



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Regionales Gesamt- verkehrskonzept Pfan- nenstil

22. Juni 2023



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität AFM
Gesamtverkehrsplanung
Johanna Gerdes, Projektleiterin (ab August 2022)
Birgit Grebe, Projektleiterin (bis Juni 2022)
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Verfassende



SNZ Ingenieure und Planer AG



SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7
8050 Zürich
info@snz.ch / www.snz.ch

Lukas Ostermayr
Urs Ambühl
Laura Schnoz
Simon Jakob

Weitere Beteiligte

Quadra GmbH (Freiraumplanung)

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
Glossar	10
1 Zusammenfassung	11
2 Einleitung	15
2.1 Ausgangslage	15
2.2 Zweck und Stellenwert des rGVK	15
2.3 Inhaltliche Eckpunkte	16
2.4 Organisation und Ablauf	19
2.5 Grundlagen	20
2.5.1 Übersicht über die wichtigsten Grundlagen	20
2.5.2 Kantonaler Richtplan	20
2.5.3 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	22
2.5.4 Regionaler Richtplan Pfannenstil	23
2.5.5 Regionaler Richtplan Stadt Zürich	27
2.6 Methodik	27
3 Analyse Ist-Zustand, Trendentwicklungen	29
3.1 Siedlung, Demografie, Wirtschaft	29
3.1.1 Räumliche Gliederung	30
3.1.2 Einwohner und Arbeitsplätze	32
3.1.3 Demografische Entwicklung bis 2040	33
3.1.4 Einwohnende und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse	35
3.1.5 Betriebsgrösse und Arbeitsplatzgebiete	36
3.1.6 Entwicklung der Wirtschaftsstruktur	38
3.1.7 Siedlungsentwicklung	39
3.1.8 Analyse mit Beschäftigtenpotenzial nach ÖV-Güteklasse	42
3.2 Landschaft und Umwelt	43
3.2.1 Landschaft	43
3.2.2 Hotspots der Erholung	45
3.2.3 Erholungs- und Vorranggebiete	45
3.2.4 Hitze im Siedlungsraum	47
3.2.5 Historische Verkehrswege	48
3.2.6 Immissionen und Emissionen	49
3.3 Gesamtverkehr	54
3.3.1 Gesamtregion	54
3.3.2 Teilregionen	57
3.3.3 Nachfrage spezifischer Verbindungen	65
3.3.4 Gemeinden	68
3.4 Öffentlicher Verkehr	70
3.4.1 Angebot und Streckennetz	70
3.4.2 Angebotsausbauten S-Bahn bis 2035	73
3.4.3 Langfristige Angebotsausbauten S-Bahn	74
3.4.4 Angebotsanpassungen Bus bis 2035	74
3.4.5 Erschliessungsqualität	74
3.4.6 Benutzungskomfort	77

3.4.7	Fahrplanstabilität strassengebundener ÖV	78
3.4.8	Reisezeitvergleich ÖV / MIV im Ist-Zustand	78
3.4.9	Qualitative Einschätzung ÖV-Angebot durch die Gemeinden	79
3.5	Motorisierter Individualverkehr	81
3.5.1	Strassennetz	81
3.5.2	Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkte)	82
3.5.3	Siedlungsverträglichkeit Strassen	84
3.5.4	Verkehrsberuhigung	86
3.5.5	Auslastung Strassennetz	86
3.5.6	Durchgangsverkehr	88
3.5.7	Hochausgelastete Knoten 2018	88
3.5.8	Reisezeiten und Zuverlässigkeit	90
3.5.9	Benutzungskomfort Strassennetz	90
3.5.10	Parkraummanagement	90
3.6	Güterverkehr	92
3.6.1	Güterumschlagsstandorte	92
3.6.2	Nachfrage	93
3.6.3	Entwicklungen	94
3.7	Veloverkehr	94
3.7.1	Velonetz und Schwachstellen	94
3.7.2	Erreichbarkeit der Erholungsgebiete und Ausflugsziele	96
3.7.3	Unfallhäufungspunkte	97
3.7.4	Qualitative Einschätzung der Gemeinden	98
3.8	Fussverkehr	99
3.8.1	Fussverkehrspotenzial	99
3.8.2	Wanderwegnetz	100
3.8.3	Qualitative Einschätzung der Gemeinden	101
3.9	Intermodalität	102
3.9.1	Veloparkierungsanlagen an ÖV-Haltestellen	102
3.9.2	Park&Ride-Anlagen und Carsharing	103
3.10	Mobilitätsmanagement	104
3.11	Allgemeine Mobilitätstrends	104
4	Ziele und Handlungsbedarf	107
4.1	Verkehrsangebot	108
4.1.1	ÖV: Erreichbarkeit urbaner Räume	108
4.1.2	MIV: Erreichbarkeit urbaner Räume	109
4.1.3	Fuss- und Veloverkehr: Erreichbarkeit urbaner Räume	110
4.1.4	ÖV: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume	110
4.1.5	MIV: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume	111
4.1.6	Fuss- und Veloverkehr: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume	111
4.1.7	Ausreichende Kapazitäten für den Durchgangsverkehr	112
4.1.8	Erreichbarkeit im Güterverkehr	112
4.1.9	ÖV: Hoher Benutzungskomfort	112
4.1.10	MIV: hoher Benutzungskomfort	113
4.1.11	Fuss- und Veloverkehr: hoher Benutzungskomfort	113
4.2	Verkehrsnachfrage	114
4.2.1	Tagesdistanzen im Personenverkehr	114
4.2.2	ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	114
4.2.3	Veloverkehrs-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	114

4.2.4	Fussverkehrs-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	115
4.2.5	Auslastung der Strassen und des Angebots im ÖV	115
4.2.6	Bahnanteil am Massengüterverkehr	116
4.3	Verkehrssicherheit	116
4.3.1	Objektive Verkehrssicherheit	116
4.3.2	Subjektive Verkehrssicherheit	117
4.4	Ressourcenverbrauch und Belastung von Mensch und Umwelt	117
4.4.1	Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe	117
4.4.2	Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs	118
4.4.3	Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs	119
4.4.4	Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und Trennwirkung durch Verkehrswege	119
5	Strategien	120
6	Massnahmen	124
6.1	Massnahmenerarbeitung	124
6.2	Massnahmenliste und Umsetzungsplan	124
7	Anhang: Objektblätter	128

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Massnahmenpakete (P)	13
Tabelle 2	Entwicklung Einwohnerzahlen je Gemeinde	32
Tabelle 3	Reserve Raumnutzer gemäss Angabe der Gemeinden	40
Tabelle 4	Verkehrswachstum Teilregionen	65
Tabelle 5	Vergleich von Pendlerstatistik und GVM-ZH für die Verbindung Pfannenstil – Oberland und Pfannenstil - Glattal	66
Tabelle 6	Abweichung MIV-Reisezeit ASP zu NVZ Ist-Zustand (Mittelwert je Fahrtrichtung in Minuten)	90
Tabelle 7	Übersicht Parkierungsverordnung	91
Tabelle 8	Güterumschlagsstandorte	93
Tabelle 9	Massnahmenpakete (P)	125
Tabelle 10	Einzelmassnahmen (M)	126

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Planungsregion Pfannenstil	18
Abbildung 2	Organigramm	19
Abbildung 3	Luftbild von Herrliberg	23
Abbildung 4	Raumordnungskonzept Region Pfannenstil	25
Abbildung 5	Methodik zur Erarbeitung des rGVK	27
Abbildung 6	Zentrum Meilen	29
Abbildung 7	Kantonales Raumordnungskonzept: Handlungsräume im Grossraum Zürich	30
Abbildung 8	Siedlungsgebiet und Handlungsräume ROK (urban / nicht- urban) Kanton Zürich	31
Abbildung 9	Entwicklung der Einwohnenden und Beschäftigten in der Region Pfannenstil	33
Abbildung 10	Demografische Entwicklung der Region Pfannenstil (absolute Zahlen oben, prozentual unten)	34
Abbildung 11	Einwohnende nach ÖV-Güteklassen	35
Abbildung 12	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	36
Abbildung 13	Vergleich der Anzahl Betriebe nach Betriebsgrösse (Vollzeitäquivalent, VZÄ) im Kanton Zürich und in der Region Pfannenstil im Jahr 2020	37
Abbildung 14	Stark verkehrserzeugende Einrichtungen (SVE) und ÖV- Güteklassen	38
Abbildung 15	Entwicklung der Wirtschaftsstruktur 2011 bis 2020	39
Abbildung 16	Einwohnerpotenzial	41
Abbildung 17	Beschäftigtenpotenzial nach ÖV-Güteklasse	42
Abbildung 18	Wetzwil, Herrliberg	43
Abbildung 19	Landschaftsstruktur	44
Abbildung 20	Erholungs- und Vorranggebiete	46
Abbildung 21	Wärmebelastung, Aufenthaltsqualität und Kaltluftleitbahnen	47
Abbildung 22	Historische Verkehrswege	48
Abbildung 23	Strassenlärmbelastung	49
Abbildung 24	Zeitreihe Feinstaub (PM10) Immissionen 2005-2020	50
Abbildung 25	Zeitreihe Feinstaub (PM2.5) Immissionen 2015-2020	51
Abbildung 26	Zeitreihe Stickstoffdioxid (NO ₂) Immissionen 2005-2020	52
Abbildung 27	Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr	53
Abbildung 28	Verteilung Gesamtverkehrsnachfrage 2018	55
Abbildung 29	Verteilung Gesamtverkehrsnachfrage 2018	56
Abbildung 30	Mittlere zurückgelegte Tagesdistanzen in der Region Pfannenstil 1994-2015	57
Abbildung 31	Demografie der Teilregionen	58
Abbildung 32	MIV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle <i>ausserhalb</i> der Region Pfannenstil	59
Abbildung 33	MIV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle <i>innerhalb</i> der Region Pfannenstil	60

Abbildung 34	ÖV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle <i>ausserhalb</i> der Region Pfannenstil	61
Abbildung 35	ÖV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle <i>innerhalb</i> Region Pfannenstil	62
Abbildung 36	Gesamtverkehrsnachfrage und Modalsplit 2018	63
Abbildung 37	Gesamtverkehrsnachfrage und Modalsplit 2040	64
Abbildung 38	Fahrten (MIV und ÖV) auf der Verbindung Pfannenstil - Stadt Zürich und zum Flughafen	67
Abbildung 39	Die wichtigsten Zielorte je Gemeinde	69
Abbildung 40	Forchbahn in Esslingen, Egg	70
Abbildung 41	Streckennetz ÖV ohne Schifffahrt	71
Abbildung 42	ÖV-Angebot 2022	72
Abbildung 43	Entwurf Angebot 2035	73
Abbildung 44	Erschliessungsqualität gemäss Angebotsverordnung, Angebot 2019	75
Abbildung 45	ÖV-Güteklassen, Angebot 2020	77
Abbildung 46	Vergleich Reisezeiten MIV/ÖV Ist-Zustand [Minuten]	79
Abbildung 47	Forchautostrasse in Egg	81
Abbildung 48	Strassentypisierung nach KRP	82
Abbildung 49	Unfallschwerpunkte 2021	83
Abbildung 50	Auszug Network Safety Management (NSM)	84
Abbildung 51	Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrten	85
Abbildung 52	Verfügte Begegnungs- und Tempo-30-Zonen	86
Abbildung 53	Streckenauslastung Abendspitzenstunde 2018	87
Abbildung 54	Streckenauslastung Abendspitzenstunde 2040	88
Abbildung 55	Hochausgelastete Knoten Abendspitzenstunde 2018	89
Abbildung 56	Bahnhof Meilen	92
Abbildung 57	Transportmengen 2016 Kanton Zürich aller Verkehrsträger gegliedert nach Teilgebieten (Empfang / Versand, inkl. Binnenverkehr der Teilgebiete)	93
Abbildung 58	Veloführung auf dem Pfannenstil	94
Abbildung 59	Velonetz Alltag und Freizeit und Schwachstellen	95
Abbildung 60	Beispiel Nebenverbindungen	96
Abbildung 61	Velonetz: Erreichbarkeit Erholungsgebiete und Ausflugsziele	97
Abbildung 62	Unfallhäufungspunkte Veloverkehr 2021	98
Abbildung 63	Wanderwegweiser am Rumensee, Küsnacht	99
Abbildung 64	Fussverkehrspotenzial	100
Abbildung 65	Wanderwegnetz und SchweizMobil-Routen	101
Abbildung 66	Veloparkierungsanlagen an ÖV-Haltestellen 2019 / Quelleinsteiger 2016	102
Abbildung 67	Park&Ride-Anlagen und Carsharing	103
Abbildung 68	Verkehrspolitische Herausforderungen	105
Abbildung 69	Bahnhof Männedorf	108
Abbildung 70	Esslingerstrasse in Oetwil am See (kurzfristige Entschärfung des Lärms mit Temporeduktion vorgesehen)	118

Abbildung 71 Luftbild von Hombrechtikon

120

Glossar

AFM	Amt für Mobilität des Kantons Zürich (ab 2021)
AFV	Amt für Verkehr des Kantons Zürich (bis 2020)
ARE-ZH	Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich
ASP	Abendspitzenstunde
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kanton Zürich
BES	Beschäftigte
DWV	Durchschnittlicher Werktagerverkehr
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
FB	Forchbahn
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich
GVM-ZH	Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
HVS	Hauptverkehrsstrassen
KRP	Kantonaler Richtplan Zürich
LaRES	Langfristige Raumentwicklungsstrategie
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunden
NVZ	Nebenverkehrszeiten
ÖV	öffentlicher Verkehr
Regio-ROK	Regionales Raumordnungskonzept
ROK	Kantonales Raumordnungskonzept Zürich
RRP	Regionaler Richtplan
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SuS	Schülerinnen und Schüler
SVE	Stark verkehrserzeugende Einrichtungen
swisstopo	Bundesamt für Landestopografie
TBA-ZH	Tiefbauamt des Kantons Zürich
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VZÄ	Vollzeitäquivalente
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee Oberland
ZPP	Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

1 Zusammenfassung

Die insgesamt elf Einzelmassnahmen und zehn Massnahmenpakete des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Pfannenstils (rGVK) unterstützen die Region Pfannenstil, auch in Zukunft eine Region mit einer hohen Standortgunst und Lebensqualität zu sein. Die Massnahmen und der dazugehörige Umsetzungsplan sind das Ergebnis des rGVK, welches unter Federführung des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich (AFM) erarbeitet wurde. Es bildet den Orientierungsrahmen für Kanton, die Gemeinden, Planungsregion und Transportunternehmen für die künftigen verkehrlichen Vorhaben bzw. deren Planungen. Das Umsetzungsprogramm des rGVK beinhaltet terminierte Handlungsanweisungen bzw. Massnahmen in den Bereichen Strasse, ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie Güterverkehr.

Ausgangslage und Methodik

Aufgrund der Nähe zu Zürich und der gegenüber der Beschäftigtenzahl grossen Anzahl Einwohnenden, ist der Anteil von Wegpendelnden aus der Region Pfannenstil besonders hoch. Entsprechend sind die beiden Hauptverkehrsachsen See- und Forchstrasse stark vom Verkehr belastet. Auch der öffentliche Personenverkehr stösst in den Spitzenzeiten in Richtung Zürich an seine Kapazitätsgrenzen. Der Binnenverkehr innerhalb der Region sowie in weitere Nachbarregionen weist im Gegensatz zu den Verkehrsströmen in die Stadt Zürich bei der Modalsplitbetrachtung einen geringen Anteil des öffentlichen Verkehrs aus. Aufgrund des erwarteten Mobilitätswachstums und um den damit anstehenden verkehrlichen Herausforderungen begegnen zu können, beschlossen das Amt für Mobilität und die Region Pfannenstil (ZPP) ein regionales Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems zu schaffen. Dieses orientiert sich bei der Umsetzung zur Hauptsache an den folgenden Punkten der Gesamtstrategie des regionalen Richtplans (RRP):

- Abstimmung der Verkehrs- und Siedungsentwicklung;
- Verlagerung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV);
- Verträgliche Verkehrsabwicklung für Mensch und Umwelt

Für die quantitative Analyse dienten Daten aus den Themenbereichen Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr. Aus den übergeordneten kantonalen Planungsinstrumenten wurden die verkehrlichen Ziele für die Region adaptiert und als Vergleich von Analyse und Zielen der verkehrliche Handlungsbedarf abgeleitet.

Strategien und Massnahmen

Die acht Strategien des rGVK zeigen, wie sich die Region verkehrlich entwickeln soll, um die gesetzten Ziele zu erreichen und den Handlungsbedarf abzudecken.

- S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert
- S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs
- S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens schaffen
- S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs
- S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV
- S6: Fördern des Veloverkehrs
- S7: Fördern des Fussverkehrs
- S8: Erhalten der Erreichbarkeit für den Güterverkehr

Der Einbezug der Gemeinden erfolgte mittels zwei Workshops und zwei schriftlichen Umfragen. In diesem Rahmen konnten die Gemeinden Stellung zum festgestellten Handlungsbedarf und Massnahmen für das rGVK vorschlagen. Zusammen mit den Massnahmen aus den Richtplänen sowie den aus dem Handlungsbedarf und den Strategien abgeleiteten Massnahmen, wurden im Erarbeitungsprozess rund 140 Massnahmen zur Aufnahme in das rGVK beurteilt. Massgebend für die Aufnahme einer Massnahme ins rGVK ist, dass die Massnahmen einzeln oder innerhalb eines Massnahmenpakets eine regionale Wirkung zur Umsetzung der Strategien erzielt. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der Massnahmenpakete mit insgesamt 92 Massnahmen sowie den elf Einzelmassnahmen, welche spätestens in den kommenden 15 bis 20 Jahren umgesetzt werden sollen.

Mitwirkung und Verabschiedung

Für das vorliegende rGVK wurde im Winter 2022/2023 eine Mitwirkung bei den Gemeinden, kantonalen Amtsstellen, den marktverantwortlichen Transportunternehmungen sowie den Planungsregionen durchgeführt. Der Projektausschuss des rGVK verabschiedete das rGVK am 22. März 2023 zuhanden der Delegiertenversammlung der ZPP, welche das rGVK am 21. Juni 2023 verabschiedete.

Tabelle 1 Massnahmenpakete (P)

M-Nr.	Massnahmentitel	Inhalt und Verantwortlichkeiten
P1	Strassenräume aufwerten	23 Einzelmassnahmen mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont in Verantwortung des kantonalen TBA und der Gemeinden
P2	Verkehrsverhalten beeinflussen	5 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (AFM) und Gemeinden
P3	Mobilitätsdrehscheiben umsetzen	7 Einzelmassnahmen in Verantwortung der Gemeinden
P4	ÖV-Konzept STEP 2035	Neben den Anpassungen an den neuen Bahnfahrplan sollen diverse Begehren der Gemeinden geprüft werden. Die Verantwortung liegt bei den markverantwortlichen Unternehmen oder beim ZVV.
P5	Fahrplanstabilität Bus	8 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (TBA) und Gemeinden
P6	Verkehrsfluss Gebiet "Ost" optimieren	Erarbeitung eines regionalen Konzepts mit Überprüfung von Einzelmassnahmen in Verantwortung des Kantons (AFM)
P7	Verkehrsfluss Gebiet "Nord" optimieren	Erarbeitung eines regionalen Konzepts mit Überprüfung von Einzelmassnahmen in Verantwortung des Kantons (AFM)
P8	Verkehrsberuhigung	Umsetzung von verkehrsberuhigten Zonen in Verantwortung der Gemeinden
P9	Ausbau Velonetz, Behebung Schwachstellen	14 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (TBA) und Gemeinden
P10	Fusswegnetz in Naherholungsgebiet optimieren	14 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (TBA) und Gemeinden

M-Nr.	Massnahmentitel	Verantwortlich	Umsetzungs- hori- zont
M1	Konzept: Gesamtverkehrliche Erschliessung der Naherholungsgebiete	Gemeinden	2028
M2	Harmonisierung Geschwindigkeit Seestrasse	Kanton (TBA)	2025
M3	Parkraumbewirtschaftung im Siedlungsraum	Gemeinden	bis 2030
M4	Neue Busgarage VBZ Pfannenstil	VBZ	2028
M5	Vertiefungsstudie: Gesamtverkehrliche Erschliessung Pfannenstil	Kanton (AFM)	2023 - 2024
M6	Sanierung Unfallhäufungspunkte Veloverkehr	Kanton (TBA) / Gemeinden	Daueraufgabe
M7	Leitfaden für die Veloabstellplätze	Region	2027
M8	Korridorstudie: Panorama-Veloroute Pfannenstil	Region	2031ff
M9	Regionaler Massnahmenplan Fussverkehr und Kommunale Fusswegkonzepte	Kanton (AFM) / Gemeinden	2028 - 2030
M10	Ausbau Zürichseeweg	Kanton (TBA)	Daueraufgabe
M11	Prüfung der Standorte der Kiesumschlagsanlagen	Stäfa, Meilen	2025

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Die Region Pfannenstil zählt 2021 über 114'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie rund 43'600 Beschäftigte. Aufgrund ihrer hohen Standortgunst und Lebensqualität ist die Region Pfannenstil ein attraktiver Wohnstandort. Es leben deutlich mehr Berufstätige in der Region, als dass Arbeitsplätze existieren. Entsprechend hoch ist der Anteil an Weg-pendelnden. Das massgebliche Strassennetz für den Individualverkehr – namentlich die beiden Verkehrsachsen See- und Forchstrasse – führt in der Region Pfannenstil durch das Siedlungsgebiet bzw. durch die Ortszentren und hat dort eine Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität zur Folge. Die Kapazitäten auf diesem Netz sind beschränkt. Nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch der öffentliche Personenverkehr in der Region stösst zu Spitzenzeiten vor allem in Richtung Zürich an seine Kapazitätsgrenzen. Mit dem abgeschätzten Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum wird erwartet, dass sich die verkehrlichen Herausforderungen in Zukunft verstärken werden.

Ein leistungsfähiges, umweltverträgliches und finanzierbares Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden ist im Interesse der Region Pfannenstil. Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze sind gemäss der Gesamtstrategie des regionalen Richtplans (RRP) der Region Pfannenstil 2018 (vgl. Kap. 2.5.4) folgende:

- Die Abstimmung der Verkehrs- und Siedungsentwicklung;
- die Verlagerung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV);
- die verträgliche Verkehrsabwicklung für Mensch und Umwelt.

2.2 Zweck und Stellenwert des rGVK

Um den beschriebenen Herausforderungen zu begegnen, braucht es eine kohärente, langfristig ausgerichtete Gesamtverkehrsplanung, die insbesondere die Perspektiven der künftigen Siedlungsentwicklung aufnimmt. Das Amt für Mobilität (AFM) und die Region Pfannenstil haben daher beschlossen, ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) für die Region zu erarbeiten und damit die Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems zu schaffen.

Das rGVK Pfannenstil steht im Einklang mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans (KRP). Kap. 4.1.1 lit. d) im KRP hält fest: «Um Vorhaben mit zusätzlichem Koordinationsbedarf weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, sind die Grundlagen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen oder zu ergänzen. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben gewahrt.»

Die Erarbeitung des rGVK Pfannenstil ist ein kantonales Projekt unter der Federführung des AFM in Zusammenarbeit mit der Planungsregion Pfannenstil, den Gemeinden, verschiedenen kantonalen Stellen und Transportunternehmen sowie den Nachbarregionen.

Für den Stellenwert des rGVK gilt:

- Gemäss dem KRP (Kap. 4.1.3 lit. a)) sind die Ergebnisse aus den rGVK bei der Umsetzung der Vorhaben des KRP und als Grundlage für allenfalls notwendige Anpassungen des KRP einzubeziehen.
- Gemäss dem KRP (Kap. 4.1.3 lit. b)) sind Verkehrseinrichtungen wie Tram- und Buslinien mit den zugehörigen Haltestellen, Verbindungsstrassen, Fuss- und Velowege, Reit- und Wanderwege, ergänzende Schifffahrtslinien sowie Begleitmassnahmen (einschliesslich Strassenraumgestaltung) im RRP festzulegen. Die Regionalplanungsgruppen erarbeiten die benötigten Grundlagen und sorgen im Rahmen ihres Mitwirkens bei den rGVK für die gemeindeübergreifende Koordination.
- Die Ergebnisse aus dem rGVK Pfannenstil stellen für künftige (Teil-) Revision des RRP eine Grundlage dar.
- Das rGVK Pfannenstil bildet somit den Orientierungsrahmen für Kanton, die Gemeinden, Planungsregion und Transportunternehmen. An diesem Orientierungsrahmen sind die künftigen verkehrlichen Vorhaben bzw. deren Planungen auszurichten.
- Zentrales Ergebnis ist ein von allen Partnern verabschiedetes Schlussdokument. Dieses enthält ein Umsetzungsprogramm mit priorisierten und terminierten Handlungsanweisungen bzw. Massnahmen in den Bereichen Strasse, ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie Güterverkehr.
- Die Objektblätter der Massnahmen nennen auch die verantwortlichen Stellen (Kanton, Gemeinden, Region, Transportunternehmen). In der Folge sind die Massnahmen von den Verantwortlichen planerisch weiterzuverfolgen bzw. deren Planungen zu beginnen und mit bestehenden Planungen, die bestätigt oder verworfen werden, abzustimmen.
- Aus dem rGVK entsteht keine Rechtsverbindlichkeit. Die Planung und Umsetzung der Massnahmen erfolgten auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.
- Nach Verabschiedung des rGVK sorgt das AFM in Zusammenarbeit mit der Region Pfannenstil für ein periodisches Umsetzungsmonitoring.
- Ein vorliegendes rGVK bildet eine notwendige, jedoch keine hinreichende Voraussetzung für die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms im selben Perimeter. Weitere Kriterien sind das Umsetzen der behördenverbindlichen Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans (insbesondere in den Bereichen Verkehr und Siedlung), die Höhe des Problemdrucks im gesamtkantonalen Vergleich, das Vorliegen bedeutender Massnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstand sowie die Anforderungen des Bundes.

2.3 Inhaltliche Eckpunkte

Das rGVK Pfannenstil ist langfristig ausgerichtet. Es definiert den Rahmen für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung siedlungsplanerischer Entwicklungen. Es werden alle Verkehrsmittel und -teilnehmende berücksichtigt und die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Für die Inhalte gelten die Vorgaben des kantonalen Richtplans. Gemäss Kap. 4.1.3 lit. a) konkretisiert der Kanton im kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) das generelle Modalsplit-Ziel für wichtige Teilräume und Korridore, namentlich für die kantonalen Zentrumsgebiete sowie die einzelnen Planungsregionen, und trifft die entsprechenden Festlegungen

im kantonalen Richtplan. Er überprüft das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Erreichung der Zielwerte im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Er konkretisiert den Handlungsbedarf zusammen mit den Regionen und Gemeinden im Rahmen der rGVK. Kap. 4.1.1 lit. d) nennt folgende *Grundanforderungen*:

- *Aufgabenbezogene räumliche Abgrenzung des Bezugsgebiets;*
- *Partnerschaftliche Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und der übrigen wichtigen Akteure;*
- *Erarbeiten von bereichsübergreifenden, kurz- und mittelfristig umsetzbaren Massnahmen, die zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sind und zur Erreichung der Ziele des kantonalen Richtplans beitragen;*
- *Aufzeigen und Bewerten der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft».*

Der kantonale Richtplan enthält folgende *spezifischen inhaltlichen Vorgaben* an ein rGVK:

- *Strassen (Kap. 4.2.3 lit. a):* Der Kanton erarbeitet im Rahmen von rGVK die erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung von Zweckmässigkeit und Dringlichkeit baulicher und betrieblicher Massnahmen (Strategie Hauptverkehrsstrasse (HVS)) und passt das übergeordnete Strassennetz gegebenenfalls den neuen Erkenntnissen an.
- *Strassen (Kap. 4.2.3 lit. b):* Regionen und Gemeinden wirken im Rahmen von rGVK bei der Überprüfung und Konkretisierung von Richtplanvorhaben mit, insbesondere bei der Planung von Begleitmassnahmen. Sie entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung, vor allem in städtisch geprägten Räumen, bei Ortsdurchfahrten und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, und bezeichnen diese in den regionalen Richtplänen.
- *ÖV-Systeme (Kap. 4.3.3 lit. a):* Der Kanton sorgt mit den rGVK für eine gesamtheitliche Planung der ÖV-Systeme, insbesondere in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal. Bei geplanten Stadtbahnen sind die Trasse freizuhalten und der Betrieb bedarfsgerecht und schrittweise aufzunehmen. Soweit zweckmässig, ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen vorzusehen.
- *Tram und Bus (Kap. 4.3.3 lit. b):* Regionen und Gemeinden erarbeiten die Grundlagen für das Angebot und die Linienführung von Tram und Bus im Rahmen von rGVK und überführen diese in die regionalen Richtpläne. Dabei sind auch die notwendigen Massnahmen zur angemessenen Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.
- *Fuss- und Veloverkehr (Kap. 4.4.3 lit. b):* Die Regionen wirken bei der Erarbeitung von Fördermassnahmen im Rahmen von rGVK mit.
- *Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen (Kap. 4.5.3 lit. a):* Der Kanton erarbeitet als Grundlage für die rGVK und die nachgelagerten Planungen Arbeitshilfen zu Begleitmassnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen unter besonderer Berücksichtigung des Versorgungsaspekts mit Gütern des täglichen und des aperiodischen Bedarfs.
- *Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen (Kap. 4.5.3 lit. c):* Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnungen, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie nötigenfalls den Erkenntnissen aus den rGVK an.

Der *Planungsperimeter* des rGVK Pfannenstil umfasst die 12 Gemeinden der Planungsregion Pfannenstil.

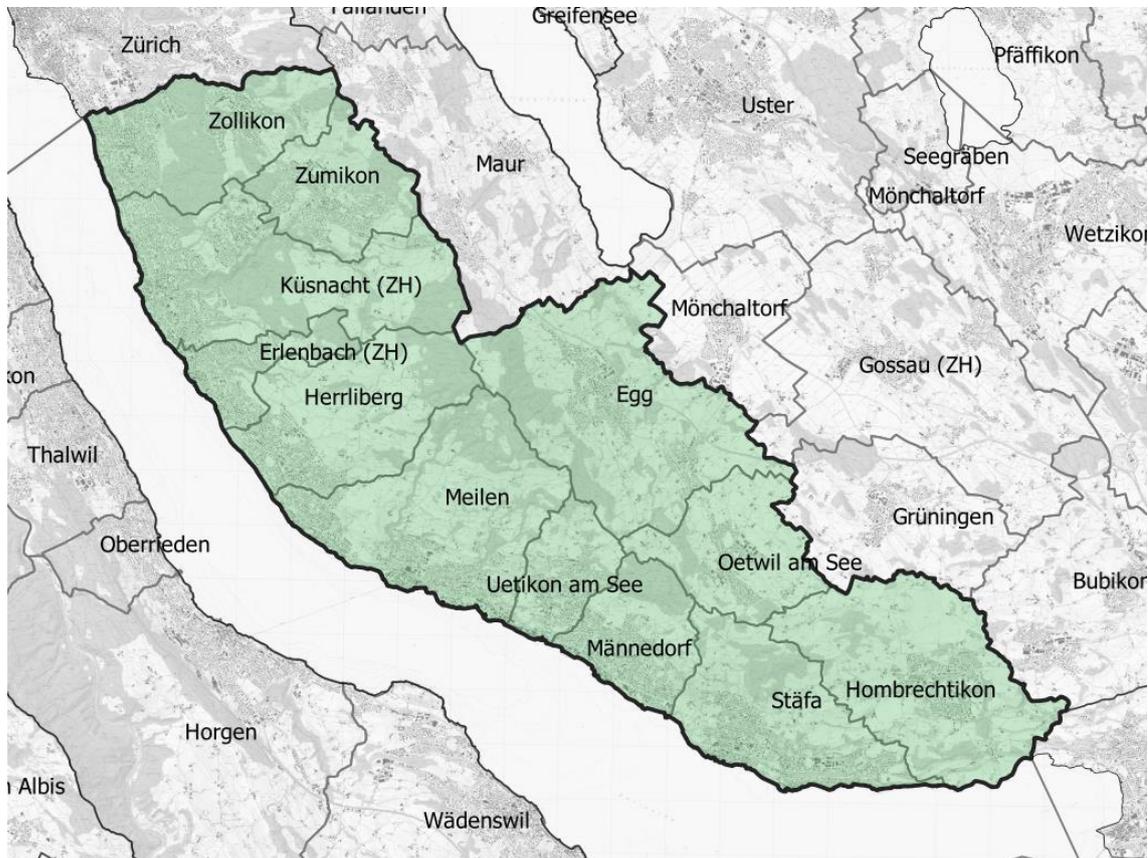


Abbildung 1 Planungsregion Pfannenstil

Eigene Darstellung
Daten: Gemeindegrenzen: ARE-ZH (2022)
Hintergrund: swisstopo

Der *Wirkungsperimeter* umfasst zusätzlich die funktional-räumlichen und verkehrlichen Beziehungen in die Stadt Zürich sowie in wichtige Zentren der Regionen Glattal, Zürcher Oberland und der Agglomeration Obersee. Deshalb werden die Verkehrsverbindungen in die Stadt Zürich, ins Glattal, ins Oberland und in die Agglomeration Obersee vertieft betrachtet. Zu den Verbindungen zwischen den Regionen (auch weitere als die oben genannten, sofern sinnvoll) sind allenfalls neue zweckmässige Lösungsansätze zu identifizieren, deren Zielsetzung und das Vorgehen bereits im rGVK definiert sind. Eine weitere Zusammenarbeit zwischen der Region Pfannenstil und anderen Planungsträgern ist entsprechend in den Massnahmen zu definieren.

Das rGVK hat einen *Planungshorizont* bis 2040. Es orientiert sich damit an den Prognosezeiträumen der übergeordneten Vorgaben und Grundlagen.

2.4 Organisation und Ablauf

Das rGVK Pfannenstil wurde im Auftrag des Kantons Zürich, Amt für Mobilität (AFM) erarbeitet. Die Erarbeitung des Konzepts wurde von einem Fachausschuss und einem Projektausschuss begleitet. Zudem fanden mit Vertreterinnen und Vertretern der Verbandsgemeinden der ZPP zwei Workshops sowie eine schriftliche Umfrage statt. Dank dieser breiten Abstützung konnten die Bedürfnisse und Anliegen der Gemeinden und der Region sowie der Mobilitätsdienstleister bereits während der Konzepterarbeitung aufgenommen werden.

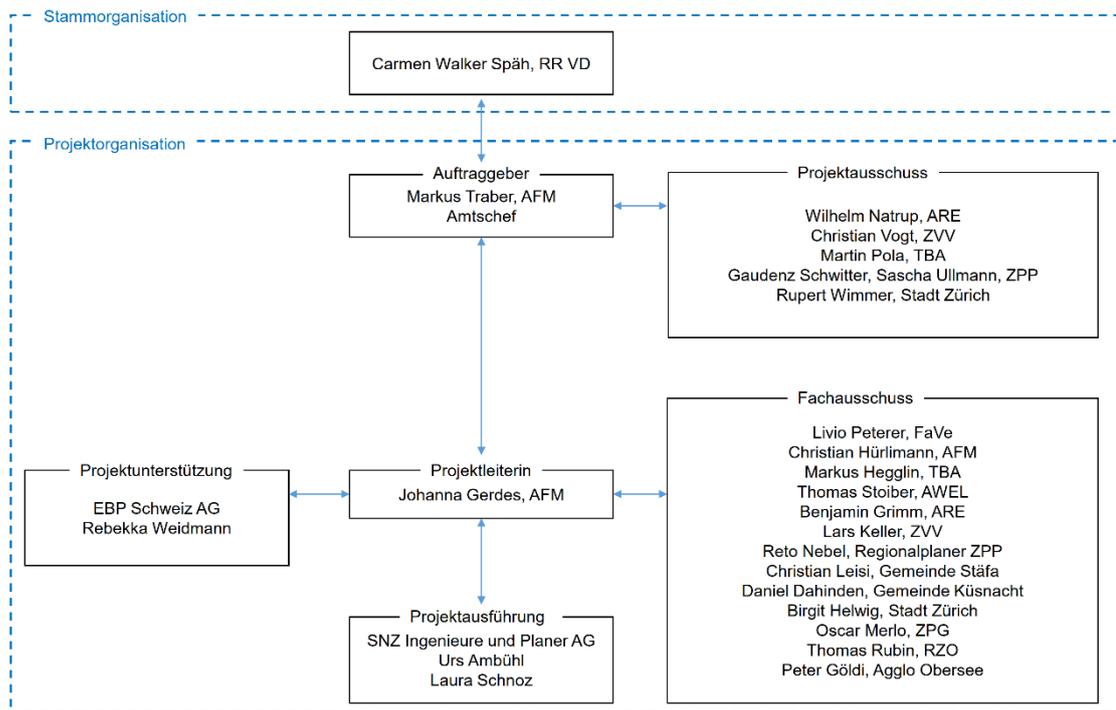


Abbildung 2 Organigramm

AFM (2023)

Die schrittweise Erarbeitung des rGVK erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem AFM. Der Zwischenstand der Arbeiten wurde an insgesamt sieben Fachausschusssitzungen diskutiert. Der Projektausschuss, unter der Leitung von Markus Traber (Amtschef AFM), verabschiedete an sechs Sitzungen jeweils den aktuellen Zwischenstand für die weitere Bearbeitung und gab den Bericht am 16. November 2022 für die Mitwirkung frei. Die Mitwirkung bei den Gemeinden, kantonalen Amtsstellen, den Marktverantwortlichen Transportunternehmungen sowie den Planungsregionen dauerte bis am 12. Februar 2023. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im separaten Mitwirkungsbericht zum rGVK Pfannenstil zusammengefasst. Der Projektausschuss des rGVK verabschiedete das rGVK am 22. März 2023 zuhänden der Delegiertenversammlung der ZPP, welche das rGVK am 21. Juni 2023 verabschiedete.

Einbezug der Gemeinden

Der erste Workshop mit den Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden fand am 30. August 2021 in Stäfa statt. An diesem wurden die Analyseergebnisse sowie der Handlungsbedarf diskutiert. Beim zweiten Workshop am 13. April 2022 in Zollikon standen die Entwicklung von möglichen Massnahmen im Vordergrund. Die Gemeinden beantworteten zudem in schriftlicher Form Fragen zur Analyse (Frühling 2021) und gaben von ihnen geplante Massnahmen schriftlich ab (März 2022). Ein Zwischenstand der Arbeiten wurde an der Plattformveranstaltung zwischen den Verbandsgemeinden und der ZPP am 22. März 2022 vorgestellt. EBP, Regionalplanungsbüro ZPP, unterstützte die Erarbeitung des rGVK und stellte den Kontakt zur Region und den Gemeinden sicher.

