

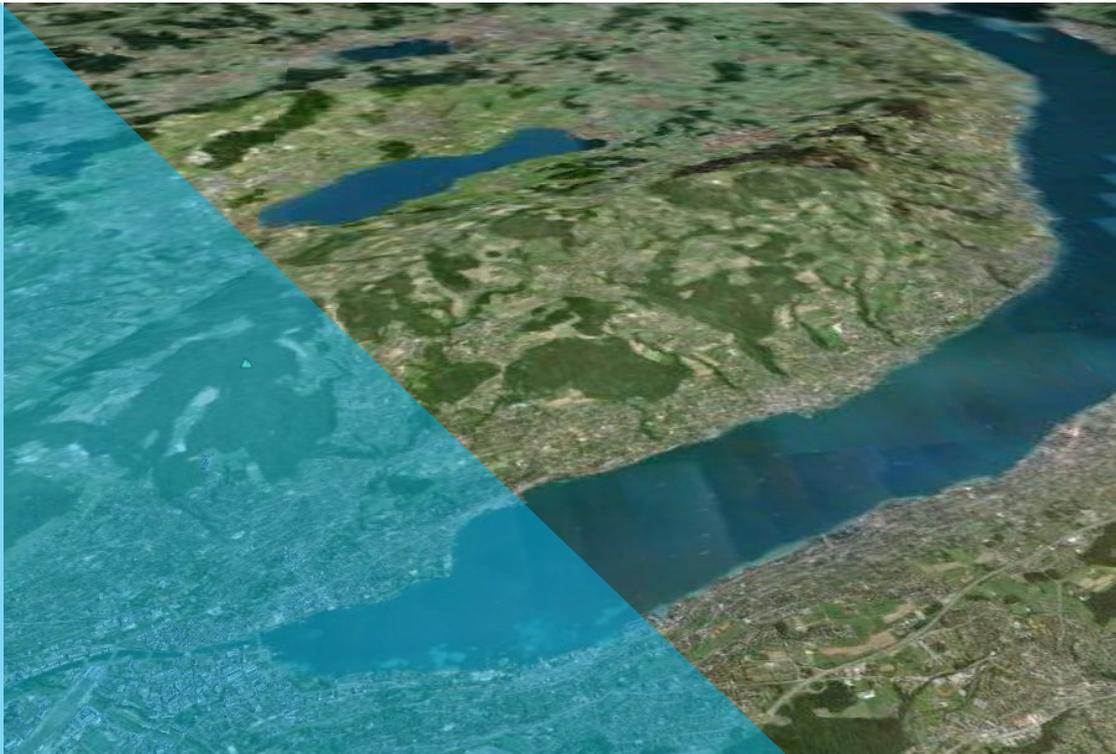


Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

„MIV Erschliessung Region Pfannenstil: heutige Situation und zukünftige Herausforderungen“

Referat Markus Traber, Chef Amt für Verkehr

DV ZPP, Meilen, 16. Januar 2013





1. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich
2. Heutige Verkehrssituation Region Pfannenstil (MIV)
3. Zukünftige Herausforderungen
4. Handlungsoptionen
5. Einschätzung der Aussagen aus dem Regio-ROK ZPP
6. Diskussion

Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich



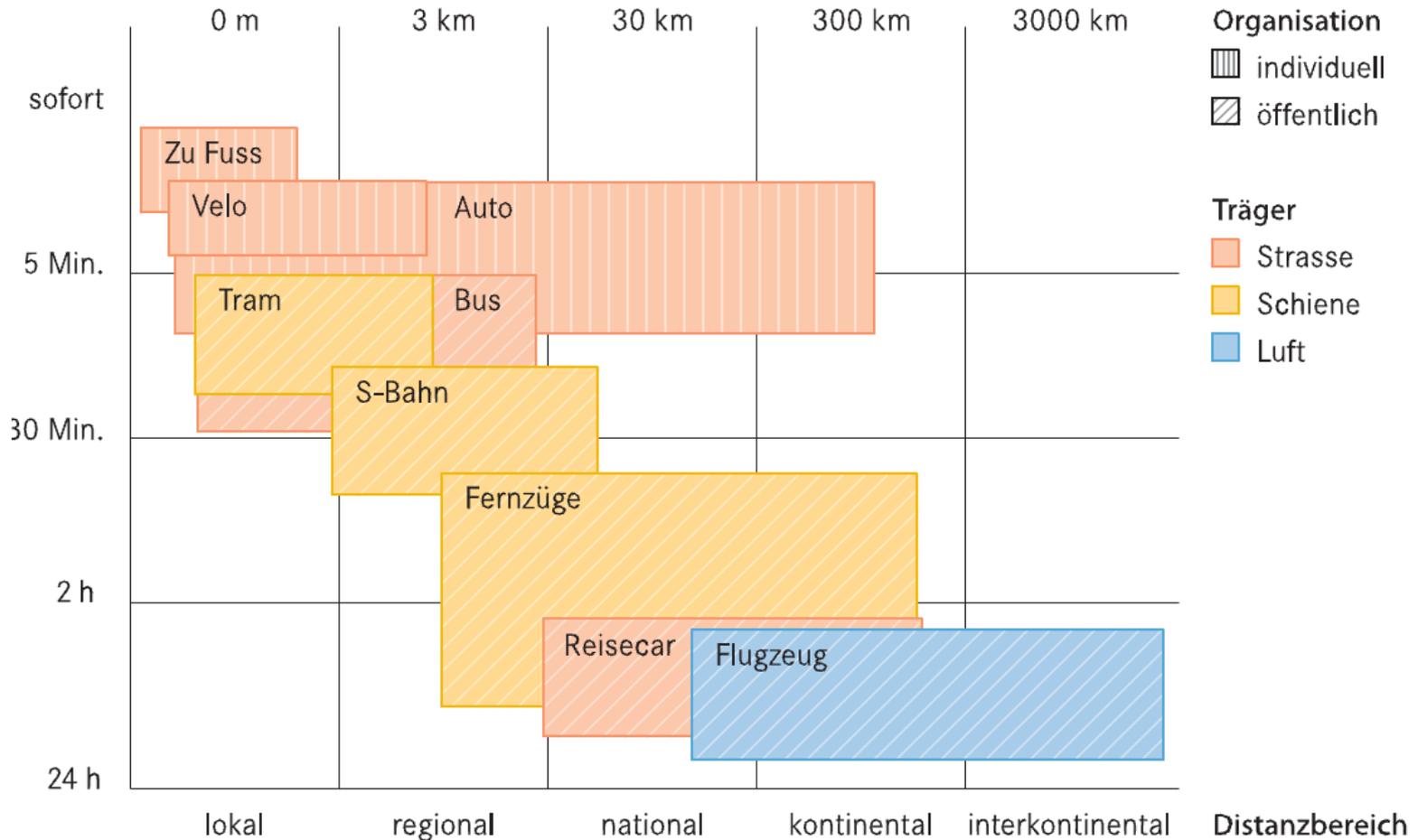
- Strategiepapier des Regierungsrats
- mit RRB im Jahr 2006 verabschiedet
- Aktualisierung im Jahr 2013

Zweck

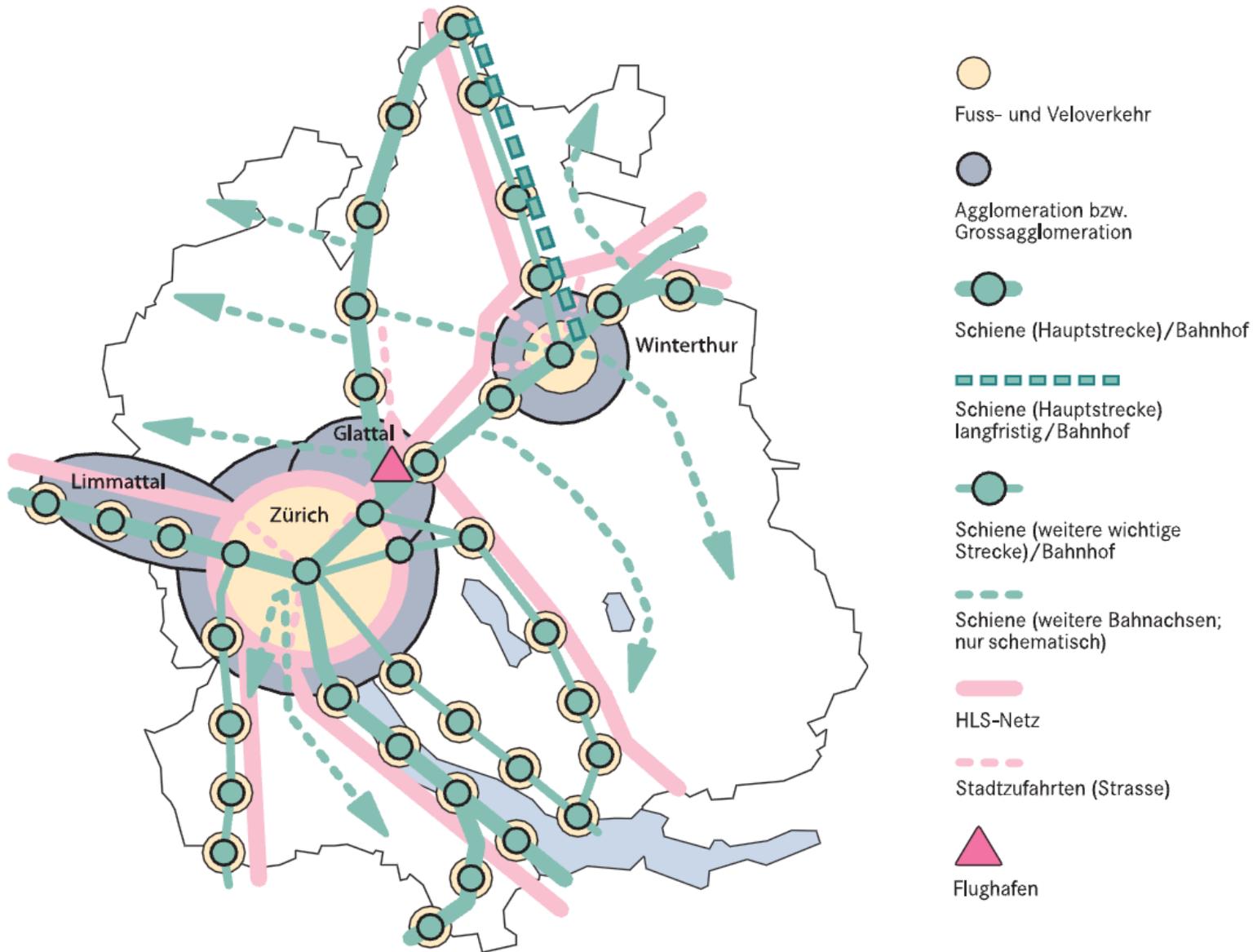
- Verkehrsträger langfr. aufeinander abstimmen
- Übereinstimmung mit angestrebter räumlicher Entwicklung aufzeigen
- Vorgaben an nachgelagerte Planungen (Teilstrategien der Verkehrsträger)

GVK: Wesensgerechter Verkehrsmiteinsatz

Örtliche und zeitliche Verfügbarkeit
(Zugangszeit und mittlere Taktrate)



