechtikon, Oetwil a.S., Egg, Zumikon
- Chrüzlen (Egg/ Oetwil a.S.)	wie Holzhausen geplant

In Küsnacht werden Garten- und Küchenabfälle kompostiert, in Holzhausen nur Gartenabfälle. Die Anlage auf der geplanten Deponie Chrüzlen ist als Nachfolgestandort für Holzhausen zur Kompostierung von Garten- und Küchenabfällen vorgesehen. Die Errichtung weiterer Anlagen, insbesondere von solchen mit Energieausnützung (Vergärungsanlagen), bleibt vorbehalten (vgl. § 12a im Antrag des Regierungsrates vom 28. Juli 1993 zur Änderung des Energiegesetzes).

Klärschlammbehandlung

Bei der Klärschlammentsorgung steht die landwirtschaftliche Verwertung im Vordergrund. Um die dafür nötige Qualität zu erreichen, sind Massnahmen an der Quelle zu treffen, die den Schadstoffgehalt im Abwasser verringern. Zudem ist der Klärschlamm vorgängig zu trocknen. Die Trocknung ist auch eine Voraussetzung für die Verbrennung des Klärschlamms (2. Entsorgungsweg).

Festlegung

- Schlammaufbereitungsanlage Pfannenstil (Männedorf)

Die Kläranlagen Männedorf, Stäfa, Uerikon, Hombrechtikon und Egg - Oetwil a.S. sind dem Gemeindeverband Kehricht- und Schlammaufbereitungsanlage

Pfannenstil angeschlossen. Der Frischschlamm aus dem Verbandsgebiet wird in der Anlage Winterhalden (Männedorf) gefault und entwässert und nach Möglichkeit landwirtschaftlich verwertet oder der Kehrichtverwertung Zürcher Oberland (KEZO) in Hinwil zugeführt. Der Klärschlamm aus den Kläranlagen Küsnacht, Zumikon und Meilen wird direkt der KEZO zur Trocknung und Verbrennung zugeführt.

Bauabfallsortierung

Festlegungen

- Sortierplatz Beugen, Obermeilen	geplant
- Sortieranlage Holzhusen	geplant

Die im kantonalen Richtplan festgelegte Sortieranlage für Bausperrgut im Gebiet Winterhalden (Männedorf) wird nicht realisiert. Stattdessen ist für die Seegemeinden in Obermeilen ein Sortierplatz geplant. Für die Regionsgemeinden jenseits des Pfannenstils sowie dem Zürcher Oberland ist eine Anlage in Holzhusen vorgesehen.

6 ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN

6.1 Einleitung

Es werden jene Bauten und Anlagen bezeichnet, die der Erfüllung von Aufgaben im öffentlichen Interesse dienen, und zwar unabhängig davon, ob die Trägerschaft öffentlich oder privat ist. Ziel ist es, der Bevölkerung an zweckmässiger Lage die nötigen Einrichtungen für die öffentliche Verwaltung, die Erziehung und Bildung, für Kultur und gemeinschaftliche Begegnung, das Sozial- und Gesundheitswesen sowie für die Erholung und den Sport bereitzustellen.

Mit deren Festlegung werden für geplante oder zu erweiternde Bauten und Anlagen die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass für den Landerwerb ein Werkplan festgesetzt werden kann. Die Festsetzung eines Werkplans erfolgt durch den Träger des Werks und bedarf in der Regel der Genehmigung durch den Regierungsrat. Sie kann von den Eigentümern der betroffenen Grundstücke innert fünf Jahren verlangt werden; der Träger des Werkes kann den Werkplan aber auch jederzeit von sich aus festsetzen.

Sofern die nötigen Flächen im Rahmen der kommunalen Bau- und Zonenordnung einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen oder einer Erholungszone zugewiesen werden sollen, ist es jedoch nötig, dass die Trägerschaft bereits Eigentümerin des betreffenden Grundstückes ist.