2.5 Grundlagen

2.5.1 Übersicht über die wichtigsten Grundlagen

Das rGVK stützt sich auf verschiedene Vorgaben und Grundlagen ab. Nachfolgend sind die wichtigsten Dokumente aufgeführt:

- Kantonaler Richtplan (KRP), Kanton Zürich, Stand 29. Oktober 2019 (1)
- Gesamtverkehrskonzept (GVK) Kanton Zürich, Kanton Zürich, 2018 (2)
- Regionaler Richtplan (RRP) Pfannenstil, Region Pfannenstil, 2018 (3)
- Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Region Stadt Zürich, 2017 (4)
- Güterverkehrs- und Logistikkonzept, Kanton Zürich, 2021 (5)
- Strategie ZVV 2024 – 2027, Kanton Zürich, 2021 (6)
- Velonetzplan, Kanton Zürich, 2016 (7)
- Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) Bahninfrastruktur, Ausbauschritt 2030 (8)
- Gemeindeumfrage Region Pfannenstil vom Juli 2021 (9)
- Gemeindegworkshop Region Pfannenstil vom 30.08.2021 (10)
- Gemeindegworkshop Region Pfannenstil vom 13.04.2022 (11)
- Regionaler Richtplan Glattal, Zürcher Planungsgruppe Glattal, 17.11.2021 (12)
- Regionaler Richtplan Oberland, Zürcher Planungsgruppe Oberland, 29.06.2022 (13)
- Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 4. Generation, Kanton Zürich, 27.05.2021 (14)
- Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation, Agglo Obersee, 30.04.2021 (15)
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 4. Generation, Kanton Zürich, 27.05.2021 (16)

In den folgenden Kapiteln werden der KRP, das GVK sowie die RRP Pfannenstil und Stadt Zürich kurz erläutert. Sie dienen als Grundlage für das vorliegende rGVK.

2.5.2 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan wurde im Jahr 2014 gesamtüberarbeitet. Die letzte vom Bund genehmigte Teilrevision (2016) wurde am 28. Oktober 2019 vom Kantonsrat festgesetzt. Im Moment steht noch die Bundesgenehmigung für die Teilrevision 2017 aus.

Der KRP sieht für die «Urbane Wohnlandschaft», zu welcher das Gebiet entlang des Zürichsees gehört, folgenden für den Verkehr relevanten Handlungsbedarf vor:

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln.
- Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofumfeld aktivieren und erhöhen.
- Das Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens zu verdichten.
- Unerwünschte Einwirkungen durch die Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern.

Die «Landschaft unter Druck», zu welcher der Grossteil des Gebiets auf dem Pfannenstil gehört, ist zu stabilisieren und aufzuwerten. Aus verkehrlicher Sicht steht folgender Handlungsbedarf im Vordergrund:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen.

Neben den Zielen des KRP sind im Rahmen der Erarbeitung des rGVK insbesondere die folgenden Karteneinträge zu berücksichtigen.

Siedlung

- Ortsbild Hombrechtikon (Feldbach)

Landschaft

Zum Thema Erholung besteht unter anderem das Ziel, die Erlebbarkeit der Landschaft zu stärken, indem die Landschaft angemessen mit Wegen für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen ist. Dabei ist eine Überbeanspruchung zu vermeiden. Folgende Karteneinträge betreffen die Region Pfannenstil:

- Landschaftsförderungsgebiet Küsnachterberg - Pfannenstil West mit dem Förderschwerpunkt "Attraktive Fuss- und Velowege"
- Landschaftsförderungsgebiet Hombrechtikon - Stäfa mit dem Förderschwerpunkt "Vernetzung Lützelsee-Feldbacher Bucht"
- Landschaftsförderungsgebiet Pfannenstil Ost mit dem Förderschwerpunkt der "Vernetzung Greifensee - Pfannenstil sicherzustellen".
- Aufwertung Zürichseeufer als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum

Weitere Aussagen zum Zürichseeufer sind beispielsweise im Kapitel 3.4 "Gewässer" des KRP zu finden. Dort ist das Ziel beschrieben, dass die öffentlich zugänglichen Flächen am Ufer des Zürichsees auszudehnen sind, sofern die Eigentumsгарantie nicht tangiert wird. Dies wird konkretisiert mit der Massnahme für die Regionen und Gemeinden, welche besagt, dass in Abstimmung mit dem Kanton die Freihaltung und Zugänglichkeit des Zürichseeufers zu verbessern ist. Auch das Kapitel 4.5 "Parkierung und Verkehrsintensive Einrichtungen" des KRP setzt ein Ziel zum sicheren und attraktiven Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr für Erholungsgebiete.

Verkehr

Aus dem Kapitel Verkehr sind die folgenden Karteneinträge für das rGVK relevant und in die Betrachtung mit einzubeziehen:

- Stadt-/See- oder Seebeckentunnel Zürich (Strassenverkehr, Nr. 1a bis 1c)
- Adlisbergtunnel (Strassenverkehr, Nr. 2)
- Wehrenbachtobelunnel (Strassenverkehr, Nr. 3)
- Umfahrung Binz-Maur (Strassenverkehr, Nr. 20)
- Umfahrung Schwerzenbach (Strassenverkehr, Nr. 21)
- Glattalautobahn (Strassenverkehr, Nr. 22)
- Oberlandautobahn (Strassenverkehr, Nr. 26)
- Riesibachtunnel Zürich, Neubau zweite Röhre und Ausbau Bahnhof Stadelhofen (öffentlicher Verkehr, Nr. 9)
- Vollständiger Ausbau auf Doppelspur Herrliberg-Feldmeilen-Rapperswil (öffentlicher Verkehr, Nr. 25)
- Vollständiger Ausbau auf Doppelspur Forchbahn (öffentlicher Verkehr, Nr. 26)
- Regionale Rad- und Wanderroute entlang dem See bzw. Panoramaweg sowie regionale Radroute Meilen – Uster (Fuss- und Veloverkehr)

2.5.3 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 aktualisiert der Regierungsrat das GVK 2006. Er legt damit die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems im Planungshorizont bis 2030 neu fest.

Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahrzehnten vor grossen Herausforderungen. So ist weiterhin mit einem markanten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigten zu rechnen. Das Wachstum soll gemäss der Zielvorgaben des kantonalen Richtplans zu 80 Prozent in den urbanen Gebieten stattfinden. Die Mobilitätsnachfrage wird bedeutend steigen, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Hinzu kommt, dass sich die bekannten Mobilitätsmuster von Personen und Gütern aufgrund technischer Innovationen und gesellschaftlicher Veränderungen tiefgreifend wandeln werden. Die Verminderung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen bleibt weiterhin eine grosse Herausforderung. Schliesslich ist dafür zu sorgen, dass die Finanzierung des Verkehrsangebots auch in Zukunft sichergestellt ist.

Der Regierungsrat richtet die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems an folgenden Leitsätzen aus:

- Der Kanton Zürich leistet mit seinem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraums.
- Die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems orientiert sich an den Erreichbarkeits- bzw. Erschliessungsvorgaben des Raumordnungskonzepts (ROK) als Teil des kantonalen Richtplans.
- Die Raumplanung ermöglicht kurze Wege und trägt so zur Verkehrsvermeidung bei.
- Der Kanton Zürich optimiert das Angebot des Gesamtverkehrssystems so, dass das Nachfrageverhalten die gegebenen Belastungsgrenzen respektiert.
- Der Kanton Zürich stellt die Finanzierung und einen wirtschaftlichen staatlichen Mitteleinsatz im Verkehr sicher.

Aus den Leitsätzen werden konkrete, messbare Ziele abgeleitet und Strategien festgelegt, wie diese zu erreichen sind.



Abbildung 3 Luftbild von Herrliberg

Timon Furrer, ZPP

2.5.4 Regionaler Richtplan Pfannenstil

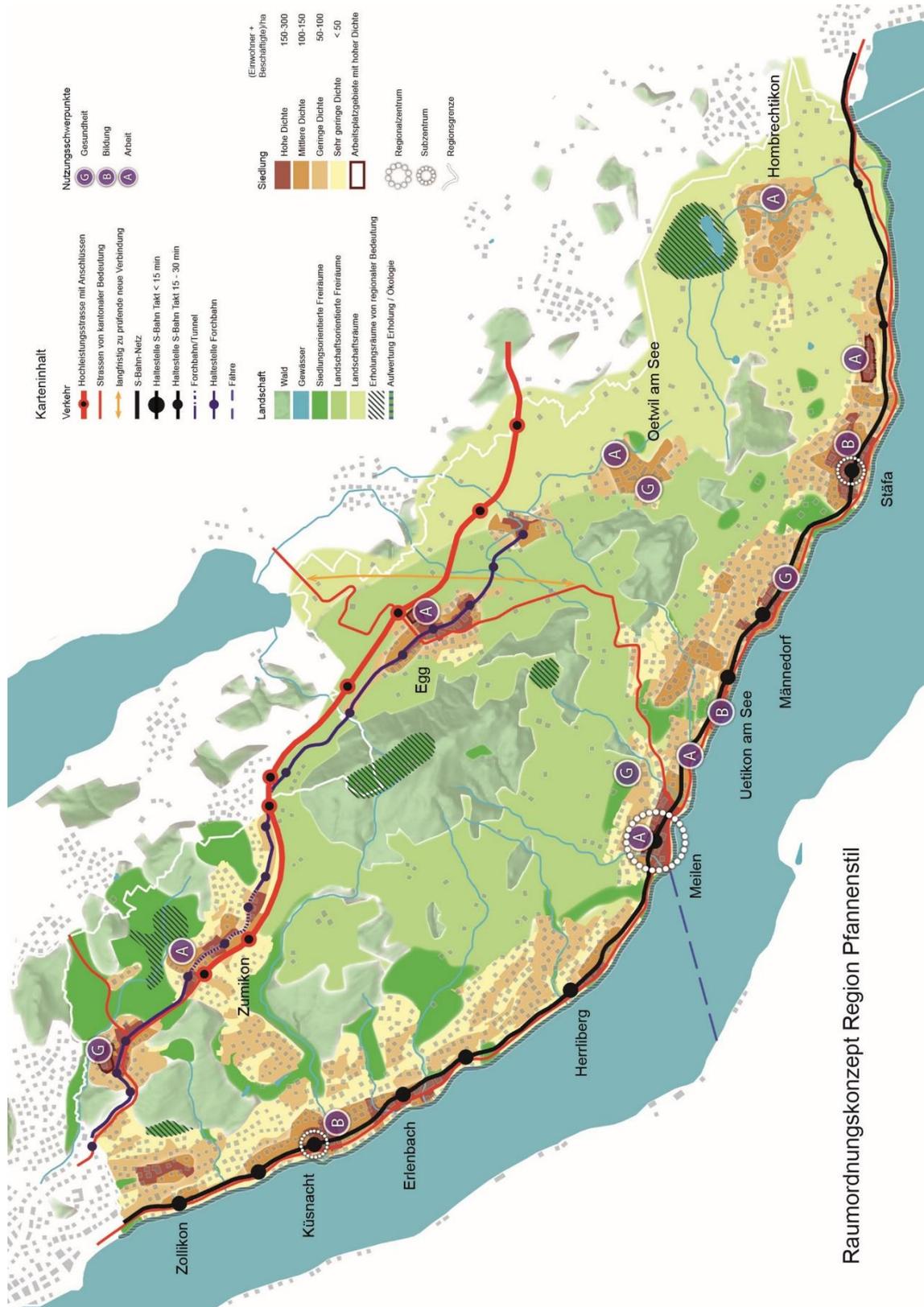
Der Regionale Richtplan (RRP) Pfannenstil wurde im Jahr 2018 gesamtüberarbeitet. Im Januar 2022 wurde die Teilrevision "Thermischen Energieversorgung Seewasser Lengg / Freizeitnutzung Wässerig" durch den Regierungsrat festgesetzt.

Der RRP sieht Herausforderungen im Bereich Siedlung, das Innenverdichtungspotenzial zu nutzen. Durch die Ausdehnung des Siedlungsgebietes sowie die steigende Nachfrage nach Erholungsmöglichkeiten sind weite Teile der Landschaft der Region Pfannenstil unter Druck. Die beiden Verkehrsachsen See- und Forchstrasse beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität. Die Kapazitäten dieser Strassen sind beschränkt und der Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden. Problematisch sind zudem die kritische Auslastung sowohl des Strassennetzes wie auch des öffentlichen Verkehrs während den Spitzenstunden in Richtung Zürich.

Das räumliche Zielbild 2030 des RRP beschreibt die anzustrebende räumliche und funktionale Struktur der Region Pfannenstil. Im Bereich Siedlung sollen die Zentrenstruktur und Nutzungsschwerpunkte erhalten und weiterentwickelt werden. Die hauptsächliche Einwohner- und Beschäftigtenzunahme soll entlang des Seeufers stattfinden. Insbesondere im unmittelbaren Umfeld der S-Bahnstationen und daran angelagert sind Siedlungsgebiete mit hoher Dichte kombiniert mit einer hohen Siedlungsqualität anzustreben. Entlang der Forchbahn sind mittlere Dichten zu erreichen. In den übrigen Gebieten sind die vorhandenen geringen bis sehr geringen Dichten zu erhalten. Der landschaftsbezogene Freiraum soll weiter als Erholungsraum dienen. Hingen soll der Landschaftsraum durch die Erholungsnutzung nicht negativ beeinträchtigt werden.

Für den Bereich Verkehr gilt, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung durch ein optimal abgestimmtes Verkehrssystem zu befriedigen sind. Der im kantonalen Richtplan vorgesehene notwendige Ausbau der rechtsufrigen Bahnlinie ist möglichst rasch anzustreben. Die Hupterschliessung des motorisierten Individualverkehrs ist auf die See- und die Forchstrasse zu fokussieren und die Anbindung ans Nationalstrassennetz zu optimieren. Insbesondere in Richtung Oberland und Glattal sollen die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr gefördert werden. Der Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht werden. Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein attraktives Gesamtnetz sowohl für den Freizeit- wie auch für den Alltagsverkehr angestrebt.

Der RRP nimmt die Forderungen zu den Erholungsgebieten des KRP wieder auf. Er formuliert Anforderungen zur Verbesserung der Erlebbarkeit des Zürichsees und zur Aufwertung der Zugänglichkeit des Zürichseeufers.



Raumordnungskonzept Region Pfannenstil

Abbildung 4 Raumordnungskonzept Region Pfannenstil

RRP (2022)

Im Bereich Verkehr werden folgende allgemeinen Ziele verfolgt:

Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem in der Region sicherzustellen, sind/ist:

- bei der Nutzweise und Nutzungsdichte der Siedlungsgebiete die Erschliessungsqualität zu berücksichtigen.
- der Anteil von öffentlichem Personenverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen.
- die Verbindungen zwischen den Zentren innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region zu stärken.
- verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Personenverkehr siedlungsverträglich sicherzustellen.
- die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Bevölkerung zu erhöhen.
- grenznahe Strassenprojekte mit den Nachbargemeinden und -regionen abzustimmen.

In der Region Pfannenstil soll beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 24 Prozent (Stand 2013) auf 33 Prozent (2030) erhöht werden. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modalsplit (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 8 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.

Folgende behördenverbindliche Festsetzungen im Bereich Verkehr sind für das rGVK relevant und in die Betrachtung mit einzubeziehen:

- Umfahrung Oetwil a. S. (Strassenverkehr, Nr. S1)
- Strassenabschnitte mit Umgestaltung des Strassenraums (Strassenverkehr, Nr. A1 bis A18)
- Hombrechtikon - Post und Oetwil a. S. – Zentrum, Wichtige Bushaltestellen von regionaler Bedeutung (öffentlicher Verkehr, Nr. H1 und H2)
- Fuss- und Veloverkehr, Hindernisfreie Wanderwege von regionaler Bedeutung (Fuss- und Veloverkehr, Nr. H1 bis H7)
- Parkierung von regionaler Bedeutung (Parkierung, Nr. P1 bis P22)
- Güterumschlagstandorte und Anschlussgleise von regionaler Bedeutung (Güterverkehr, Nr. G1 bis G4)

Weiter sind als regionale Massnahmen beschrieben, dass sich die Region für eine bessere Anbindung ans Nationalstrassennetz einsetzt, die Regionale Strassennetzstruktur verbessert, ein Regionales Verkehrsmanagement umsetzt, die Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrten verbessert sowie ein ortbildverträglicher Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen umgesetzt wird.

Im Bereich ÖV setzt sich die Region für Angebotsverbesserungen im öffentlichen Personenverkehr gemäss den Zielen ein. Beim Fuss- und Veloverkehr sind es Bike-Trails, welche in die Erarbeitung eines regionalen Erholungskonzeptes einfliessen werden. Ein regionales Parkierungskonzept entlang der Seestrasse ist als Massnahmen im Bereich Parkierung vorgesehen.

2.5.5 Regionaler Richtplan Stadt Zürich

Der regionale Richtplan der Stadt Zürich legt hohen Wert auf die Förderung des öffentlichen Fuss- und Veloverkehrs und die Aufwertung des öffentlichen Strassenraums. Beim Strassenverkehr ist es ein Ziel, keinen stadtkreuzenden Verkehr zu haben respektive diesen auf den Hochleistungsstrassen abzuwickeln.

Zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sind im Übergang zur Region Pfannenstil mehrere Massnahmen eingetragen. So soll der Korridor Stadelhofen – Zollikerberg langfristig ausgebaut werden und das Gebiet Zollikerberg besser ins städtische Tramnetz eingebunden werden. Weiter soll die Busverbindung Seefeld / Bahnhof Tiefenbrunnen - Lengg kurzfristig verbessert werden. Weiter ist zum Nutzungsschwerpunkt Lengg langfristig eine Seilbahntangente Bahnhof Tiefenbrunnen / Gebiet Lengg / Balgrist zu prüfen.

Beim Veloverkehr ist entlang dem See eine Komfortroute geplant. Weiter sollen einzelne Netzlücken bei Wegen in die Region Pfannenstil geschlossen werden.

2.6 Methodik

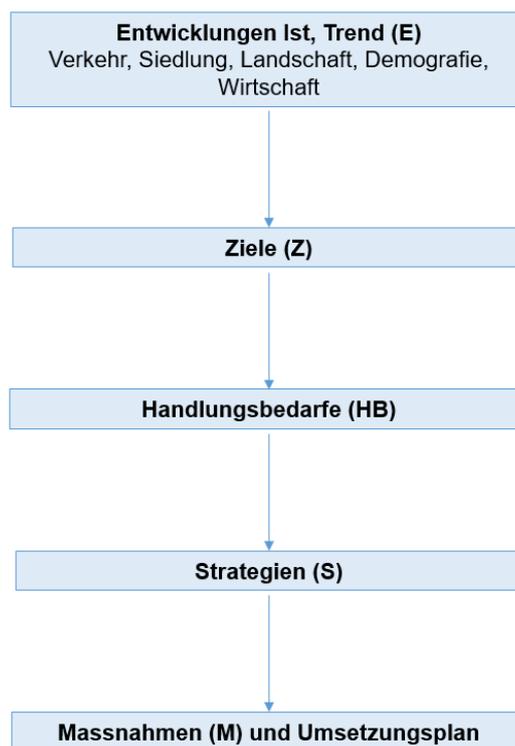


Abbildung 5 Methodik zur Erarbeitung des rGVK

AFM (2021)

Die Erarbeitung des rGVK Pfannenstil geht in fünf Schritten gemäss nachfolgend beschriebener Methode vor (siehe auch Abbildung 3):

- **Analyse (E):** Für die Feststellung der Entwicklungen des Ist-Zustandes werden bestehende oder neu zu beschaffende Daten aus Statistiken, Erhebungen, Prognosen, etc. ausgewertet. Für die Trendentwicklung werden zusätzlich auch bereits beschlossene oder gesicherte Massnahmen zugrunde gelegt.
- **Ziele (Z):** Die für die Region relevanten Zielen aus den übergeordneten Instrumenten KRP und GVK sowie die Ziele des RRP Pfannenstil werden übernommen (es können grundsätzlich auch Ziele aus weiteren Grundlagen übernommen werden, das ist jedoch im rGVK Pfannenstil nicht der Fall). Die Ziele beschreiben regionsspezifisch die angestrebten künftigen Zustände oder Entwicklungen und sind so formuliert, dass festgestellt werden kann (via Berechnung, Erhebung, Befragung, Expertenurteil), ob sie erreicht werden oder nicht bzw. schon erreicht wurden. Die Ziele sind immer massnahmenneutral formuliert, müssen aber nicht widerspruchsfrei sein (Zielkonflikte sind möglich).
- **Handlungsbedarf (HB):** Der Handlungsbedarf wird ermittelt, in dem in der Gegenüberstellung von Analyseergebnissen und Zielen festgestellt wird, ob die definierten Ziele erreicht werden können. Es können auch Handlungsbedarfe aus weiteren Grundlagen übernommen werden, sofern sie für die Region Pfannenstil relevant sind. Die Handlungsbedarfe zeigen regions- oder ortsspezifisch auf, welche Probleme/Risiken/Schwächen gelöst werden sollen oder (seltener), welche Stärken/Chancen genutzt werden sollen, um die gesteckten Ziele zu erreichen, noch ohne Massnahmen zu nennen. Ohne ein festgestelltes Ziel und dessen vermutetes Nichterreichen wird kein Handlungsbedarf definiert; ebenso wird kein Handlungsbedarf definiert, wenn das Ziel mit bereits beschlossenen Massnahmen erreicht werden kann.
- **Strategien (S):** Die Strategien werden aus den Handlungsbedarfen entwickelt, in Übereinstimmung mit den Strategien aus dem KRP, dem GVK und dem RRP, sofern sie für die Region Pfannenstil relevant sind. Die Strategien zeigen regionsspezifisch auf, wie bzw. nach welchen Grundsätzen (Prinzipien, Stossrichtungen, ...) die Ziele erreicht werden sollen. In den Strategien wird auch aufgezeigt, wie mit Zielkonflikten umgegangen werden soll. Die Strategien enthalten ebenfalls noch keine Massnahmen.
- **Massnahmen (M):** Aus den Handlungsbedarfen und den Strategien werden relevante Massnahmen abgeleitet. Sie zeigen auf, was getan wird oder noch getan werden soll, um die Ziele zu erreichen. Massnahmen sind dann relevant, wenn sie signifikante überkommunale/überregionale Wirkung auf die Verkehrsnachfrage innerhalb und/oder ausserhalb der Region Pfannenstil haben oder wenn sie ausserhalb des Planungsraums liegen, aber signifikante Wirkung in der Region Pfannenstil haben. Die Massnahmen sind in einem Umsetzungsplan priorisiert und terminiert. Wirksamkeit, Zuständige und Zeithorizonte sind genannt. Es können Gruppen von Massnahmen gebildet werden, die dann als Pakete/Handlungsschwerpunkte/-ebenen o.ä. betitelt werden.

3 Analyse Ist-Zustand, Trend-entwicklungen

Die Analysen des Ist-Zustandes sowie der erwarteten Entwicklung bis ins Jahr 2040 (Referenzzustand) erfolgen in den folgenden Themenbereichen:

- Siedlung, Demografie und Wirtschaft
- Landschaft und Umwelt
- Verkehr (Je Verkehrsträger)

3.1 Siedlung, Demografie, Wirtschaft

Dieses Kapitel beinhaltet Analysen der räumlichen Gliederung, der demografischen Entwicklung der Bevölkerung und der Beschäftigten sowie der bestehenden Wirtschaftsstruktur.



Abbildung 6 Zentrum Meilen

Timon Furrer, ZPP

3.1.1 Räumliche Gliederung

Abbildung 8 zeigt, dass entlang des Sees gemäss ROK der grösste Teil der Siedlung der urbanen Wohnlandschaft zugeordnet ist. Auf dem Pfannenstil ist das Siedlungsgebiet mehrheitlich der «Landschaft unter Druck» zugeteilt und somit dem Gebiet ausserhalb der Stadt- oder urbanen Wohnlandschaft zuzuordnen. Ausnahmen auf dem Pfannenstil sind Zumikon und Zollikon. Einzelne Gebiete sind als Kultur- oder Naturlandschaft deklariert; Hombrechikon liegt im Handlungsraum Kulturlandschaft. Kantonale Zentrumsgebiete sind in der Region keine vorhanden. Küssnacht, Meilen und Stäfa sind Regionale Zentrumsgebiete, wobei Meilen das regionale Zentrum ist und die anderen beiden die Subzentren.



Abbildung 7 Kantonales Raumordnungskonzept: Handlungsräume im Grossraum Zürich

Screenshot aus KRP, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) Stand: 28. Oktober 2021

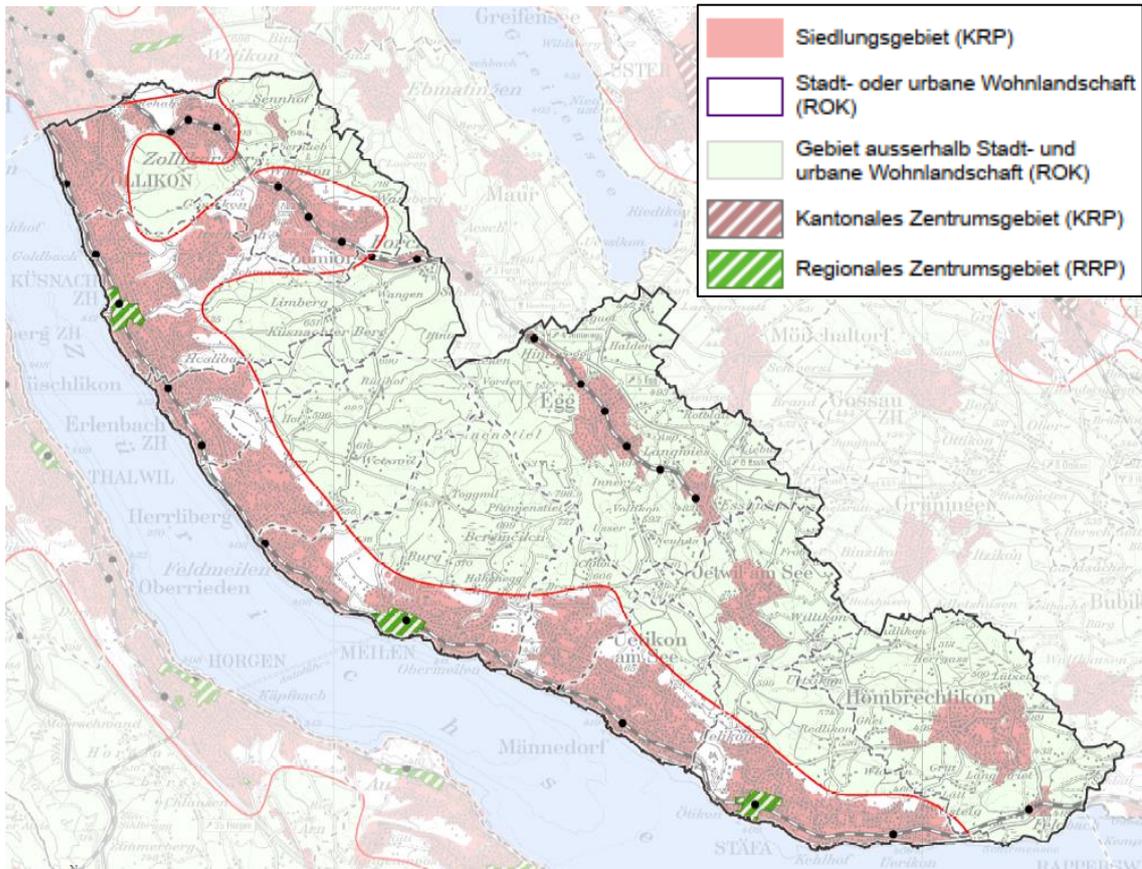


Abbildung 8 Siedlungsgebiet und Handlungsräume ROK (urban / nicht-urban) Kanton Zürich

Darstellung AFM (26.05.2021)

Daten: KRP, ROK: ARE-ZH (2020), RRP Pfannenstil: ARE-ZH (2020), Schiene: ZVV (2018)

Hintergrund: swisstopo

Nachfolgend werden die Stadtlandschaft und die urbane Wohnlandschaft als urbaner Raum und das übrige Siedlungsgebiet als nicht-urbaner Raum betitelt.

Die S-Bahn am See und die Forchbahn werden als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gesehen. Die Siedlungsentwicklung soll primär im urbanen Raum erfolgen. Siedlungen hoher Dichte sind vorwiegend rund um S-Bahn-Haltestellen angegliedert. Oetwil a. S. und Hombrechtikon sind die einzigen Gemeinden, welche keine S-Bahn-Haltestelle im Siedlungszentrum haben. Die S-Bahn-Haltestelle Feldbach liegt auf Gemeindegebiet von Hombrechtikon. Entlang des Sees ist die Siedlung beinahe durchgehend, entlang der Forchbahn sind die Siedlungsgebiete voneinander getrennt.

3.1.2 Einwohner und Arbeitsplätze

In den letzten 10 Jahren ist je Gemeinde die Einwohnerzahl im Minimum um 7% (Egg, Erlenbach und Stäfa) und im Maximum um 16% (Meilen) gestiegen. Absolut ist die Einwohnerzahl in Erlenbach am wenigsten gewachsen (+353). In Meilen fand auch absolut das grösste Wachstum statt (+1'999).

Tabelle 2 Entwicklung Einwohnerzahlen je Gemeinde

Gemeinde	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Egg	8'214	8'302	8'273	8'330	8'378	8'395	8'442	8'574	8'786	8'820	8'827	+7%
Erlenbach (ZH)	5'266	5'318	5'336	5'443	5'472	5'502	5'567	5'605	5'586	5'600	5'619	+7%
Herrliberg	6'119	6'127	6'159	6'240	6'289	6'286	6'290	6'391	6'458	6'566	6'671	+9%
Hombrechtikon	8'089	8'100	8'182	8'420	8'463	8'595	8'595	8'732	8'759	8'814	8'804	+9%
Küsnacht (ZH)	13'506	13'485	13'623	13'820	13'796	14'143	14'250	14'348	14'537	14'806	14'794	+10%
Männedorf	10'434	10'462	10'473	10'522	10'588	10'799	10'913	11'207	11'317	11'389	11'366	+9%
Meilen	12'685	12'777	13'046	13'209	13'515	13'701	13'958	14'190	14'326	14'525	14'684	+16%
Oetwil a. S.	4'491	4'546	4'577	4'581	4'661	4'732	4'754	4'814	4'844	4'848	4'943	+10%
Stäfa	13'864	13'866	13'894	13'931	14'152	14'233	14'389	14'467	14'708	14'782	14'793	+7%
Uetikon a. S.	5'837	5'932	5'879	5'948	5'981	6'042	6'145	6'158	6'191	6'222	6'307	+8%
Zollikon	12'099	12'152	12'319	12'517	12'744	12'779	12'961	12'996	13'039	13'293	13'363	+10%
Zumikon	5'147	5'162	5'164	5'132	5'168	5'142	5'120	5'266	5'481	5'573	5'584	+8%

Daten: Gemeindeportrait: Statistisches Amt ZH (2021)

Abbildung 9 zeigt die Einwohnenden- und Beschäftigtenentwicklung der gesamten Region Pfannenstil. Gemäss Szenario «Trend ZH 2021» der Bevölkerungsprognose 2021 wird in der Region Pfannenstil vom 2021 bis ins Jahr 2040 ein Wachstum von +22'320 Einwohnenden (+19.3%) prognostiziert. Der kantonale Schnitt liegt bei einem Wachstum vom +19.8%.

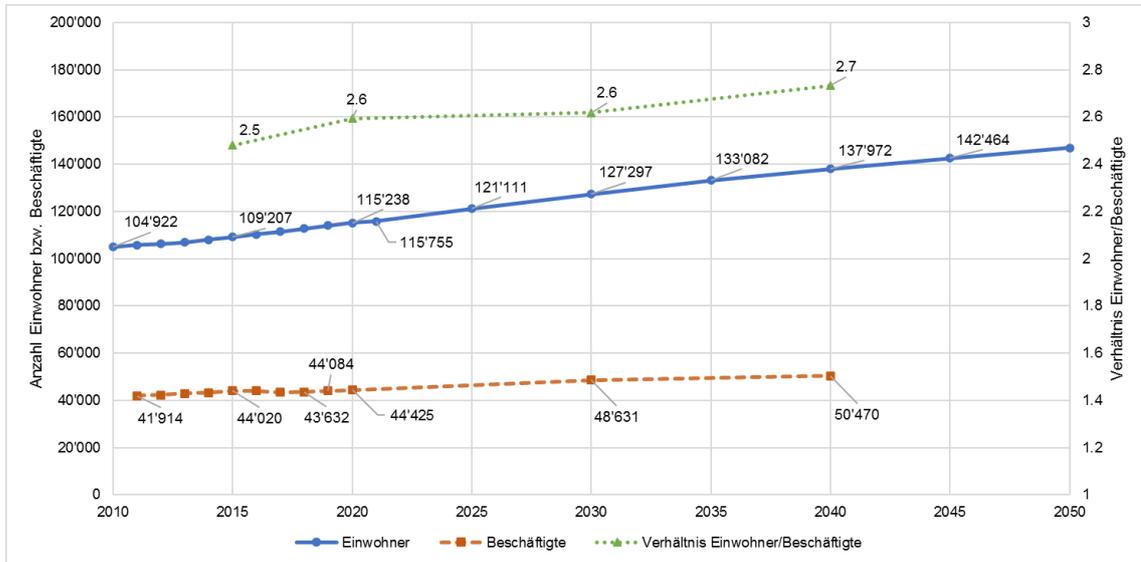


Abbildung 9 Entwicklung der Einwohnenden und Beschäftigten in der Region Pfannenstil

Eigene Darstellung

Daten: Einwohnende bis 2021, OGD: Statistisches Amt ZH (2022);

Einwohnende ab 2025, OGD, Bevölkerungsprognose 2021, Szenario "Trend ZH 2021": Statistisches Amt ZH (2021);

Beschäftigte bis 2020, OGD: Statistisches Amt ZH (2022);

Beschäftigte 2030/2040, Strukturdaten Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich (GVM-ZH): Statistisches Amt ZH (2019)

3.1.3 Demografische Entwicklung bis 2040

Die Region Pfannenstil hat einen kantonal überdurchschnittlichen Altersquotienten. Dies wird sich gemäss dem Szenario «Trend ZH 2021» der Bevölkerungsprognose 2021 auch bis ins Jahr 2040 nicht verändern, wie in Abbildung 10 ersichtlich ist.



Abbildung 10 Demografische Entwicklung der Region Pfannenstil (absolute Zahlen oben, prozentual unten)

Eigene Darstellung

Daten 2021: Bevölkerung nach Gemeinde, Heimat, Geschlecht und Alter ab 2010: Statistisches Amt ZH (2022)

Daten 2040: Bevölkerungsprognose 2021 Szenario "Trend ZH 2021": Statistisches Amt ZH (2021)

3.1.4 Einwohnende und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse

Die nachfolgenden Abbildungen zeigt die Anzahl Einwohnende bzw. Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen. Dargestellt ist die Anzahl Einwohnende / Beschäftigte im Hektarraster nach ÖV-Güteklassen gemäss der Definition des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE).