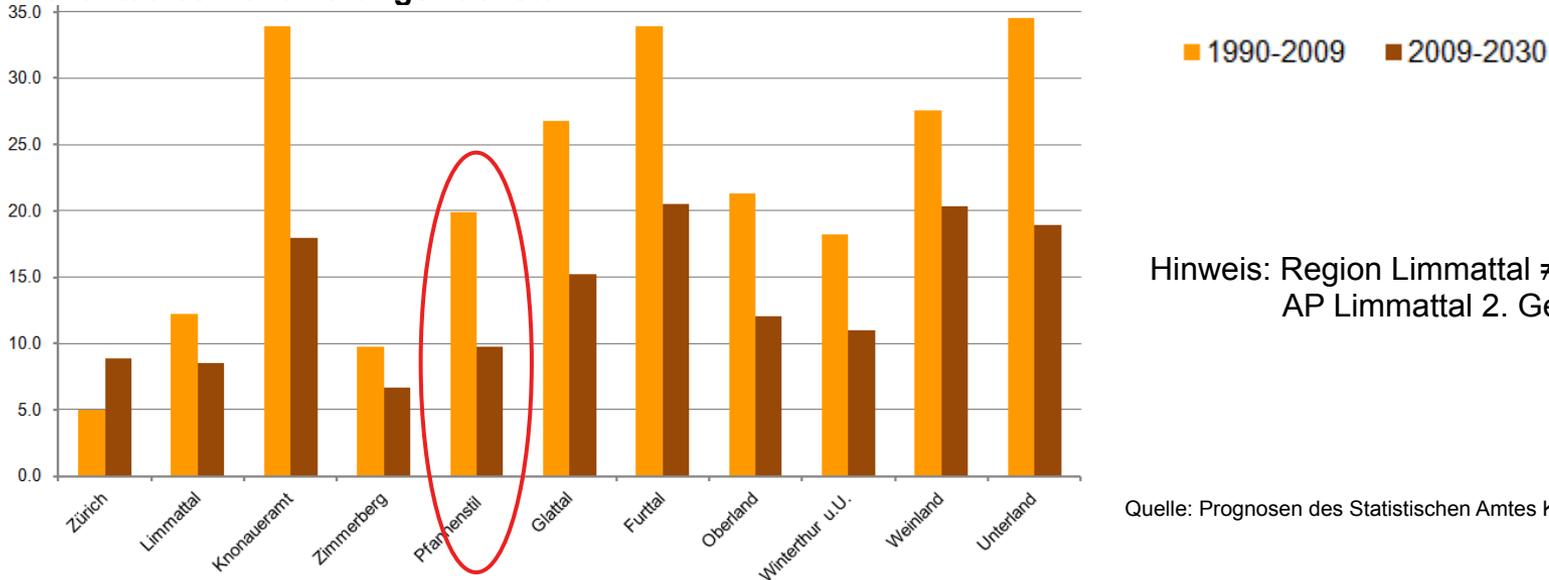
GVK: Einsatzgebiete der Verkehrsträger



Regionenvergleich Entwicklungsdynamik



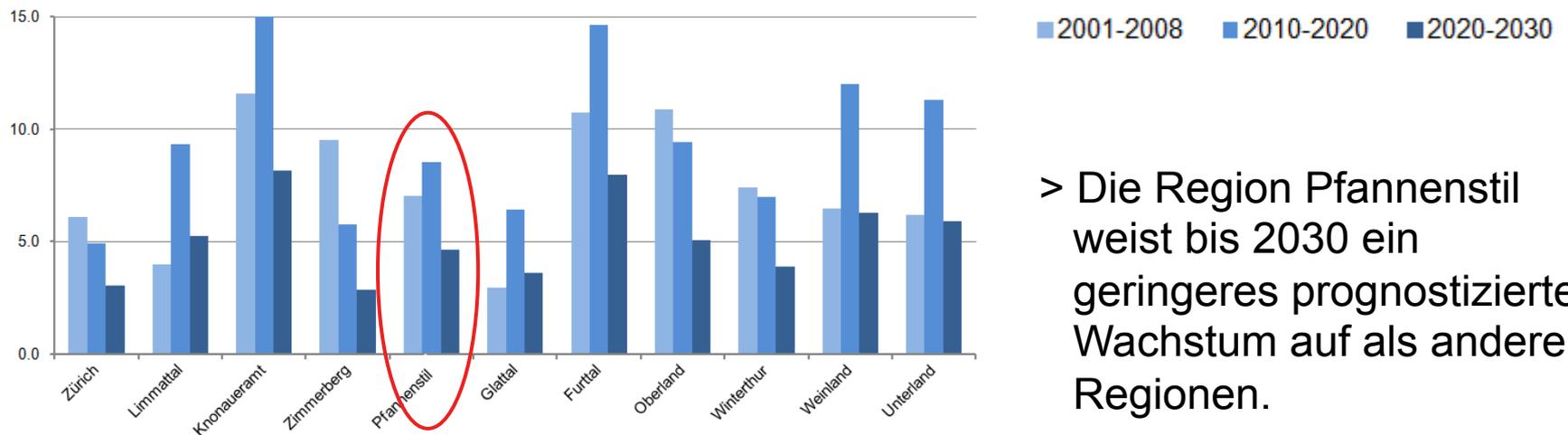
Prozentuales Bevölkerungswachstum



Hinweis: Region Limmattal ≠ Perimeter AP Limmattal 2. Gen.

Quelle: Prognosen des Statistischen Amtes Kt. ZH

Prozentuales Beschäftigtenwachstum

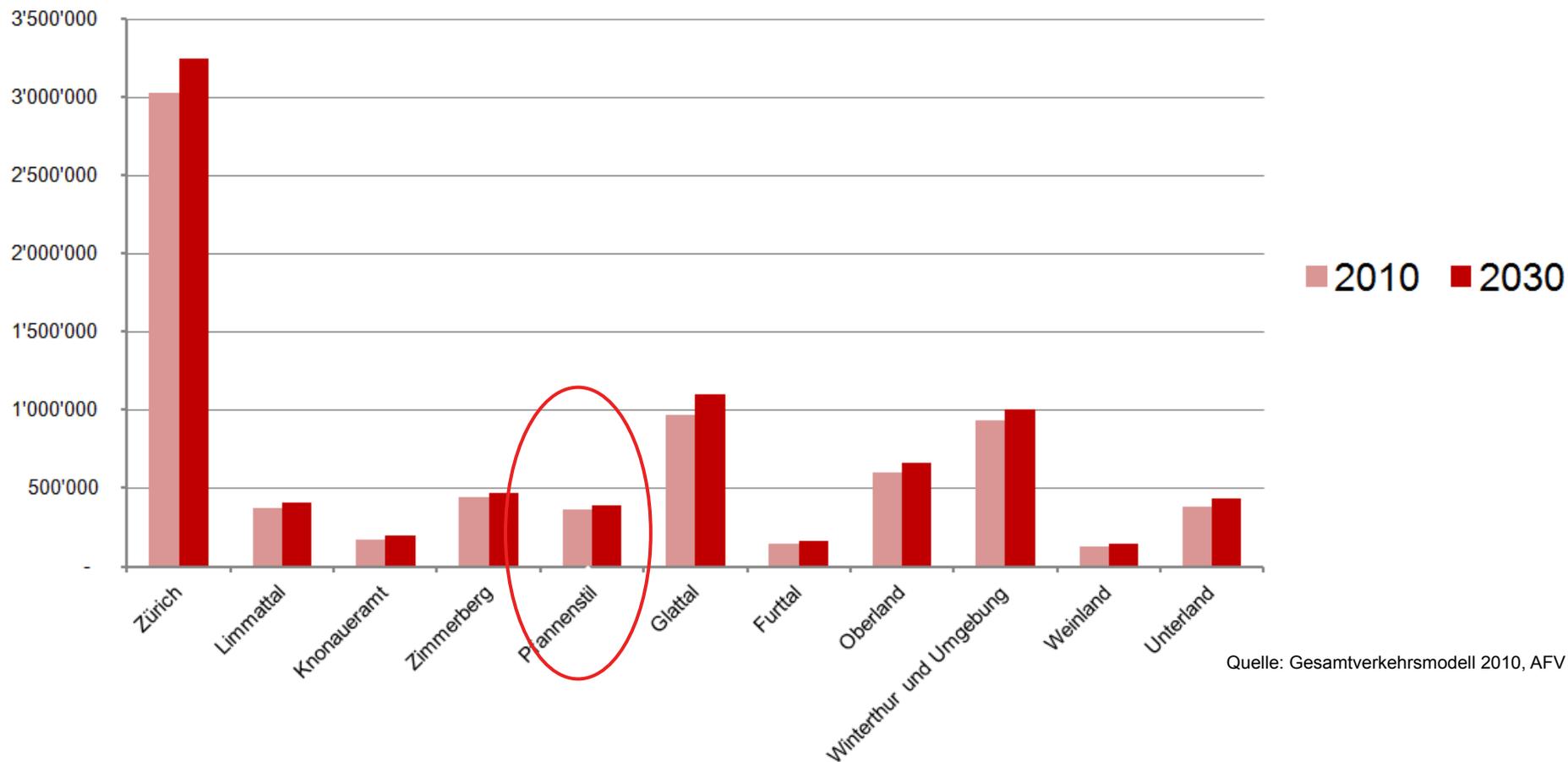


> Die Region Pfannenstil weist bis 2030 ein geringeres prognostiziertes Wachstum auf als andere Regionen.

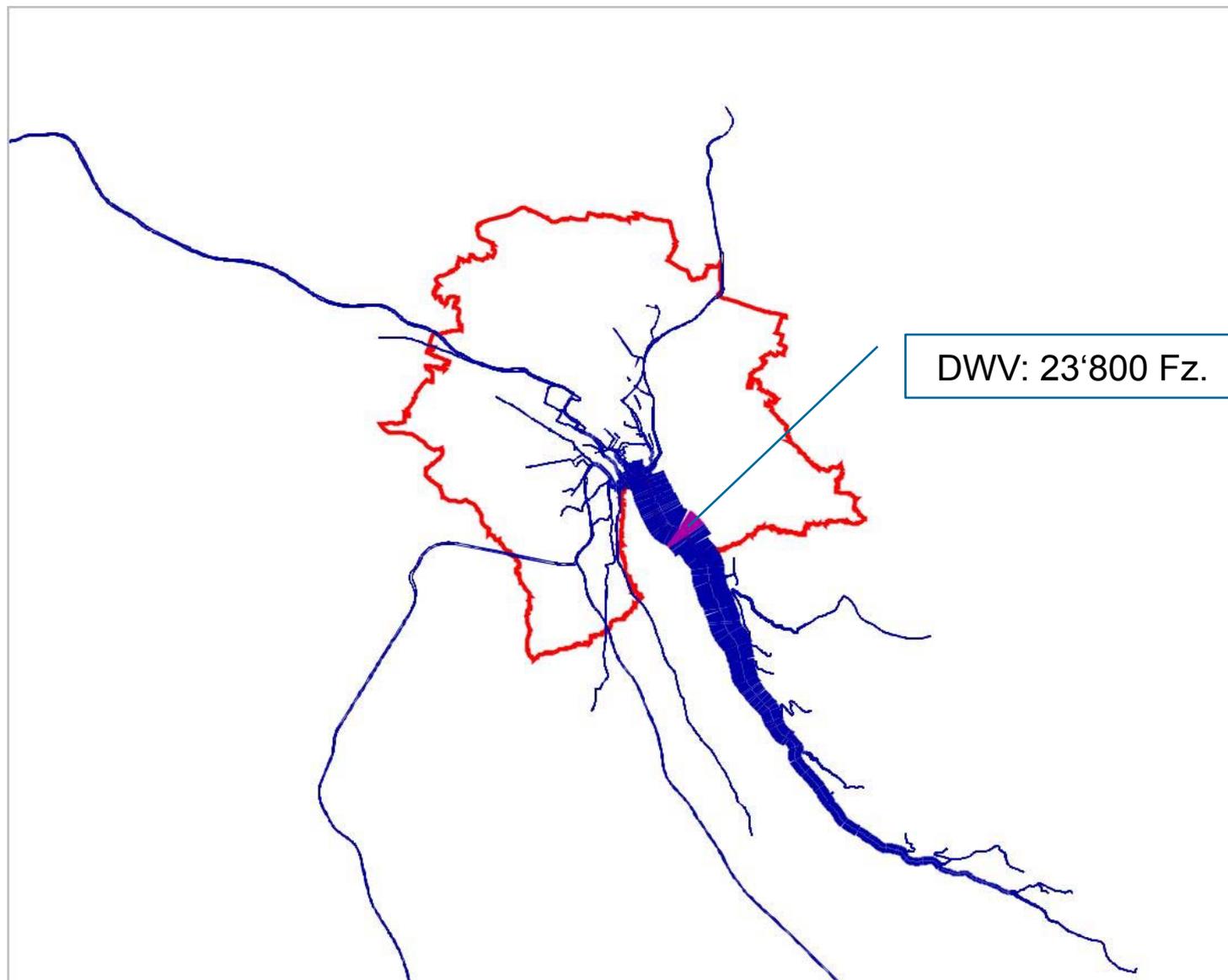
Regionenvergleich Verkehrsaufkommen



Anzahl Wege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr



Spinnenauswertung Seestrasse, Grenze Stadt Zürich (2010)