Im kantonalen Richtplan sind bereits die folgenden Festlegungen vorgesehen:

- *Bezirksgebäude Meilen, bestehend, Trägerschaft Staat*
- *Fischzuchtanlage Stäfa, bestehend, Trägerschaft Staat*
- *Kaufmännische Berufsschule Stäfa, Projekt für ein definitives Schulgebäude, Trägerschaft Kaufmännischer Verband Zürichsee rechtes Ufer*
- *Kantonsschule Küsnacht, bestehend, Erweiterung geplant*
- *Kantonsschule Pfannenstil Meilen, geplant, Trägerschaft Staat*
- *Aussenstation der psychiatrischen Universitätsklinik in Hinter-Egg, bestehend, Gesamtsanierung und Neubau geplant, Trägerschaft Staat*
- *Psychiatrische Klinik Hohenegg, Meilen, bestehend, Gesamtsanierung und Neubau geplant, Trägerschaft Stiftung*
- *Kinder- und Jugendpsychiatrischer Dienst Kinderstation Brüschhalde in Männedorf, geplant, Trägerschaft Staat*

6.2 Regionale Festlegungen

6.2.1 Öffentliche Verwaltung und Justiz

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Hombrechtikon Zivilschutzausbildungszentrum	Zweckverband	bestehend
Meilen Feuerwehrstützpunkt	Gemeinde	bestehend
Stäfa Feuerwehrstützpunkt	Gemeinde	bestehend

6.2.2 Erziehung und Bildung

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Stäfa Pestalozziheim Redlikon Sprachheilschule Stäfa, Seestrasse	Stadt Zürich Stiftung	bestehend bestehend

6.2.3 Kultur, Gemeinschaftliche Begegnung

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Männedorf Boldern, evang. Tagungs- und Studienzentrum	Boldernverein	bestehend

6.2.4 Sozial- und Gesundheitswesen

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Egg Universitätsklinik Luegisland Pension Lueg is Land	Stadt Kanton Verein IG für Sozial-psychiatrie	bestehend bestehend

Wohnheim Rosenau	A.+K. Huber-Elsässer	bestehend
Erlenbach		
Martin-Stiftung und Mariahalden (Wohnheim für geistig Behinderte)	Martin-Stiftung Erlenbach	bestehend

Objekt	**Trägerschaft**	**Bemerkungen**
Hombrechtikon		
Brunegg, Wohn- und Arbeitsheim für Behinderte	Stiftung Brunegg	bestehend
Heim zum Kastanienbaum	Stiftung für Ganzheitliche Betreuung STGB	bestehend
Herrliberg		
Alters- und Pflegeheim "im Rebberg"	Politische Gemeinde Küsnacht	bestehend
Heim Rütibühl (für weibliche Geistesschwache)	Verein Rütibühl Herrliberg	bestehend
Heilpädagogisches Kinderheim und Bildungsstätte "Im Grüt"	Verein Heilpädagogisches Kinderheim	bestehend
Wohnheim Pflegefamilie Rebhaldenstrasse	Stiftung "Gott hilf", Zizers	bestehend
Küsnacht		
Klinik St. Raphael Itschnach	Genossenschaft Klinik St. Raphael	bestehend Ergänzungsspital Gesamtsanierung und Erweiterung geplant Zürcher Krankenhausplanung 1991
Krankenheim mit Pflegerinnenschule Bethesda, Itschnach	Diakonat Bethesda Basel	bestehend Erweiterung in Realisation Zürcher Krankenhausplanung 1991
Pflegeheim am See, Küsnacht	Küsnacht	bestehend Zürcher Krankenhausplanung 1991
Haushaltungsschule, geschützte Werkstätte und Wohnheim für geistig Behinderte	Verein Barbara Keller-Heim	bestehend
"Johannes-Schule" heilpädagogische Privatschule	Elternvereinigung	bestehend
Therapeutische Wohngruppe Freihof	Verein Wohnheim	bestehend