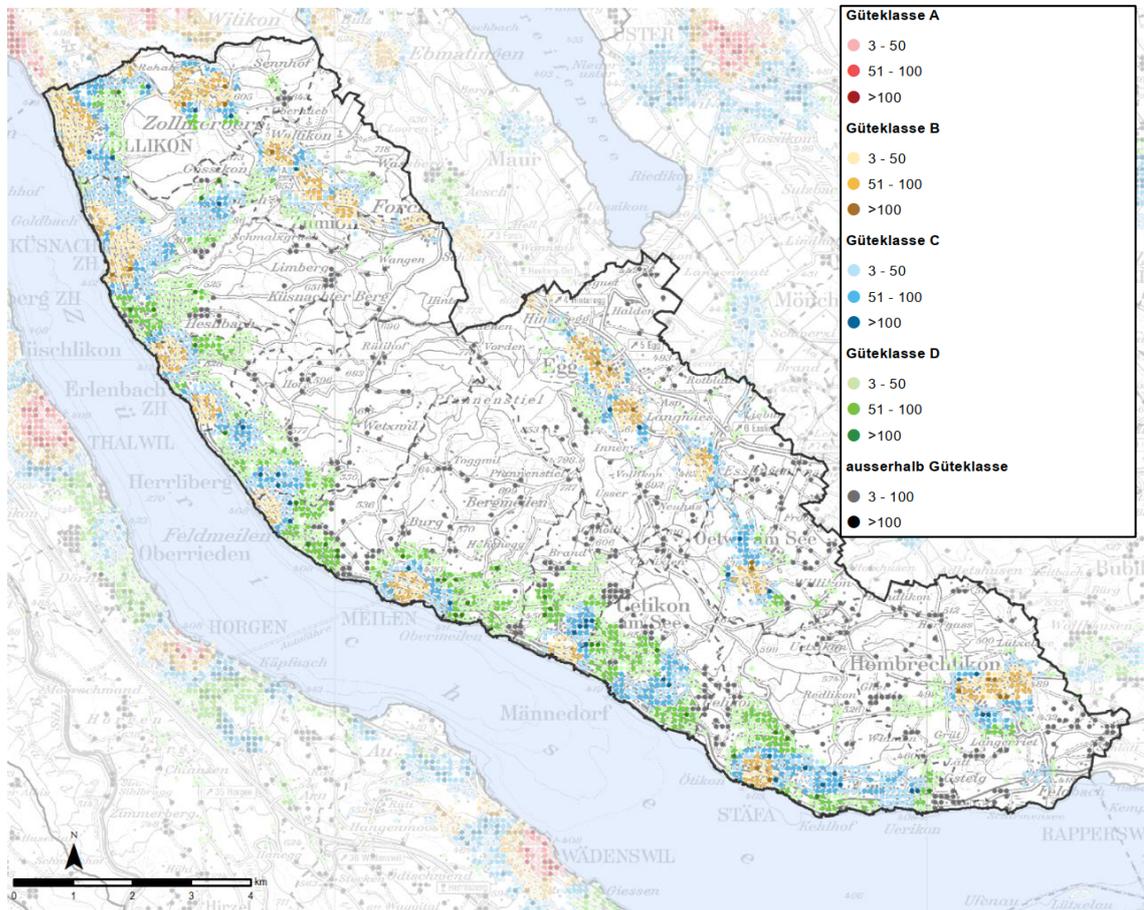


Abbildung 11 Einwohnende nach ÖV-Güteklassen

Darstellung AFM (09.09.2022)

Daten: Bevölkerung: Statistisches Amt ZH (2022); ÖV-Güteklassen: ARE-CH (2022)

Hintergrund: swisstopo

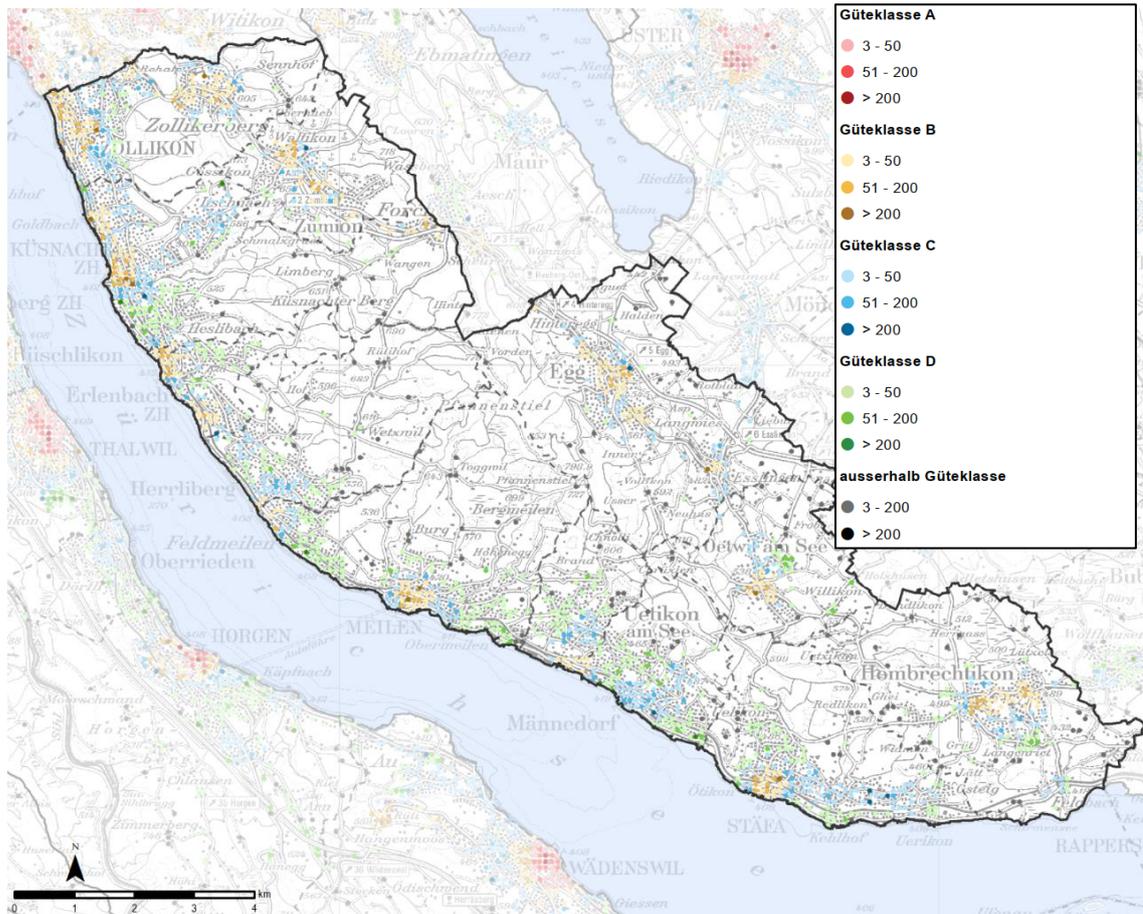


Abbildung 12 Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Darstellung AFM (09.09.2022)
 Daten: Beschäftigte: Statistisches Amt ZH (2020); ÖV-Güteklassen: ARE-CH (2020)
 Hintergrund: swisstopo

3.1.5 Betriebsgrösse und Arbeitsplatzgebiete

Abbildung 13 zeigt die Verteilung der Betriebsgrösse in der Region Pfannenstil im Vergleich mit dem ganzen Kanton Zürich. In der Region Pfannenstil gibt es anteilmässig sehr viel mehr Mikrounternehmen mit weniger als 10 Vollzeitäquivalenten (VZÄ). Kleine, mittlere und grosse Betriebe gibt es weniger als im kantonalen Schnitt.

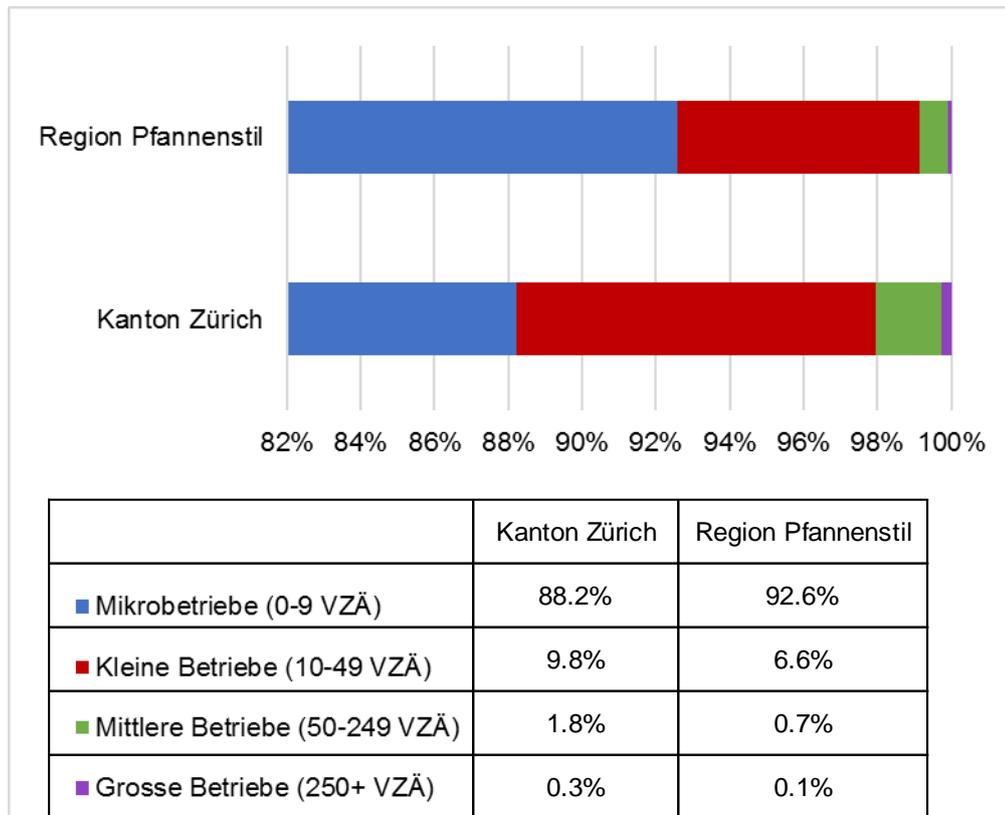


Abbildung 13 Vergleich der Anzahl Betriebe nach Betriebsgrösse (Vollzeitäquivalent, VZÄ) im Kanton Zürich und in der Region Pfannenstil im Jahr 2020

Eigene Darstellung

Daten: Anzahl Betriebe nach Betriebsgrösse: Statistisches Amt ZH (2022)

Stark verkehrserzeugende Einrichtungen (SVE) gibt es in der Region Pfannenstil sechs. Es sind drei Bildungseinrichtungen (Kantonsschule Küsnacht, Internationale Schule Zumikon, Kantonsschule Uetikon) sowie drei Gesundheitseinrichtungen (Spital Zollikerberg, Spital Männedorf, Clenia Privatklinik Schlössli Oetwil am See). Die Einrichtungen liegen in den ÖV-Güteklassen B oder C.

SVE gemäss dem AFM werden anhand folgenden typenspezifischer Schwellenwerte erhoben:

- Einkaufszentren ab 5'000 m² Verkaufsfläche
- Gesundheitseinrichtungen ab mind. 500 VZÄ oder mind. 5'000 stationäre Austritte /Jahr
- Freizeiteinrichtungen ab 200'000 Besuchern/Jahr oder einer Tribünenkapazität von mind. 5000.
- Bildungseinrichtungen ab 500 Pers. (SuS + BES). Volksschulen sind nicht berücksichtigt.

Zudem wurden aus dem RRP folgende Einträge berücksichtigt:

– Parkfelder ab 200 Parkplätze

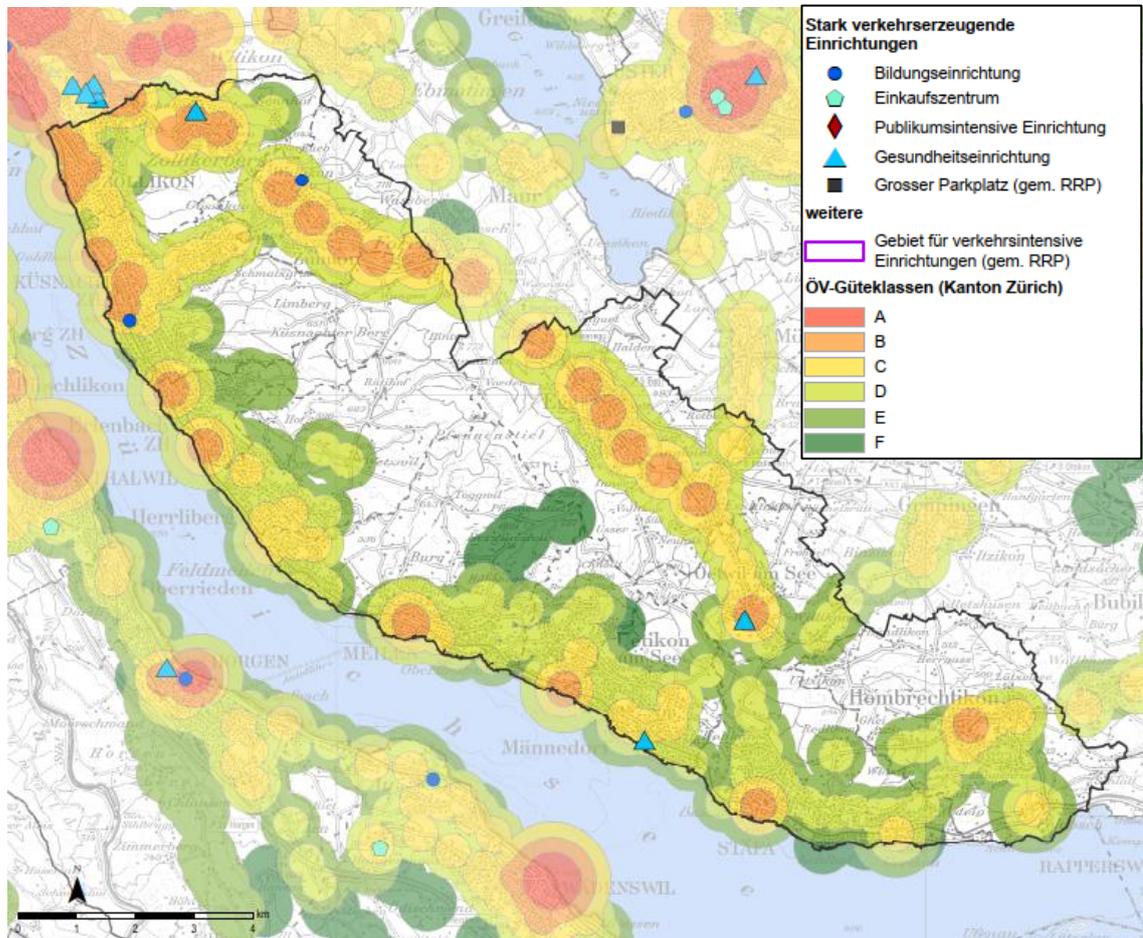


Abbildung 14 Stark verkehrserzeugende Einrichtungen (SVE) und ÖV-Güteklassen

Darstellung AFM (Februar 2022)

Daten: SVE, Gebiete für Einrichtungen: AFM (2021); Geodaten RRP Pfannenstil : ARE-ZH (2019); ÖV-Güteklassen: AFM (2021)

Hintergrund: swisstopo

3.1.6 Entwicklung der Wirtschaftsstruktur

Der grösste Teil der Beschäftigten in der Region Pfannenstil arbeitet im dritten Sektor (Dienstleistungen), wie Abbildung 15 zeigt. Während die Anzahl Beschäftigte in diesem Sektor leicht zugenommen hat in den letzten Jahren, nahm die Anzahl Beschäftigte im ersten und zweiten Sektor leicht ab.

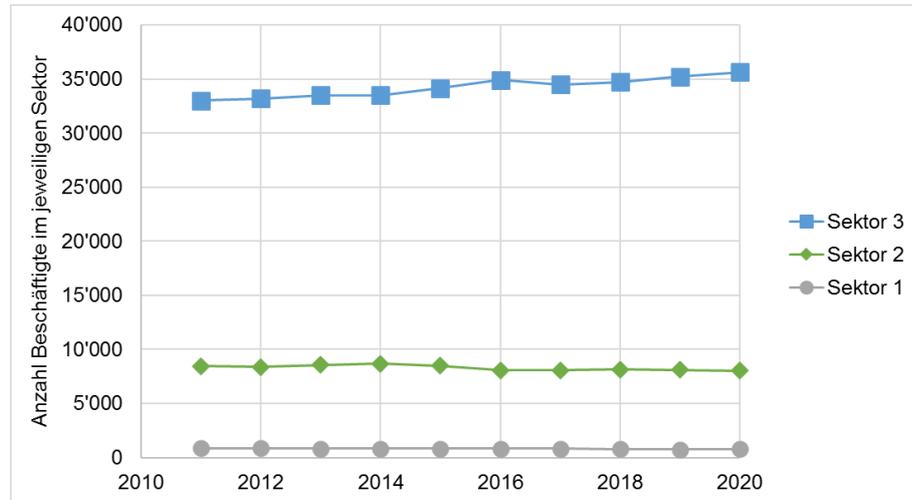


Abbildung 15 Entwicklung der Wirtschaftsstruktur 2011 bis 2020

Eigene Darstellung
Daten: Beschäftigte pro Sektor: Statistisches Amt ZH (2022)

3.1.7 Siedlungsentwicklung

Gemäss Angabe der Gemeinden erfolgt die Siedlungsentwicklung grösstenteils mittels Innenverdichtung. Grössere Entwicklungen werden in Zollikon (Lengg, Gesundheitscluster, kantonales Entwicklungsprojekt), Uetikon a. S. (CU, Bildung, Arbeit, kantonales Entwicklungsprojekt) und Hombrechtikon (Arbeitsplätze) erwartet.

Tabelle 3 Reserve Raumnutzer gemäss Angabe der Gemeinden

Gemeinde	Zusätzliche Raumnutzer	Gebiet
Zollikon	+1'000	Primär Gesundheitscluster
Zumikon	+700	im gesamten Gemeindegebiet, insbesondere im Zentrum: Chirchbüel, Kreisel, Strubenacher sowie Reserven im Bestand
Küsnacht ZH	+1'250	Umfeld Bahnhof, Zonenreserven am Berg nicht verfügbar
Herrliberg	+750	Umfeld Bahnhof
Erlenbach ZH	+260	Umfeld Bahnhof
Meilen	+500	Burkwil weitere Gebiete ohne Angaben (Bruechstrasse, Alte Landstrasse, Dorfstrasse, Beugen)
Egg	+1'000	v. a. Oberdorf und Lindenhof
Uetikon a. S.	+1'000 RN und 2'000 Schüler	CU Uetikon
Männedorf	+200	Umfeld Bahnhof
Stäfa	keine Angabe möglich	Gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild in Bahnhofsnähe (Stäfa, Uerikon) und im Arbeitsplatzgebiet Laubisrüti
Oetwil a. S.	+300	Zentrum
Hombrechtikon	+1'600	Reserve Arbeitsplatzzone

Daten: Angaben aus der Gemeindeumfrage Juli 2021 und Mitwirkung Februar 2023

Die Auswertung der Geschossflächenreserven mittels GIS-Analysen sind in Abbildung 16 dargestellt. Sie widerspiegeln grösstenteils die Angaben der Gemeinden.

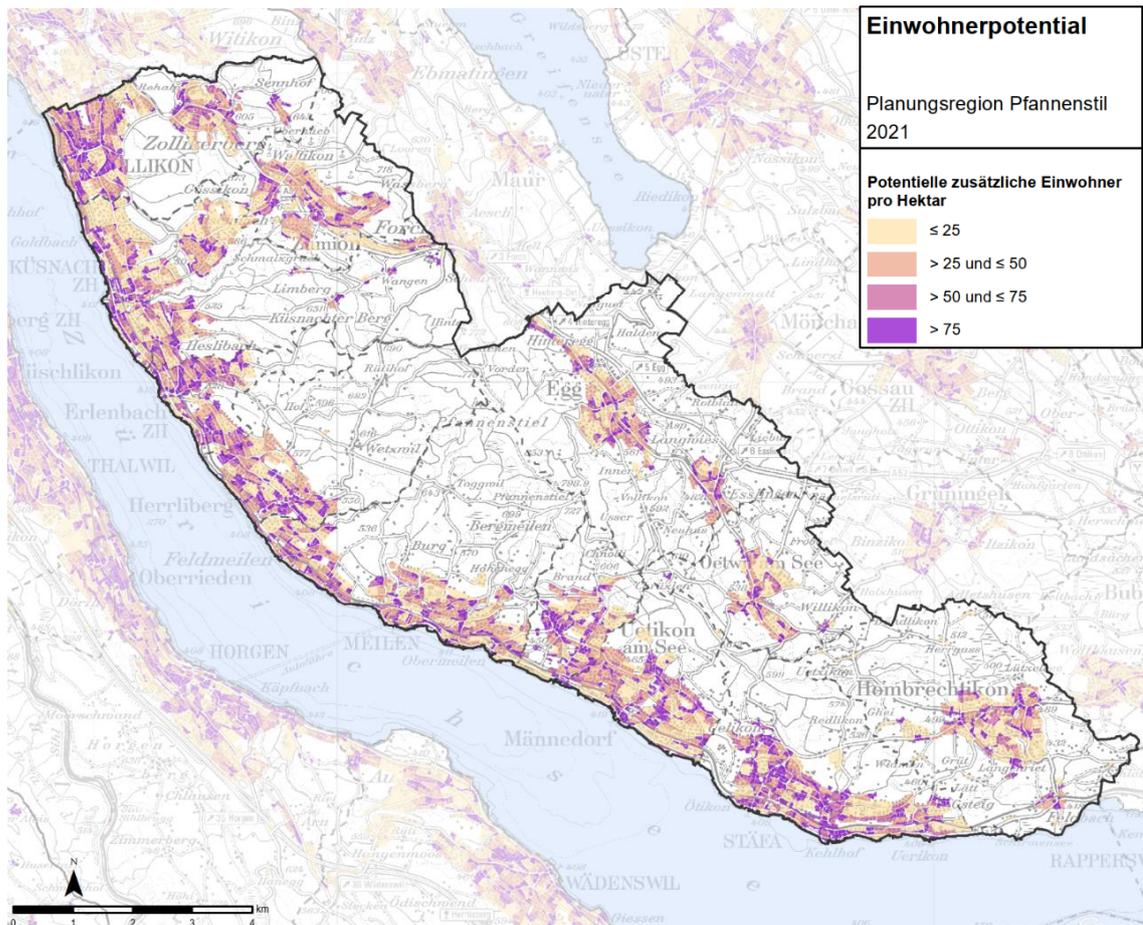


Abbildung 16 Einwohnerpotenzial

Das Einwohnerpotenzial beschreibt die potenzielle Geschossflächennutzung mit Einwohnern bei maximaler Ausnutzung der verbindlich festgelegten Ausnutzungsziffern. Die Einfärbung erfolgt auf der Ebene "Kleinquartier"
Darstellung AFM (23.09.2022)
Daten: Quartieranaylsen Spezialauswertung, Interner Geodatensatz Sichtungsgebiete: Statistisches Amt ZH (2022)
Hintergrund: swisstopo

3.1.8 Analyse mit Beschäftigtenpotenzial nach ÖV-Güteklasse

Die nachfolgende Abbildung zeigt das Beschäftigtenpotenzial nach ÖV-Güteklassen (Definition gemäss Bund). Am meisten Potenzial besteht entlang dem See, wobei jeweils die Siedlungszentren die beste Güteklasse aufweisen.

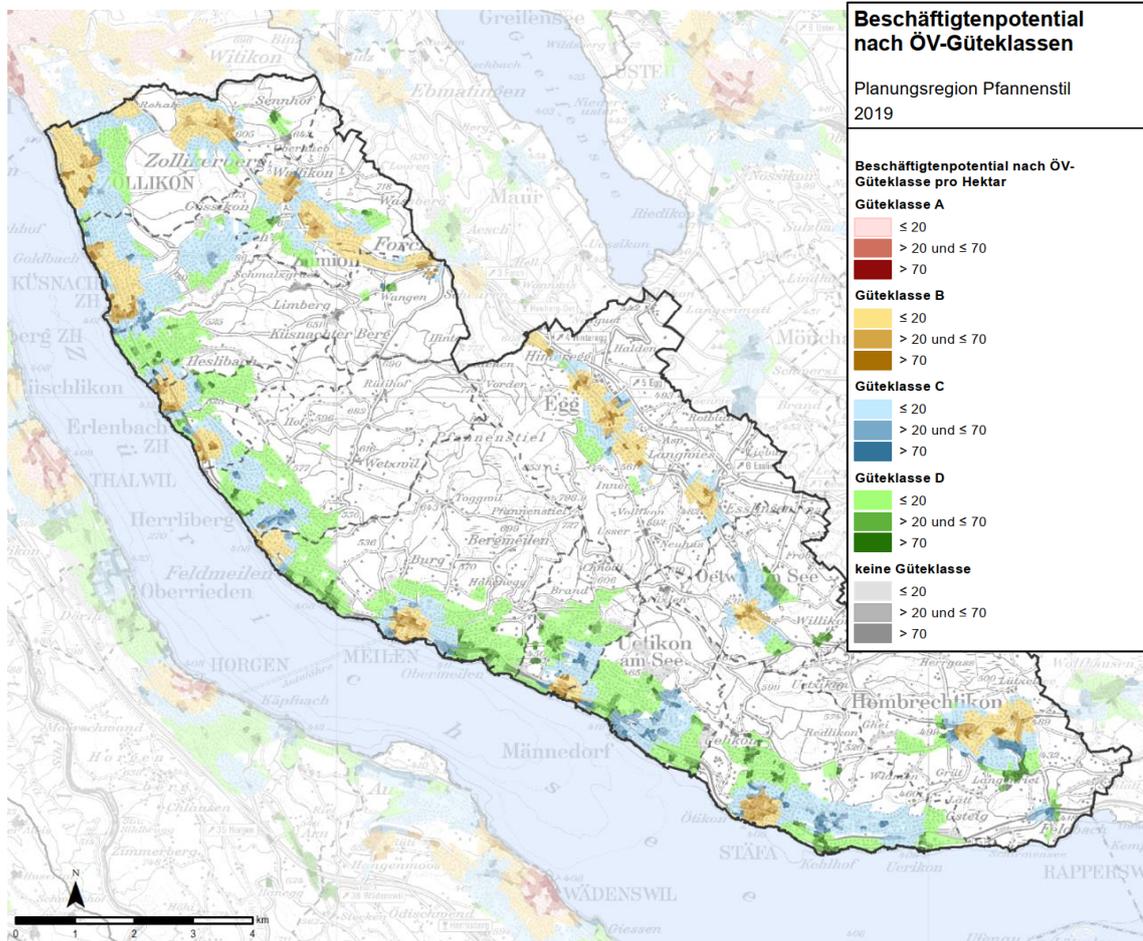


Abbildung 17 Beschäftigtenpotenzial nach ÖV-Güteklasse

Das Beschäftigtenpotenzial beschreibt die potenzielle Geschossflächennutzung mit Beschäftigten bei maximaler Ausnutzung der verbindlich festgelegten Ausnutzungsziffern. Die Einfärbung erfolgt auf der Ebene "Kleinquartier", wobei jedem Kleinquartier diejenige ÖV-Güteklasse (Definition gemäss Bund) mit dem flächenmässig grössten Anteil zugewiesen wird.

Darstellung AFM (23.09.2022)

Daten: Quartieranalysen Spezialauswertung: Statistisches Amt ZH (2022); ÖV-Güteklassen: ARE-CH (2021)

Hintergrund: swisstopo

3.2 Landschaft und Umwelt

3.2.1 Landschaft

Die Topografie der Region ist geprägt durch den Zürichsee und den Hügelzug des Pfannenstils. Die unteren, dem See zugewandten Hanglagen sind vornehmlich überbaut. Weite Teile des Siedlungsgebiets weisen wegen der idealen Besonnung und der attraktiven Aussicht auf See und Alpen eine hohe Wohnqualität auf. Darüber liegen landwirtschaftlich genutzte Gebiete und ausgedehnte Wälder. Tobel und unbebaute Trenngürtel, zu denen auch die Allmenden und Rebberge gehören, bilden vertikale Zäsuren im Siedlungsband entlang des rechten Seeufers.



Abbildung 18 Wetzwil, Herrliberg

Timon Furrer, ZPP

Abbildung 19 zeigt die prioritäre Nutzung der Landschaft.

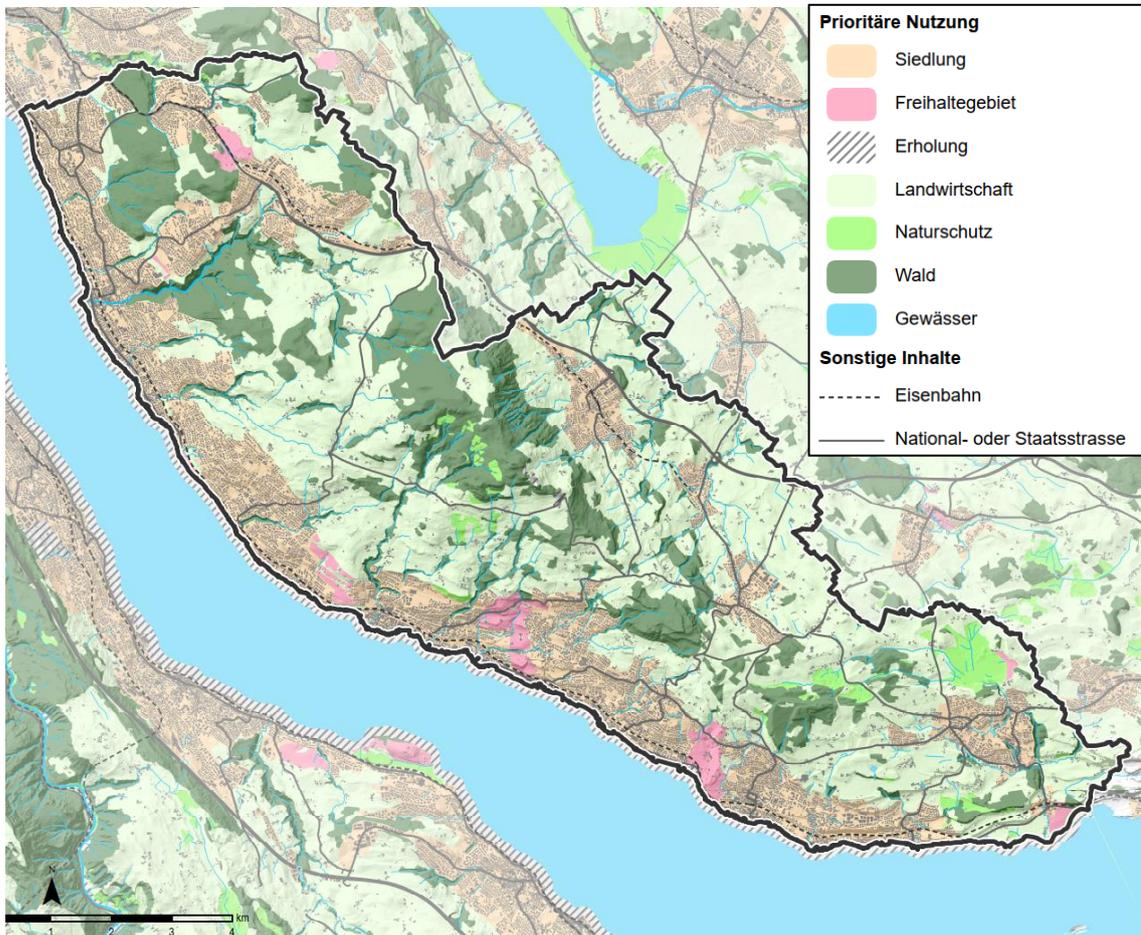


Abbildung 19 **Landschaftsstruktur**

Darstellung AFM (31.05.2021)
Daten: Landschaftsstruktur, Geodaten KRP ZH: ARE-ZH (2018); Strasse: Tiefbauamt ZH (TBA-ZH) (2021); Schiene, "Schienennetz": BAV (2017)
Hintergrund und Wald: ARE-ZH

3.2.2 Hotspots der Erholung

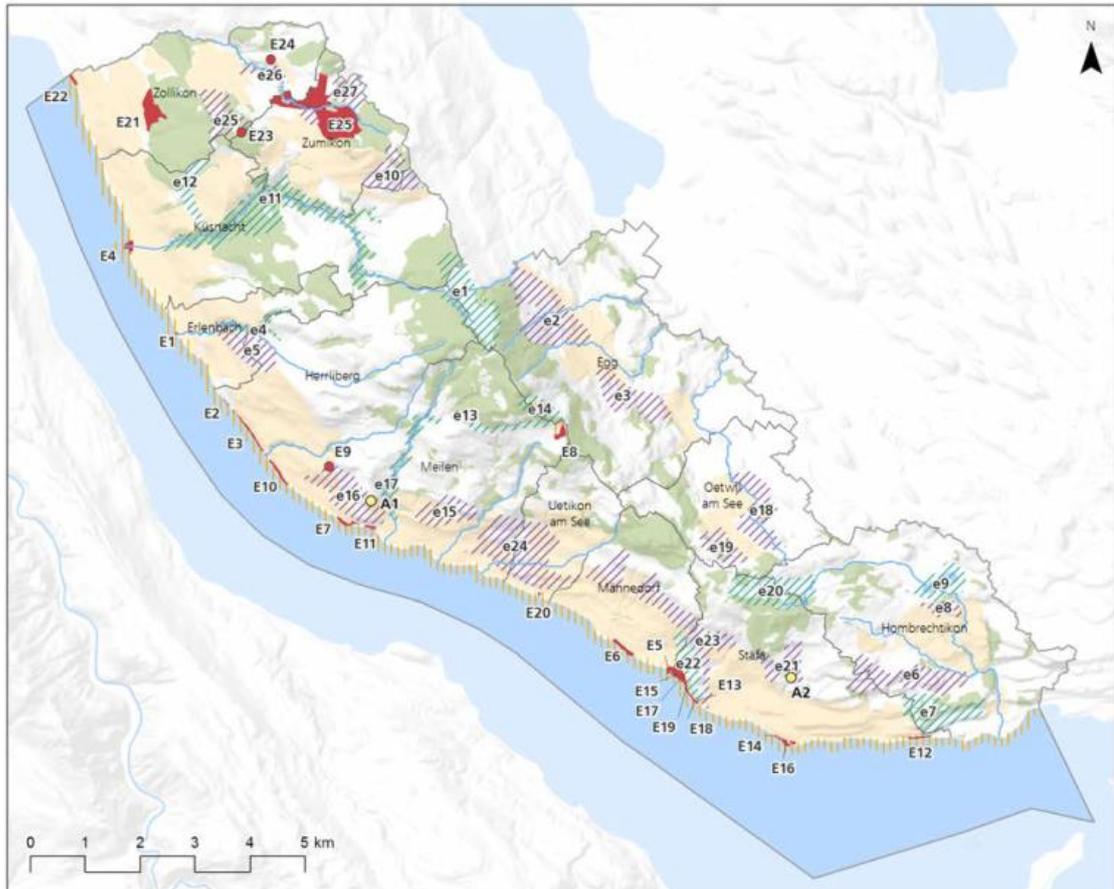
Gemäss des Teilprojekts «Hotspots der Erholung im Kanton Zürich» der langfristigen Raumentwicklungsstrategie (LaRES, Planar AG, 2014) bestehen in der Region die folgenden Hotspots der Erholung:

- Zürichseeufer (Erholungsgebiet Kantonaler Bedeutung) mit naturbezogener und Aktiverholung
- Pfannenstil (Erholungsgebiet Kantonaler Bedeutung) mit den Hotspots Hochwacht und Küssnacher Tobel
- Forch (Erholungsgebiet Regionaler Bedeutung)
- Zürichseeuferhang Pfannenstil mit naturbezogener und Aktiverholung sowie Eignung für Grossanlässe

Gemäss dem Bericht wird der Druck auf die aufgeführten Hotspots zunehmen. Ebenso wird der Erholungsdruck auf die Waldgebiete um die Stadtlandschaften noch weiter zunehmen.

3.2.3 Erholungs- und Vorranggebiete

Die Landschaft bietet zahlreiche und vielfältige Möglichkeiten für Erholungs- und Freizeitaktivitäten für die Bevölkerung der Region. Der Zürichsee, der bewaldete Hügelzug des Pfannenstils sowie die Landschaft von nationaler Bedeutung rund um den Lützelsee bilden den Rahmen dazu mit einer Ausstrahlung über die Region hinaus. Dazwischen liegt eine grosse Anzahl an attraktiven, kleinräumigen Naherholungsgebieten und Ausflugszielen von regionaler Bedeutung. Der RRP zeigt diese Gebiete, welche dem Ist-Zustand entsprechen.



Inhalte regionaler Richtplan

E4 / E11 Erholungsgebiet

A2 Ausflugsziel

e9 Vorranggebiet siedlungsnahe Erholung

e17 Vorranggebiet natur- und landschaftsorientierte Erholung

Inhalte kantonaler Richtplan

Erholungsgebiet

Abbildung 20 Erholungs- und Vorranggebiete

Screenshot des RRP Pfannenstil

3.2.4 Hitze im Siedlungsraum

Die Abbildung 14 zeigt den Wärmeeinseleffekt in der Nacht. Dieser zeigt die Abweichung vom Temperaturmittelwert. Die mittlere Lufttemperatur (4 Uhr) innerhalb des Kantonsgebietes liegt mit den angenommenen meteorologischen Rahmenbedingungen bei 16.3 °C.