dargestellt sind nur
Beziehungen >100 Fz

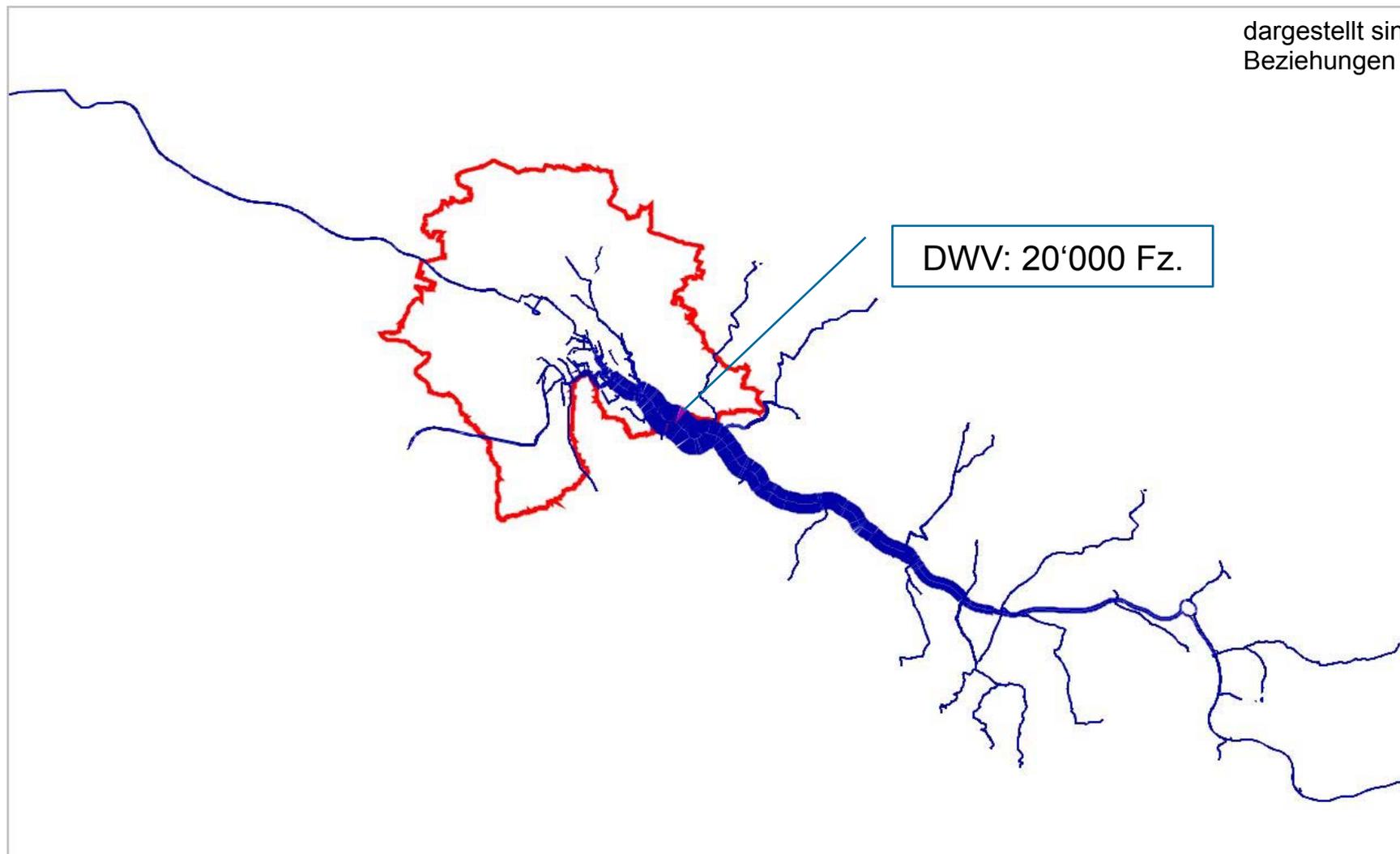
Spinnenauswertung Forchstrasse, Grenze Stadt Zürich (2010)



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Amtsleitung

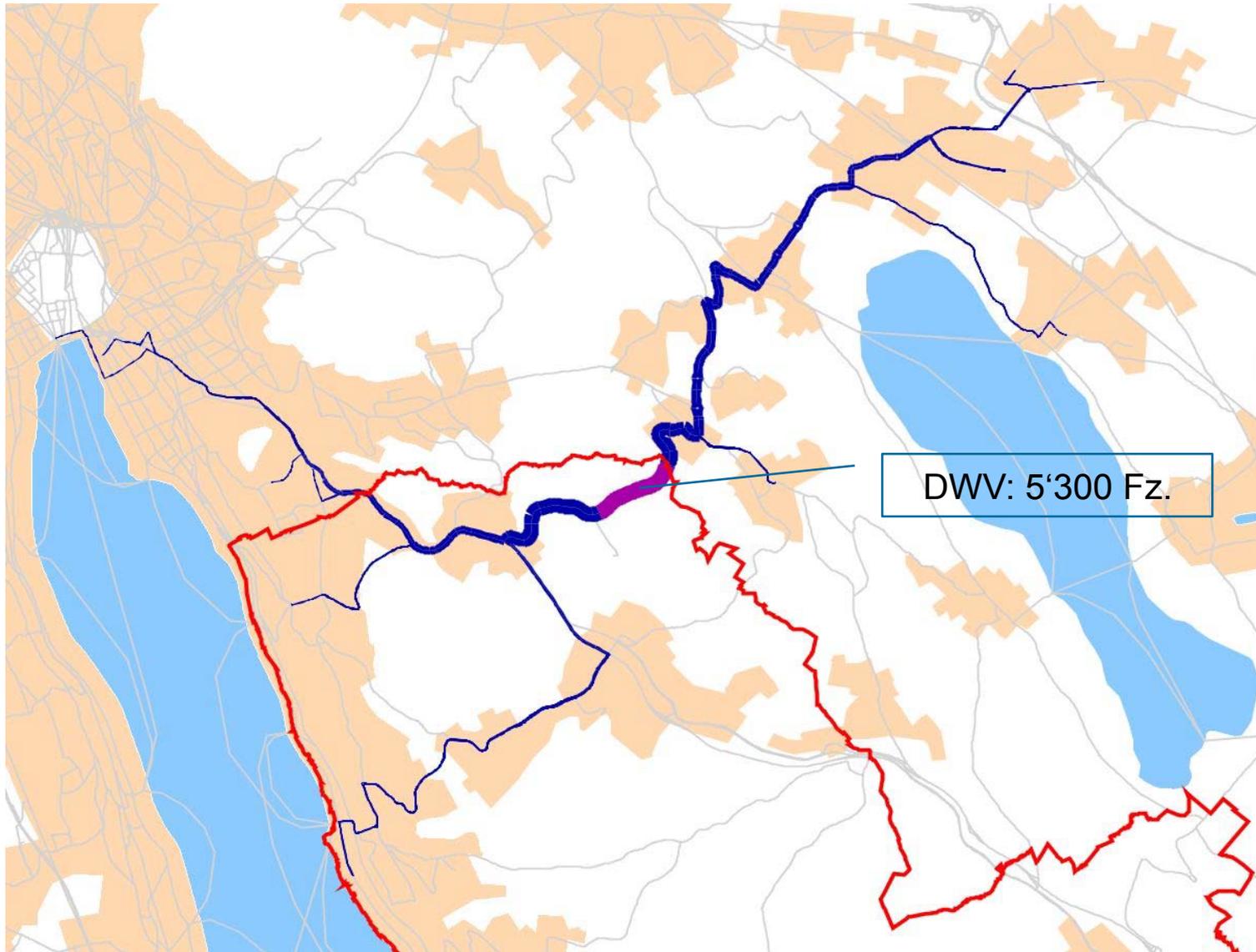
16.01.2013 / Folie 10

dargestellt sind nur
Beziehungen >100 Fz



Quelle:
GVM Kanton Zürich

Spinnenauswertung Binzstrasse (2010)