	Freihof Küsnacht	
Männedorf		
Kreisspital mit Krankenpflegeschule	Stiftung	bestehend Schwerpunktspital Sanierung in Realisierung Zürcher Krankenhausplanung 1991
Eingliederungsstätte Appisberg	Verein Eingliederungsstätte Appisberg	bestehend
Eingliederungs- und Dauerwerkstätten Wohngruppen	Verein für Sozialpsychiatrie Zürcher Oberland	bestehend

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Meilen		
Lehrlingsheim "Sternen"	Verein	bestehend
Wohn- und Werkheim Stöckenweid	Heilpädagogischer Verein Küsnacht	bestehend
Drogenhilfeeinrichtungen im Bezirk Meilen	Verein für Drogenfragen im Bezirk Meilen	bestehend
Oetwil a.S.		
Psychiatrische Klinik Schlössli	Hinderer AG	bestehend Psychiatrische Akut- und Langzeitversorgung sowie psychogeriatrische Langzeitversorgung Zürcher Krankenhaus-Planung 1991
Eingliederungswerkstätte für psychisch Kranke	Stiftung	bestehend
Werkstätte Mühlegg für psychisch Behinderte	Stiftung für psychisch Behinderte (Hinderer AG)	bestehend
Stäfa		
Krankenheim Seeblick	Stadt Zürich	bestehend Zürcher Krankenhausplanung 1991
Pflegeheim	Stadt Zürich, Stäfa, Hombrechtikon, Oetwil a.S.	geplant
Wohnheim für psychisch Behinderte	Verein für Sozialpsychiatrie Zürcher Oberland	bestehend
Haus am See - Therap. Grossfamilie, Uerikon	Grossfamilie Otto Müller-Hofer AG	bestehend
Wohnheim Sternen für Behinderte	Verein Wohnheim Sternen der evang. method. Kirche	bestehend
Uetikon		
Bergheim, Psychiatrisches Wohn- und Pflegeheim	Hinderer AG	bestehend Psychogeriatrische Langzeitversorgung Zürcher Krankenhausplanung 1991
Pflegeheim Wäckerlinstiftung	Zweckverband	bestehend

		Zürcher Krankenhaus-planung 1991
Arbeits- und Bildungsstätte "Sunnerain"	Rafael-Vereinigung	bestehend

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Zollikon		
Spital Pflegi-Neumünster mit freier evang. Krankenpflegeschule	Diakoniewerk Neu-münster-Schweize-rische Pflegerinnen-schule, Stiftung	bestehend Regionalspital Zürcher Krankenhaus-planung 1991
Krankenheimabteilung Spital Neumünster	Diakoniewerk Neu-münster, Stiftung	bestehend Zürcher Krankenhaus-planung 1991
Wohnheim für geistig Invalide	Stiftung zur Förderung geistig Invalider Zürich	bestehend
Werkstube für geistig Invalide	Stiftung zur Förderung geistig Invalider Zürich	

6.2.5 Erholung und Sport

Objekt	Trägerschaft	Bemerkungen
Herrliberg		
Hafenanlage nordwestlich Rossbacheinmündung	Gemeinde	bestehend
Küsnacht		
Kunsteisbahn (KEK)	Gemeinde	bestehend
Hafen Goldbach	Gemeinde	bestehend
Männedorf		
Hafen Weieren	Gemeinde	bestehend
Meilen		
Hafen Feldmeilen	Gemeinde	geplant
Hafen Obermeilen	Gemeinde	bestehend
Zollikon		
Hafen Wässerig	Gemeinde	geplant

ANHANG

Massnahmenblatt Nr. 1: Ökologische Vernetzung

Massnahmenblatt Nr. 2: Landschaftsschutzgebiete

Massnahmenblatt Nr. 3: Park-and-Ride-Anlagen

Massnahmenblatt Nr. 4: Radrouten