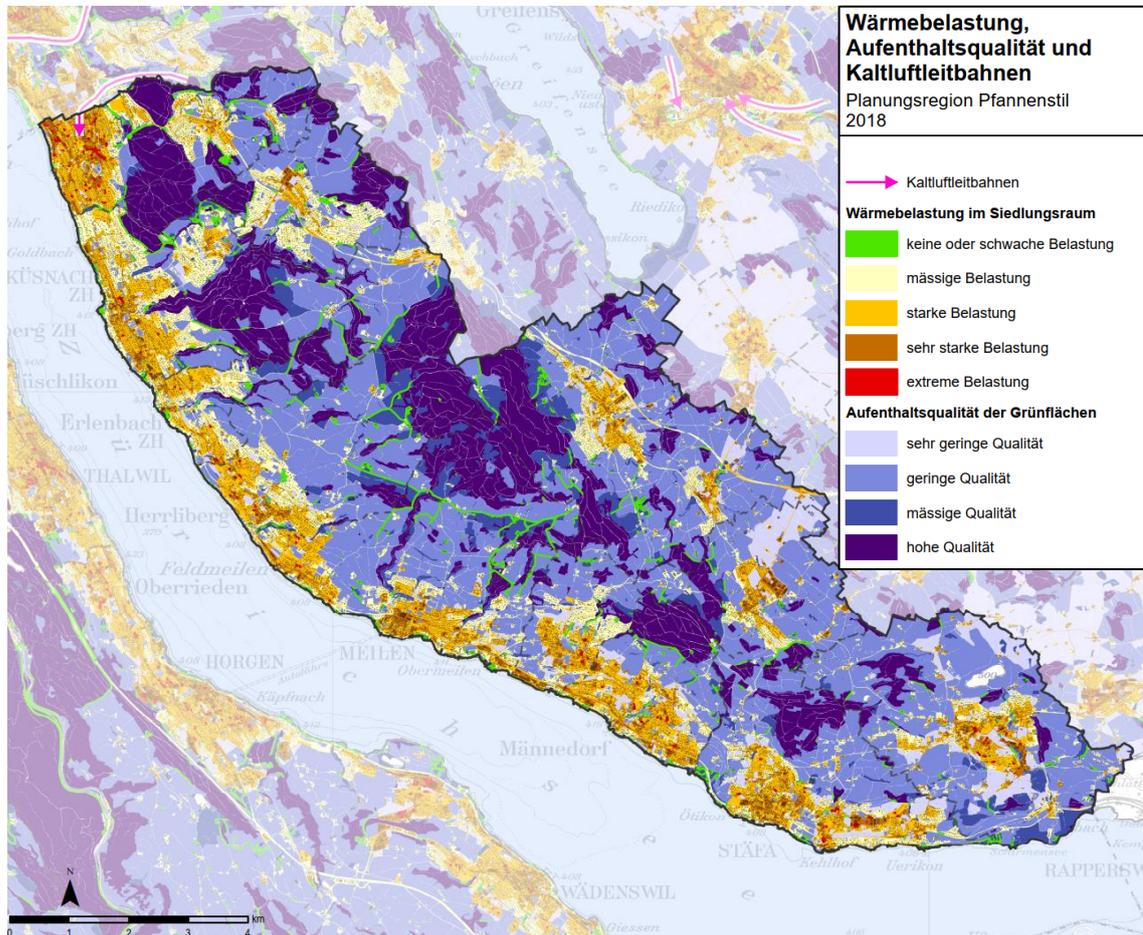


Abbildung 21 Wärmebelastung, Aufenthaltsqualität und Kaltluftleitbahnen

Anmerkung: Massgebend für die Darstellung der Wärmebelastung im Siedlungsraum sowie der Aufenthaltsqualität von Grünflächen ist die Tagessituation um 14 Uhr während eines windschwachen Sommertages. Grundlage dafür ist das thermische Empfinden einer "Standardperson". Über Kaltluftleitbahnen fliesst besonders nachts kühlere Luft aus höhergelegenen Bereichen hangabwärts in wärmere Zonen. Leitbahnen werden durch urbane Freiflächen und locker bebaute Siedlungsflächen begünstigt. Darstellung AFM (21.01.2022)
Daten: Klimamodell ZH: Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) (2018)
Hintergrund: swisstopo

Mit dem Planungstool «Hitze Siedlungsraum Kanton Zürich» können einzelne Gebiete detailliert analysiert werden. Für das stark betroffene Gebiet Uetikon a. S. (Zürichsee) heisst es beispielweise:

"Das Gebiet ist tagsüber während einer sommerlichen Schönwetterphase sehr stark überwärmt. Im Vergleich zum kantonalen Mittel hat das Gebiet durchschnittlich viele Hitzetage pro Jahr. An solchen Tagen steigt das Thermometer über 30°C. Hinzu kommt, dass überdurchschnittlich viele Menschen oder sensible Nutzungen wie Schulen und Krankenhäuser betroffen sind. Grünräume sind gut erreichbar. Das Gebiet ist nachts stark überwärmt und weist im Vergleich zum kantonalen Mittel deutlich mehr Tropennächte pro Jahr auf. Während solchen Nächten fällt das Thermometer nicht unter 20°C. Es sind überdurchschnittlich viele Menschen von der Überwärmung betroffen." (Quelle Planungstool "Hitze im Siedlungsraum Kanton Zürich", Uetikon a. S. (Koordinaten 2693316 / 1235103), Abfrage November 2021)

3.2.5 Historische Verkehrswege

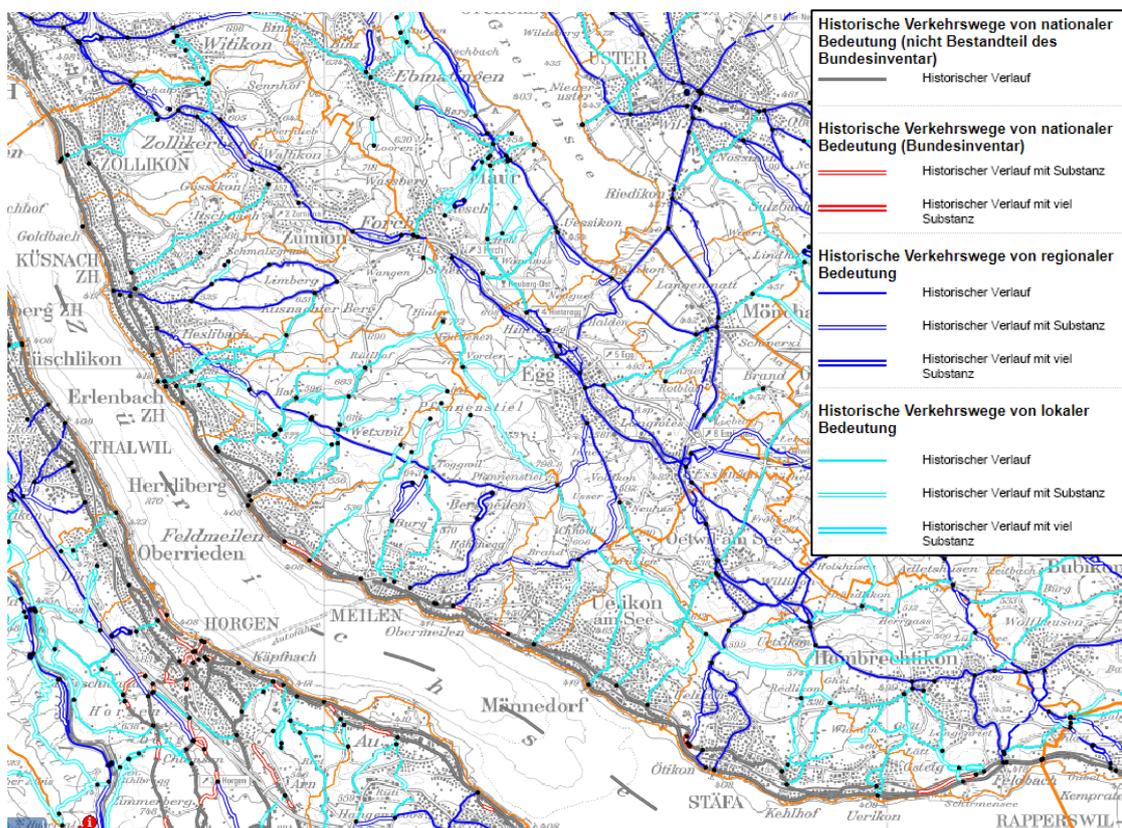


Abbildung 22 Historische Verkehrswege

Screenshot GIS Browser Kanton Zürich, Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS (November 2021)

In der Region Pfannenstil bestehen viele historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung. Auffallend sind die Wege vom See auf dem Pfannenstil sowie die Route von Küsnacht nach Egg. Teilweise besteht auf diesen Wegen noch eine historische Substanz. Oft ist durch den Strassenbau die historische Struktur verloren gegangen. Auch landschaftsprägende Elemente wie Birkenalleen, die es früher am Pfannenstil gab, sind verschwunden.

3.2.6 Immissionen und Emissionen

Strassenlärm

Die Anzahl mit Strassenlärm belästigten Personen ist in Abbildung 16 dargestellt (Stand 2011). Vor allem in Stadtnähe und entlang der Seestrasse insbesondere in Küsnacht, Erlenbach sowie den Zentrumsgebieten in Meilen, Männedorf, Stäfa, Oetwil a. S. und Hombrechtikon gibt es eine grosse Anzahl von lärmbelästigten Einwohnerinnen und Einwohner. Weiter ist die Anzahl lärmbelästigter Personen entlang der Forchstrasse in Zollikerberg gross.

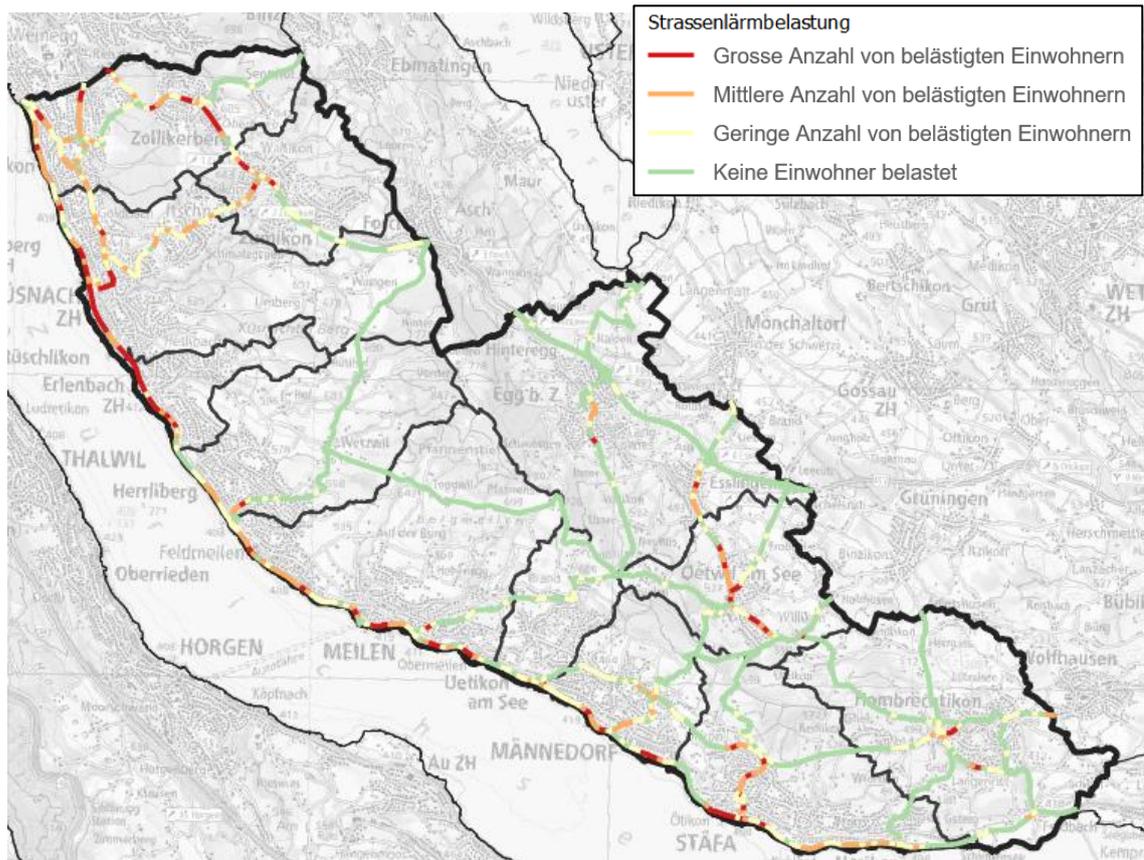


Abbildung 23 Strassenlärmbelastung

Eigene Darstellung
Daten: Verkehr und Lärmbelastung: Fachstelle Lärmschutz (2011)
Hintergrund: swisstopo

Prognosen zu den Lärmbelastungen sind schwierig. Mit einer Verkehrszunahme wird die Lärmbelastung weiter zu nehmen. Die Elektrifizierung des Strassenverkehrs kann zu einer lokalen Reduktion der Belastungen führen.

Feinstaub-Immissionen (PM2.5 und PM10)

Der Immissionsgrenzwert für das Feinstaub-Jahresmittel PM10 beträgt gemäss schweizerischer Luftreinhalteverordnung 20 µg/m³; für das Feinstaub-Jahresmittel PM 2.5 liegt der Grenzwert bei 10 µg/m³. Aufgrund des verwendeten Verfahrens ist eine kleinräumige Interpretation nicht zulässig. Lokal können höhere und tiefere Schadstoffkonzentrationen auftreten als die gemittelten Werte der Karten zeigen.

Zu beachten ist zudem, dass auch durch tiefere Immissionswerte noch negative Auswirkungen auf die Gesundheit beobachtet werden können. Dies wird auch in den Luftqualitätsleitlinien (air quality guidelines) der Weltgesundheitsorganisation WHO 2021 deutlich. So empfiehlt die WHO neu deutlich tiefere Werte für die Gesundheit, beispielsweise einen Langzeitbelastungswert von 5 µg/m³ für Feinstaub PM2.5, 15 µg/m³ für Feinstaub PM10. Ziel soll daher die Minimierung der Luftschadstoffe sein.

Die Feinstaub-Immissionen haben in den letzten Jahren stetig abgenommen. Der aktuell zulässige Grenzwert für PM10 ist seit dem Jahr 2010 in der ganzen Region eingehalten.

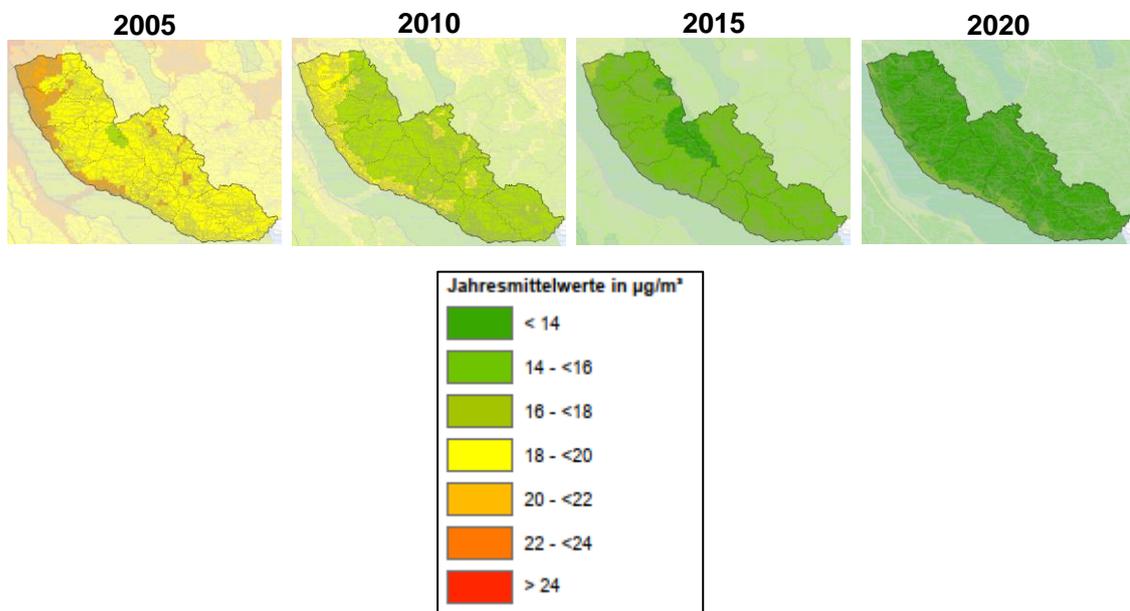


Abbildung 24 Zeitreihe Feinstaub (PM10) Immissionen 2005-2020

Darstellung AFM (30.09.2021)
Daten: Geodatensatz "Feinstaub (PM10) Immissionen": AWEL (2015 und 2020)
Hintergrund: swisstopo

Die Feinstaub-Immissionen PM2.5 haben seit 2015 abgenommen, sind aber lokal noch immer über dem aktuell zulässigen Grenzwert. Dies betrifft insbesondere die Seestrasse, welche stark befahren ist.

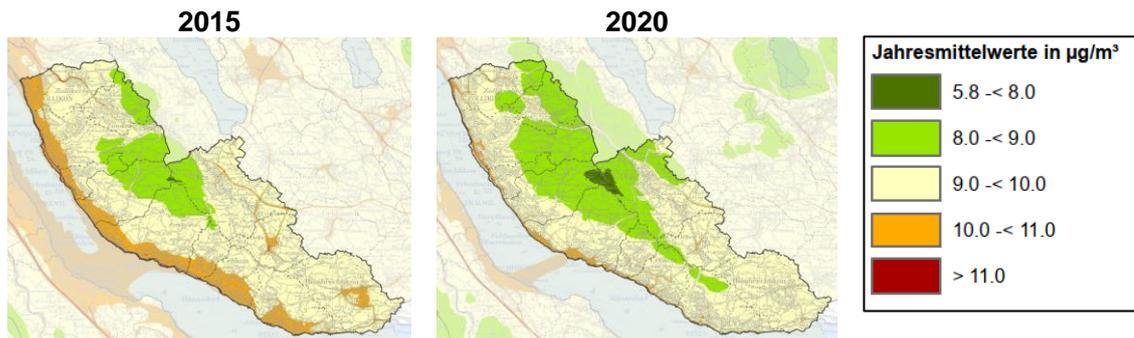


Abbildung 25 Zeitreihe Feinstaub (PM2.5) Immissionen 2015-2020

Darstellung AFM (30.09.2021)

Daten: Geodatenatz "Feinstaub (PM2.5) Immissionen": AWEL (2020)

Hintergrund: swisstopo

Sickstoffdioxid-Immissionen

Der Immissionsgrenzwert für das NO₂-Jahresmittel beträgt gemäss schweizerischer Luftreinhalteverordnung 30 µg/m³. Dieser Grenzwert ist bereits seit 2005 grossräumig eingehalten in der Region Pfannenstil. Die Immissionswerte nehmen seit dann weiter ab. Aufgrund des verwendeten Verfahrens ist eine kleinräumige Interpretation nicht zulässig.

Zu beachten ist hier, wie auch bei den Feinstaub-Immissionen, dass auch durch tiefere Immissionswerte noch negative Auswirkungen auf die Gesundheit beobachtet werden können. Dies wird auch in den Luftqualitätsleitlinien (air quality guidelines) der Weltgesundheitsorganisation WHO 2021 deutlich. So empfiehlt die WHO neu deutlich tiefere Werte für die Gesundheit, beispielsweise einen Langzeitbelastungswert von 10 µg/m³ für NO₂. Ziel soll daher die Minimierung der Luftschadstoffe sein.

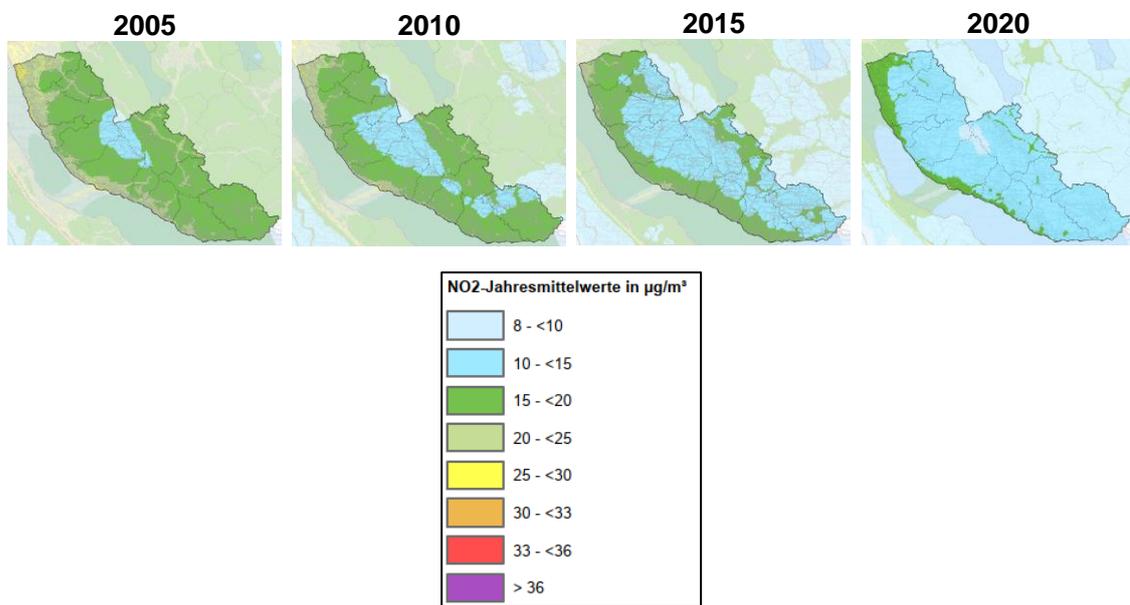


Abbildung 26 **Zeitreihe Stickstoffdioxid (NO₂) Immissionen 2005-2020**

Darstellung AFM (28.06.2021)

Daten: Geodatensatz "NO₂-Immissionen": AWEL (2015 und 2020)

Hintergrund: swisstopo

Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr

Abbildung 27 zeigt die erwartete Entwicklung der Treibhausgasemissionen aufgrund des Verkehrs in der Region Pfannenstil. Es wird erwartet, dass die Treibhausgasemissionen von 2015 bis 2030 um 30% sinken. In allen Bereichen des Verkehrs zeichnet sich eine Abnahme ab.

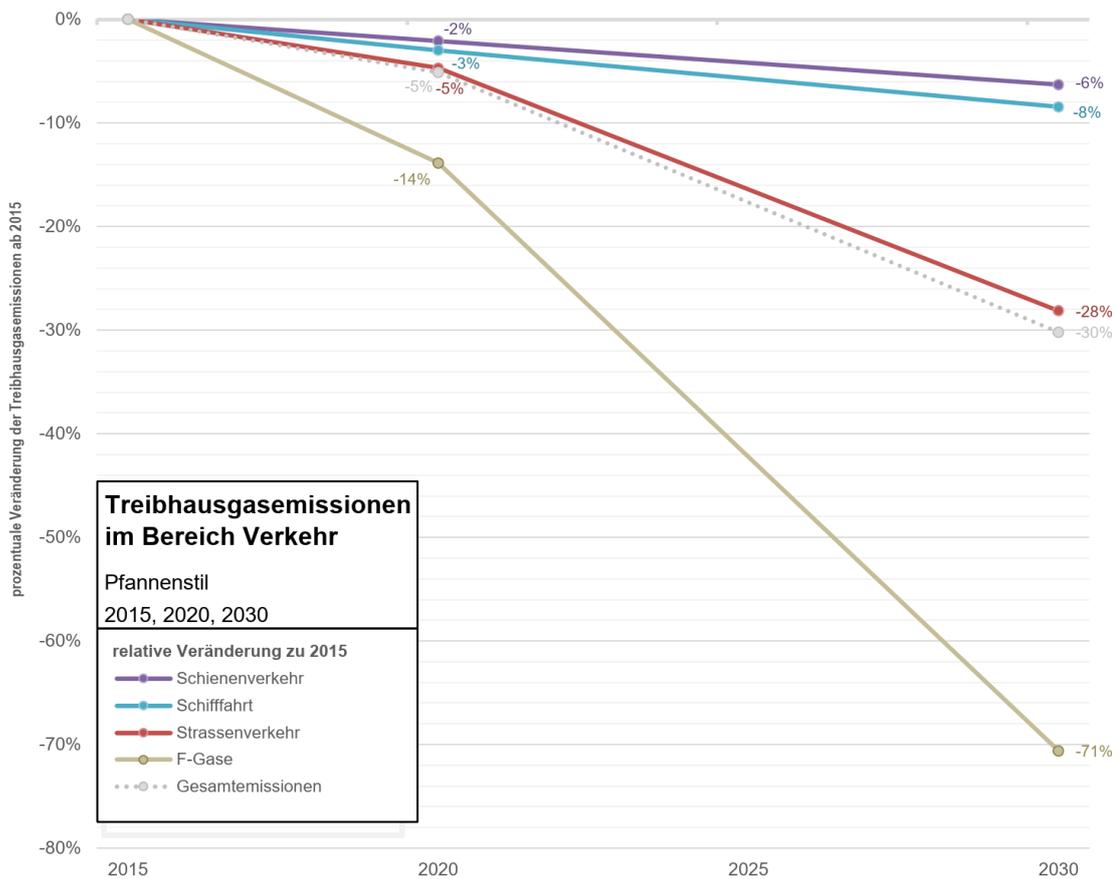


Abbildung 27 Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr

Dargestellt ist die prognostizierte Veränderung der jährlichen Treibhausgasemissionen (CO₂, CH₄, N₂O und F-Gase) im Bereich Verkehr in Tonnen CO₂-Äquivalent relativ zum Ausgangswert 2015. Die Untergruppe "F-Gase" umfasst Emissionen von Kühltransporten und von Klimaanlage von Motorfahrzeugen. Alle Emissionszahlen basieren auf dem Territorialprinzip, d.h. es wurden nur Emissionen erfasst, die innerhalb der Kantons Grenzen ausgestossen werden - graue Emissionen der Planungsregion Pfannenstil sind folglich nicht einberechnet.

Darstellung AFM (14.10.2022)

Daten: Luftschadstoffe im Kanton Zürich: AWEL ZH (2022)

3.3 Gesamtverkehr

Die Analysen des Ziel-/Quell- und Binnenverkehrs (MIV und ÖV) basiert auf den im Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) hinterlegten Daten des Basiszustands 2018. Dafür wurde der Modellzustand des durchschnittlichen Werktagerverkehrs (DWV) ausgewertet.

Das GVM-ZH ist ein multimodales, makroskopisches Verkehrsmodell, das den Verkehr im Grossraum Zürich (im Prinzip das Einzugsgebiet der S-Bahn) in seinen Ausprägungen und Wirkungszusammenhängen darstellt. Die abgebildeten Verkehrsmengen für den Ist-Zustand sind auf Querschnittszählungen bzw. Fahrgasterhebungen im ÖV kalibriert. Für die Horizonte 2030 und 2040 prognostiziert das GVM-ZH die Verkehrsnachfrage auf Grund der Entwicklung der Raumstrukturen (Einwohner, Arbeitsplätze usw.), gesteigerter Mobilitätsraten (v.a. im Freizeitverkehr) sowie Veränderungen im Besitz von Mobilitätswerkzeugen (PW-Verfügbarkeit, öV-Abos). Für den Zeithorizont 2030 / 2035 sind im Modell als neue Verkehrsinfrastruktur die Glattalautobahn sowie die Ausbauten im Rahmen des Bahnangebotsausbaus STEP 2035 enthalten. Weitere Infrastrukturelemente oder Angebotsausbauten (bspw. im Busverkehr) sind nicht enthalten. Die Funktionsweise des GVM-ZH ist in der Broschüre «Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich» des AFM zusammengefasst.

Das GVM-ZH lässt keine Tri-Modalsplitanalysen (MIV, ÖV, LV) zu. Zur Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs stehen zu wenige Daten für eine Analyse zur Verfügung. Deshalb beschränken sich die nachfolgenden Modalsplitauswertungen auf den MIV und ÖV.

3.3.1 Gesamtregion

Wird die Region Pfannenstil insgesamt betrachtet, wird ersichtlich, dass 27% des Gesamtverkehrs der Region Pfannenstil innerhalb der Region Pfannenstil verkehrt, 60% des Gesamtverkehrs in die benachbarten Regionen Zürich, Oberland, Glattal und Zimmerberg führt, und nur 13% des Gesamtverkehrs weiter entfernte Quellen oder Ziele hat. Beim Verkehr ausserhalb der Region ist die Stadt Zürich mit 32% (davon Oerlikon/Kreis 11 ca. 2 %) das wichtigste Ziel, gefolgt von Uster mit 4%. Die übrigen Quell-/ Zielorte sind sehr dispers verteilt. So hat beispielsweise hat nur 1% der Verkehrsnachfrage den Flughafen (ZRH) als Quelle oder Ziel.

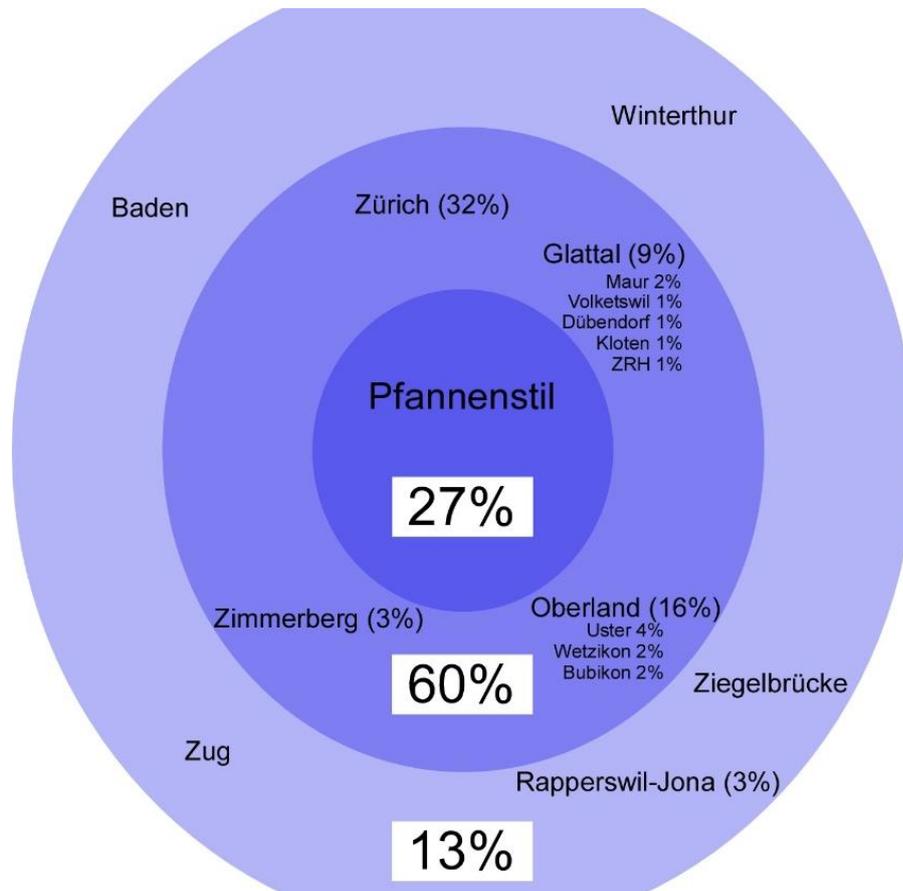


Abbildung 28 Verteilung Gesamtverkehrsnachfrage 2018

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: Amt für Verkehr (AFV) ZH (2020)

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Gesamtverkehr zwischen der gesamten Region Pfannenstil und den Stadtkreisen und Gemeinden in den Nachbarregionen sowie den ÖV-Anteil auf diesen Relationen. Aus der Grafik kann nicht abgeleitet werden, wie wichtig Bahnhöfe in den entsprechenden Stadtkreisen sind, da Umsteigebeziehungen an den Bahnhöfen nicht berücksichtigt sind. Es sind die effektiven Ziel- bzw. Quellbeziehungen dargestellt.

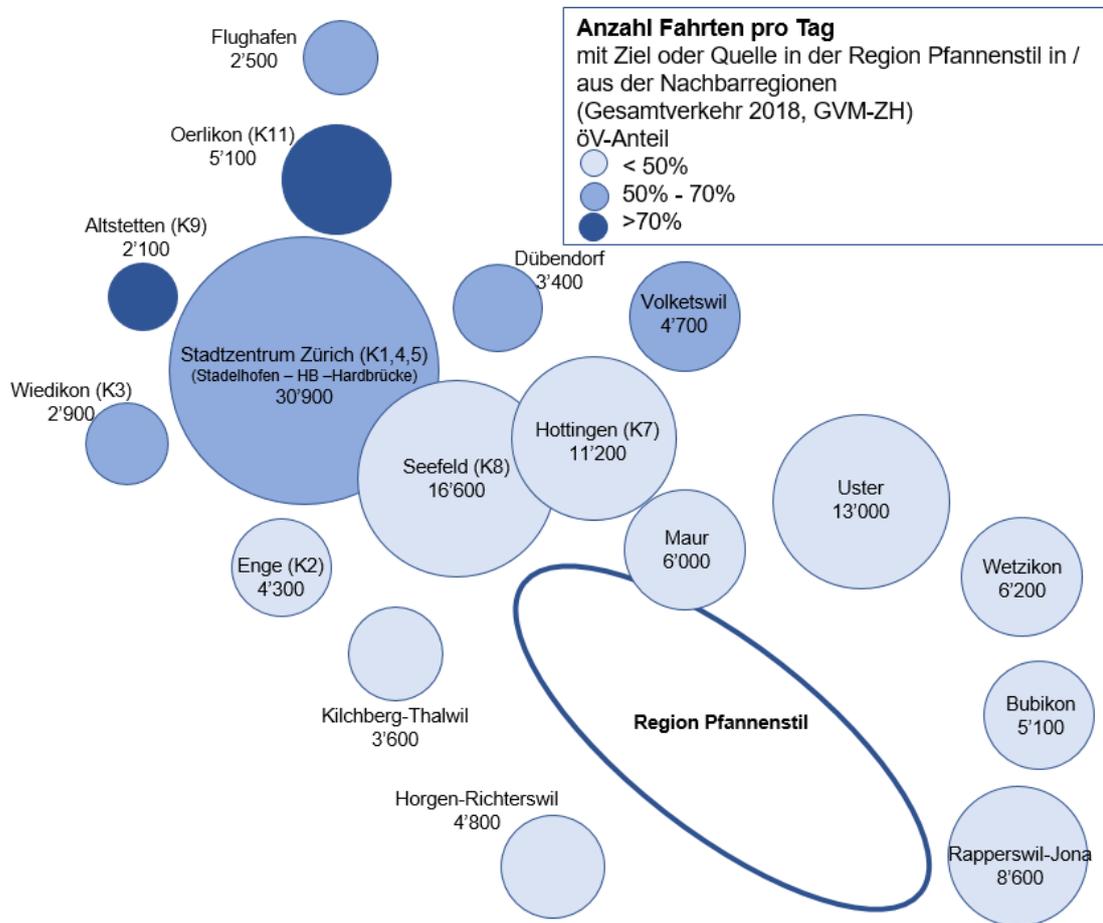


Abbildung 29 Verteilung Gesamtverkehrsnachfrage 2018

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)

Die Tagesdistanzen, welche im Mittel zurückgelegt wurden, sind seit 1994 gesunken. Dabei haben die Distanzen mit dem ÖV eher zugenommen und die mit dem Auto abgenommen. Die tägliche Distanz zu Fuss und mit dem Velo hat leicht zugenommen.

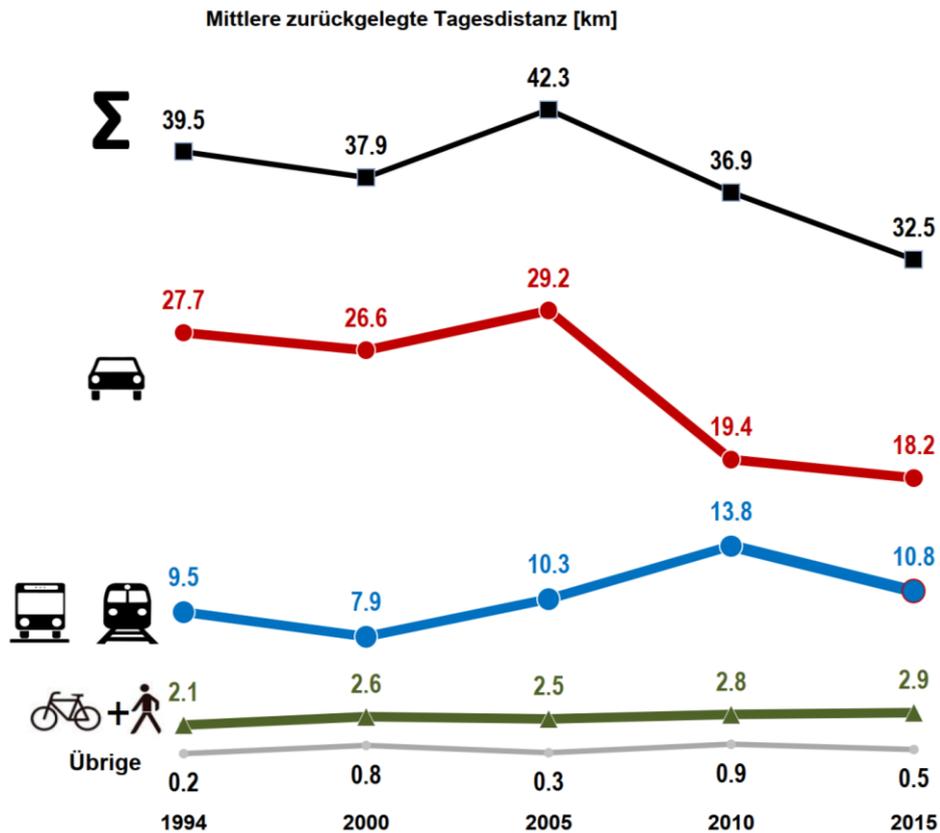


Abbildung 30 Mittlere zurückgelegte Tagesdistanzen in der Region Pfannenstil 1994-2015

Darstellung AFM (19.01.2021)

Daten: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015: BFS & ARE (2015)

3.3.2 Teilregionen

Die Siedlungsstruktur und das Verkehrsangebot innerhalb der Region Pfannenstil unterscheiden sich stark. Um eine Übersicht der Verkehrsnachfrage zu erhalten, wurden zur Analyse der Verkehrsnachfrage vier Teilgebiete erstellt. Mit dieser Aggregation sind für die einzelnen Teilräume differenzierte Aussagen möglich. Die Definition der Teilregionen erfolgte aufgrund der Siedlungsstruktur (Zusammenhängende Siedlungsgebiete), der Verkehrsinfrastruktur (Hauptverkehrsstrasse) sowie des ÖV-Angebots. Die Abbildung 31 zeigt die vier Teilregionen. Die Teilregionen 1 und 2 entlang des Zürichsees sind etwa gleich gross (Anzahl Einwohnende und Beschäftigte), die Teilregionen 3 und 4 auf dem Pfannenstil ebenfalls.

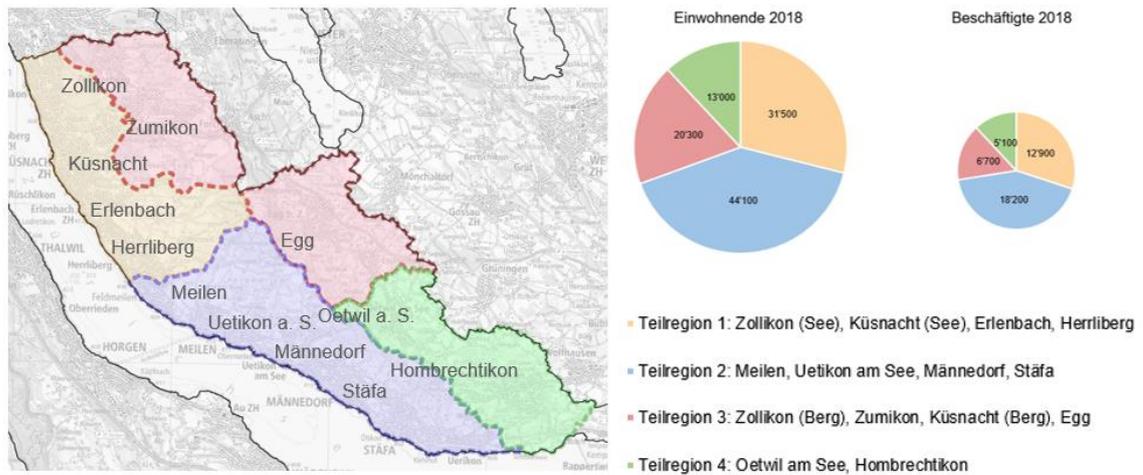


Abbildung 31 Demografie der Teilregionen

Eigene Darstellung
 Daten Einwohner und Beschäftigte: Grundlagendaten GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
 Hintergrund: swisstopo

Verkehrsbeziehungen MIV

Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen je Teilregion die MIV-Verkehrsbeziehungen in die Regionen ausserhalb der Region Pfannenstil sowie innerhalb der Region Pfannenstil. Die Aggregation der Teilregionen ist auf den ÖV ausgerichtet. Die Betrachtungen je Gemeinde stützen im Grundsatz die Aussagen der aggregierten Analysen.

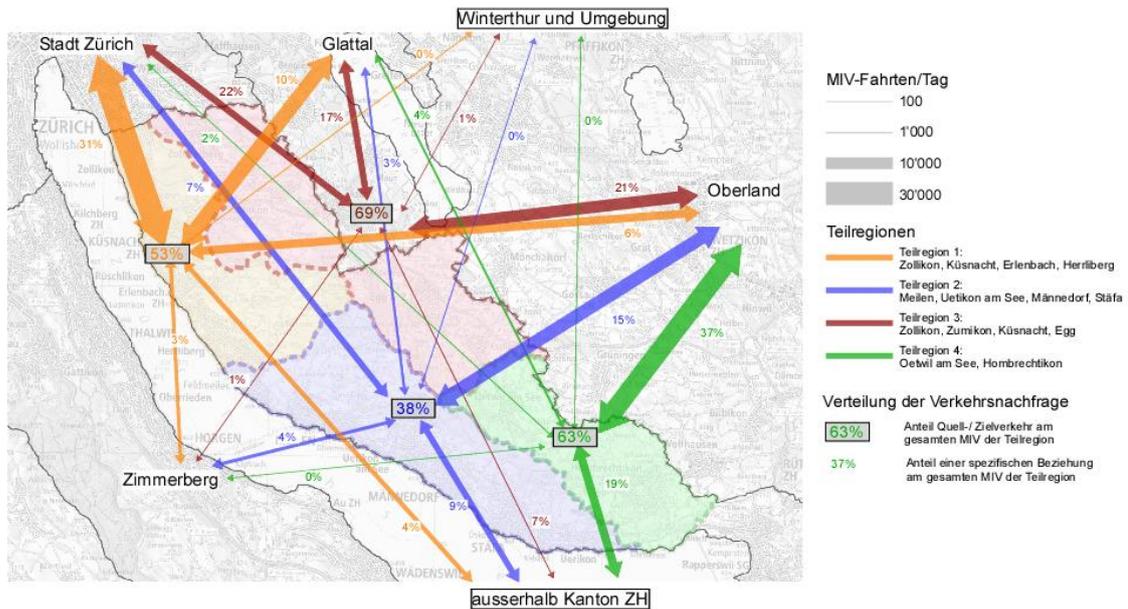


Abbildung 32 MIV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle ausserhalb der Region Pfannenstil

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Lesebeispiel Teilregion 1 (orange): 53% der MIV-Verkehrsbeziehungen haben ihr Ziel respektive Quelle ausserhalb der Region Pfannenstil. 31% des gesamten MIV fährt in die Stadt Zürich und 10% in die Region Glattal.