dargestellt sind nur
Beziehungen >100 Fz

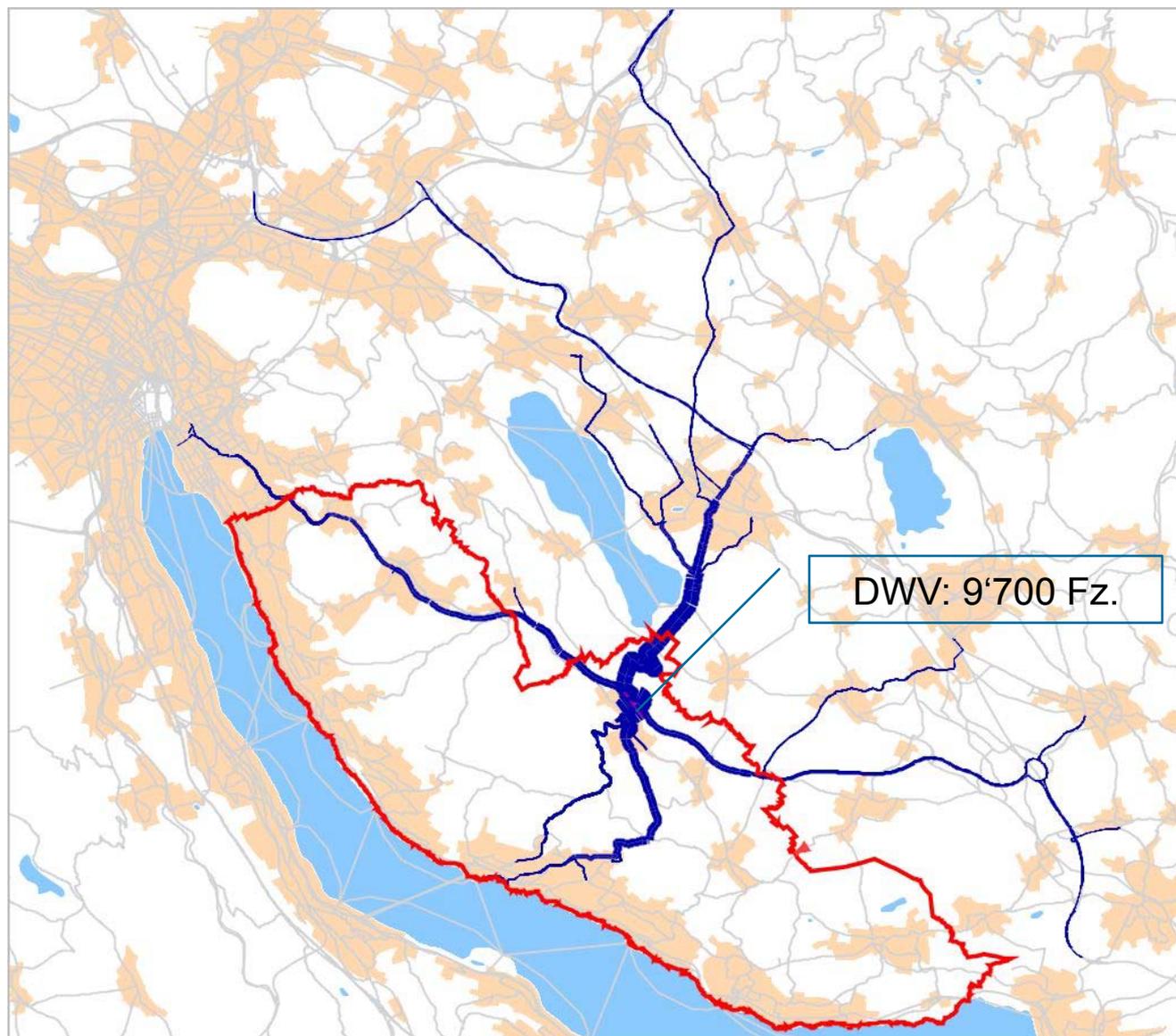
Quelle:
GVM Kanton Zürich

Spinnenauswertung Rällikerstrasse/Egg (2010)



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Amtsleitung

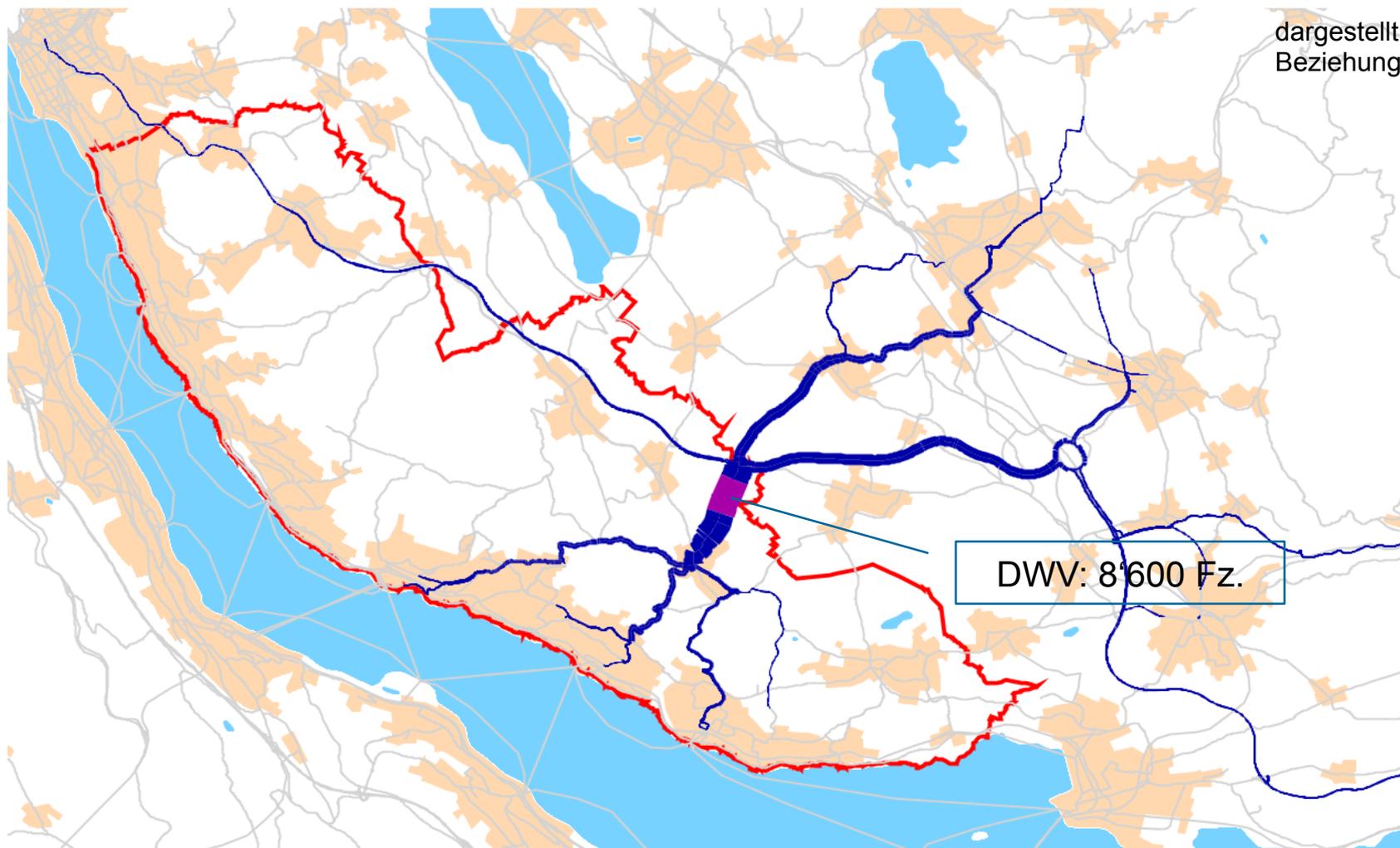
16.01.2013 / Folie 12



dargestellt sind nur
Beziehungen >100 Fz

Quelle:
GVM Kanton Zürich

Spinnenauswertung Gossauerstrasse/ Oetwil am See (2010)

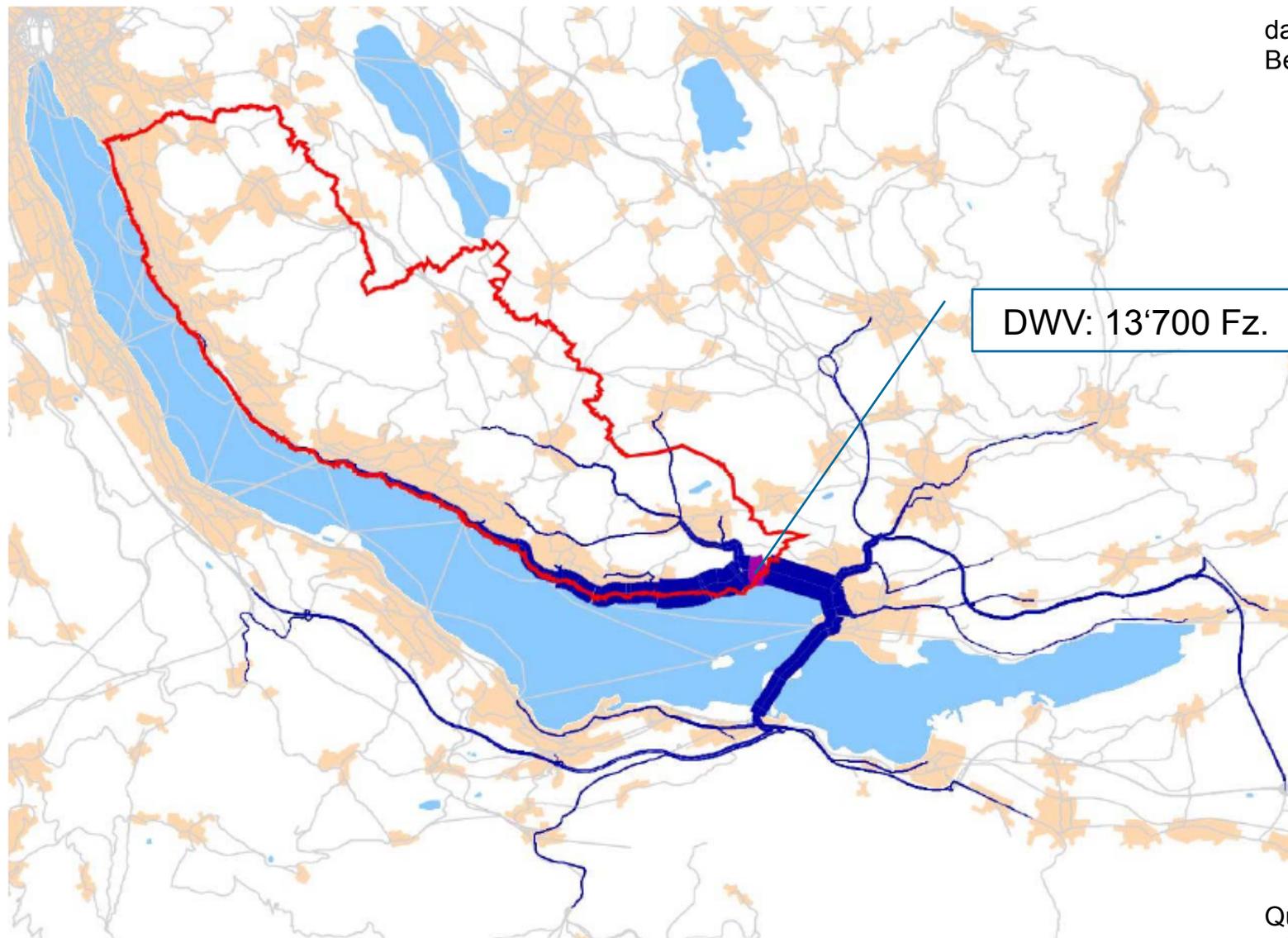


Spinnenauswertung Seestrasse / Kantonsgrenze Feldbach (2010)



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Amtsleitung

16.01.2013 / Folie 14

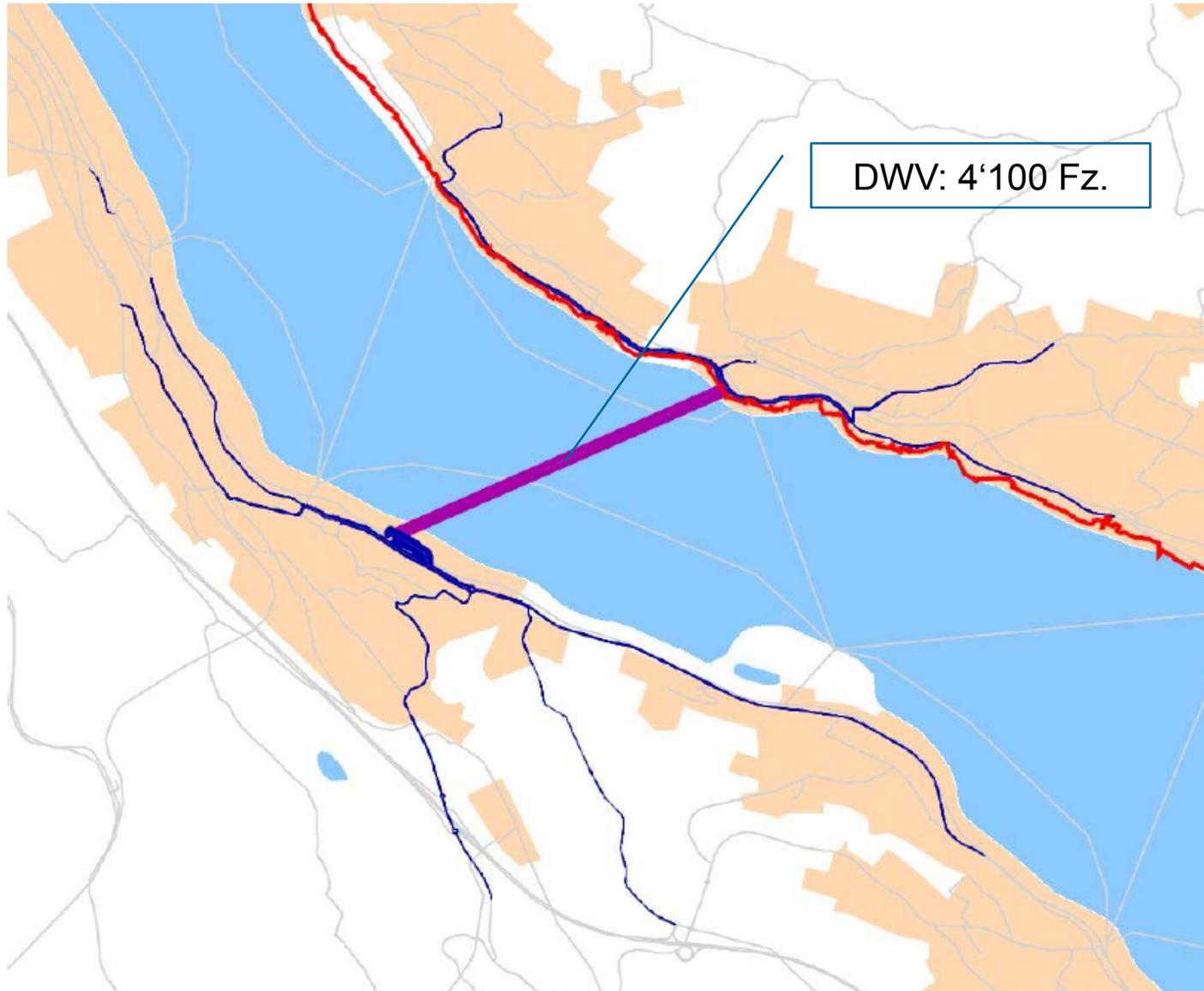


dargestellt sind nur
Beziehungen >100 Fz

DWV: 13'700 Fz.

Quelle:
GVM Kanton Zürich

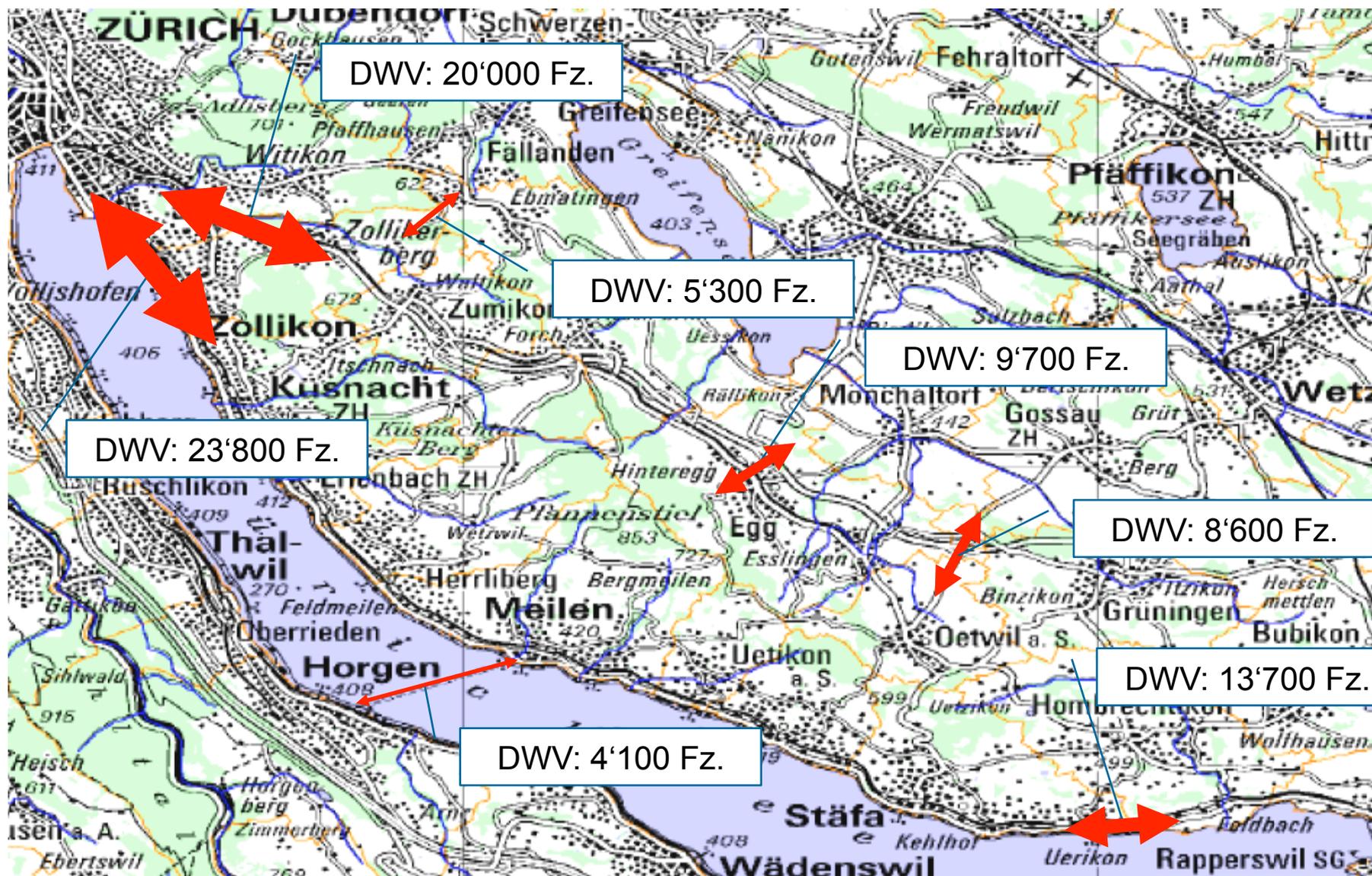
Spinnenauswertung Fähre (2010)