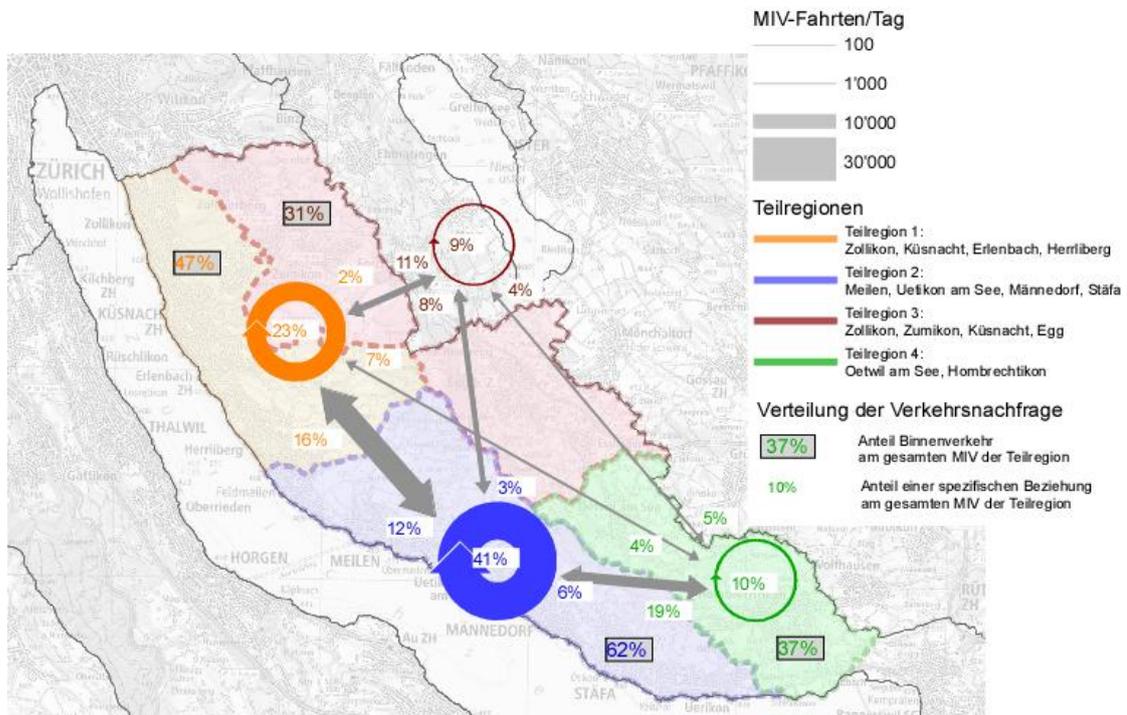


Abbildung 33 MIV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle *innerhalb* der Region Pfannenstil

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Lesebeispiel Teilregion 1 (orange): 47% der MIV-Verkehrsbeziehungen haben ihr Ziel respektive Quelle innerhalb der Region Pfannenstil. 23% des gesamten MIV bewegt sich innerhalb der Teilregion und 16% in die Teilregion 2 (blau).

Die Analyse der MIV-Nachfrage für den Zustand 2018 führt zu den folgenden Schlüssen:

- Der Anteil des MIV mit entweder Quelle oder Ziel ausserhalb der Region Pfannenstil, beträgt für den MIV für die verschiedenen Teilregionen zwischen 38% (Teilregion 2 blau) und 69% (Teilregion 3 rot).
- Die Verteilung der Verkehrsbeziehungen mit Zielen ausserhalb der Region Pfannenstil unterscheidet sich stark nach Teilregionen. Grundsätzlich geht aber von der Stadt Zürich die stärkste Anziehungskraft aus, gefolgt vom Zürcher Oberland und dem Glattal. Ziele in und um Winterthur, am Zimmerberg und ausserhalb des Kantons Zürich sind weniger wichtig für die Region Pfannenstil.
- Als Umkehrschluss ist der starke Binnenverkehr (Quelle / Ziele innerhalb Pfannenstil) in Teilregion 2 zu erwähnen. 41% des MIV verlässt die Teilregion 2 (blau) nicht, 62% verlässt den Pfannenstil nicht. In der Teilregion 1 (orange) bleiben knapp 50% der MIV in der Region Pfannenstil. Auf dem Pfannenstil (Teilregionen 3 rot und 4 grün) sind es nur rund 1/3 des MIV, welcher sein Ziel oder Quelle in der Region Pfannenstil hat.

Verkehrsbeziehungen ÖV

Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen je Teilregion die ÖV-Verkehrsbeziehungen in die Regionen ausserhalb des Pfannenstils sowie innerhalb des Pfannenstils.

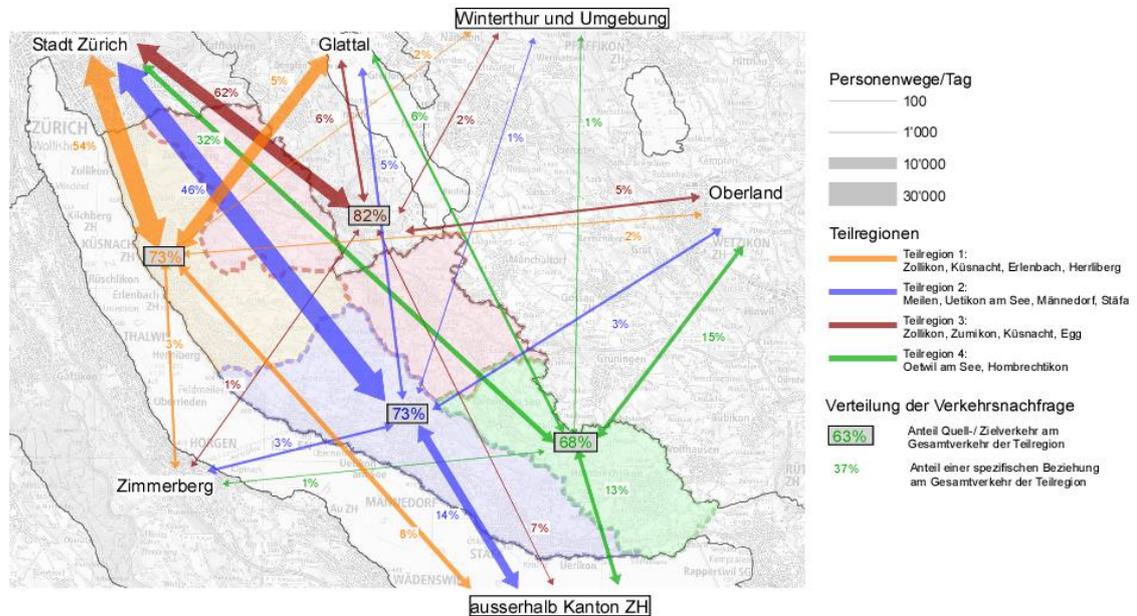


Abbildung 34 ÖV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle *ausserhalb* der Region Pfannenstil

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Lesebeispiel Teilregion 1 (orange): 73% der ÖV-Verkehrsbeziehungen haben ihr Ziel respektive Quelle ausserhalb der Region Pfannenstil. 54% fahren in die Stadt Zürich und 5% in die Region Glattal.

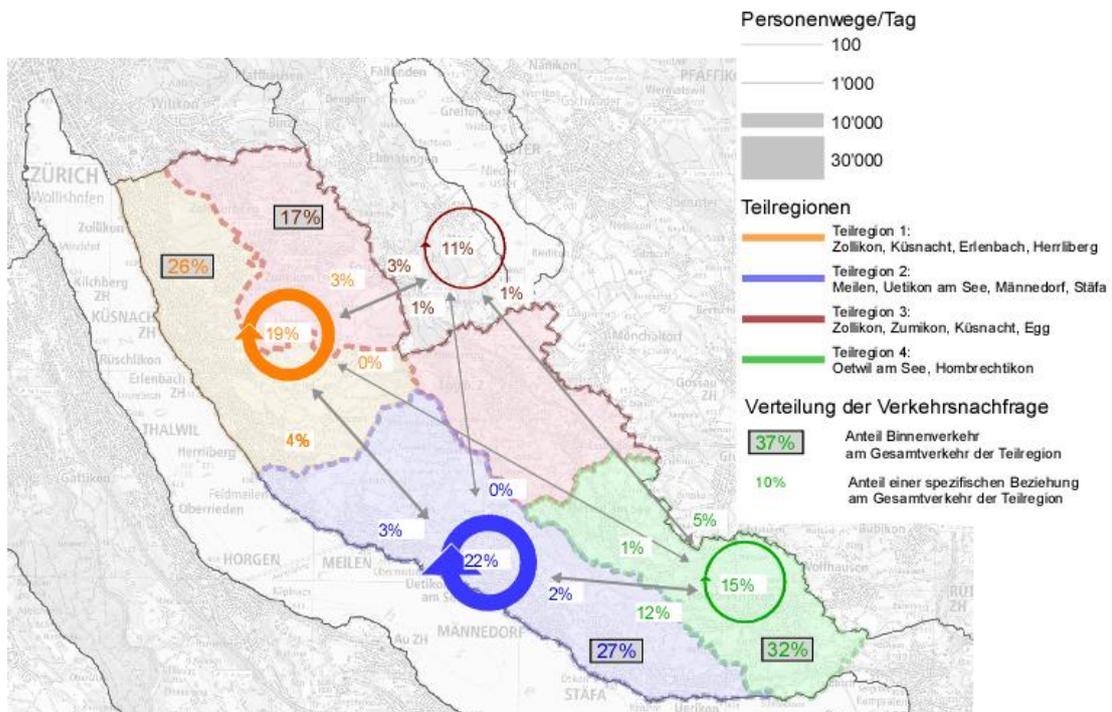


Abbildung 35 ÖV Verkehrsbeziehung mit Ziel / Quelle *innerhalb* Region Pfannenstil

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Lesebeispiel Teilregion 1 (orange): 26% der ÖV-Verkehrsbeziehungen haben ihr Ziel respektive Quelle innerhalb der Region Pfannenstil. 19 % des Verkehrs bewegt sich innerhalb der Teilregion und 3% in die Teilregion 2 (blau).

Die Analyse der ÖV-Nachfrage für den Zustand 2018 führt zu den folgenden Schlüssen:

- Der Anteil des Verkehrs mit entweder Quelle oder Ziel ausserhalb der Region Pfannenstil, beträgt für den ÖV für die verschiedenen Teilregionen zwischen 68% (Teilregion 4 grün) und 82% (Teilregion 3 rot).
- Klar wichtigste Quelle/ wichtigstes Ziel für den ÖV des Pfannenstils ist die Stadt Zürich. Ziele ausserhalb des Kantons, Glattal und in geringerem Masse das Oberland weisen auch gewisse ÖV-Beziehungen mit der Region Pfannenstil auf
- Im ÖV ist der Verkehr innerhalb der Teilregionen und der Gesamtregion Pfannenstil deutlich weniger wichtig als beim MIV.

Modalsplit 2018

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Gesamtverkehrsnachfrage sowie den Modalsplitanteil je Teilregion. Die Analyse der Gesamtverkehrsnachfrage für den Zustand 2018 führt zu den folgenden Schlüssen:

- Die gesamte Region Pfannenstil löst 250'000 Fahrten / Tag aus. Der ÖV-Anteil beträgt 28%. Beim Verkehr innerhalb der Teilregionen unterscheidet sich der ÖV-Anteil von 15% (Teilregion 4) bis zu 31% (Teilregion 3).
- Die Stadt Zürich löst mit 80'000 Fahrten am meisten Fahrten der analysierten Verkehrsbeziehungen aus, wobei 54% der Fahrten auf den ÖV entfallen.
- Innerhalb der Region Pfannenstil gibt es 68'000 Fahrten mit einem ÖV-Anteil von 15%.
- Ins Zürich Oberland besteht mit 40'000 Fahrten eine ebenfalls grosse Nachfrage, wobei mit 8% der ÖV-Anteil tief ist.

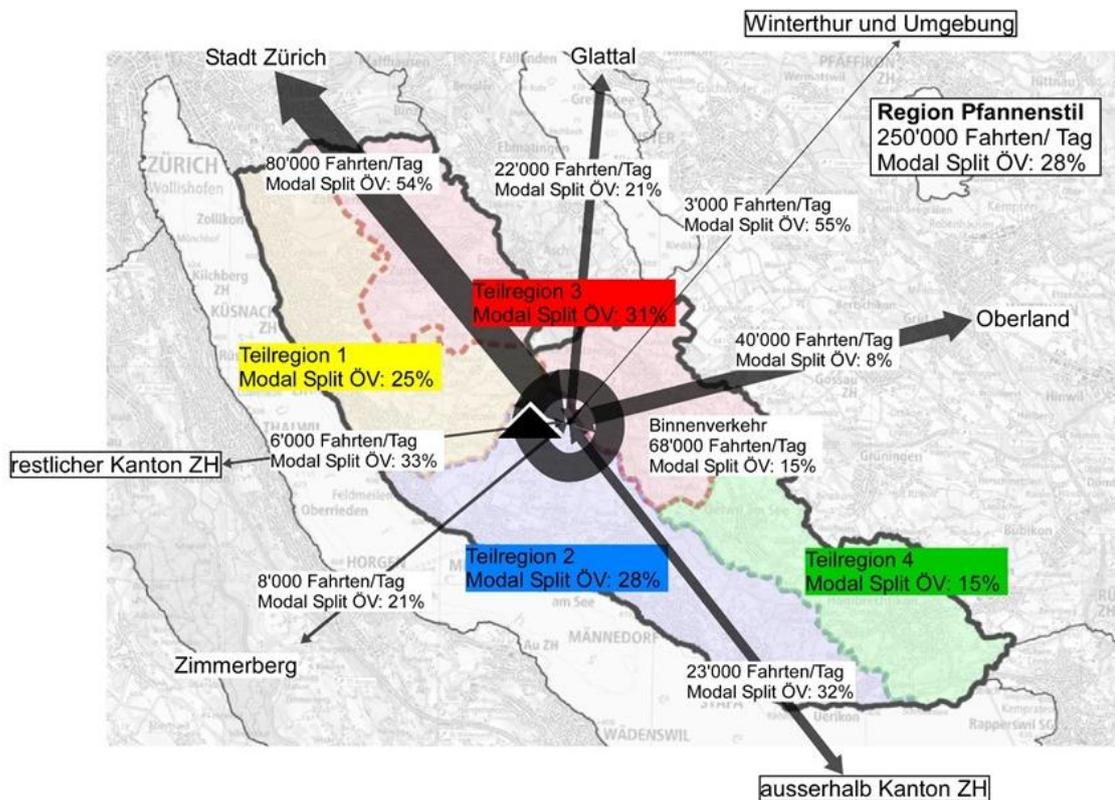


Abbildung 36 Gesamtverkehrsnachfrage und Modalsplit 2018

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Modalsplit 2040

Von 2018 bis 2040 nimmt der Verkehr gemäss den Auswertungen mit dem GVM-ZH in der Region Pfannenstil von ca. 250'000 Fahrten/Tag um ca. 36% auf ca. 341'000 Fahrten/Tag zu. Die Verteilung des Verkehrs auf die Ziele/Quellen bleibt dabei sehr ähnlich wie im Ist-Zustand. Der Modalsplitanteil des ÖV erhöht sich von 28% auf 31%. Die Betrachtung kann als Trendentwicklung angesehen werden, da das Bahnangebot STEP 2035 hinterlegt ist.

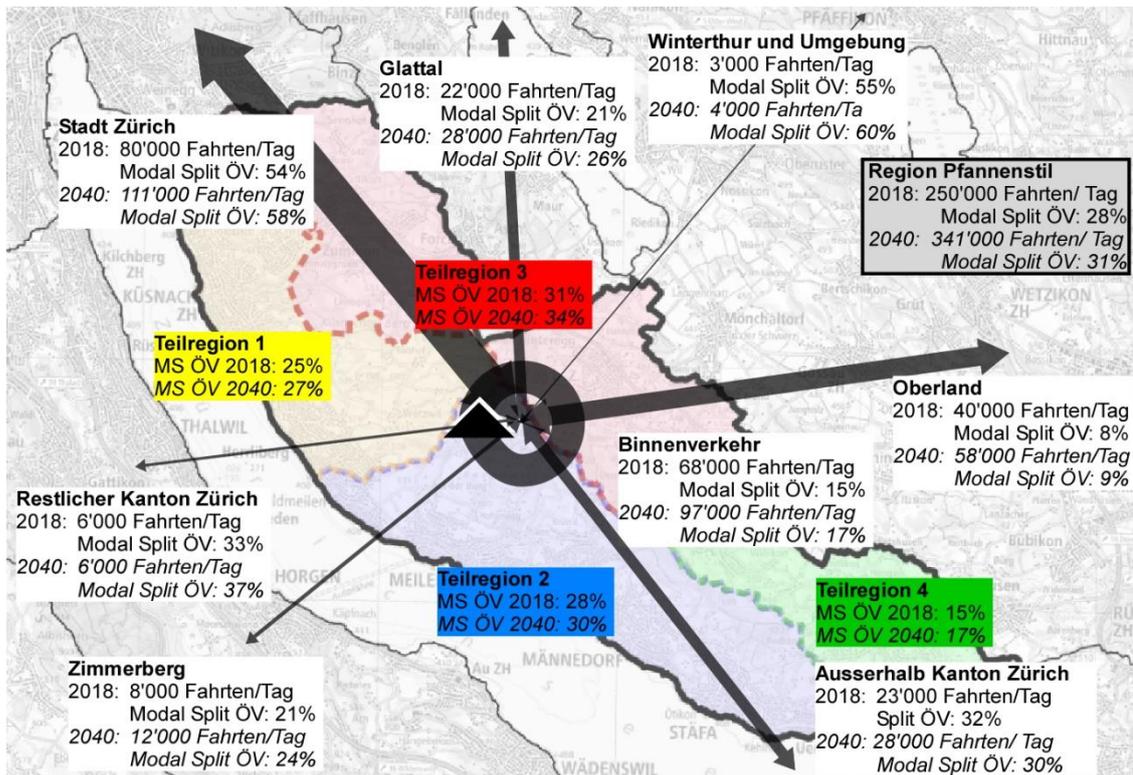


Abbildung 37 Gesamtverkehrsnachfrage und Modalsplit 2040

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2040: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Das Verkehrswachstum in den Teilregionen ist unterschiedlich stark, wobei Teilregion 2 (Meilen, Uetikon am See, Männedorf, Stäfa) das stärkste Verkehrswachstum aufweist und Teilregion 4 (Oetwil am See, Hombrechtikon) das schwächste.

Tabelle 4 Verkehrswachstum Teilregionen

	Teilregion 1: Zollikon (See), Küsnacht (See), Erlenbach, Herrliberg	Teilregion 2: Meilen, Uetikon am See, Männedorf, Stäfa	Teilregion 3: Zollikon (Berg), Zumikon, Küsnacht (Berg), Egg	Teilregion 4: Oetwil am See, Hombrech-tikon
Verkehrswachstum MIV	32%	42%	31%	24%
Verkehrswachstum ÖV	58%	70%	52%	44%
Daten: GVM-ZH 2018 und 2040: AFV ZH (2020)				

3.3.3 Nachfrage spezifischer Verbindungen

Folgende Verbindungen wurden bezüglich Gesamtverkehr und Modalsplit genauer betrachtet:

Vergleich Verbindung Pfannenstil - Oberland und Pfannenstil - Glattal

Gemäss Kapitel 3.3.2 führt fast doppelt so viel Verkehr von der Region Pfannenstil ins Oberland als ins Glattal. Die Dichte an Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten im Glattal, insbesondere mit dem Flughafen Zürich, lässt die jedoch intuitiv die Vermutung aufkommen, dass mehr Verkehr ins Glattal führt als ins Oberland. Deshalb wurden die Verkehrsbeziehungen aus dem GVM-ZH für diese beiden Korridore mit der Pendlerstatistik 2018 abgeglichen.

Die Pendlerstatistik 2018 zeigt auf, dass zwischen der Region Pfannenstil und der Region Oberland mehr Arbeitsverkehr besteht als zwischen der Region Pfannenstil und der Region Glattal, das Verhältnis entspricht jedoch nicht jenem der Gesamtverkehrsnachfrage gemäss GVM-ZH 2018.

Tabelle 5 Vergleich von Pendlerstatistik und GVM-ZH für die Verbindung Pfannenstil – Oberland und Pfannenstil - Glattal

Verkehrsbeziehung (Quell / Ziel)	Pendlerstatistik 2018 (Arbeitsverkehr, Anzahl Personen)	Gesamtverkehrsnachfrage gemäss GVM-ZH 2018 (Personenwege/Tag)
Pfannenstil - Oberland	7'600 (davon 2'700 Pfannenstil, 4'900 Oberland)	40'000
Pfannenstil - Glattal	5'200 (davon 3'200 Pfannenstil, 2'000 Glattal)	22'000
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020); Pendlerstatistik 2018: BFS (2020)		

Folgende Eigenschaften der beiden Datenquellen sind zu beachten:

- Durch die Pendlerstatistik kann nur der Arbeitsverkehr angenähert werden, der Einkaufs- und Freizeitverkehr nicht.
- Es ist vorstellbar, dass die von vielerorts im Pfannenstil schnell erreichbaren Ziele im Oberland (Uster, Wetzikon) für Einkauf und Freizeit beliebter sind als jene im Glattal, bzw. dass vom Oberland aus eher in den Pfannenstil gefahren wird zu diesem Zweck als vom Glattal aus.
- Im GVM-ZH werden die Arbeitsstellen nicht in «hoch- bzw. niedrig-qualifiziert» unterschieden und die Kleiderläden in Uster nicht direkt mit der Auswahl im Glattzentrum verglichen. Aus diesem Grund ist es vorstellbar, dass das schneller zu erreichende Oberland im GVM-ZH gegenüber dem etwas weiter entfernten Glattal übermässig bevorzugt wird.

Wie gross der Einfluss der jeweiligen Eigenschaften auf die Differenz der Verhältnisse Oberland und Glattal ist, ist schwer zu quantifizieren. Ungeachtet dessen führen beide Datenquellen (GVM-ZH und Pendlerstatistik) zur Erkenntnis, dass die verkehrliche Beziehung Pfannenstil – Oberland stärker nachgefragt wird als Pfannenstil – Glattal.

Verbindung Meilen - Uster

Zwischen den Zentrumsgemeinden Meilen und Uster beträgt die Anzahl Fahrten pro Tag gemäss den Modellauswertungen für das Jahr 2018 für den MIV 550 und für den ÖV 40 Personenfahrten. Der ÖV-Anteil ist auf dieser Relation wie bei der gesamten Beziehung des Pfannenstil zum Oberland sehr tief.

Verbindung Pfannenstil - Stadt Zürich und Flughafen

In die Stadt Zürich interessiert insbesondere, in welche Stadtkreise die Verkehrsströme aus den Regionen entlang des Sees verkehren. Die Abbildung zeigt die Zielorte zu den nachfragestarken S-Bahnhaltestellen Stadelhofen, HB, Hardbrücke, Altstetten und Oerlikon sowie zum Flughafen. Da S-Bahnen von der Seelinien systembedingt die Bahnhöfe Stadelhofen, HB und Hardbrücke bedienen müssen, sind diese als ein Zielort zusammengefasst. Ab Hardbrücke können die S-Bahnen entweder in Richtung Altstetten oder Oerlikon verkehren. Heute verkehren die S6, S7 und S16 in Richtung Oerlikon. Die S20 endet in der Hauptverkehrszeit an der Hardbrücke. In Richtung Altstetten besteht keine Direktverbindung. Trotzdem beträgt gemäss den Auswertungen mit dem GVM-ZH der ÖV-Anteil im Jahr 2018 nach Altstetten 87% des Gesamtverkehrs. In Richtung Oerlikon sind es 88%. Zum Flughafen beträgt der ÖV-Anteil 59%.

Die Darstellung zeigt nur die effektiven Ziel-/Quellbeziehungen des Gesamtverkehrs. Umsteigebeziehungen über die entsprechenden S-Bahnhöfe sind nicht dargestellt. Von den rund 39'000 Reisenden der S6, S7 und S16 reisen gemäss ZVV rund 3.3% zum Flughafen, rund 6% nach Zürich Altstetten und rund 17% nach Oerlikon. (Quelle: Präsentation ZVV, C. Vogt, Delegiertenversammlung ZPP 19.06.2019)

Gemäss den Prognosen 2040 des GVM-ZH gewinnt Oerlikon als Ziel-/Quellort zu Lasten des Stadtzentrums an Bedeutung.

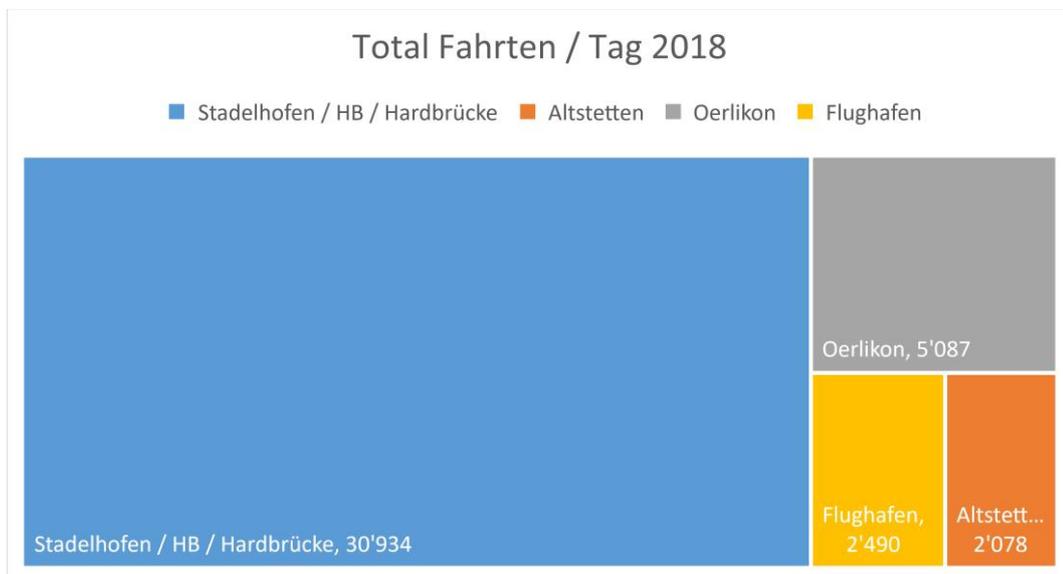


Abbildung 38 Fahrten (MIV und ÖV) auf der Verbindung Pfannenstil - Stadt Zürich und zum Flughafen

Eigene Darstellung
Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

Verbindung Teilregionen - Zimmerberg

In die Region Zimmerberg besteht der grösste Verkehrsstrom aus der Teilregion 2 in Richtung Horgen (3'100 Fahrten pro Tag). Der zweitgrösste Verkehrsstrom besteht aus der Teilregion 2 nach Thalwil (2'200 Fahrten pro Tag). Dies sind beides Relationen, bei denen die Nutzung der Fähre am schnellsten ist. Aus der Teilregion 1 beträgt die Nachfrage nach Horgen 1'400 Fahrten pro Tag und nach Thalwil 1'100 Fahrten pro Tag.

3.3.4 Gemeinden

Auch die Betrachtung je Gemeinde zeigt ein ähnliches Bild. Meilen und Stäfa erzeugen am meisten Verkehr, wobei das wichtigste Ziel jeweils die eigene Gemeinde sind und am zweitwichtigsten die Verbindung zwischen Stäfa und Meilen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die jeweils 10 wichtigsten Zielorte je Gemeinde, wobei die Stadt Zürich in die einzelnen Stadtkreise unterteilt ist.

Die 10 wichtigsten Ziele für den MIV der Gemeinden in der Region Pfannenstil

Quelle: GVM-ZH 2018

Zollikon	Total	Zürich Kreis 1	Küsnacht (ZH)	Zürich Kreis 7	Zürich Kreis 8	Zürich Kreis 7	Zollikon	Maur	Meilen	Volketswil	Dübendorf	Zürich Kreis 2
	16487	1736	1707	1570	1533	981	593	4%	570	3%	487	451
		11%	10%	10%	9%	6%	4%		3%	3%	3%	3%
Zumikon	Total	Küsnacht (ZH)	Zürich Kreis 7	Zürich Kreis 8	Zürich Kreis 1	Zollikon	Maur	Zumikon	Volkschwil	Dübendorf	Meilen	
	7058	844	547	521	518	427	338	5%	312	4%	212	
		12%	7%	7%	7%	6%	5%		4%	3%	3%	
Küsnacht	Total	Zürich Kreis 8	Zürich Kreis 1	Zollikon	Zürich Kreis 7	Meilen	Stäfa	Maur	Zumikon	Männedorf	Erlenbach (ZH)	
	23700	2479	2389	1852	1707	1601	1508	7%	901	4%	844	
		10%	8%	8%	7%	7%	6%		4%	4%	3%	
Erlenbach	Total	Küsnacht (ZH)	Meilen	Zürich Kreis 8	Stäfa	Zürich Kreis 1	Herrliberg	Zollikon	Männedorf	Zürich Kreis 7		
	6937	816	713	561	497	438	377	353	340	286		
		12%	10%	8%	7%	6%	5%	5%	5%	4%		
Herrliberg	Total	Küsnacht (ZH)	Meilen	Zürich Kreis 8	Herrliberg	Zürich Kreis 1	Stäfa	Zollikon	Männedorf	Zürich Kreis 7		
	7113	796	762	586	492	460	406	353	315	274		
		11%	11%	8%	7%	6%	6%	5%	4%	4%		
Meilen	Total	Meilen	Stäfa	Küsnacht (ZH)	Zürich Kreis 8	Uetikon am See	Herrliberg	Erlenbach (ZH)	Zürich Kreis 1	Zollikon		
	20548	2737	2664	1688	1508	887	854	762	713	609		
		13%	13%	8%	7%	4%	4%	4%	3%	3%		
Uetikon am See	Total	Stäfa	Meilen	Männedorf	Uetikon am See	Küsnacht (ZH)	Uster	Oetwil am See	Hombrechtikon	Egg	Zürich Kreis 8	
	7264	975	854	836	368	368	263	245	240	229		
		13%	12%	12%	5%	5%	4%	3%	3%	3%		
Männedorf	Total	Stäfa	Meilen	Uetikon am See	Uster	Küsnacht (ZH)	Rapperswil-Jona	Erlenbach (ZH)	Zürich Kreis 8			
	13791	2192	1688	1610	836	732	670	422	340			
		16%	12%	12%	6%	5%	5%	3%	2%			
Stäfa	Total	Stäfa	Meilen	Männedorf	Rapperswil-Jona	Hombrechtikon	Uster	Uetikon am See	Küsnacht (ZH)	Bubikon	Wetzikon (ZH)	
	22723	3483	2664	2192	1424	1264	1000	975	901	807		
		15%	12%	10%	6%	6%	4%	4%	4%	4%		
Egg	Total	Uster	Egg	Stäfa	Meilen	Wetzikon (ZH)	Volkschwil	Küsnacht (ZH)	Oetwil am See	Maur	Hombrechtikon	
	11548	1551	694	490	483	400	371	374	366	349		
		13%	6%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%		
Oetwil am See	Total	Uster	Stäfa	Wetzikon (ZH)	Meilen	Oetwil am See	Egg	Männedorf	Hombrechtikon	Uetikon am See	Gossau (ZH)	
	7772	976	599	429	416	388	366	318	290	245		
		13%	8%	6%	5%	5%	5%	4%	4%	3%		
Hombrechtikon	Total	Stäfa	Rapperswil-Jona	Hombrechtikon	Wetzikon (ZH)	Bubikon	Hinwil	Rüti (ZH)	Uster	Männedorf	Dürnten	
	12218	1264	1111	1016	777	772	686	622	549	422		
		10%	9%	8%	6%	6%	6%	5%	4%	3%		

Abbildung 39 Die wichtigsten Zielorte je Gemeinde

Daten: GVM-ZH 2018: AFV ZH (2020)

3.4 Öffentlicher Verkehr



Abbildung 40 Forchbahn in Esslingen, Egg

Timon Furrer, ZPP

3.4.1 Angebot und Streckennetz

Die Region Pfannenstil ist durch die zwei S-Bahnachsen, jene entlang des Sees sowie der Forchbahn, geprägt. Entlang dem See ergänzen sich die S-Bahnen teilweise zu einem $\frac{1}{4}$ -h Takt. Die Ortschaften im urbanen Raum werden vorwiegend von der S-Bahn miteinander verbunden. Ein weiterer Angebotsausbau während den Hauptverkehrszeiten ist aufgrund der ausgeschöpften Kapazität beim Bahnhof Stadelhofen mit der bestehenden Infrastruktur nicht möglich.

Das Ortsbusangebot erschliesst ab den meisten S-Bahnhöfen entlang des Sees «stichartig» das Siedlungsgebiet im vorwiegend urbanen Raum (siehe Abbildung 41). Verbindende Buslinien zwischen den Ortschaften gibt es zwischen der Stadt Zürich, Zollikon und Küsnacht (Linien 912 und 916) sowie Meilen und Uetikon (Linie 925) und ab dem Busknoten Oetwil a. S. nach Männedorf (Linie 940) und Stäfa (Linie 950). Eine Verbindung vom See in das Zürcher Oberland besteht mit Umsteigebeziehung in Oetwil a. S. in Richtung Uster und Wetzikon (Verbindungen zwischen urbanen Räumen). Ab Hombrechtikon bietet die Linie 880 in Bubikon Anschluss an die S-Bahn im Zürcher Oberland. Umsteigemöglichkeiten auf der Forch zwischen Bahn und Bus bestehen in Esslingen, Zumikon und Zollikerberg. Zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt zudem ab Scheuren die Buslinie 744 nach Stettbach.

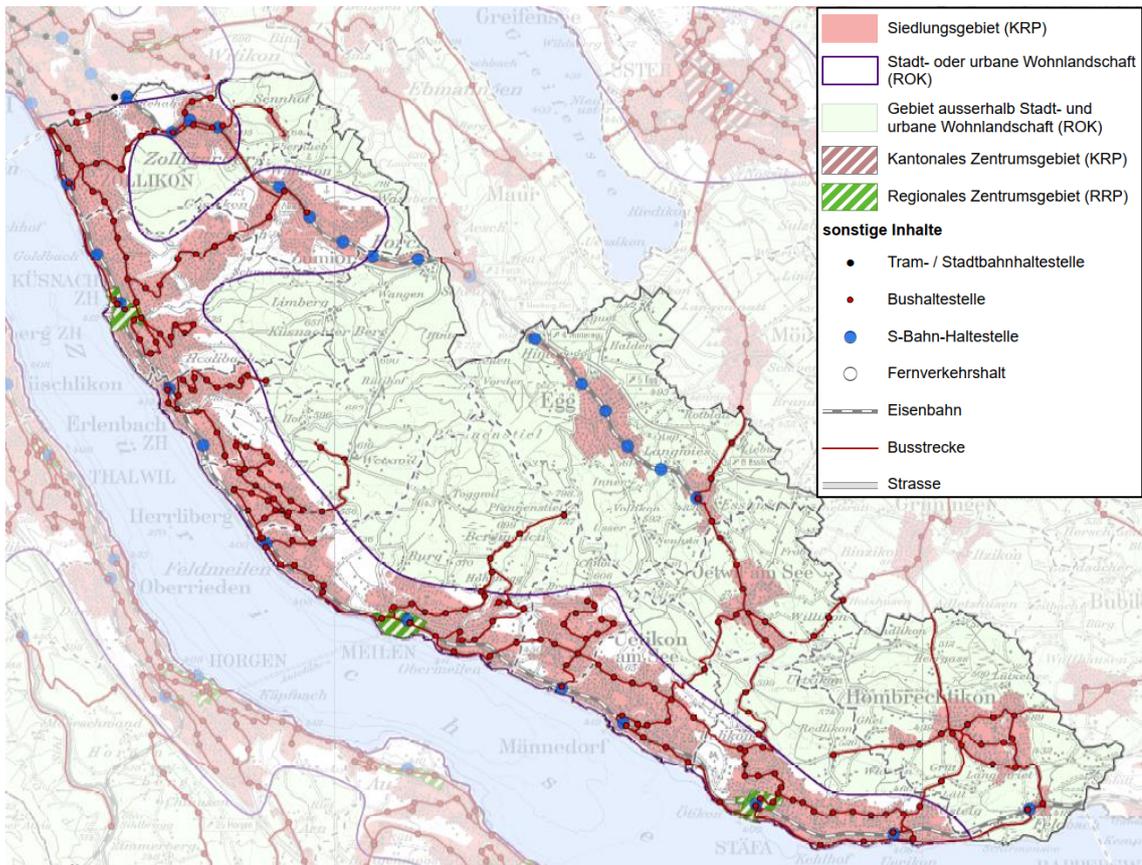


Abbildung 41 Streckennetz ÖV ohne Schifffahrt

Darstellung AFM (03.11.2021)

Daten: KRP, ROK, RRP Pfannenstil: ARE-ZH (2020), Schiene: ZVV (2018), ÖV-Haltestellen: ZVV (2020)

Hintergrund: swisstopo

Die Abbildung 42 zeigt den Netzplan inkl. Schiffsverbindungen und stellt das Angebotsniveau der einzelnen Linien dar. Von Zürich in Richtung seeaufwärts nimmt das zeitliche Angebot der Buslinien ab.