dargestellt sind nur
Beziehungen >100 Fz

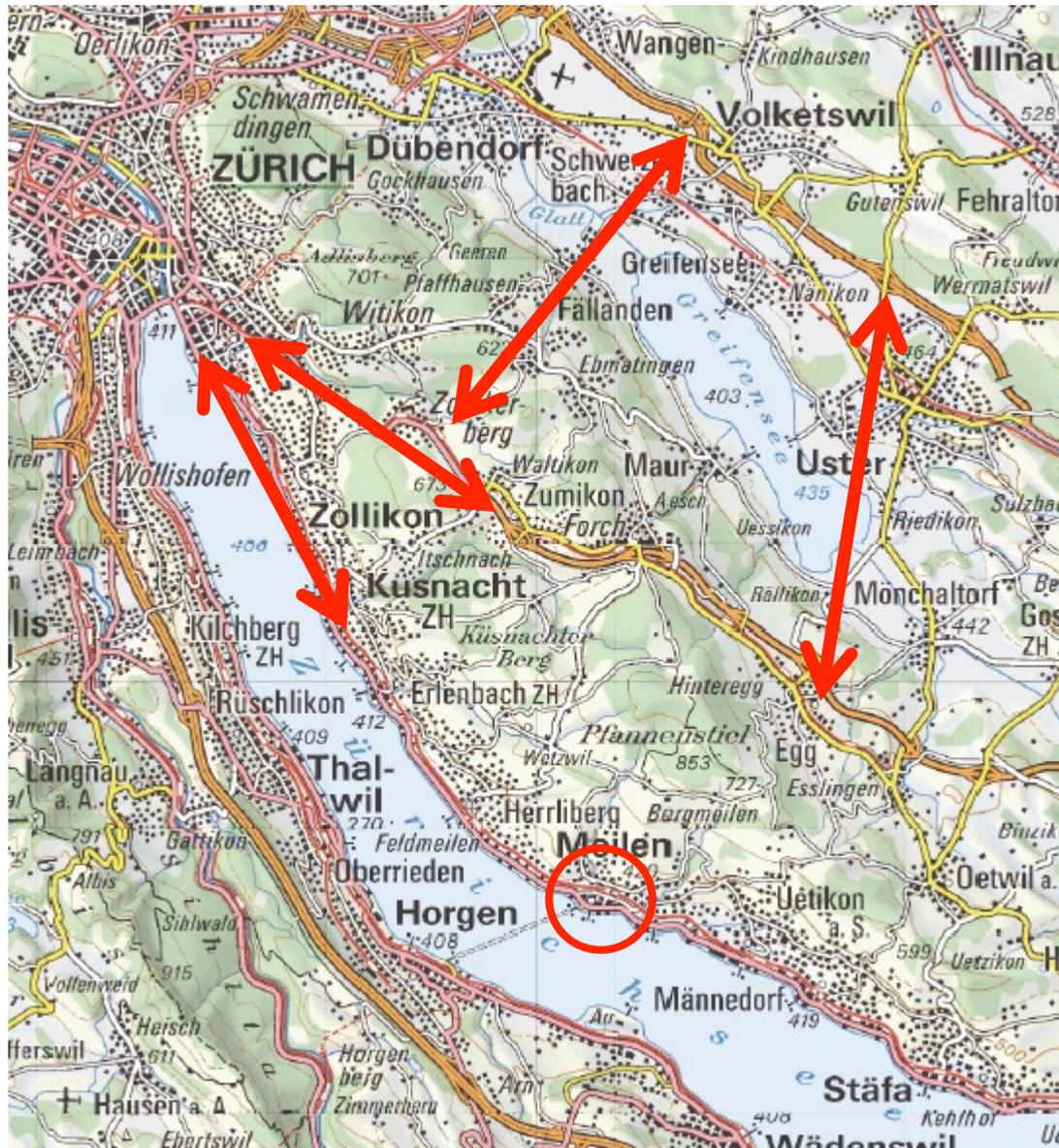
Quelle:
GVM Kanton Zürich

Überblick der Verkehrsbeziehungen ausgewählte Querschnitte



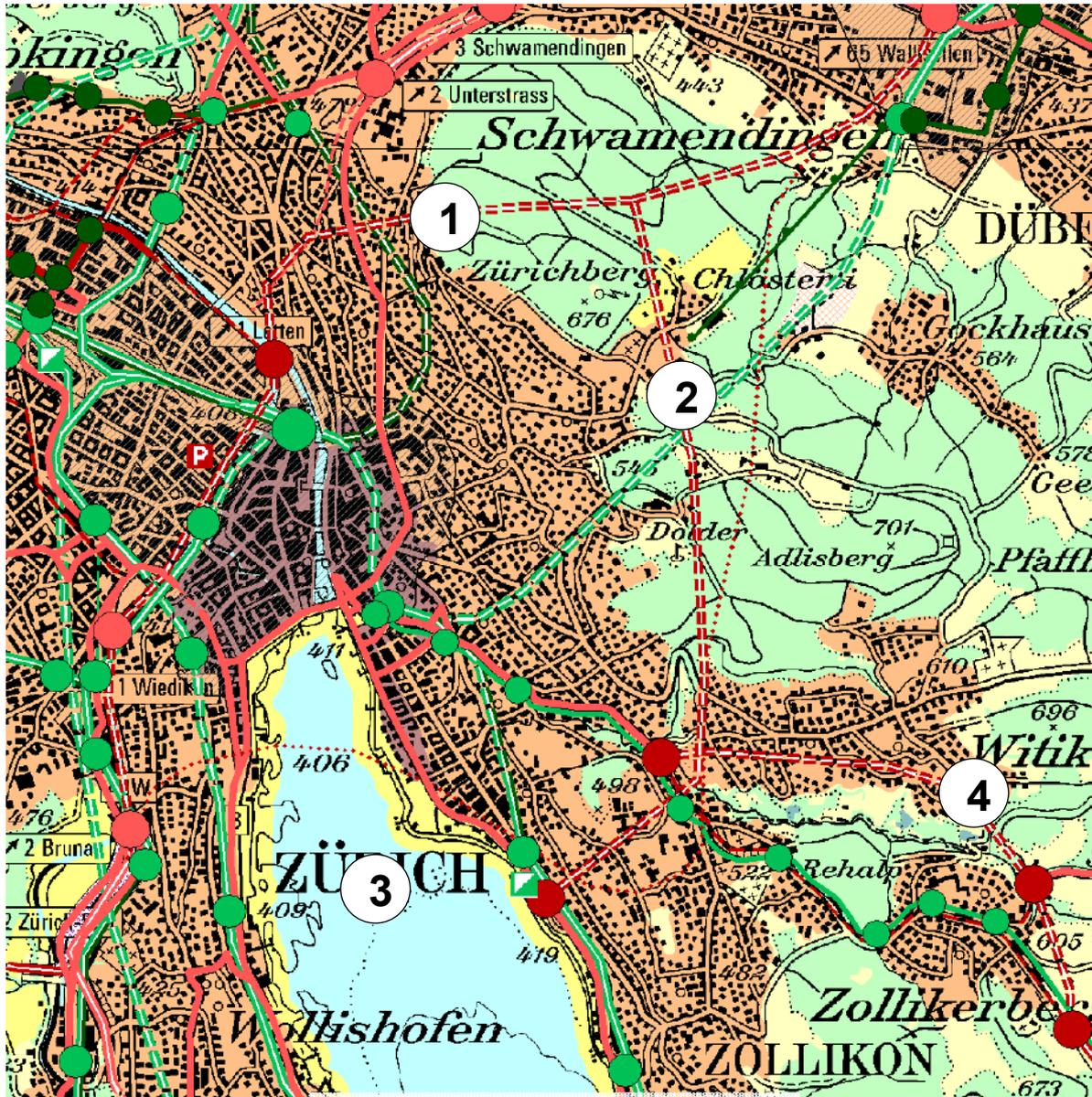
- Der grösste Teil der Quellfahrten hat das Fahrziel in der Region selbst oder in der Stadt Zürich
- In der Beziehung zur Stadt Zürich sind See- und Forchstrasse etwa gleich belastet. Das Einzugsgebiet der Forchstrasse reicht aber deutlich weiter (Oberland, March)
- Dem Raum Pfannenstil fehlt eine leistungsfähige MIV-Erschliessung, welche nicht durch dicht besiedeltes Gebiet führt (Stadt Zürich, mittleres Glatttal).
- Der grösste Teil der Fahrten sind regionale Fahrten; Fahrten, welche zum Hochleistungsstrassennetz führen sind untergeordnet

Problemstellung MIV Erschliessung



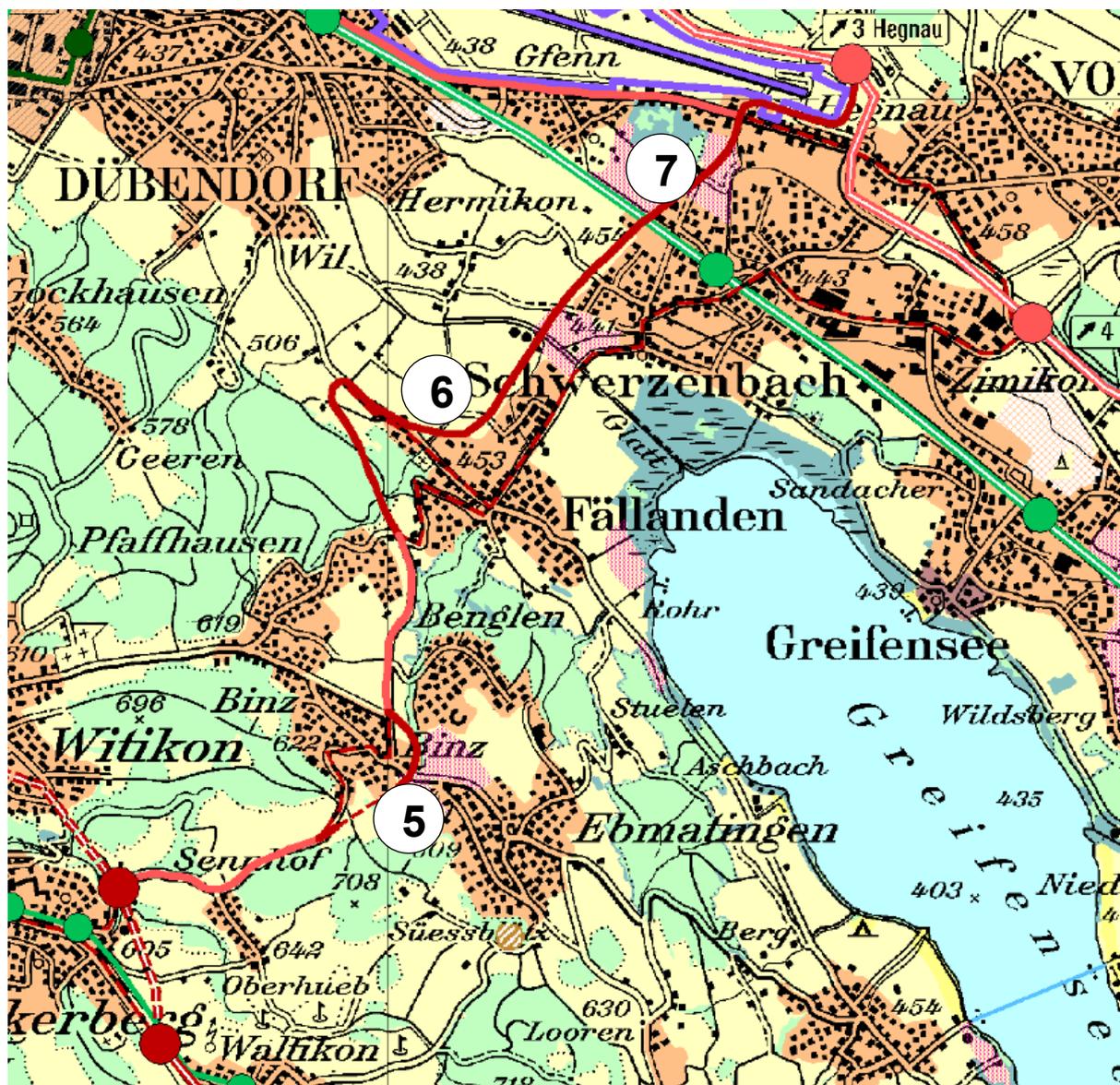
- Beschränkte Kapazität sowohl Richtung Stadt Zürich (Bellevue) als auch Richtung Glatttal (Achse westlich resp. östlich Greifensee)
- Beschränkte Kapazität Fähre
- Zunehmende Zielkonflikte in den Ortsdurchfahrten
- Forderung Radwege
- Forderung „Zürichseeweg“

Richtplaneinträge 1/3



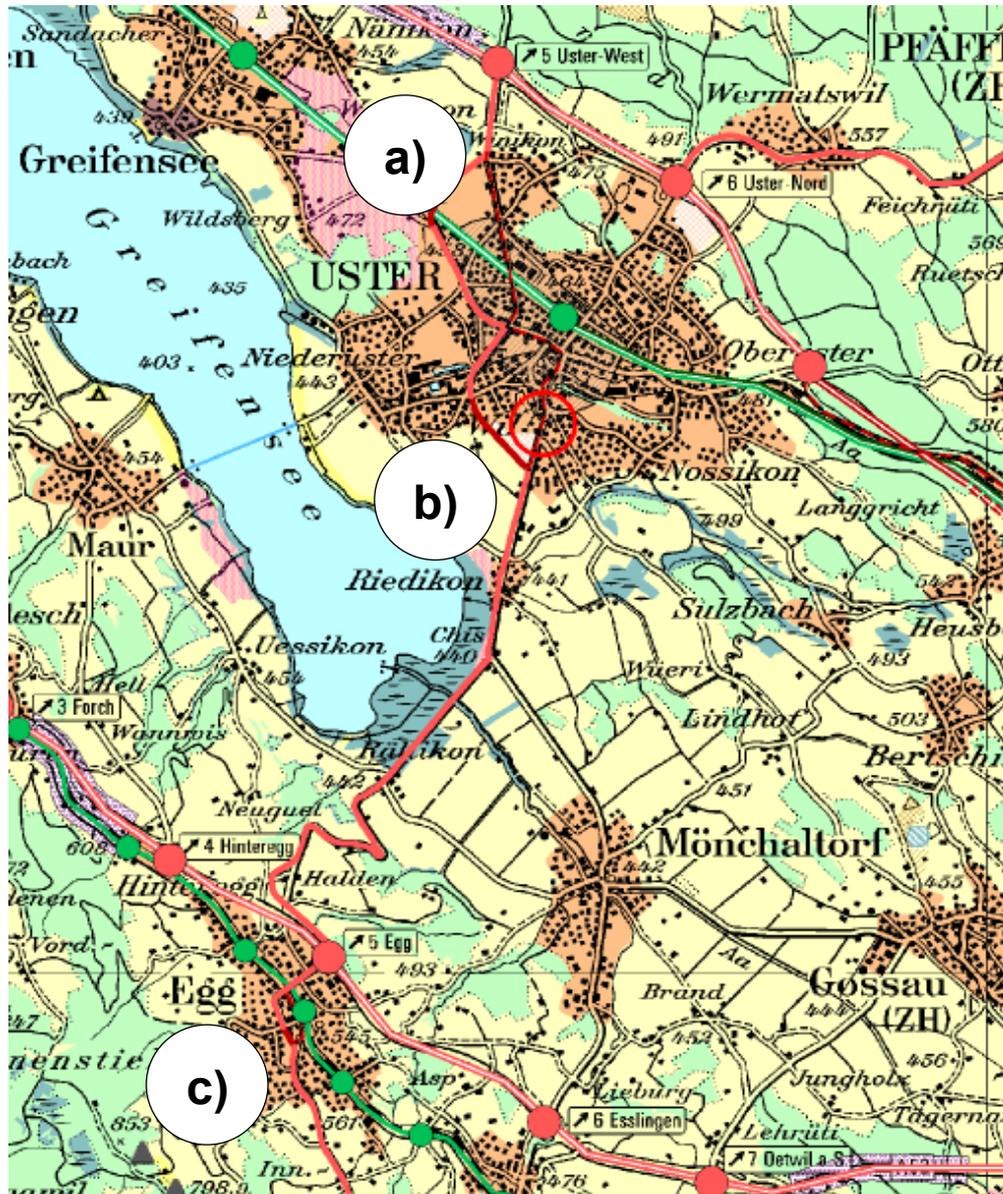
1. Stadttunnel
2. Adlisbergtunnel
3. Seetunnel
4. Wehrenbachtunnel

Richtplaneinträge 2/3



5. Umfahrung Binz
6. Umfahrung Fällanden
7. Umfahrung Schwerzenbach

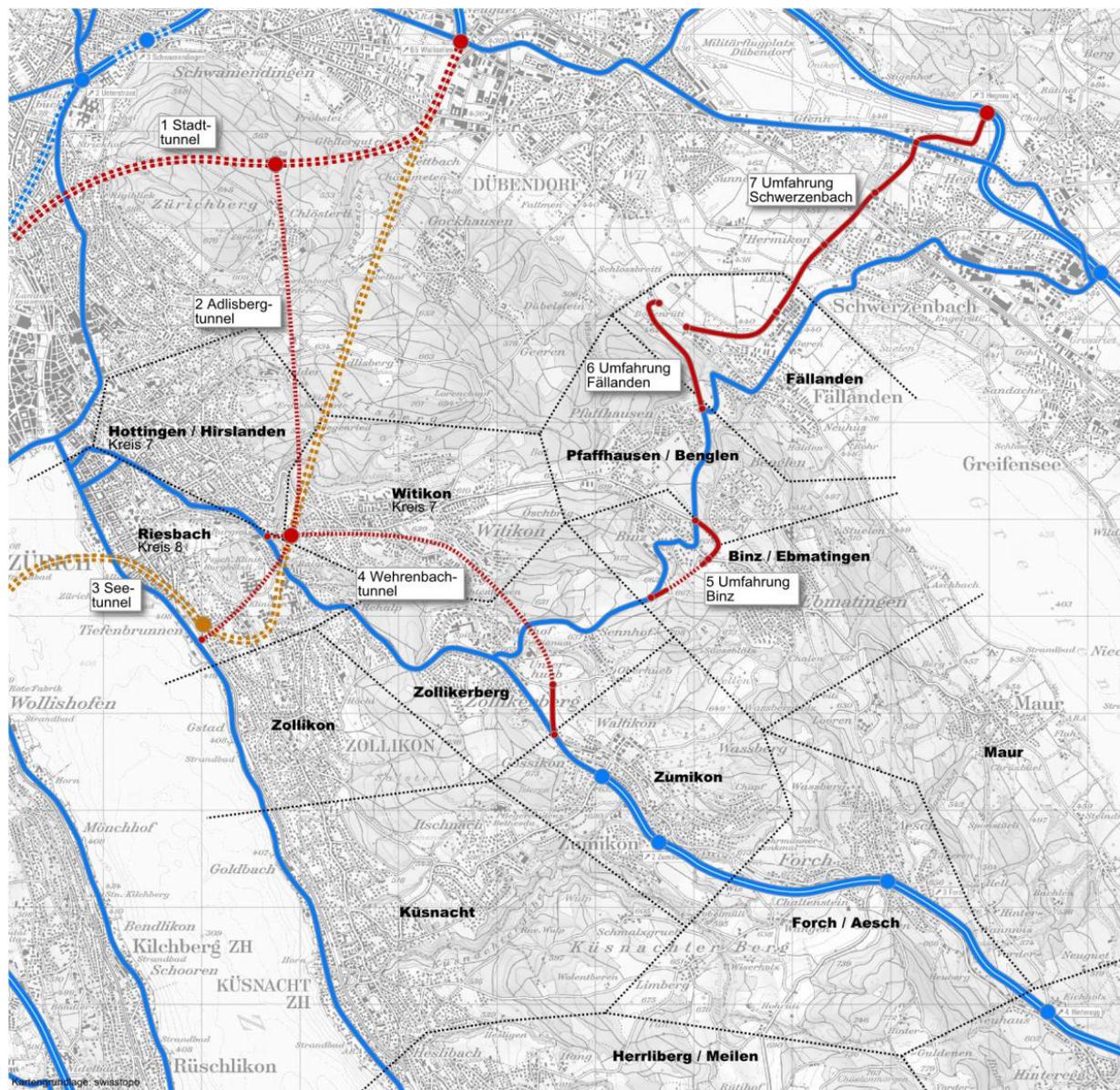
Richtplaneinträge 3/3



- a) Uster West
- b) Moosackerstrasse Uster
- c) Ortsdurchfahrt Egg

Netzstudie Zürich-Ost (2012)

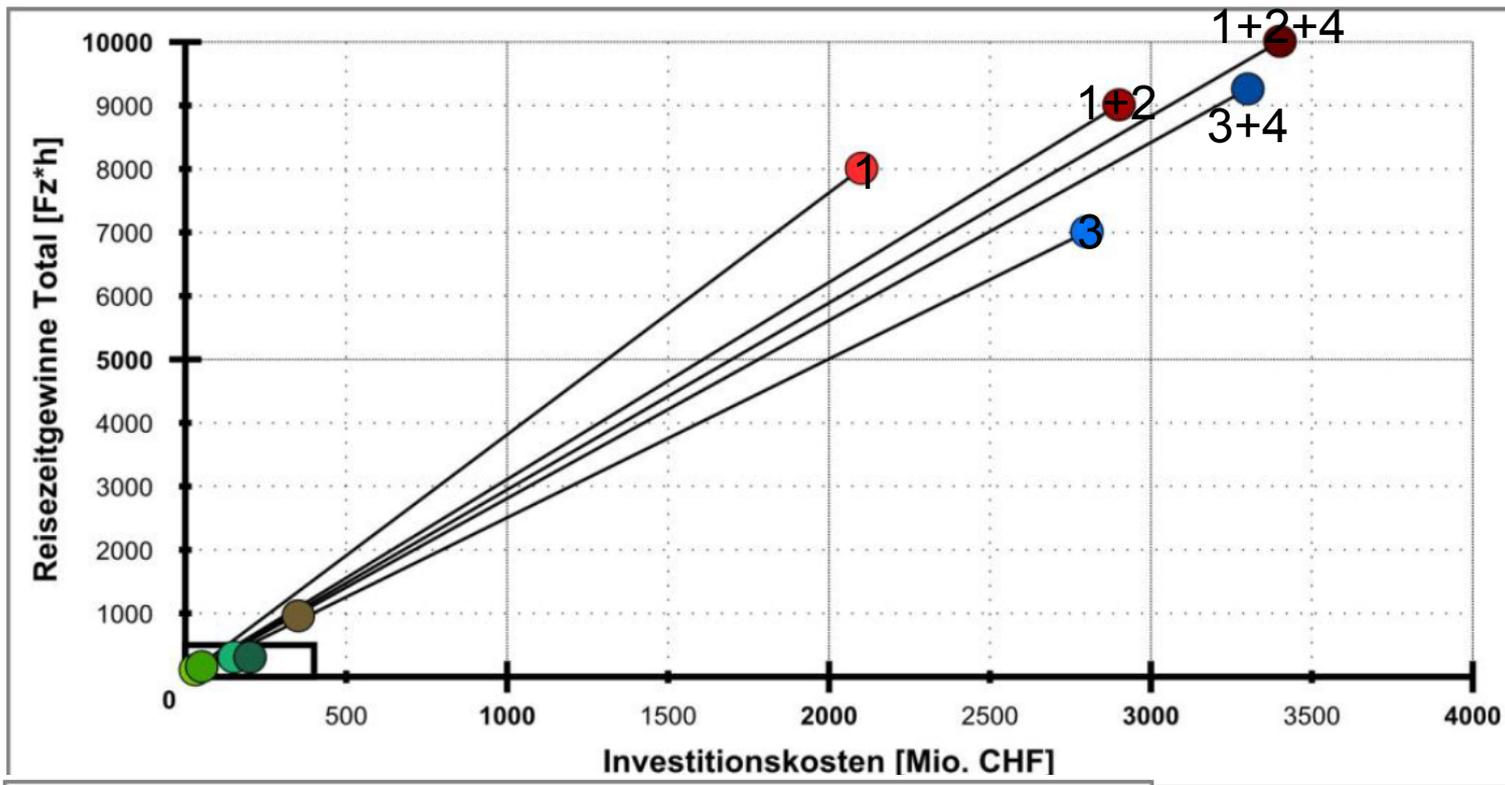
Untersuchte Netzelemente (Richtplan)



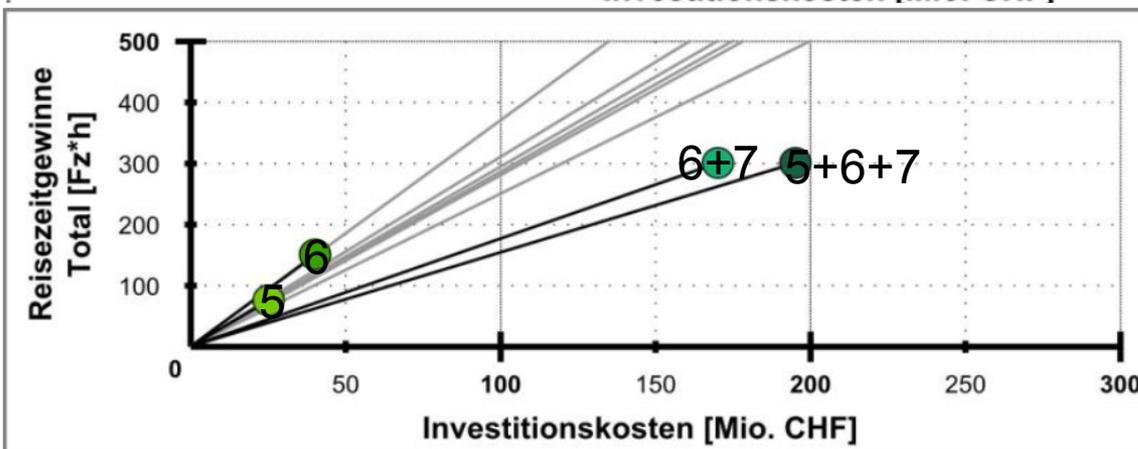
1. Stadttunnel
2. Adlisbergtunnel
3. Seetunnel
4. Wehrenbachtunnel
5. Umfahrung Binz
6. Umfahrung Fällanden
7. Umfahrung Schwerzenbach

Netzstudie Zürich-Ost (2012)