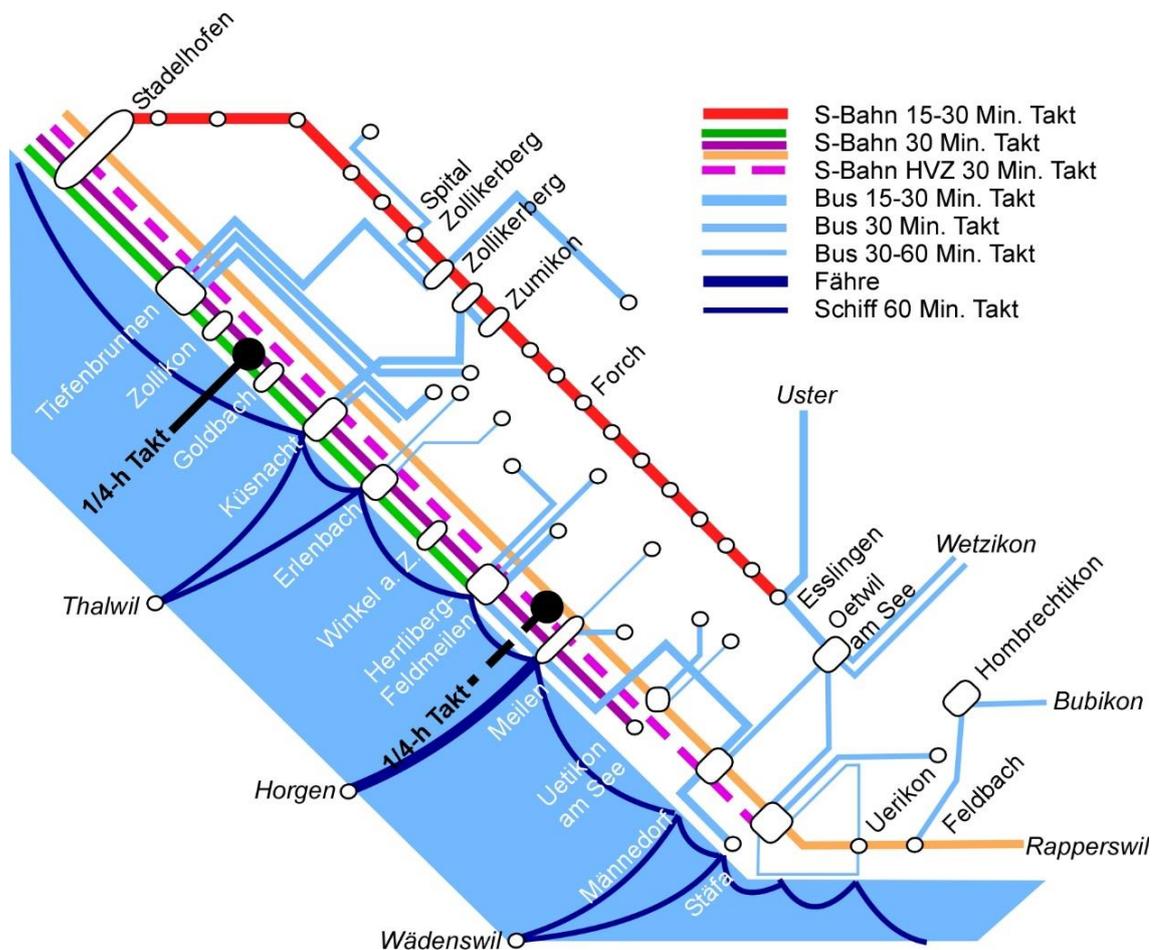


Abbildung 42 ÖV-Angebot 2022

Eigene Darstellung
Daten: Netz- und Fahrplan 2022: ZVV (2022)

Schiffsangebot

Schiffsquerverbindungen bestehen zum einen durch die Fähren Meilen-Horgen, andererseits durch die Personenschiffahrt ab Küsnacht bzw. Erlenbach nach Thalwil sowie zwischen Männedorf bzw. Stäfa und Wädenswil. Insbesondere die Verbindung nach Küsnacht hat eine wichtige Bedeutung für den Schülerverkehr. Auch die anderen seequerenden Verbindungen haben eine gewisse Bedeutung für den Pendel- und Schülerverkehr. Eher auf den Freizeit- und Tourismusverkehr sind die Längsverbindungen der Schiffe Rapperswil - Zürich ausgerichtet. Gegenüber der S-Bahn ist die Längsverbindung zeitlich nicht konkurrenzfähig.

Linienbelastung und Auslastung

Für die S-Bahnen stellt der ZVV Zeitreihen zum Mittelwert der Einsteiger für die S6 und die S7 zur Verfügung. Die Auswertung der Anzahl Einsteiger pro Tag zwischen dem Pfannenstil und Zürich HB zeigt bei der S6 zwischen 2013 und 2019 eine Zunahme um 17%. Bei der S7

beträgt die Zunahme 2%, wobei das Wachstum auf die neu eingeführte S20 fällt und somit die Aussage zur S7 wenig aussagekräftig ist.

Der Mittelwert der Einsteiger pro Tag ist bei sämtlichen Buslinien zwischen 2013 und 2019 um 15% angestiegen. Aufgrund dieser Zahlen, kann davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage im ÖV in der Region Pfannenstil zwischen 2013 und 2019 um rund 15% gestiegen ist.

Die Beurteilung der Auslastung ist schwierig und hängt von der jeweiligen Zugsformation respektive des eingesetzten Fahrzeuges ab. Diese Daten werden nicht nachgeführt. Weshalb auf eine Angabe der Auslastung im Rahmen des rGVK verzichtet wird.

3.4.2 Angebotsausbauten S-Bahn bis 2035

Zusammen mit dem 4. Gleis beim Bahnhof Stadelhofen soll das S-Bahnangebot entlang des Sees ausgebaut werden. Abbildung 43 zeigt das vorgesehene Angebot mit den Durchbindungen und Haltepolitik. Ab Stäfa entsteht ein 1/4-h Takt mit direkten S-Bahnen ab Meilen ohne Halt bis Stadelhofen (M, H). Ebenfalls ab Meilen verkehren die S-Bahnen mit Halt an alle Stationen (J, I). Diese S-Bahnen ergänzen sich ebenfalls zum 1/4-h Takt, was einen Ausbau des Bahnangebots ab Meilen bedeutet. Gegenüber dem bestehenden Hauptverkehrszeitenangebot ändert sich für die übrigen S-Bahnhaltestellen das S-Bahnangebot nicht erheblich.

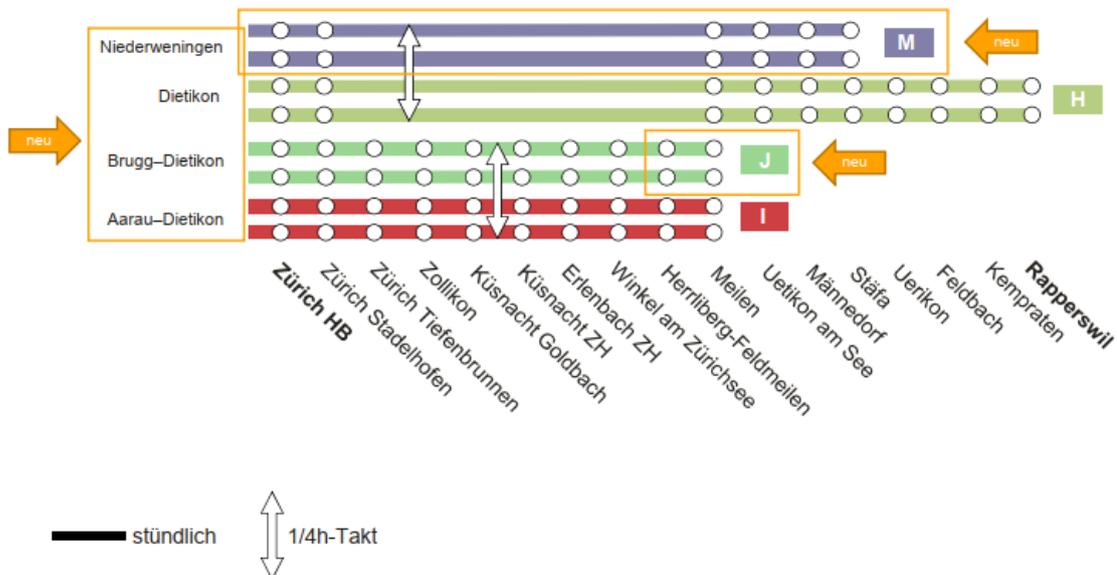


Abbildung 43 Entwurf Angebot 2035

Screenshot Präsentation ZVV (C. Vogt) Delegiertenversammlung ZPP 19.06.2019

Mit dem vorgesehen Angebot fallen die direkten S-Bahnverbindungen an den Flughafen ab Herrliberg-Feldmeilen (S16) weg. Anstatt den heutigen Verbindungen ins Glattal (S7 und S16) sind mit dem STEP 2035 Durchbindungen ins Limmattal (drei S-Bahnen) sowie nach Niederweningen (eine S-Bahn) vorgesehen. Der Wegfall der Direktverbindung begründet der

ZVV mit der Beanspruchung der Trassen des Güterverkehrs im Raum Oerlikon. Die genaue Aufteilung der Trassen wird im sogenannten Netznutzungskonzept (NKK) bzw. den Netznutzungsplänen (NNP) des Bundes festgehalten.

3.4.3 Langfristige Angebotsausbauten S-Bahn

Das langfristige S-Bahnangebotsplanung 2G sieht ein System von inneren und äusseren Express-S-Bahnen vor. So soll die Passagierkapazität des Zürcher S-Bahn-Netzes langfristig verdoppelt werden. Die innere S-Bahn erschliesst die Stadt Zürich und den engeren Agglomerationsgürtel und fährt mindestens im Viertelstundentakt. Die Express-S-Bahn bedient sämtliche Haltestellen ausserhalb des inneren Perimeters und fährt danach ohne Halt an die wichtigen Stadtbahnhöfe Stadelhofen, Hardbrücke, Oerlikon, Enge und Altstetten und den Hauptbahnhof Zürich. Wo die verschiedenen S-Bahn-Bereiche beginnen und aufhören, ist noch nicht abschliessend definiert. Im Grundsatz entspricht das Angebot dem heute bestehenden Angebot mit den Express-S-Bahnen ab Meilen.

3.4.4 Angebotsanpassungen Bus bis 2035

Das Busangebot für den Zeithorizont 2035 ist noch nicht definiert. Unabhängig Angebotsausbauten der S-Bahn wird eine Wiedereinführung der Buslinie 866 auf der Strecke Esslingen - Mönchaltorf - Gossau - Wetzikon geprüft. In Esslingen soll der Anschluss der Forchbahn abgenommen bzw. hergestellt werden und damit eine attraktivere Verbindung zwischen der Gemeinde Egg und dem Zürcher Oberland im Raum Gossau/Wetzikon ermöglicht werden.

3.4.5 Erschliessungsqualität

Die rechtlichen massgebenden Messgrössen, um zu definieren, ob das Siedlungsgebiet des Kantons Zürich mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, sind in der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, 740.3) definiert. Diese ist für Beurteilung der Erschliessungspflicht und Erschliessungsqualität massgebend. Neben dieser Betrachtung kann qualitativ die ÖV-Erschliessungsqualität durch die räumliche und/oder zeitliche Verfügbarkeit des Angebots bestimmt werden. Diese ÖV-Güteklasse ist zur Beurteilung und Dimensionierung von Parkieranlagen entwickelt worden. Sie hat für die Angebotsplanung keine Auswirkungen. Nachfolgend werden beide Betrachtungsweisen dargestellt.

Erschliessung gemäss Angebotsverordnung

Im Kanton Zürich werden gemäss §4 der Angebotsverordnung Siedlungsgebiete ab 300 Einwohner und/oder Arbeitsplätze mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Für Bushaltestellen gilt dabei ein Einzugsbereich von 400 m, für Bahnhaltestellen 750 m. Eine Grundererschliessung liegt bei einem 1h-Takt vor. Gemäss Angaben des ZVV (Sommer 2021) bestehen Erschliessungslücken in der Region gemäss der gesetzlichen Definition nur in Itznach/Küsnacht am Siedlungsrand zum Küsnachtertobel und in einem Gebiet zwischen der Eichbühl- und Schachenstrasse in Oetwil a. S. Für beide Siedlungsgebiete kann aber die Ausnahmeregelung (Erweiterung des Einzugsbereiches der Bushaltestellen auf 750 m) angewendet werden, da eine ordentliche Erschliessung unverhältnismässige Kosten verursachen würde.

Die Region Pfannenstil ist dem Angebotsbereich 2 zugeordnet. Im Angebotsbereich 2 wird gemäss §2 der Angebotsverordnung eine starke Marktstellung der öffentlichen Verkehrsmittel angestrebt. Sie übertrifft damit den Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) ist jedoch tiefer als der Angebotsbereich 3 welcher für grosse, dichte Siedlungsgebiete vorgesehen ist. Gemäss §12 der Angebotsverordnung wird im Angebotsbereich ein 30-Minuten Takt angeboten. Das Intervall kann verkürzt werden, um Anschlüsse an die übergeordneten Transportmittel herzustellen, um die Nachfrage abzudecken oder wenn betriebliche Gründe es erfordern. Bei mangelnder Nachfrage während den Normal- und Nebenverkehrszeiten kann das Intervall auf 60 Minuten ausgedehnt werden. Grundsätzlich entspricht das Angebot in der Region Pfannenstil dem beschriebenen Angebot des Angebotsbereichs 2.

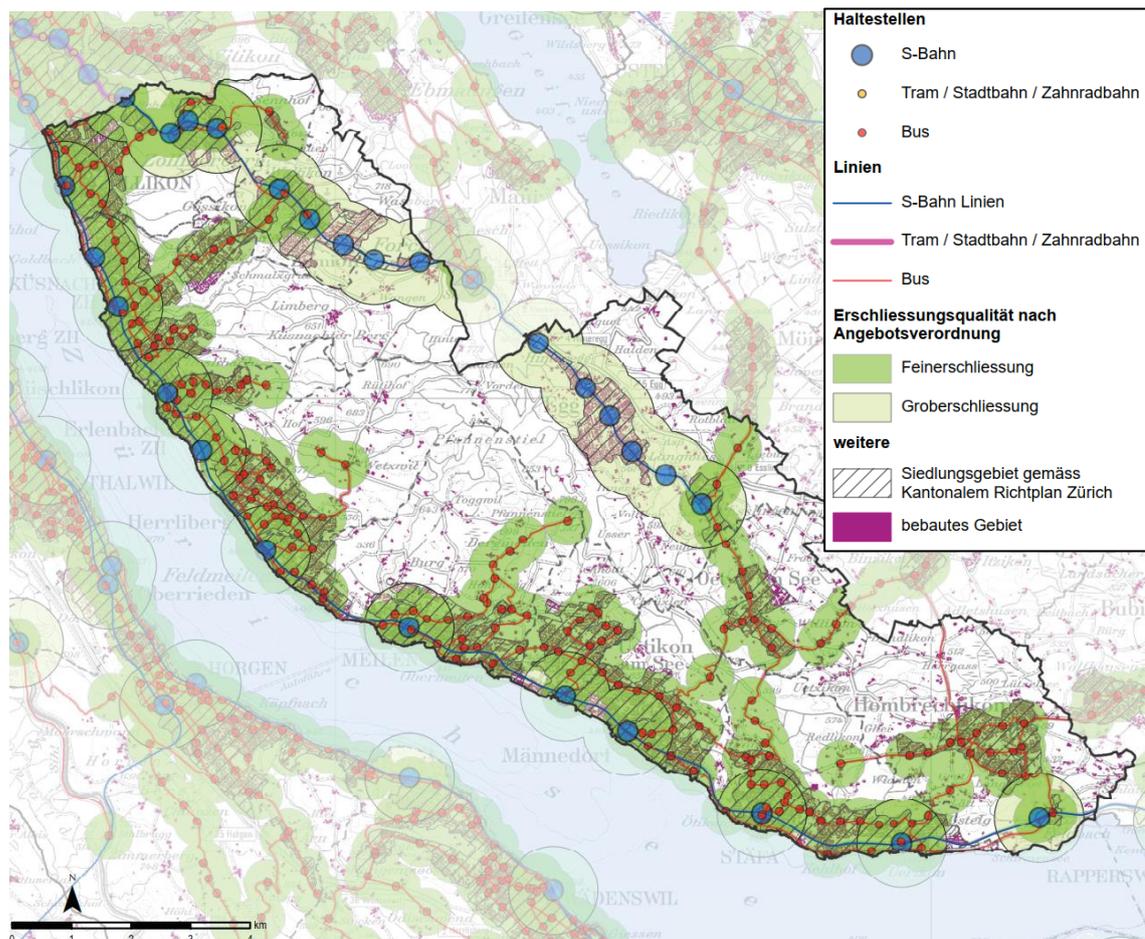


Abbildung 44 Erschliessungsqualität gemäss Angebotsverordnung, Angebot 2019

Darstellung AFM (02.11.2020)

Daten: Fernverkehr: BAV (2017); S-Bahn und restl. ÖV: ZVV (2018); Haltepunkte: ZVV (2019)

Hintergrund: swisstopo

ÖV-Güteklassen

Die ÖV-Güteklassen geben Aufschluss über die Erschliessungsqualität eines Standortes mit dem ÖV. Drei Kriterien bilden die Berechnungsgrundlage:

1. Art des ÖV-Verkehrsmittels an einer Haltestelle (Bahn, Tram, Bus).
2. Kursintervall an einer Haltestelle.
3. Distanz zu einer Haltestelle (Luftlinie).

Für die Ermittlung der ÖV-Güteklassen wird die Haltestellenkategorie (gebildet aus Kriterium 1 und 2) ins Verhältnis zur Luftliniendistanz (Kriterium 3) gesetzt. Güteklasse A bedeutet die beste Erschliessungsqualität, Güteklasse F die niedrigste. «Keine Güteklasse» bedeutet, dass ein Gebiet ausserhalb des definierten Einzugsbereichs einer ÖV-Haltestelle liegt.

Die ÖV-Güteklassen sind grundsätzlich für die Beurteilung und Dimensionierung von Parkierungsanlagen entwickelt worden. Nur die kantonale Angebotsverordnung ist für die Beurteilung der Erschliessungspflicht massgebend (siehe oben "Erschliessung gemäss Angebotsverordnung").

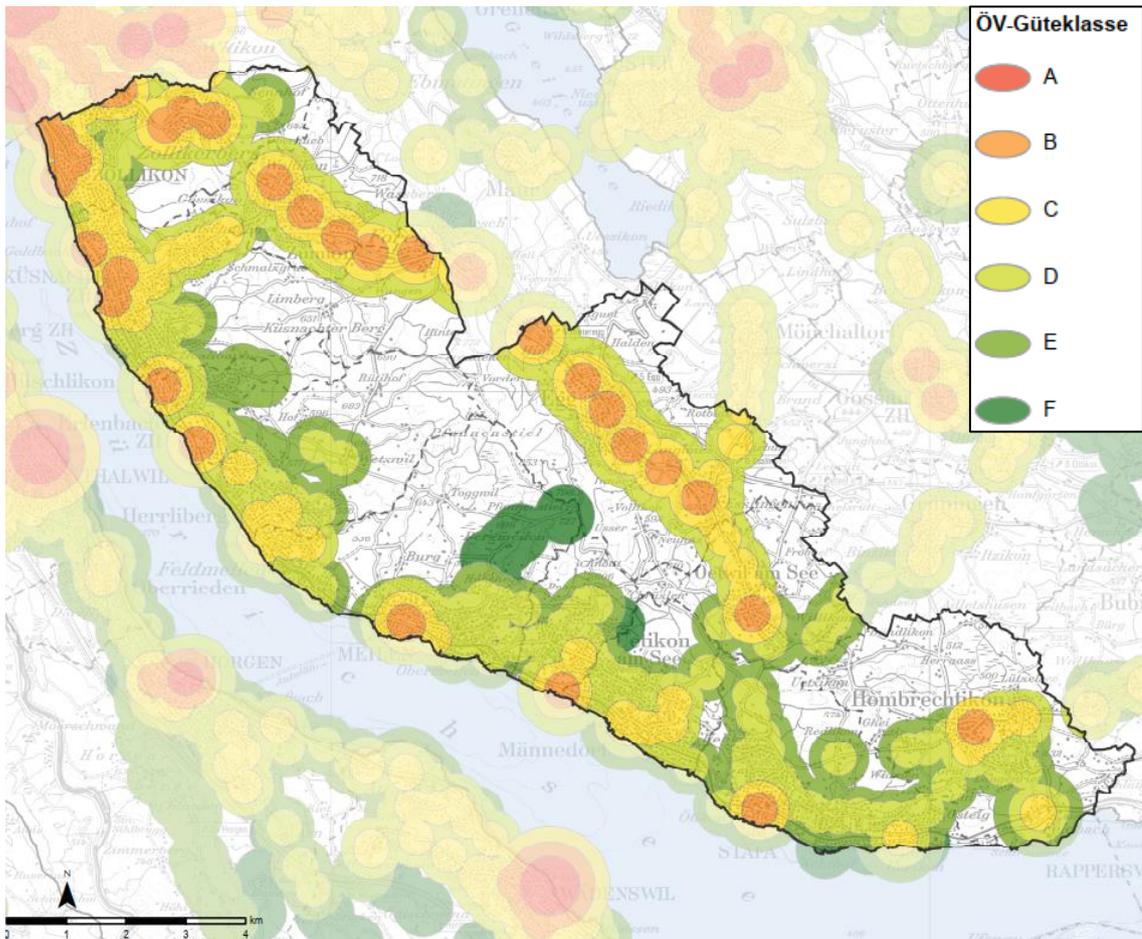


Abbildung 45 ÖV-Güteklassen, Angebot 2020

Darstellung AFV (01.10.2020)
Daten: ÖV-Güteklassen OGD: AFV (2020)
Hintergrund: swisstopo

In Kapitel 3.1.4 wird dargestellt wie viele Einwohner und Arbeitsplätze mit welcher ÖV-Güte erschlossen sind.

3.4.6 Benutzungskomfort

Der Benutzungskomfort im ÖV hängt von verschiedenen Faktoren ab. Dies können etwa Wartezeiten, Reisezeiten oder Taktdichten sein, aber auch die Aufenthaltsqualität an Haltestellen oder im Fahrzeug.

Der ZVV hat die Kundenzufriedenheit im ÖV erhoben. Gemäss Medienartikel im Zürcher Oberländer vom 19. Juni 2019 liegt die Kundenzufriedenheit bei der VZO (eines der marktverantwortlichen Unternehmungen im Pfannenstil) bei 79 von 100 Punkten was ein guter Wert ist.

Analysen zur Anzahl Fahrgäste, die von Fahrzeitverlusten betroffen sind, sowie Anzahl Haltestellen die BehiG-konform sind, liegen nur kantonsweise vor und wurden im Rahmen des rGVK nicht analysiert.

3.4.7 Fahrplanstabilität strassengebundener ÖV

Die Fahrplanstabilität hat in Gebieten mit eher einem tiefen Taktniveau eine noch grössere Bedeutung als in Gebieten mit einem dichten Takt. Anschlussbrüche ziehen für die ÖV-Reisenden grosse Reisezeitverluste mit sich. Gemäss Angaben der Gemeinden und den ÖV-Betreibern bestehen bezüglich der Fahrplanstabilität an folgenden Orten Schwachstellen:

- Hombrechtikon, Krone und Tobelkreuzung
- Männedorf, Einmündung See- / Bergstrasse
- Meilen, Einmündung Rebbergstrasse (Bus ist nicht vortrittsberechtigt)
- Meilen, Einmündung Schwachbach (Bus ist nicht vortrittsberechtigt)
- Meilen, Abbiegen in Dorfstrasse (LSA)
- Uetikon a. S., Querung Bergstrasse (Bus ist nicht vortrittsberechtigt)
- Oetwil a. S., Zentrumsbereich diverse Einmündungen, Rückstau
- Zollikon, Einmündung in Forchstrasse (Trichtenhauser-, Binzstrasse)

Weiter bestehen gemäss der VZO auf den schmalen Strassen Probleme beim Überholen von E-Bikes. Die Busse können aufgrund der hohen Tempos der E-Bikes diese teilweise auf längeren Abschnitten nicht überholen, was ebenfalls zu Verzögerungen führt.

3.4.8 Reisezeitvergleich ÖV / MIV im Ist-Zustand

Für den Vergleich der Reisezeiten auf ausgewählten Relationen aus den vier Teilregionen wurden die Fahrplanreisezeiten des ÖV von Bahnhof zu Bahnhof analysiert. Die MIV-Reisezeit wurde mit Hilfe von Daten des Navigation Anbieters Tom-Tom ermittelt. Damit ein realistischer Reisezeitenvergleich während den Hauptverkehrszeiten stattfinden kann, wurde in einem ersten Schritt die Fahrzeitabweichung mit dem MIV gegenüber den Normalzeiten ermittelt. Für den Reisezeitvergleich mit dem ÖV wurde der Mittelwert je Fahrtrichtung verwendet (Fahrzeiten MIV respektive Verlustzeiten MIV ggü. Nebenverkehrszeit (NVZ) siehe Kap. 3.5.8).

Die Abbildung 46 zeigt den Reisezeitvergleich auf den einzelnen Relationen. Die MIV-Reisezeit zwischen Küsnacht, Meilen sowie den verschiedenen überregionalen Quellen/Zielen ist während der ASP oft etwas höher als die entsprechende ÖV-Reisezeit (Ausnahme Ziegelbrücke). Von Egg und insbesondere von Oetwil a. S. aus werden mit dem MIV auch während der ASP deutlich tiefere Reisezeiten erreicht als mit dem ÖV. Es ist zu beachten, dass diese Angaben jeweils Bahnhof-Bahnhof gemessen wurden. Bei den meisten Wegeketten ist der ÖV-Verbindung noch ein Zugangsweg zuzuschlagen, womit der ÖV gegenüber dem MIV an Vorteil verliert.

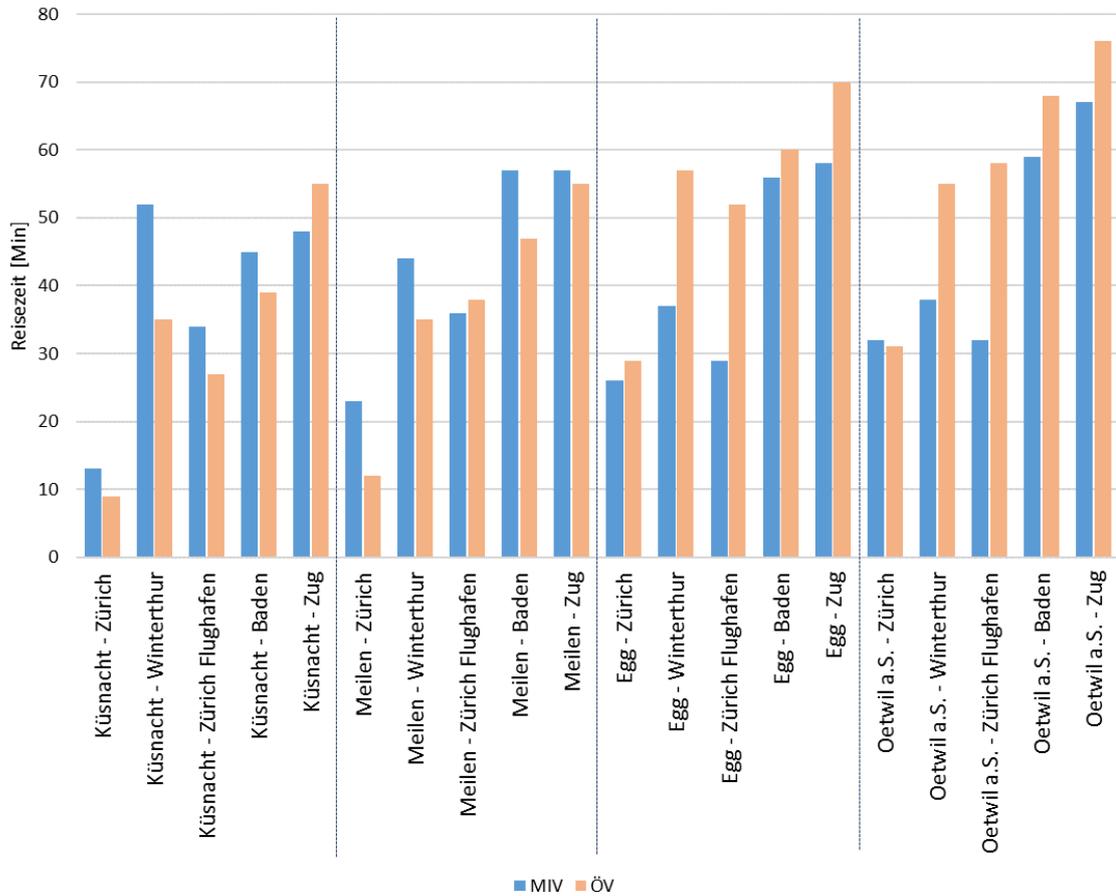


Abbildung 46 Vergleich Reisezeiten MIV/ÖV Ist-Zustand [Minuten]

Eigene Darstellung

Daten: Fahrplan 2021: ZVV (2021); MIV-Reisezeiten: Tom-Tom (2020)

Im Vergleich zu den anderen Regionen im Kanton haben sich die Reisezeiten in der Region Pfannenstil in den urbanen Räumen in den letzten 15 Jahren wenig verändert. Auch mit den vorgesehenen Angebotsausbauten werden sich die Reisezeiten mit dem ÖV kaum verringern.

3.4.9 Qualitative Einschätzung ÖV-Angebot durch die Gemeinden

Gemäss Einschätzungen einzelner Gemeinden bestehen die Schwachstellen beim Angebot des öffentlichen Verkehrs weniger in der flächendeckenden Abdeckung. Vielmehr wird das Randstundenangebot als ungenügend betrachtet. Die Ortsbusangebote verkehren teilweise nur bis 20 Uhr. Die Gemeinden Erlenbach (Erlibus) sowie die Gemeinde Küsnacht (Linie 919) betreiben beispielsweise auf eigene Kosten ein Abendangebot. In Zollikon soll das ÖV-Angebot dem städtischen Niveau angepasst werden; die Gemeinde sieht Potenzial in einer besseren Erschliessung der Wohngebiete. Die Zugangswege zur Forchbahn sind teilweise

lang. Ein Ausbau des ÖV-Angebots auf ein städtisches Niveau bedingt entsprechende Infrastrukturbauten wie eine neue Busgarage mit genügend Einstellplätzen für die Busse.

Die Gemeinde Uetikon sieht die Verbindung ins Oberland als Schwachstelle.

3.5 Motorisierter Individualverkehr



Abbildung 47 Forchautostrasse in Egg

Timon Furrer, ZPP

3.5.1 Strassennetz

Das Strassennetz in der Region Pfannenstil ist ähnlich dem des ÖV geprägt durch die beiden Hauptachsen Forch- und Seestrasse. Neben den beiden Hauptverkehrsstrassen führt zudem die Hochleistungsstrasse A52 auf dem Pfannenstil durch die Planungsregion. Die A52 endet kurz vor der Stadtgrenze Zürich und mündet in die Forchstrasse ein. In Richtung Süden führt sie via Rapperswil zur A3. Die Autobahn A3 (Chur-Zürich) wird aus der Region Pfannenstil auch mit der Fähre in Horgen erreicht. Weiter wichtig für die Region ist der Anschluss in Uster an die Oberlandautobahn.

Für Fahrten über die Stadt Zürich hinaus in Richtung Flughafen bzw. Winterthur, in Richtung Basel/Bern sowie in Richtung Zug/Luzern besteht kein direktes Angebot auf einer Hochleistungsstrasse. Entweder muss durch die Stadt Zürich gefahren werden oder sonst via Schwerzenbach/Dübendorf oder via Oberlandautobahn auf die weiteren Hochleistungsstrassen. Eine Möglichkeit besteht auch via Fährverbindung von Meilen nach Horgen und dann weiter auf die A3 zu fahren. Die Nutzung der verschiedenen Routen ist abhängig der Uhrzeit

(Verkehrsbelastung der einzelnen Engstellen (Stadt Zürich, Gubrist)) sowie dem Start- bzw. Zielort in der Region Pfannenstil

Abbildung 48 zeigt die Strassentypisierung nach kantonalem Richtplan. Innerhalb der Region dient als Querverbindung in erster Linie die kantonale Hauptverkehrsstrasse Meilen - Egg - Uster. Ansonsten bestehen für die Querverbindung nur regionale Verbindungsstrassen und Gemeindestrassen zur Verfügung. Die untergeordneten Strassen, welche alle etwa gleich schmal sind, ergeben ein dichtes Netz.

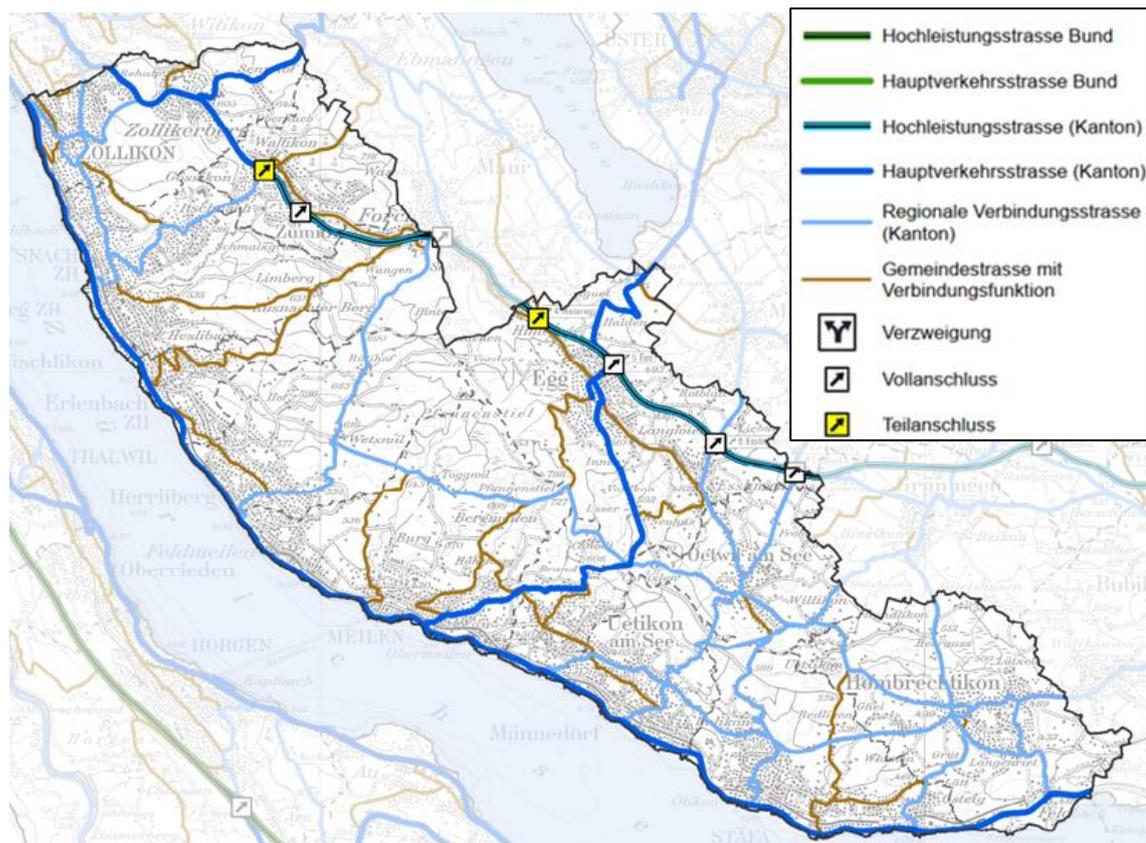


Abbildung 48 Strassentypisierung nach KRP

Darstellung AFM (26.05.2021)
Daten: Strasse: TBA-ZH (2021); Anschlüsse: Bundesamt für Strassen m. Ergänzungen AFV ZH (2020)
Hintergrund: swisstopo

3.5.2 Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkte)

Im Jahr 2021 waren drei aktuelle Unfallschwerpunkte bekannt (siehe Abbildung 49). Diese waren auch im Jahr 2020 bereits Unfallschwerpunkte.

- Knoten Chrüzlen-/Meilenerstr an der Grenze von Männedorf, Uetikon a. S., Oetwil a. S. und Egg. In den meisten Unfällen waren Motorrad- oder Velofahrende involviert. Es passierten am meisten Einbiegeunfälle.
- Schwarzbächli-/Langholz-/Stuckistrasse in Stäfa. Hier passierten viele Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn, davon ein Teil mit Motorradfahrende.
- Grüningerstrasse in Hombrechtikon: Viele Unfälle passierten beim Überqueren der Fahrbahn. Bei den meisten waren Motorradfahrende involviert.

Zusammengefasst ist auffällig, dass bei allen Unfallschwerpunkten grösstenteils Motorradfahrende involviert waren.

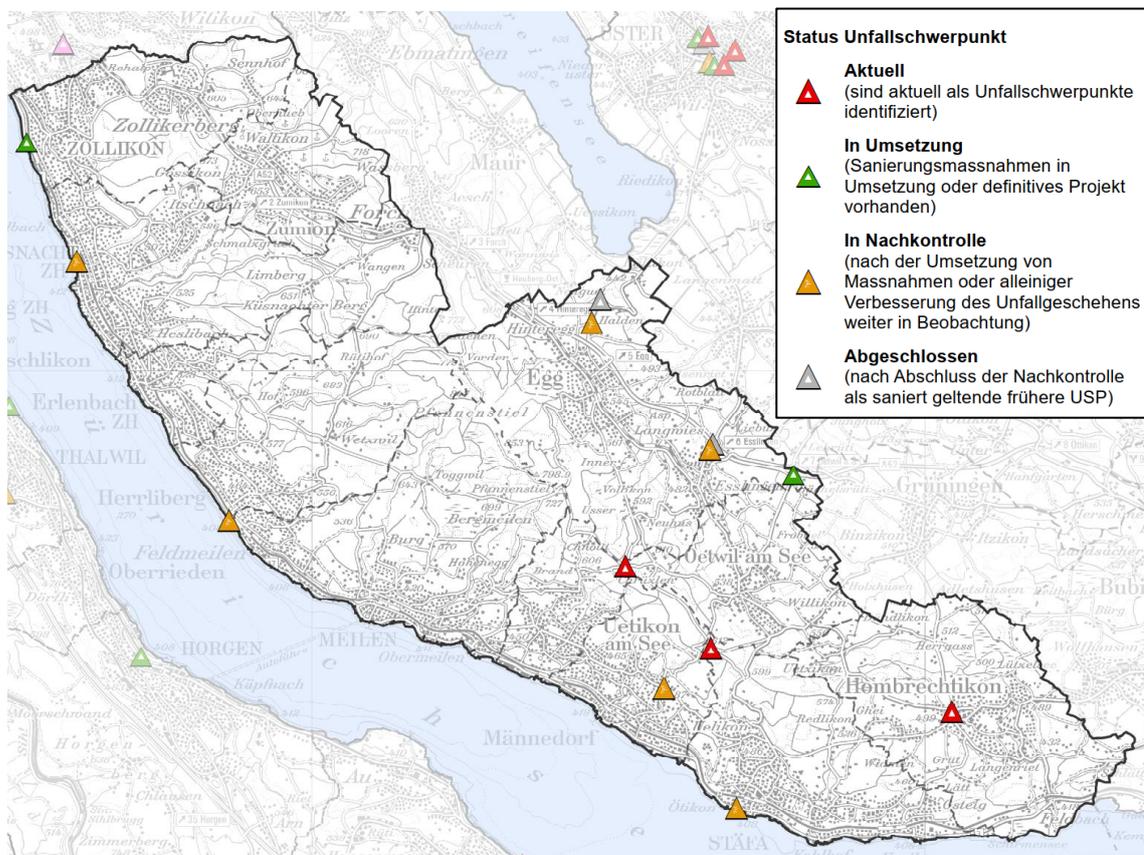


Abbildung 49 Unfallschwerpunkte 2021

Darstellung AFM (17.10.2022)
Daten: Unfallschwerpunkte: Kantonspolizei ZH (2022)
Hintergrund: swisstopo

Mit dem Network Safety Management (NSM) wird die Sicherheit des Strassennetzes bewertet. Auf Basis des Unfallgeschehens und der Verkehrsstärke werden Infrastrukturpotenziale von Strassenabschnitten bestimmt. Im Vergleich mit dem ganzen Kanton Zürich steht diesbezüglich die Region Pfannenstil gut da. Jedoch bestehen auch in der Region Pfannenstil

einzelnen Strassenabschnitte, die bezüglich Verkehrssicherheit über Verbesserungspotenzial verfügen. Akuter Handlungsbedarf besteht diesbezüglich nicht bzw. dort bestehen schon Sanierungsprojekte.