Fahrzeitgewinne Netzelemente Richtplan



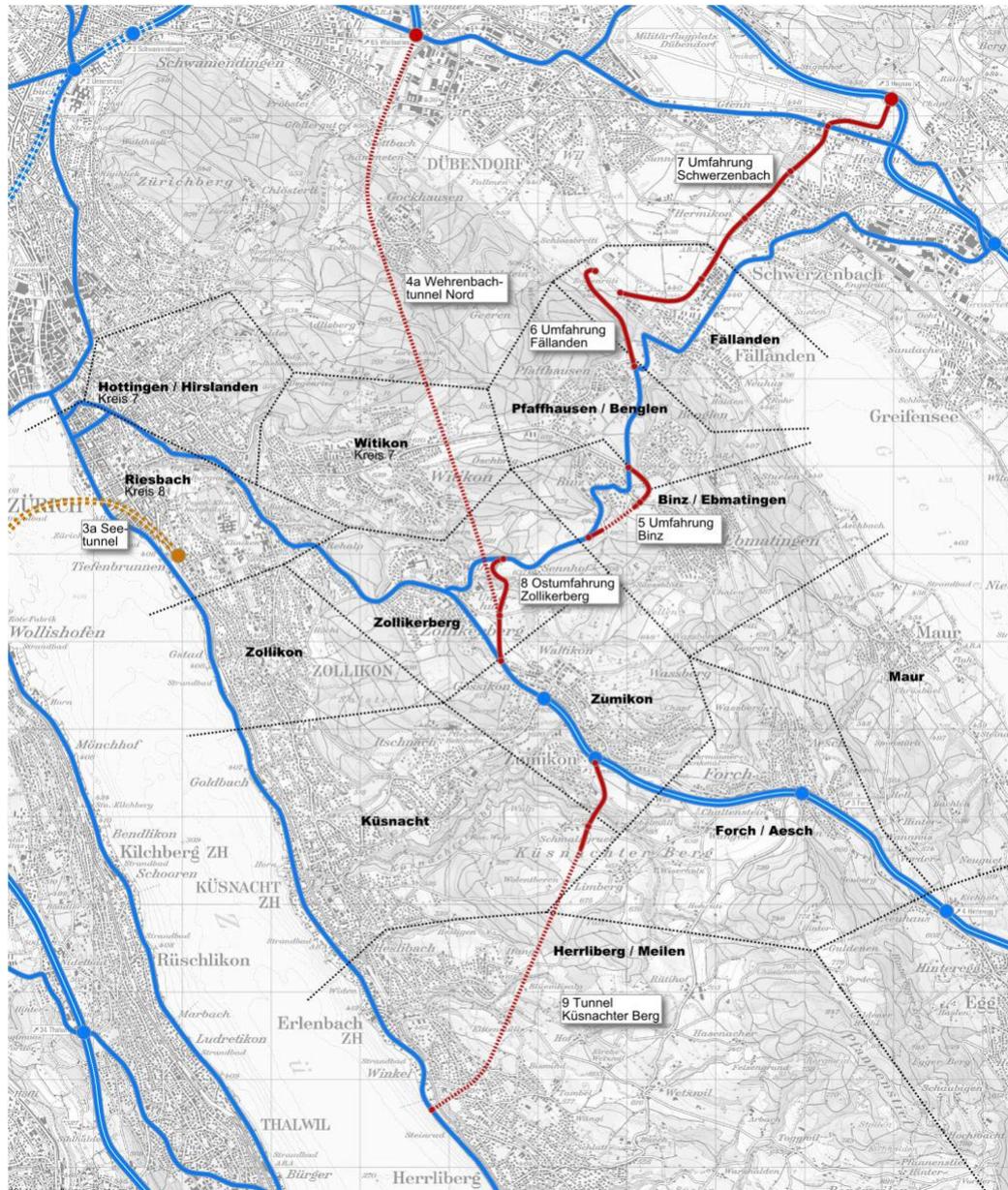
1. Stadttunnel
2. Adlisberg-tunnel
3. Seetunnel
4. Wehrenbach-tunnel



5. Umfahrung Binz
6. Umfahrung Fällanden
7. Umfahrung Schwerzenbach

Netzstudie Zürich-Ost (2012)

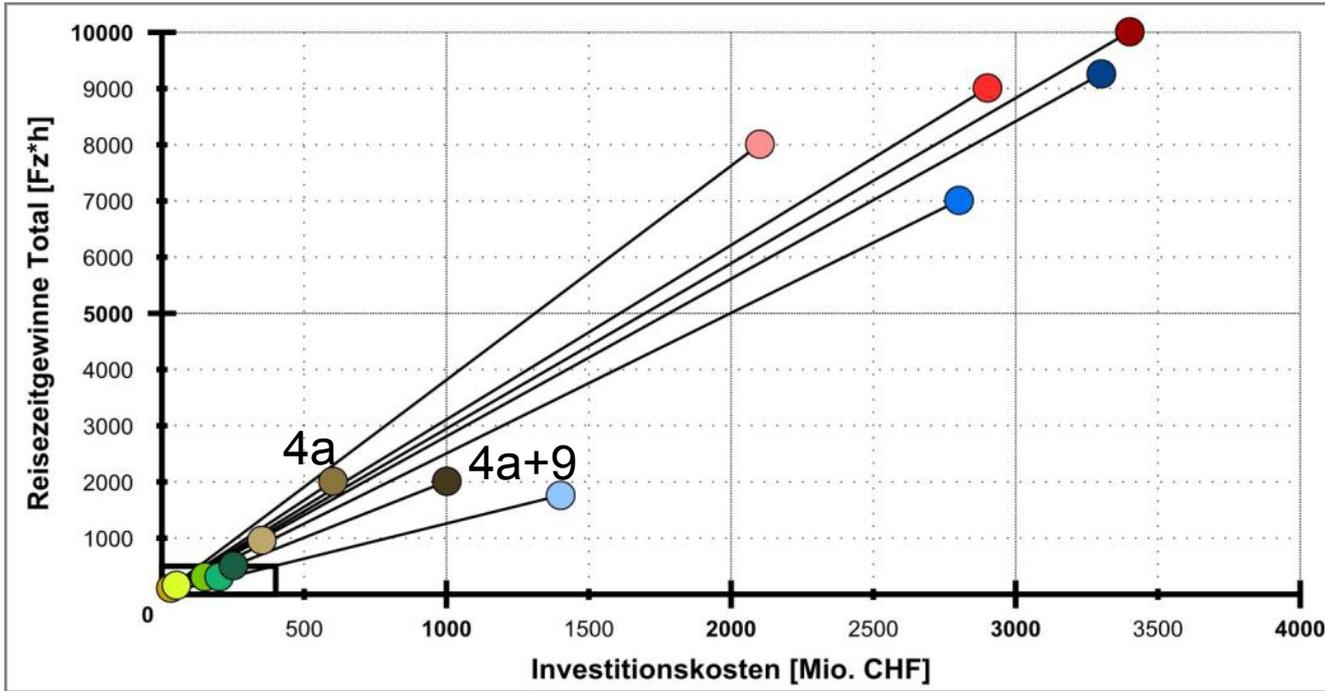
Untersuchte neue Netzelemente



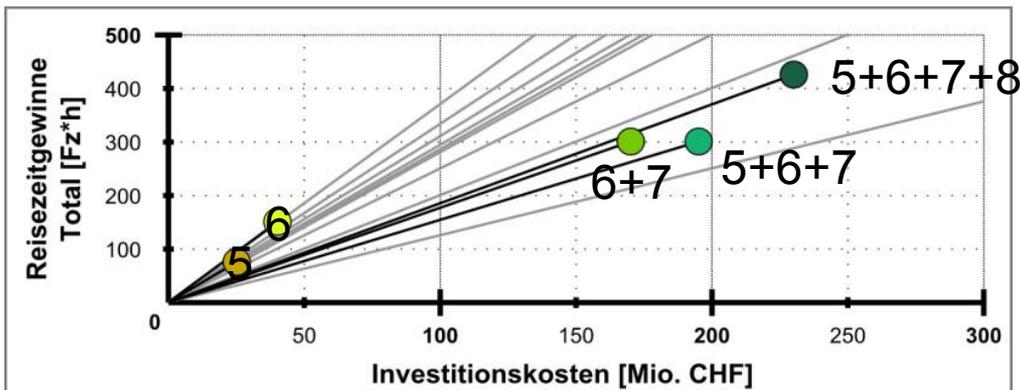
- 4a Wehrenbachtunnel Nord
- 8 Ostumfahrung Zollikerberg
- 9 Tunnel Küssnachterberg

Netzstudie Zürich-Ost (2012)

Fahrzeitgewinne neue Netzelemente



- 4a Wehrenbachtunnel Nord
- 8 Ostumfahrung Zollikerberg
- 9 Tunnel Küssnachtberg



- Leistungsfähige Lösungen im Hochleistungsstrassennetz können nur als Bundesstrassen oder mit massgeblicher Unterstützung des Bundes umgesetzt werden. Das Investitionsvolumen zwischen 7 und 10 Mia. Franken. Eine Realisierung kann nur langfristig erfolgen (nach Ausbau Nordumfahrung, Glattalautobahn, Oberlandautobahn).
- Kurz- / mittelfristig umsetzbar und zweckmässig sind Lösungen auf dem Hauptverkehrsstrassennetz (Verantwortung Kanton).
- Westliche Achse
 - Umfahrung Fällanden
 - Umfahrung Binz
 - Umfahrung Schwerzenbach
- Östliche Achse
 - Uster West
 - Moosackerstrasse
 - (Ortsdurchfahrt Egg)



„Der Verkehrsfluss auf der See- und Forchstrasse ist so zu steuern, dass er auch in Spitzenzeiten kontinuierlich fliesst. Die Attraktivität von parallelen Schleichwegen ist zu reduzieren.“

- **Problemsituation:**
See- und Forchstrasse sind beides Hauptachsen, die einen grossen Anteil an Verkehr von und zur Stadt Zürich aufweisen.
- **Verkehrsmanagement:**
Damit das System der Stadt aufrecht erhalten werden kann, muss eine entsprechende Zuflussoptimierung (Dosierung) erfolgen.
Deshalb ist mit zunehmender Siedlungsentwicklung eine Zunahme des Rückstaus auf diesen Hauptachsen kaum zu verhindern.
- **Schleichwege:**
Die Parallelachsen dazu sind Gemeindestrassen: Die Einschränkung der Attraktivität zur Verhinderung von Ausweichverkehr liegt in deren Kompetenz und ist auch weitestgehend mit entsprechenden Massnahmen (Tempo 30, bauliche Massnahmen etc.) realisiert.



- Öffentlicher Verkehr:
schnelle S-Bahnen, dichter Takt und Zubringerbusse vorhanden
- Veloroute:
entlang See: attraktive Route 66 sowie Radstreifen an Seestrasse vorhanden
entlang Forchstrasse: Radstreifen bergwärts und Routen durch Quartier
(Zollikerberg) vorhanden, ab Zumikon attraktive Führung über alte Forchstrasse
- MIV:
siehe auch nächste Frage

„Die Verbindungen der Region Pfannenstil mit dem Nationalstrassennetz wird vor allem für die unteren Seegemeinden verbessert.“

- MIV:
Richtplaneinträge zum „Ostast“ zur Anbindung rechtes Ufer und Pfannenstil an Stadttunnel
 - Problematik: sehr langfristig und abhängig von Bund, damit sehr ungewiss bzgl. Realisierung überhaupt

Richtplaneinträge HVS und VS

- Bestätigung die Zweckmässigkeit der Richtplaneinträge Umfahrung Fällanden, Umfahrung Schwerzenbach, Umfahrung Binz
- Dies widerspiegelt auch die regional geprägte Struktur der Quell- und Zielpunkte der Fahrten (siehe Folie 8)

„Die Radstreifen auf der Seestrasse sind sicher gestaltet“

- Durchgehende Radstreifen sind grundsätzlich vorhanden
- Problematik:
 - Knotenbereiche und FG-Querungen mit Schutzinseln:
wird im Rahmen jeder Sanierung auf Verbesserungsmöglichkeiten geprüft
Platzverhältnisse lassen nie eine optimale Lösung zu
 - Radstreifen z.T. zu schmal:
Platzproblematik, im Rahmen Sanierungen evtl. Verbesserungen möglich
 - Parkierung:
Sehr schwierig zu ersetzen/aufzuheben, politisch heikel
Kanton strebt Aufhebung an,
komplette Erhebung ist im Rahmen „Erlebnis Zürichsee zu Fuss“ erfolgt
 - Zahlreiche Ein-/Ausfahrten, Erschliessungen:
Schwierig zu lösen, um Radfahrenden Komfort und Vortritt sowie gleichzeitig
sichere Lösung gewähren zu können