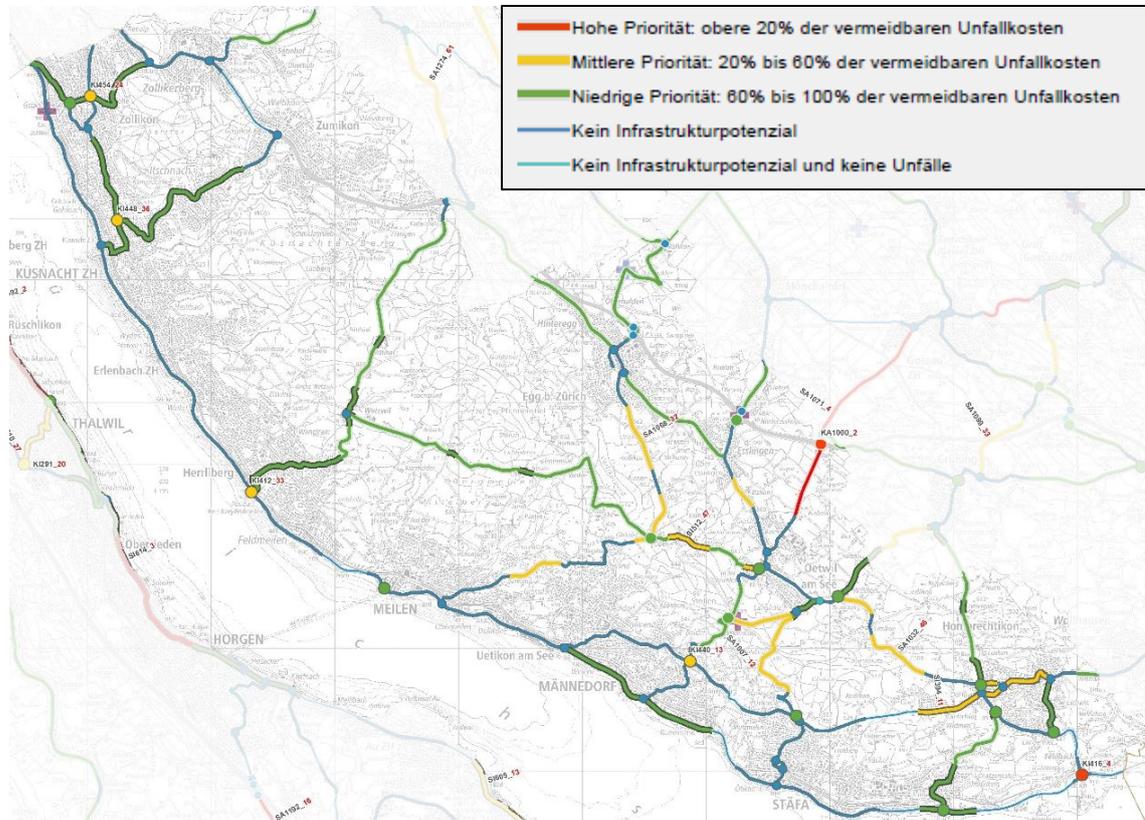


Abbildung 50 Auszug Network Safety Management (NSM)

Screenshot NSM, TBA, Fachstelle Sicherheit, Januar 2021

3.5.3 Siedlungsverträglichkeit Strassen

Abbildung 51 zeigt die Abschnitte auf dem Kantonsstrassennetz im Siedlungsgebiet mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr über 4'000 Fahrzeuge/Tag, welche anhand bestimmter Kriterien, z. B. Vorhandensein ÖV und/oder Veloinfrastruktur, gefahrene Geschwindigkeiten, Strassenraumgestaltung, Querungsstellen u. a. klassifiziert werden. Ein durchschnittlicher Tagesverkehr unter 4'000 Fahrzeuge/Tag gilt gemäss Analyseverfahren des AFM generell als siedlungsverträglich.

Neben wenigen punktuell kritischen und nicht siedlungsverträglichen Stellen in Zollikon, Egg und Oetwil a. S. ist vor allem die Seestrasse problematisch. Der Strassenraum der Seestrasse wird auch von den Gemeinden grösstenteils als kritisch oder nicht siedlungsverträglich beurteilt.

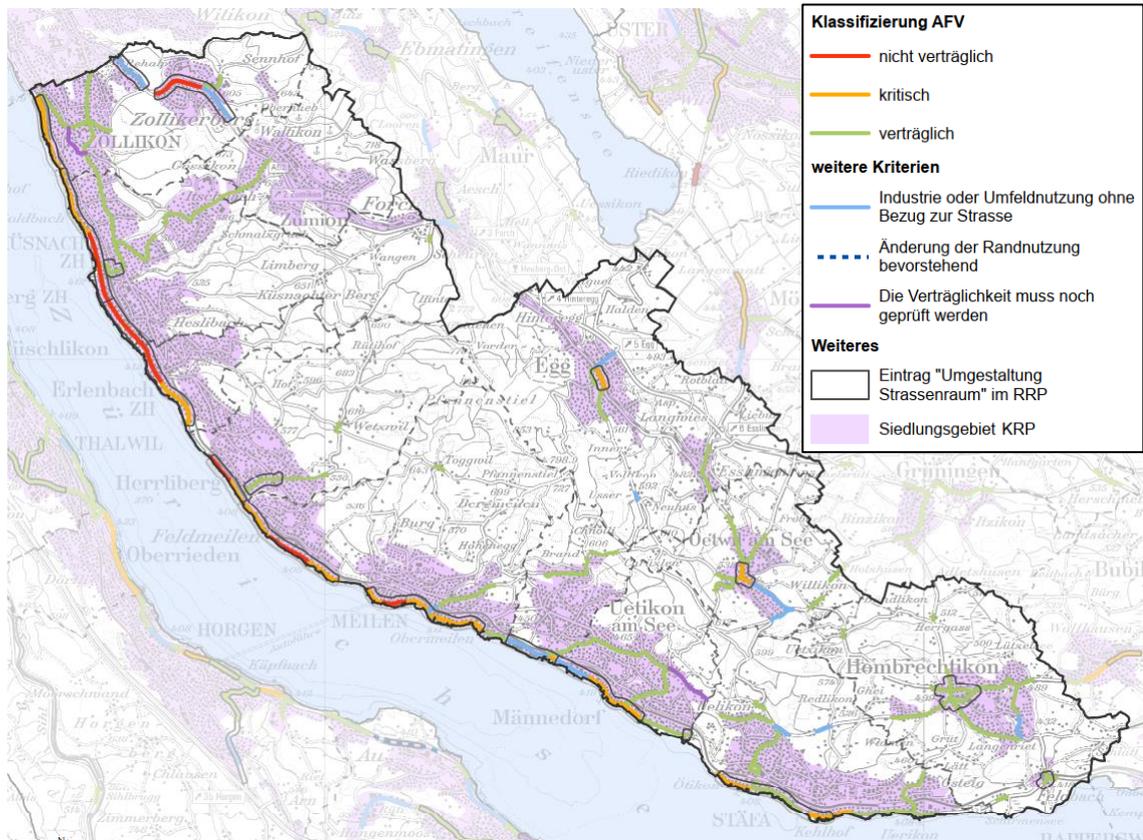


Abbildung 51 Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrten

Darstellung AFM (28.05.2021)
 Daten Strassenraum: Geodatensatz "Verträglichkeit Strassenraum": AFV ZH (2020);
 KRP und RRP Pfannenstil: ARE-ZH (2020)
 Hintergrund: swisstopo

Im RRP wurden 18 Einträge zu Strassenabschnitten mit Umgestaltung des Strassenraums (Kap. 4.2.2, RRP) entweder aus Gründen der Siedlungsverträglichkeit oder aus Gründen des Ortsbildes festgesetzt.

Qualitative Einschätzung der Gemeinden (Rückmeldung Umfrage)

Neben den festgestellten Mängeln entlang der Seestrasse weist die Gemeinde Egg auf die starke Trennwirkung der Forchstrasse zusammen mit der Forchbahn hin. Zusammen mit einem zusätzlichen Angebot auf der Forchbahn entstehen zusätzliche Barrierenschliesszeiten, was zu weiteren Verkehrsbehinderungen führen kann. Zollikon und Zumikon unterstützt diese Meinung. Es wird beobachtet, dass die Überlastung zu Ausweichverkehr über die Alte Forchstrasse führt.

Neben den genannten statistisch nachweisbaren Unfallschwerpunkten (objektive Verkehrssicherheit, Kapitel 3.5.2) bestehen einige Strassenabschnitte, welche subjektiv als unsicher wahrgenommen werden. Namentlich besteht dieser Mangel entlang der Seestrasse sowie der Forchstrasse.

Im Kapitel 3.7.3 sind die Unfallhäufungspunkte mit Velofahrenden dargestellt, welche ebenfalls weitere Hinweise zur Verkehrssicherheit liefern.

3.5.4 Verkehrsberuhigung

Abbildung 52 zeigt die verfügbaren Begegnungs- und Tempo-30-Zonen. Je näher in Richtung Stadt Zürich, desto zahlreicher werden die Tempo-30-Zonen. Ausnahme bildet Männedorf, wo fast im ganzen Siedlungsgebiet Tempo 30 gilt. Begegnungszonen bestehen nur vereinzelt in Männedorf und Meilen.

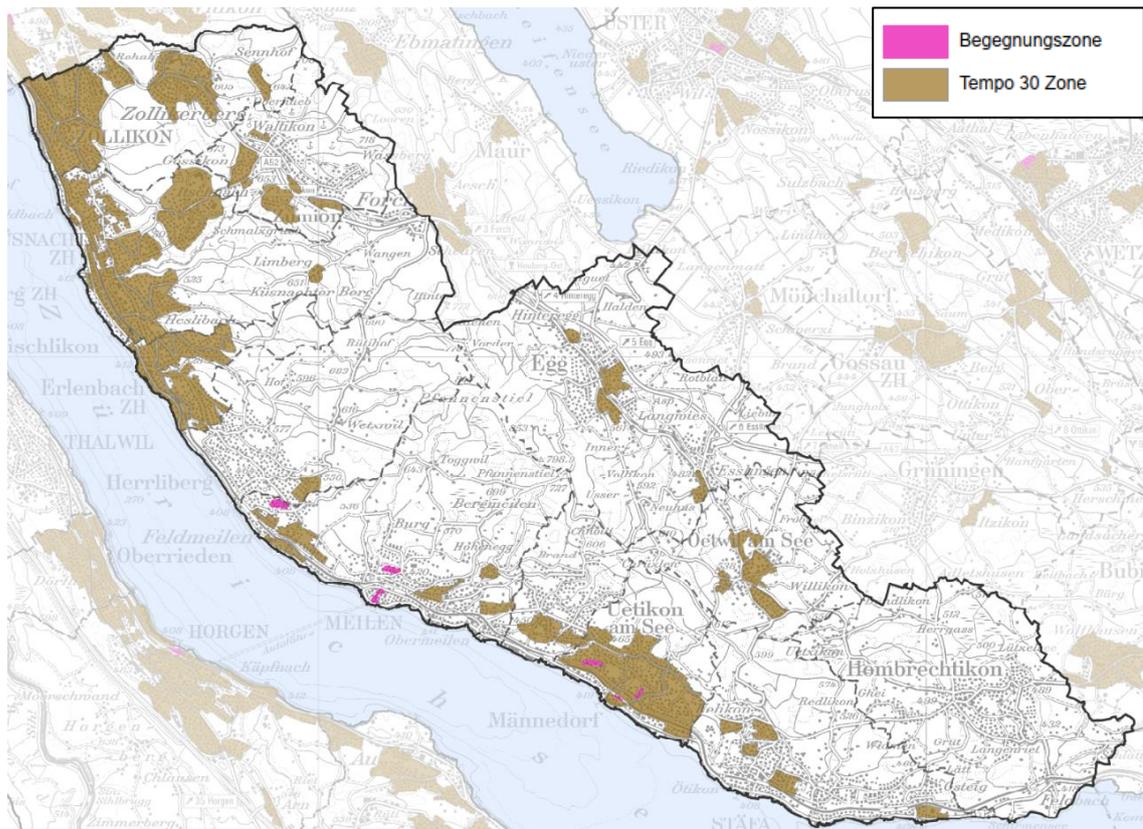


Abbildung 52 Verfügbare Begegnungs- und Tempo-30-Zonen

Darstellung AFM (17.10.2022)
Daten: AFM ZH (2022)
Hintergrund: swisstopo

3.5.5 Auslastung Strassennetz

Abbildung 53 zeigt die Streckenauslastung des GVM-ZH im Basiszustand 2018; Abbildung 54 im Prognosejahr 2040. Pro Streckenabschnitt ist diejenige Fahrtrichtung mit dem jeweils höheren Auslastungswert während der Abendspitzenstunde (17-18 Uhr) dargestellt. Als «kritisch» werden Knoten mit einer Auslastung der Kapazität von 80% bis 100% erachtet, als «überlastet» solche mit einer Auslastung von über 100%.

Im Jahr 2018 war die Auslastung auf der die Forchautostrasse grösstenteils kritisch. Der Abschnitt zwischen Esslingen und der Ausfahrt Oetwil a. S. war überlastet.

Auch Abschnitte der Seestrasse in Erlenbach und Küsnacht waren an der Kapazitätsgrenze.

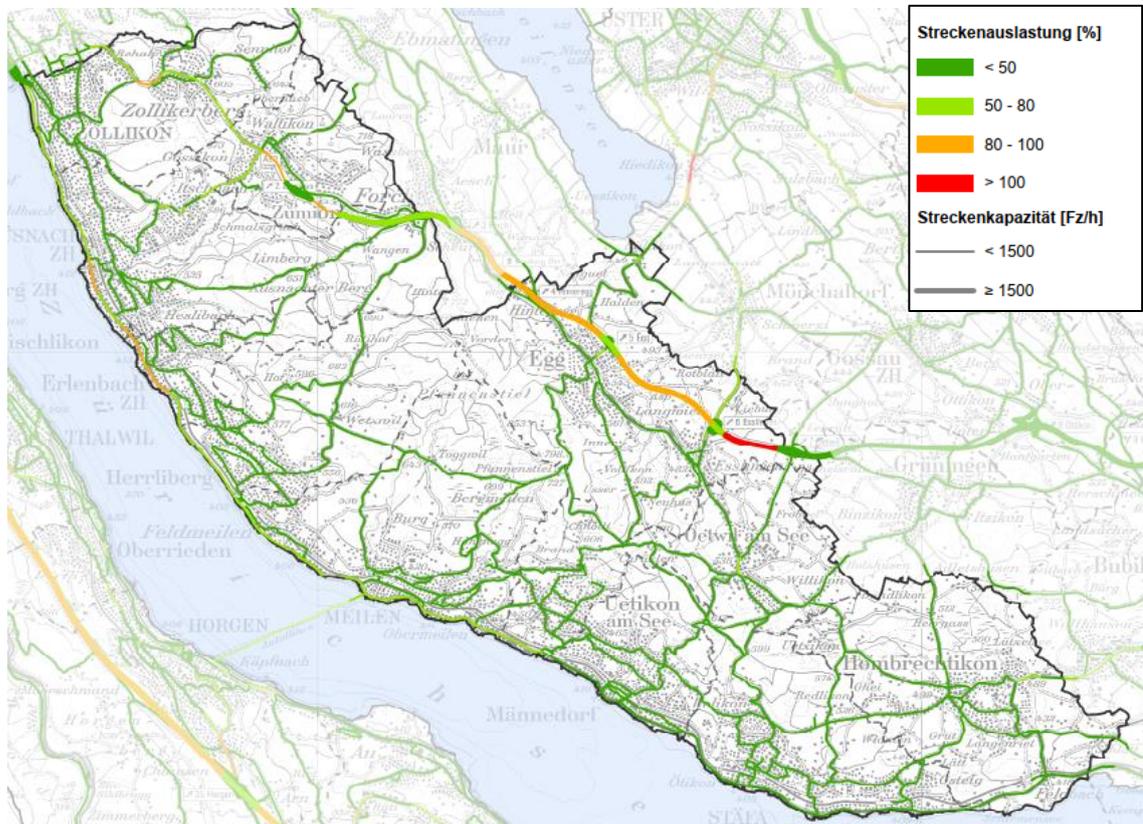


Abbildung 53 Streckenauslastung Abendspitzenstunde 2018

Darstellung AFM (15.07.2021)
Daten: GVM-ZH 2018: AFM ZH (2021)
Hintergrund: swisstopo

Die *Trendprognose fürs Jahr 2040* zeigt eine weiter verschärfte Situation. Die Forchautostrasse ist grösstenteils überlastet. Die Seestrasse ist ab Meilen in Richtung Zürich mindestens an der Kapazitätsgrenze, abschnittsweise sogar überlastet.

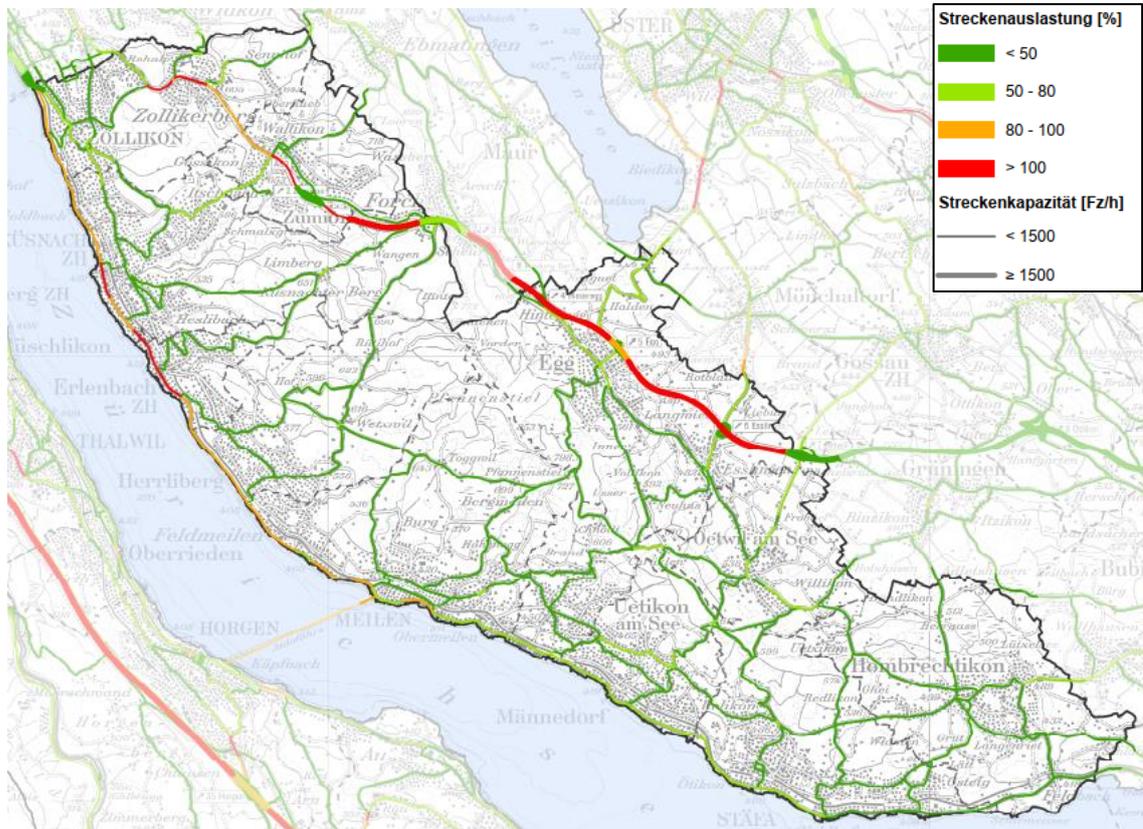


Abbildung 54 Streckenauslastung Abendspitzenstunde 2040

Darstellung AFM (15.07.2021)
Daten: GVM-ZH 2040: AFM ZH (2021)
Hintergrund: swisstopo

3.5.6 Durchgangsverkehr

Die Auswertung des «regionsfremden» Durchgangsverkehrs, das heisst Verkehr, welcher weder Ziel noch Quelle in der Region Pfannenstil hat, zeigt, dass dieser praktisch nur auf der Forchautostrasse stattfindet. Dort beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs beim Zubringer Egg West 7% des Verkehrs. Auf den anderen Hauptverkehrsstrassen ist der Anteil des «regionsfremden» Durchgangsverkehrs vernachlässigbar.

Wird der Durchgangsverkehr gemeindeweise betrachtet, ist dieser aufgrund der Verkehrsbeziehungen (Kap. 3.3.2), insbesondere in der Teilregion 1, hoch.

3.5.7 Hochausgelastete Knoten 2018

Die Darstellung der hoch ausgelasteten Knoten in Abbildung 52 basiert auf Auswertungen des GVM-ZH (Version 2016) für die Abendspitzenstunde (ASP) in der Hochrechnung fürs Jahr 2018. Als «kritisch» werden Knoten mit einer Auslastung der Kapazität von 80% bis 100% erachtet, als «überlastet» solche mit einer Auslastung von über 100%. Aufgrund von

systembedingten Modellungenauigkeiten wurden die Ergebnisse durch Experteneinschätzungen bereinigt.

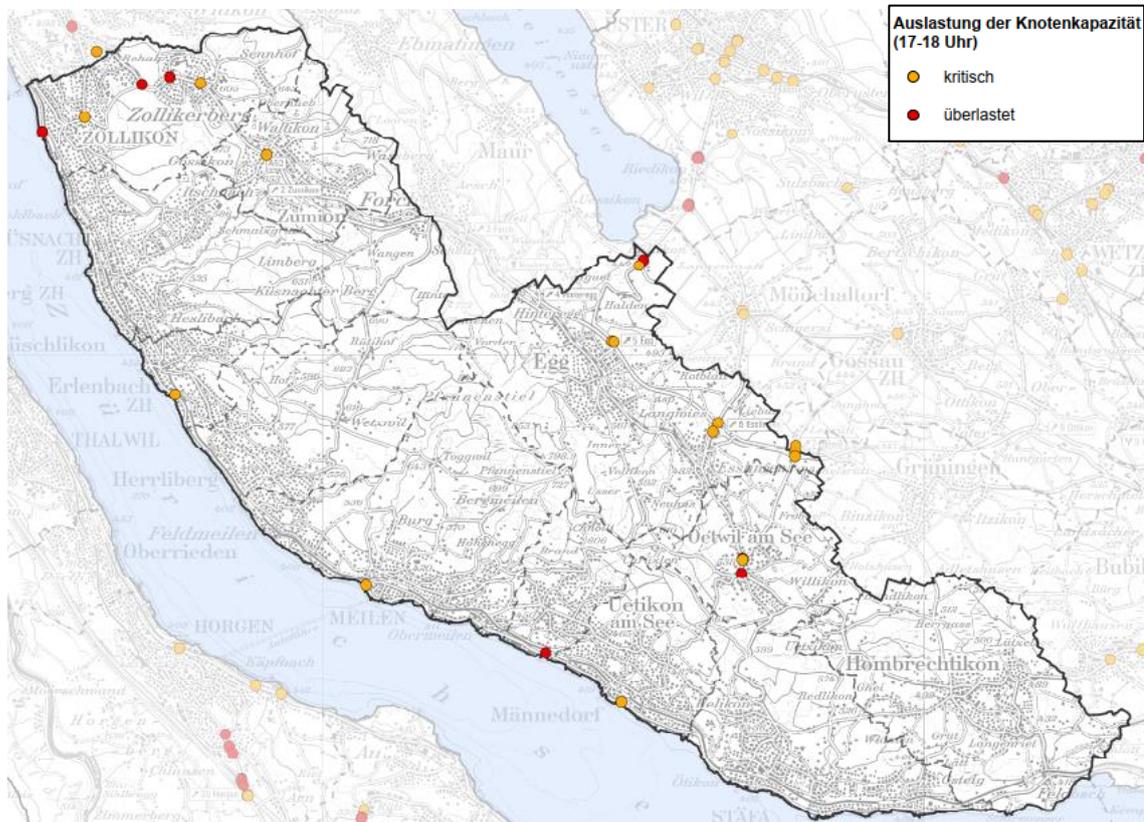


Abbildung 55 Hochausgelastete Knoten Abendspitzenstunde 2018

Darstellung AFM (15.07.2021)

Daten: GVM-ZH Hochrechnung 2018 sowie Experteneinschätzungen: AFV ZH (2020)

Hintergrund: swisstopo

Sechs Knoten werden als überlastet beurteilt, 14 Knoten als kritisch. Die meisten liegen an der Forchautostrasse (2 überlastet, 8 kritisch) oder an der Seestrasse (2 überlastet, 3 kritisch).

Weiter betrifft es Knoten in Zollikon, Egg und Oetwil am See:

- Rotfluh-/Bergstrasse in Zollikon (kritisch)
- Rälliker-/Iserig-/Chringelstrasse in Egg (kritisch)
- Rälliker-/Rellikonstrasse in Egg (überlastet)
- Esslinger-/Berg-/Schulhausstrasse in Oetwil am See (überlastet)
- Kreisel Esslinger-/Gossauer-/Zelglistrassen in Oetwil am See (kritisch)

Nicht ausgewertet wurden die massgebenden Knoten der Stadt Zürich, welche zu Rückstau führen. Die Reisezeitanalysen im 3.5.8 weisen darauf hin, dass auf der Forchstrasse und der Seestrasse die Kapazität ausgeschöpft ist.

3.5.8 Reisezeiten und Zuverlässigkeit

Die Auswertung der Reisezeiten erfolgte aufgeteilt in Quellverkehr und Zielverkehr sowie über die Fahrtrichtungen gemittelt für ausgewählte Verbindungen. Damit ein Vergleich der Reisezeiten stattfinden kann, wurden in einem ersten Schritt die Abweichungen (längeren Fahrzeiten) in den Hauptverkehrszeiten ausgewertet und anschliessend je Fahrtrichtung gemittelt. In der nachfolgenden Tabelle sind die gemittelten Werte der Reisezeitabweichung der ASP gegenüber der Nebenverkehrszeit (NVZ) aufgeführt.

Tabelle 6 Abweichung MIV-Reisezeit ASP zu NVZ Ist-Zustand (Mittelwert je Fahrtrichtung in Minuten)

	Zürich	Winterthur	Flughafen	Baden	Zug	Ziegelbrücke
Küsnacht	2	12	5	9	7	2
Meilen	3	6	5	10	14	2
Egg	4	7	5	14	7	2
Oetwil a. S.	5	7	6	14	21	1
Daten: GVM-ZH 2018 / TomTom Speedprofiles 2019						

3.5.9 Benutzungskomfort Strassennetz

Der Benutzungskomfort im MIV kann beispielsweise über die Reisezeit oder die Zuverlässigkeit gemessen werden, aber auch über dem Strassenzustand. Der Strassenzustand wird im Rahmen des rGVK nicht analysiert. Der Reizeitvergleich mit dem ÖV ist im Kap. 3.4.8 ersichtlich. Die Zuverlässigkeit ist in Kap. 3.5.8 dargestellt.

3.5.10 Parkraummanagement

In der Umfrage bei den Gemeinden wurde abgefragt, ob Probleme mit dem ruhenden Verkehr (Parkierung auf öffentlichem Grund) bestehen und ob Parkierungsverordnungen bestehen.

Probleme mit Parkierung auf öffentlichen Grund bestehen auf einzelnen Quartierstrassen. In Zollikon besteht eine Problematik in der Nähe zur Stadt Zürich. An den «Freizeit Hotspots» entlang dem Zürichsee aber auch dem Lützelsee bestehen an schönen Sommertagen Probleme mit dem ruhenden Verkehr. Dies kann zu unerwünschtem Suchverkehr in den Dörfern führen.

In der Region Pfannenstil bestehen unterschiedliche Bewirtschaftungsformen zu den öffentlichen Parkfeldern. Sechs Gemeinden haben keine entsprechenden Verordnungen bzw. Bewirtschaftungsformen der öffentlichen Parkfelder. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht.

Tabelle 7 Übersicht Parkierungsverordnung

Gemeinde	Parkierungsverordnung	Bemerkung
Zollikon	Ja	Zeitliche Bewirtschaftung für Nutzende ohne Parkkarten (Blaue und Weisse Zonen)
Zumikon	Nein	Ein Parkraum-Management sowie die Bewirtschaftung werden überprüft. Ein Konzept ist Ziel für die Legislatur 2022-2026.
Küsnacht ZH	Ja	Zeitliche Bewirtschaftung für Nutzende ohne Parkkarten (Blaue und Weisse Zonen), vereinzelt monetäre und zeitlicher Bewirtschaftung (Parkuhren)
Herrliberg	Nein	
Erlenbach ZH	Ja	Zeitliche Bewirtschaftung für Nutzende ohne Parkkarten (Blaue und Weisse Zonen),
Meilen	Gebührenverordnung	Einzelne öffentliche Parkplätze sind bewirtschaftet, keine Parkierungszonen. Eine Parkierungsverordnung soll nach der Festsetzung der Mobilitätsstrategie erstellt werden.
Egg	Nein	2017 von der Gemeindeversammlung zurückgewiesen
Uetikon a. S.	Nein	vereinzelt monetäre oder zeitliche Bewirtschaftung (z.B. Hafen oder Zentrum)
Männedorf	Ja	Zeitliche Bewirtschaftung für Nutzende ohne Parkkarten (Blaue und Weisse Zonen), vereinzelt monetäre Bewirtschaftung (Parkuhren)
Stäfa	Nein	vereinzelt monetäre und zeitliche Bewirtschaftung (Parkuhren)
Oetwil a. S.	Nein	
Hombrechtikon	Nein	2019 von der Gemeindeversammlung abgelehnt

Quelle: Gemeindeumfrage Juli 2021 / Parkierungsverordnungen (wo vorhanden)

3.6 Güterverkehr



Abbildung 56 Bahnhof Meilen

Timon Furrer/ZPP

3.6.1 Güterumschlagsstandorte

In der Region Pfannenstil bestehen vier Güterumschlagsstandorte und Anschlussgleise von regionaler Bedeutung (siehe Tabelle 8). Ebenfalls für die Region relevant ist der Güterumschlag in Tiefenbrunnen (Stadt Zürich). Für die Region Pfannenstil sind insbesondere Umschlagsanlagen Bahn-Strasse (Freiverlad) und die Kiesumschlagsanlagen (Schiff - Strasse) von Bedeutung.

Tabelle 8 Güterumschlagsstandorte

Gemeinde	Gebiet	Anlage	Bemerkung
Meilen	Grunde	Kiesumschlag	
Meilen	Bahnhof Nord	Anschlussgleis	
Stäfa	Hotwiel	Kiesumschlag	Konzession bis 2027 ¹
Stäfa	Bahnhof	Güterumschlag	

Quelle: RRP (2018)

3.6.2 Nachfrage

Nach Transportmengen ist die Region Pfannenstil auf den hinteren Plätzen im Kanton Zürich angesiedelt. Der Hauptteil wird auf der Strasse abgewickelt.

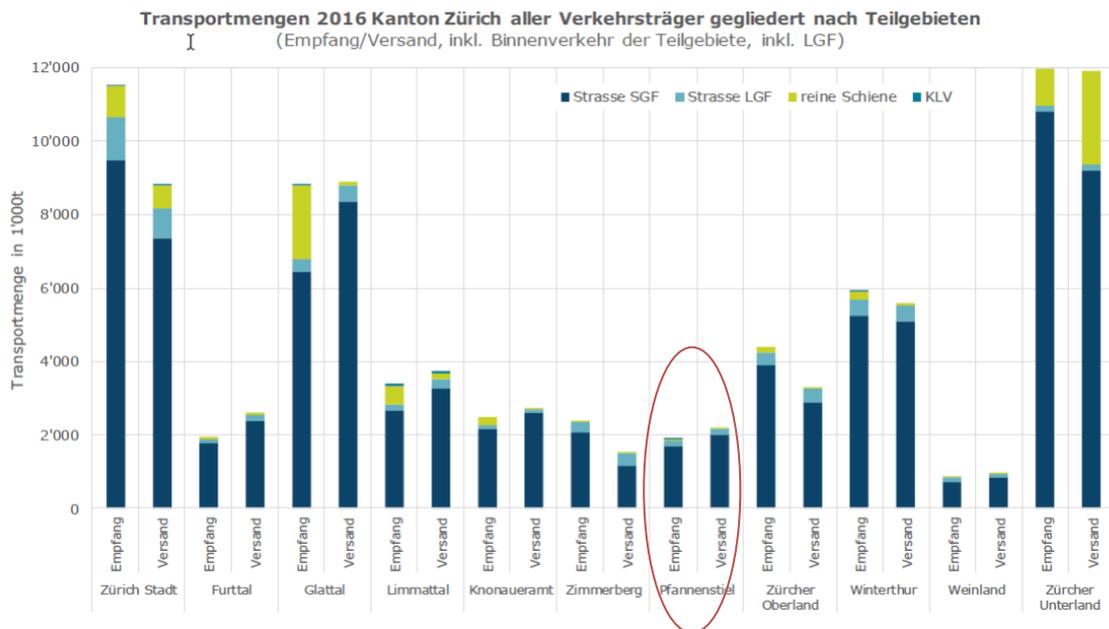


Abbildung 57 Transportmengen 2016 Kanton Zürich aller Verkehrsträger gegliedert nach Teilgebieten (Empfang / Versand, inkl. Binnenverkehr der Teilgebiete)

Quelle: Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Zürich (Stand 2018)

¹ Die Gemeinde Stäfa sowie weitere Institutionen haben keine Kenntnis von einer solchen Konzession. Der Standort, welcher im RRP vermerkt ist, wird demnach zurzeit nicht genutzt. Die Behandlung des Themas Güterverkehr ist in der nächsten Revision des Regionalen Richtplans vorzusehen.

3.6.3 Entwicklungen

Die "Verkehrsperspektiven 2050" des Bundes gehen beim Güterverkehr von einer Zunahme von 24% (bezogen auf die Tonnenkilometer) aus. Eine grosse Zunahme wird beim Transport mit Lieferwagen erwartet. Gemäss den Prognosen wird bis 2040 der Lieferwagenverkehr (<3.5 Tonnen) einen Anteil von 66% des gesamten Strassengüterverkehrs ausmachen. Diese Entwicklung wird vor allem dem wachsenden Onlinehandel zugeschrieben, mit dem eine Zunahme an Fahrten von Kurier-, Express- und Paketdienstleistern verbunden ist. Aufgrund der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur kann davon ausgegangen werden, dass eine Zunahme dieses Verkehrs auch in der Region Pfannenstil stattfinden wird.

3.7 Veloverkehr



Abbildung 58 Veloführung auf dem Pfannenstil

Eigene Aufnahme

3.7.1 Velonetz und Schwachstellen

Abbildung 59 zeigt das Alltags- und Freizeit-Velonetz sowie die durch das AFM ermittelten Schwachstellen. Das Alltagsnetz ist im Velonetzplan des Kantons Zürich festgelegt. Es ist noch nicht vollständig umgesetzt. Die zusätzlichen regionalen Freizeitverbindungen sind im RRP aufgeführt.

Landschaftlich ist die Region Pfannenstil sehr attraktiv für den Freizeitverkehr. Durch seine Nähe zur Stadt Zürich sind aber auch attraktive Alltagsverbindungen für Pendler wichtig. Die Veloschnellroute von Erlenbach nach Zürich ist zurzeit noch nicht umgesetzt und deswegen

als Schwachstelle in Plan eingezeichnet. Die Querverbindungen vom See auf den Pfannenstil sind aufgrund der Topografie sehr steil, was allerdings mit der Zunahme von Elektrovelos immer weniger ein Hindernis darstellt.

Gemäss Analyse des Kantons bestehen diverse Schwachstellen bei den Haupt- und Nebenverbindungen. Auf der Seestrasse besteht ein Radstreifen und entlang der Strasse Egg - Meilen ist ein Veloweg in Bau. Weiter bestehen abschnittsweise kommunale Infrastrukturen wie z. B. auf der Aberenstrasse/Lächlerstrasse in Stäfa bzw. Hombrechtikon. Entlang dieser Strasse besteht ab Restaurant Aberen ein separater Veloweg. In der Region bestehen noch viele weitere solche Angebote. Teilweise nehmen auch Gemeinden selbst die Prüfung von bestimmten kantonalen Veloverbindungen vor, wie beispielsweise Zumikon zwischen dem Kreisel Waltikon und Geissacher.

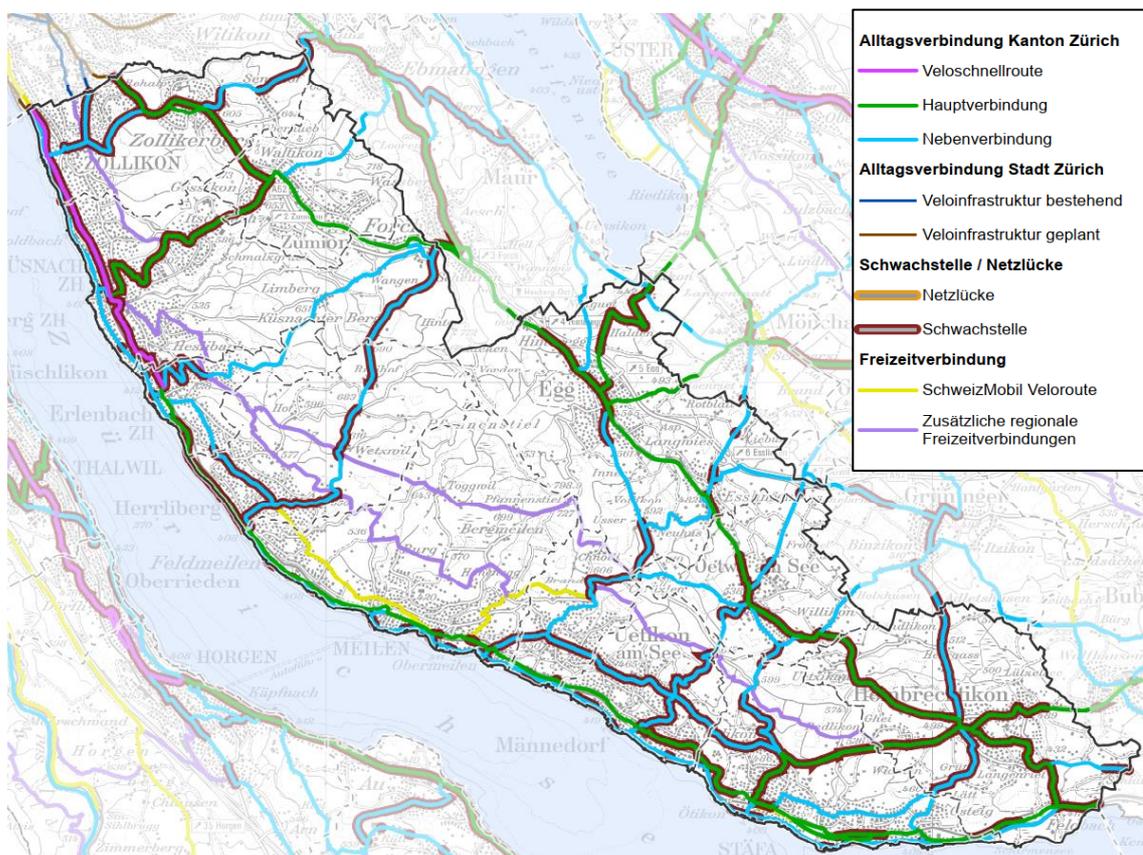


Abbildung 59 Velonetz Alltag und Freizeit und Schwachstellen

Darstellung AFM (15.07.2021)
 Daten: Alltagsnetz, Kantonaler Velonetzplan: AFM ZH (2021); Schwachstellen: AFM (2015); SchweizMobil-Routen: TBA-ZH (2019)
 Hintergrund: swisstopo

Auf den Nebenverbindungen bestehen heute kaum Infrastrukturangebote. Solche sind gemäss kantonalen Angaben erst ab einem DTV von mehr als 3'000 Fahrzeugen/Tag vorgesehen. Durch das Fehlen von Infrastruktur kann durch hohe Geschwindigkeiten aber auch

bei einem kleineren DTV eine subjektive Unsicherheit entstehen. Ein Beispiel einer solchen Nebenverbindung ist in Abbildung 60 gezeigt.



Abbildung 60 Beispiel Nebenverbindungen

Eigene Aufnahme

3.7.2 Erreichbarkeit der Erholungsgebiete und Ausflugsziele

Abbildung 61 zeigt das Velonetz wie in Abbildung 59 ergänzt mit den Erholungsgebieten und Ausflugszielen gemäss regionalem Richtplan, welche die «Hotspots» gemäss Kapitel 3.2.2 abdecken. Die Erholungsgebiete an den Hanglagen sind nur mit Nebenverbindungen und zusätzlichen Freizeitverbindungen erschlossen. Auch das Erholungsgebiet am See ist nur teilweise mit einer Hauptverbindung erschlossen.

Das gemäss RRP definierte Ausflugsziel in Stäfa (Restaurant Frohberg) ist nicht direkt mit einer Veloverbindung erschlossen. Das Ausflugsziel in Meilen (Restaurant Hecht) hingegen ist mit einer zusätzlichen regionalen Freizeitverbindung erschlossen.

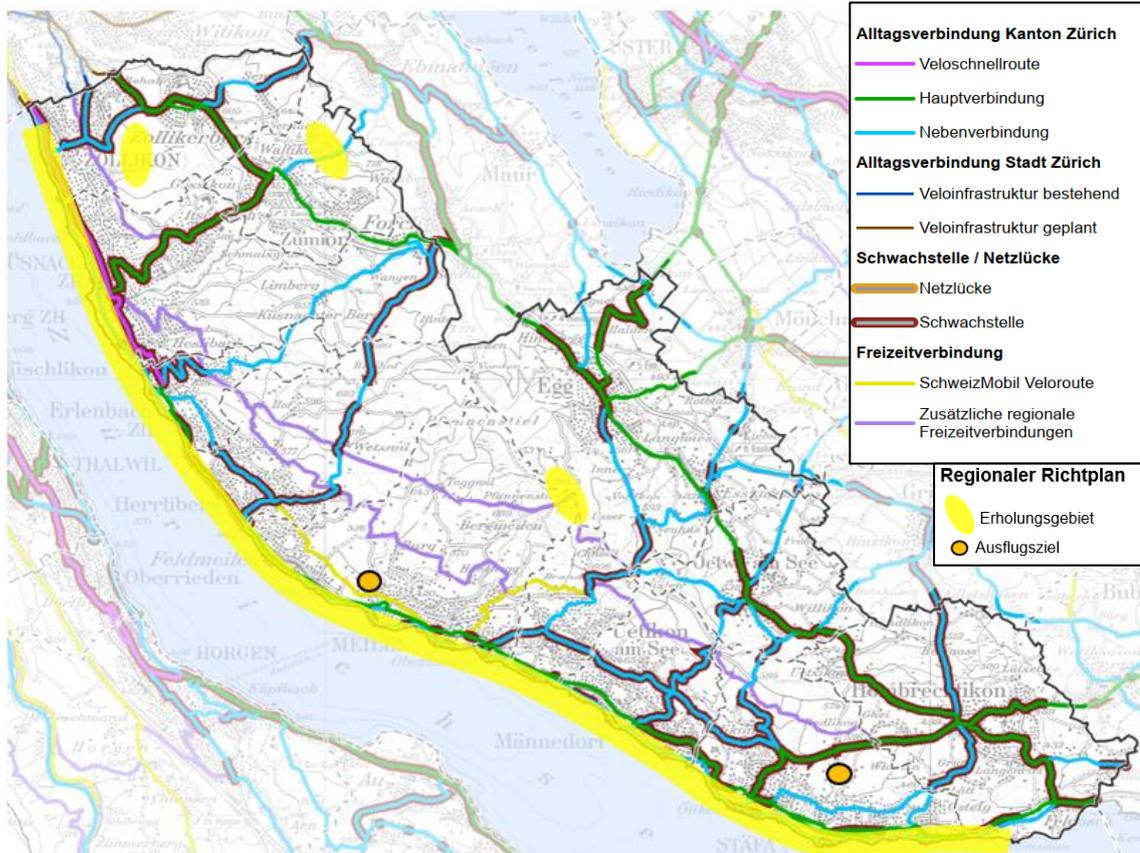


Abbildung 61 Velonetz: Erreichbarkeit Erholungsgebiete und Ausflugsziele

Darstellung AFM (15.07.2021) ergänzt durch SNZ
 Daten: Alltagsnetz, Kantonaler Velonetzplan: AFM ZH (2021); Schwachstellen: AFM (2015); SchweizMobil-Routen: TBA-ZH (2019)
 Erholungsgebiete und Ausflugsziele: RRP Pfannenstil (2018)
 Hintergrund: swisstopo

3.7.3 Unfallhäufungspunkte

Zur Berechnung der Unfallhäufungspunkte des Veloverkehrs werden ausschliesslich Unfälle mit Velobeteiligung beigezogen. Bei jedem Strassenverkehrsunfall mit Personenschaden aus den Jahren 2017 - 2021 wurde dafür geprüft, ob eine kritische Anzahl Unfälle im spezifischen Umkreis während des genannten Zeitraums erreicht wurde.

In der ganzen Region bestehen fünf Unfallhäufungspunkt 2. Stufe. Sie befinden sich an folgenden Orten:

- Forchstrasse bei Einmündung Rebhaldenstrasse, Herrliberg
- Knoten Berg-/Bahnhof-/Asylstrasse, Männedorf
- Kreisel Berg-/Audorf-/Allenbergstrasse, Männedorf
- Rütistrasse zwischen Einmündungen Etzelstrasse und Eichwisstrasse, Hombrechtikon
- Kreisel See-/Feldbach-/Bahnhof-/Hornstrasse, Hombrechtikon

Unfallhäufungspunkte 3. Stufe sind diverse entlang der Seestrasse sowie im Umfeld von Bahnhöfen (Küsnacht, Meilen, Feldmeilen Männedorf, Stäfa und Uerikon) auszumachen. Die Abbildung 62 zeigt alle Unfallhäufungspunkte.

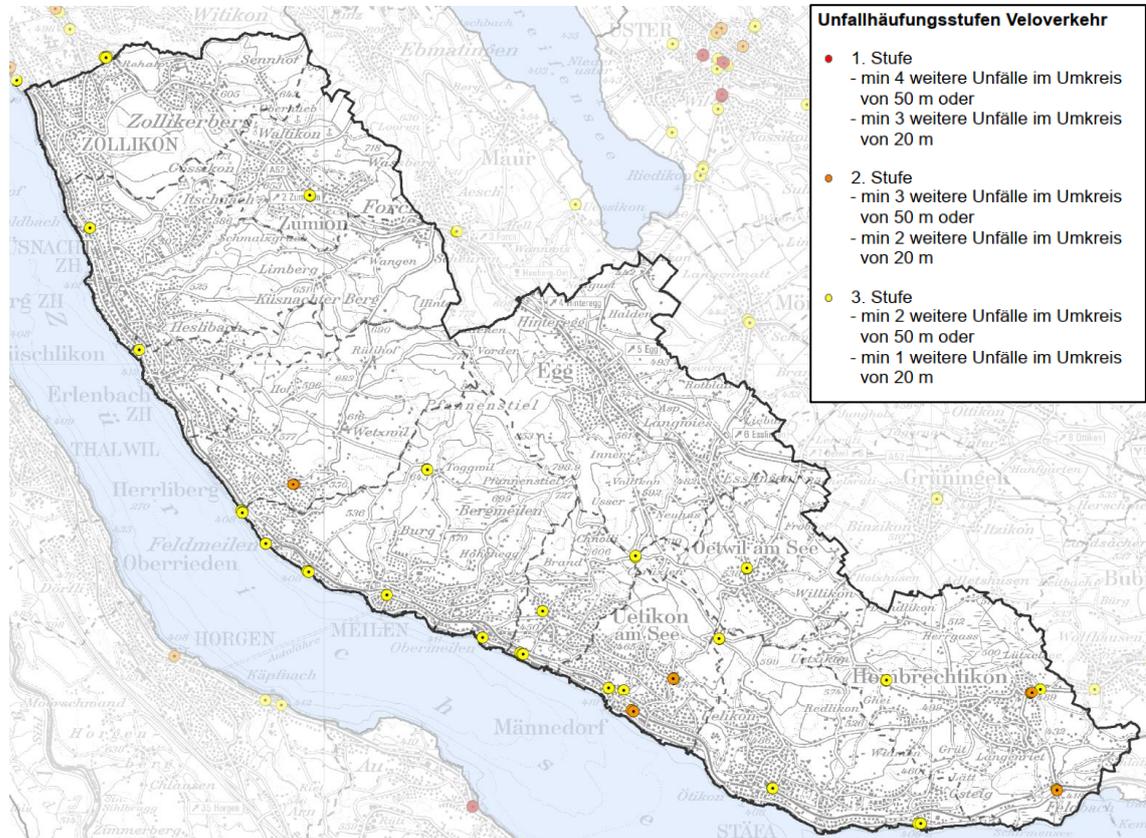


Abbildung 62 Unfallhäufungspunkte Veloverkehr 2021

Darstellung AFM (19.09.2022)

Daten: Geodatensatz "Strassenverkehrsunfallorte", Bundesamt für Strassen (2022); Berechnung Unfallhäufungspunkte: AFM (2021)

Hintergrund: swisstopo

3.7.4 Qualitative Einschätzung der Gemeinden

Die Gemeinden teilen die quantitativen Analysen und bekräftigen, dass insbesondere die Vertikalverbindungen für den Veloverkehr ungenügend sind. Im südlichen Teil der Region werden zusätzlich die mangelnden Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen bemängelt.

3.8 Fussverkehr



Abbildung 63 Wanderwegweiser am Rumensee, Küssnacht

Timon Furrer/ZPP

Eine Übersicht zu den kommunalen Fusswegen besteht nicht. Aufgrund des Detaillierungsgrades wurde im Rahmen des vorliegenden rGVK keine vertiefte Analyse von kommunalen Wegen (wie Schulwege) vorgenommen. In den folgenden Kapiteln wird deswegen vor allem das Potenzial sowie das Freizeitnetz analysiert.

3.8.1 Fussverkehrspotenzial

Abbildung 64 zeigt das Fussverkehrspotenzial in 8 Stufen (8 = grösstes Potenzial). Je grösser das Potenzial, desto mehr Fusswege werden in diesem Gebiet als Start- oder Zielort erwartet. In den Zentren der Seegemeinden besteht ein relativ grosses Potenzial für den Fussverkehr. Die Gemeinden auf dem Pfannenstil weisen ein weniger grosses Potenzial aus.

Das Fussverkehrspotenzial berechnet die geschätzte Anzahl Fusswege, die pro Gebäude zu erwarten sind und legt diese auf das Fusswegnetz um. Damit zeigen sich Abschnitte im Fusswegnetz, die für den Fussverkehr im Alltag von grosser Bedeutung sind. Die Modellberechnung schätzt aufgrund der in Fussdistanz erreichbaren Ziele den Anteil des Fussverkehrs an allen Wegen. Je mehr Ziele, z. B. Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Sportanlagen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf einem mit Widerständen belegten Fusswegnetz erreichbar sind, desto mehr Fusswege werden von den Einwohnern und Beschäf-

tigten generiert. Interpretationshinweise: Das Modell verwendet als Fusswegnetz das Strassennetz. Dieses stimmt in Wirklichkeit nicht überall mit dem Fusswegnetz überein. Das Modell macht Aussagen zum funktionalen Alltagsfussverkehr. Es ist nicht geeignet für Aussagen zum Fussverkehr im Sinne von Wanderungen und Naherholung (z. B. Ufer- und Waldwege etc. werden unterschätzt).

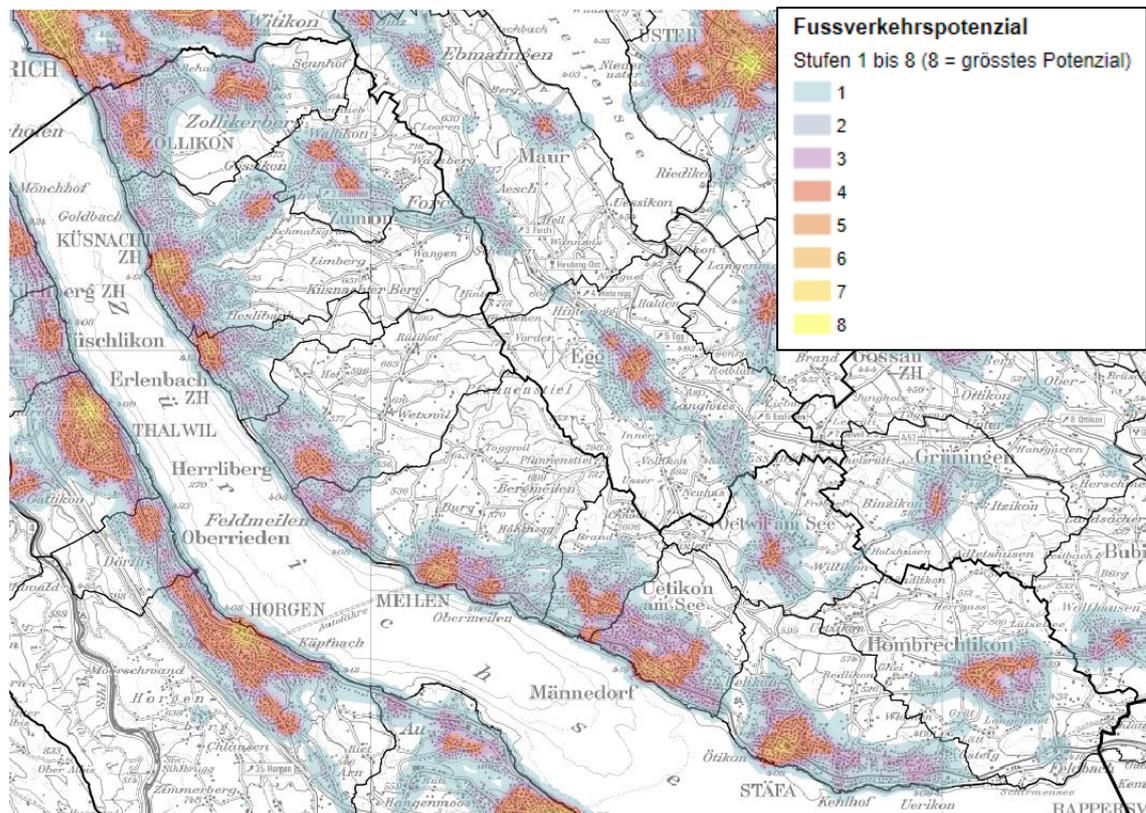


Abbildung 64 Fussverkehrspotenzial

Screenshot GIS-Browser Kanton Zürich, Layer "Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten": AFM (2019)

3.8.2 Wanderwegnetz

Grundsätzlich besteht ein dichtes Netz an Wanderwegen (siehe Abbildung 65). Entlang des Siedlungsrandes der Seegemeinden besteht ein attraktiver Panoramaweg. Das Gebiet Pfannenstil wird für die Naherholung genutzt. Die Querverbindungen Pfannenstil - See sind sehr steil und deswegen eher unattraktiv. Es stehen auffallend viele Parkplätze im Grünen zur Verfügung. Diese werden vermutlich als Ausgangspunkt für Spaziergänge etc. genutzt. Die Distanzen zwischen den «Einstiegspunkten» (Siedlungen oder ÖV-Haltestellen) sind relativ gross.

Zwischen dem Oberland und dem Pfannenstil besteht keine Route von SchweizMobil.



Abbildung 65 Wanderwegnetz und SchweizMobil-Routen

Screenshot SchweizMobil, Karte Wanderland (31.08.2022)

3.8.3 Qualitative Einschätzung der Gemeinden

Die Gemeinden weisen bei ihren Antworten auf diverse Schwachstellen wie fehlende Quermöglichkeiten oder fehlende Trottoirs hin. Die Trennwirkung der Forchstrasse und See-strasse wird mehrfach genannt.

Fünf Gemeinden verfügen über eine Fusswegnetzplanung und versuchen laufende die Schwachstellen zu verbessern.

Die Stadt Zürich weist auf eine Netzlücke hin, die zwischen der geplanten regionalen Fuss-verbinding im Gebiet Lengg/Nebelbach (Nr. 36 Fussweg Botanischer Garten - Lengg-strasse, Tab. 4.13 im Regionalen Richtplans Stadt Zürich) und der Allmend Zollikon (via Weinegg) eine regionsübergreifende Verbindung fehlt.

3.9 Intermodalität

3.9.1 Veloparkierungsanlagen an ÖV-Haltestellen

Abbildung 66 zeigt die Quelleinsteiger sowie die verfügbaren Veloparkplätze an denjenigen ÖV-Haltestellen, bei welchen mehr als 500 Quelleinsteiger bestehen. Basis der Quelleinsteiger ist der durchschnittliche Werktagungsverkehr gemäss GVM-ZH.

Stäfa und Meilen haben am meisten Quelleinsteiger in der Region Pfannenstil. Neben Männedorf sind dort am meisten Veloparkplätze vorhanden. An den Bahnhöfen Zollikon und Goldbach gibt es eine mittlere Anzahl Quelleinsteiger und gleichzeitig nur sehr wenige Veloparkplätze.

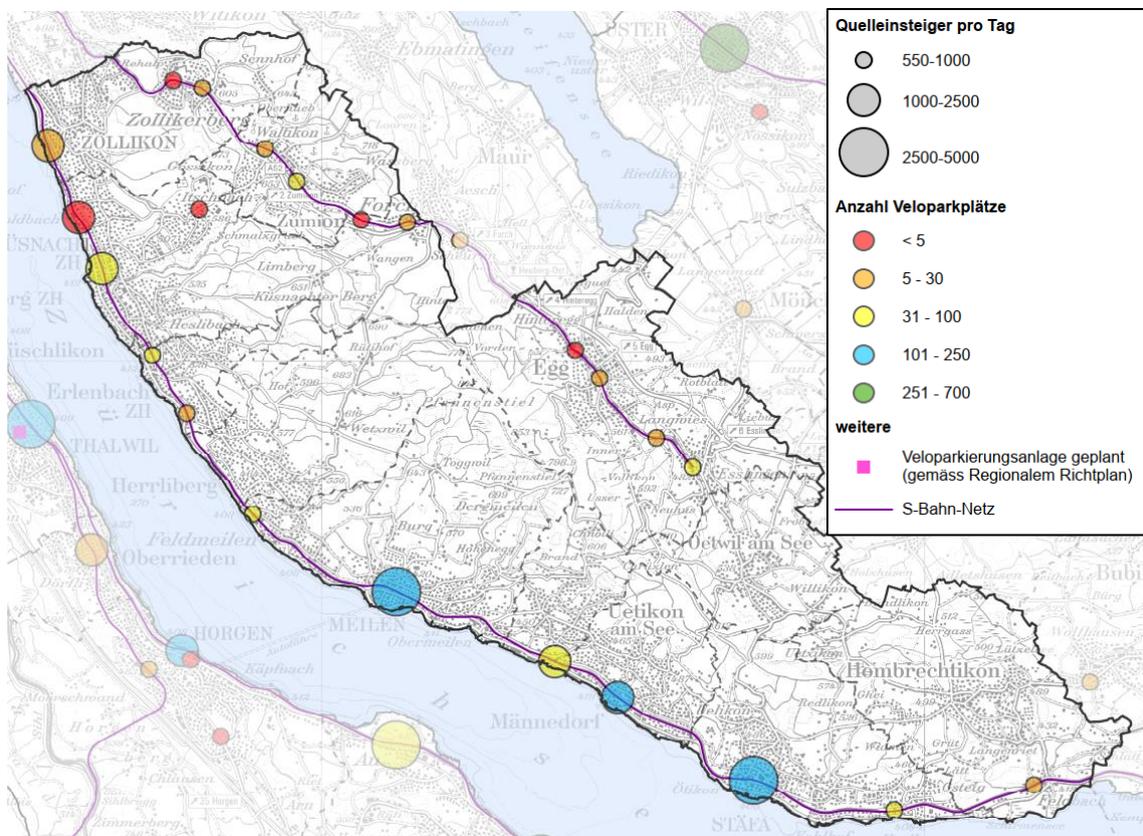


Abbildung 66 Veloparkierungsanlagen an ÖV-Haltestellen 2019 / Quelleinsteiger 2016

Darstellung AFM (11.06.2021)

Daten: Veloparkierungsanlagen: AFV ZH (2020); Quelleinsteiger und ÖV-Haltestellen, GVM-ZH: AFV ZH (2018); S-Bahnnetz, interne Geodaten, ZVV (2019); RRP Pfannenstil, ARE-ZH (2020)

Hintergrund: swisstopo

3.9.2 Park&Ride-Anlagen und Carsharing

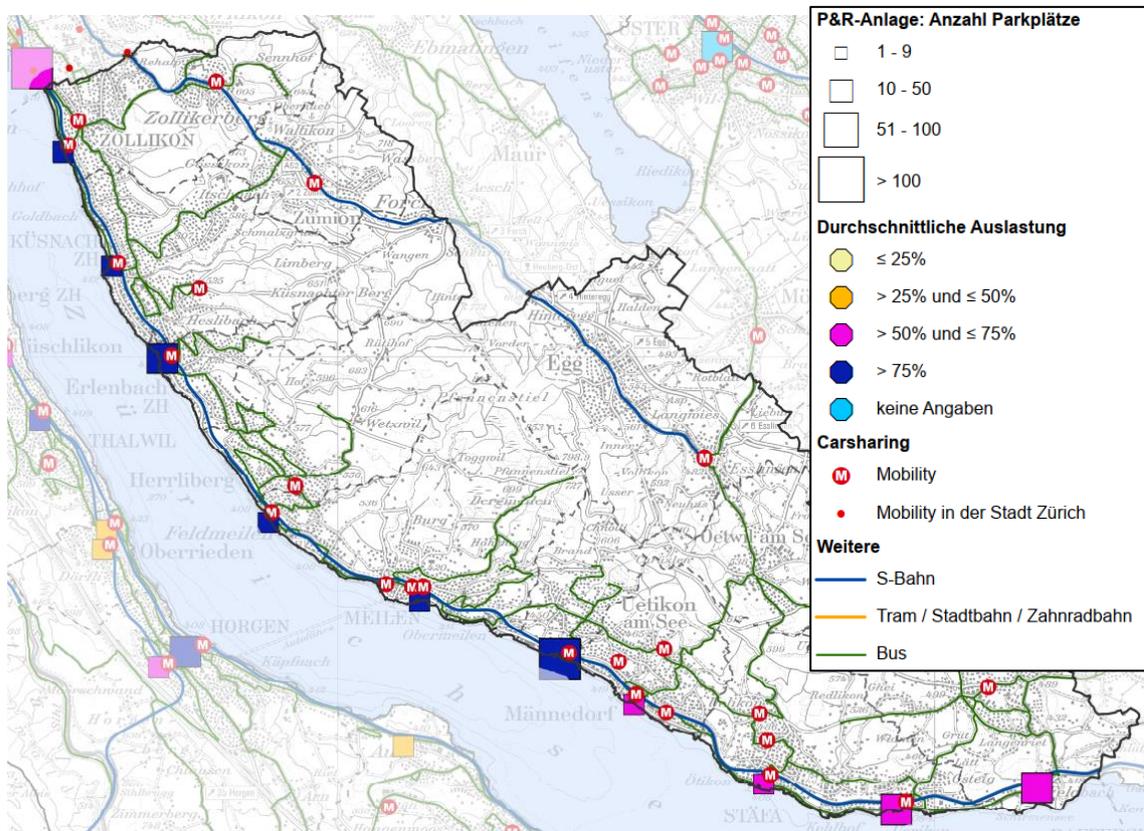


Abbildung 67 Park&Ride-Anlagen und Carsharing

Darstellung AFM (01.06.2021)

Daten: P&R-Anlagen, interne Daten: SBB (2019); Carsharing: Mobility (2021); S-Bahn, interne Geodaten: Zürcher Verkehrsverbund (2018); Tram- und Busstrecken, interne Daten: Zürcher Verkehrsverbund (2019)

Hintergrund: swisstopo

Abbildung 48 zeigt die Park&Ride-Anlagen der SBB inkl. Auslastung sowie die Carsharing-Standorte von Mobility. Ab dem Bahnhof Uetikon a. S. in Richtung Stadt Zürich sind alle Anlagen sehr hoch (über 75%) ausgelastet. Weiter in Richtung Rapperswil sind die Anlagen immer noch zwischen 50% und 75% ausgelastet.

Am Bahnhof Uetikon a. S. gibt es eine relativ grosse Park&Ride-Anlage, welche jedoch aufgrund eines Bauvorhabens voraussichtlich verkleinert wird. Ansonsten bestehen eher kleinere Anlagen. Selbst in Meilen, wo das ÖV-Angebot gut ist (ÖV-Erschliessungsgüte = gut erschlossen), gibt es nur eine kleine Park&Ride-Anlage.

Carsharing-Standorte von Mobility gibt es in Oetwil a. S. keine, sonst jedoch in allen Gemeinden. Diese sind in erster Linie entlang der Seestrasse bzw. entlang der S-Bahnlinie zu finden.

3.10 Mobilitätsmanagement

Der Kanton Zürich verfügt mit «Impuls Mobilität» über eine breit aufgestellte Mobilitätsberatung. Die Unterstützung erfolgt im Rahmen von Beratungsgesprächen und wird ergänzt durch weitere Angebote und Veranstaltungen. In der Region Pfannenstil sind seit dem Jahr 2016 in Meilen zwei Beratungen mit entsprechenden Massnahmen abgeschlossen worden. Im Jahre 2020 fanden in der Region vier Basisberatungen zu möglichen Mobilitätsmanagementmassnahmen statt. (Quelle: AFM)

Die geringe Anzahl Beratungen wird auch bei der Umfrage der Gemeinden bestätigt.

3.11 Allgemeine Mobilitätstrends

Bei den analysierten, regionsspezifischen Themen wurde die Trendentwicklung jeweils im jeweiligen Kapitel aufgezeigt. So findet sich die Bevölkerungs- respektive Beschäftigtenentwicklung in Kapitel 3.1.2, die Trendentwicklung des Modalsplits in Kapitel 3.3.2 oder die Auslastung des Strassennetzes im Jahr 2040 in Kapitel 3.5.5. Nachfolgend werden deshalb allgemeine Mobilitätstrends, welche für die Region Pfannenstil von Bedeutung sein können, beschrieben. Diese basieren primär auf dem Bericht «DiNaMo: Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, Strategie und Handlungsprogramm des Kantons Zürichs». Die nachfolgende Abbildung zeigt die allgemeinen politischen Herausforderungen. Anschliessend werden einzelne Aspekte kurz beleuchtet.

	Trends	Herausforderungen
 <p>Bevölkerung und Arbeitsplätze</p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze wachsen bis 2040 um 25%, wobei der Anteil der Bevölkerung über 60 Jahre überdurchschnittlich zunehmen wird. Die neuen Wohnungen und Arbeitsplätze konzentrieren sich zu 80% in städtischen Gebieten. Es wird immer häufiger an mehreren Orten gelebt und gearbeitet. Der Trend zu Homeoffice und dezentralen Co-Working Spaces verändert den Pendlerverkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erhöhen die Mobilitätsbedürfnisse und führen zu mehr Verkehr. Der Freizeitverkehr bleibt bedeutend und ist schwieriger zu bündeln als der Pendlerverkehr. Reboundeffekte beim Homeoffice führen zu längeren Arbeitswegen.
 <p>Verkehrsvolumen und -struktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bis 2040 wird die Zahl der Personenkilometer im MIV um 20% und im öffentlichen Verkehr um bis zu 50% steigen. Der Autobesitz in den Städten wird abnehmen, während der E-Bike-Besitz steigen wird. Die Arbeitswege werden immer noch länger, wenn auch abflachend. Das Verkehrsverhalten wird multimodaler. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Infrastruktur wird vielerorts oft unter- und nur für kurze Zeit stark übernutzt. Neue Angebote entwickeln sich aus Nischen oder können schlagartig marktrelevant werden und zu neuen Verhaltensmustern führen. Die multimodale Transportkette erfordert hochwertige Umsteigeinfrastruktur, sowohl bezüglich der Flächen als auch digital und neue Prioritätensetzungen im Verkehrsmanagement.
 <p>Technologie und Infrastrukturen</p>	<ul style="list-style-type: none"> E-Mobilität, Sharing und automatisierte Fahrzeuge finden zunehmend den Weg auf die Zürcher Strassen. Die Infrastruktur wird smarter und vernetzter. Das S-Bahn-System wird einen weiteren Quantensprung erleben und seine Kapazität langfristig verdoppeln. Mehr Velowege und -schnellrouten erhöhen die Sicherheit und Attraktivität des nachhaltigen Verkehrs. 	<ul style="list-style-type: none"> Die elektrischen Antriebsformen benötigen eine flächendeckende Ladeinfrastruktur. Die Automatisierung wird die Kosten reduzieren, was zu Mehrverkehr führen kann. Angesichts der Platzverhältnisse werden rein infrastrukturelle Lösungen nicht ausreichen, um die erforderlichen Kapazitäten bereit zu stellen. Aufgrund neuer (kollektiver) Mobilitätsformen muss die öffentliche Hand ihre Rolle beim Zulassen, Bestellen und Finanzieren von neuen Angeboten neu definieren.
 <p>Umwelt</p>	<ul style="list-style-type: none"> Das wachsende Bewusstsein für die Umwelt und das Klima prägen den Verkehr und die Mobilitätsformen. Die Elektrifizierung des Verkehrssystems leistet einen Beitrag zu einer schadstoffarmen und CO₂-freien Zukunft. Die Gesamtemissionen und die Beeinträchtigung der ökologischen Ressourcen nehmen weiter zu. Der Glaube in technische Lösungen (E-Mobilität) kann Potenziale des Vermeidens und des Verlagerens von Verkehr schwächen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die E-Mobilität erfordert ein massiv erhöhtes Angebot von erneuerbarem Strom und den Ausbau der Kapazitäten im Stromverteilnetz, um die Nachfrage zu befriedigen. Durch das Einführen schwerer E-Autos, droht ein Erhöhen des Feinstaubanteils. Der Platz für neue Infrastrukturen ist knapp und erhöht die Anforderungen an die Einbettung in die Landschaft. Die Innenentwicklung stellt neue Anforderungen bezüglich lärmarrer Siedlungen. Klimabedingte Extremereignisse erfordern höhere Investitionen für Anpassungen, Reparatur und Unterhalt der Infrastruktur. Die Suche nach Kühle in den Hitzeperioden stellt neue Ansprüche an die Erholungsräume, den Zugang zu Gewässern und den Bau von hitzemindernder Verkehrsinfrastruktur

Abbildung 68 Verkehrspolitische Herausforderungen

Quelle: DiNaMo, Strategie und Handlungsprogramm, 30. Juni 2021

Zweiräder mit Elektroantrieb

Die Elektrifizierung ermöglicht neue Potenziale beim Veloverkehr. Durch die Zunahme von Elektrovelos wird die Topografie der Querverbindungen vom See zum Pfannenstil immer bedeutungsloser. Der Aktionsradius wird mit E-Bikes deutlich grösser als mit herkömmlichen Velos. So steigt das Pendlerpotenzial mit dem Velo über die direkt an die Stadt Zürich anliegenden Gemeinden weiter in die Region.

Mit den höheren Geschwindigkeiten der Velofahrenden steigen die Anforderungen an die Veloverkehrsinfrastruktur.

Aktuell im Trend sind E-Trottinette. Die Entwicklung dieser Fahrzeuge ist im Moment schwierig voraussehbar. Aktuell läuft dazu beim ASTRA eine Forschungsstudie. Es kann festgehalten werden, dass die Ansprüche an den Strassenraum grundsätzlich steigen.

Fahrzeugähnliche Geräte (fäG)

Fahrzeugähnliche Geräte (fäG) sind mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden. Zu den fäG gehören unter anderen Inline-Skates und Rollbretter.

Diese Geräte werden zum Spielen aber auch als Verkehrsmittel benutzt. Wird das fäG als Verkehrsmittel eingesetzt, gelten grundsätzlich die gleichen Verkehrsregeln wie für Zufussgehende. Dabei dürfen fäG auf der Fahrbahn nur auf Nebenstrassen bei geringem Verkehrsaufkommen genutzt werden. Im Freizeitverkehr werden öfter Inlineskates eingesetzt. Auch bei den fäG bestehen aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten hohe Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur.

Künftige On-Demand-Angebote

Momentan kann der Zeitpunkt der Einführung von vollständig automatisierten Fahrzeugen nicht eingeschätzt werden. Neben den hohen Anforderungen an vollautomatisierte Fahrzeuge sind rechtliche Fragen zu klären. Auch stellt sich die Frage wie unbegleitete Fahrzeuge von Nutzenden akzeptiert werden. Für die Erschliessung von nachfrageschwachen Räumen und/oder Zeiten bieten On-Demand Angebote mit vollautomatisierten Fahrzeugen langfristig eine Möglichkeit (Quelle: ZVV Strategie 2024-2027).

4 Ziele und Handlungsbedarf

Der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems in der Region Pfannenstil. Die regionsspezifischen Ziele basieren auf den Zielen aus den übergeordneten Instrumenten KRP und GVK sowie auf den Zielen des RRP Pfannenstil. Grundsätzlich nimmt der RRP die gleichen Ziele auf wie der KRP und das GVK, kann sie jedoch enger umschreiben oder ergänzen. Die nachfolgenden Zielformulierungen folgen dem Wortlaut des GVK als übergeordnetes Instrument und sind mit regionalen Inhalten ergänzt.

Im regionalen Richtplan werden zusätzlich die Reitwege, die Parkierung und die Schifffahrt explizit adressiert. Die Schifffahrt wird als Bestandteil des ÖV und im Falle der Fähre auch des MIV angesehen. Die Parkierung wird als Bestandteil des MIV behandelt, das Thema wird insbesondere in den Kapiteln "5 Strategien" und "6 Massnahmen" aufgenommen.

Folgende Ziele aus den übergeordneten Vorgaben wurden nicht ins rGVK Pfannenstil übernommen:

- Optimale Erreichbarkeit im Luftverkehr
- Sicherstellen der Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrsangebots
- Sicherstellen der effizienten Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots
- Optimieren der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrsangebots

Ziele beschreiben die angestrebten künftigen Zustände oder Entwicklungen. Ziele sind immer massnahmenneutral formuliert und können durchaus Zielkonflikte beinhalten (siehe Methodik, Kapitel 2.6).

Der Handlungsbedarf wird ermittelt, in dem die Ergebnisse der Analyse den Zielen gegenübergestellt werden. So kann festgestellt werden, ob die Ziele erreicht werden können oder nicht bzw. schon erreicht wurden. Der für das rGVK Pfannenstil abgeleitete Handlungsbedarf zeigt ortsspezifisch auf, welche Probleme/Risiken/Schwächen gelöst werden sollen, um die formulierten Ziele zu erreichen.

Nachfolgend wird jedes *Ziel* genannt, dann wird in einem kurzen Abschnitt auf die Zielerreichung eingegangen, unter Einbezug der vorliegenden Analyseergebnissen. Ggf. wird auch erläutert, ob aufgrund fehlender Ergebnisse eine Zielerreichung nicht festgestellt werden kann. Grau hinterlegt folgt dann der **Handlungsbedarf**.

4.1 Verkehrsangebot



Abbildung 69 Bahnhof Männedorf

Timon Furrer/ZPP

4.1.1 ÖV: Erreichbarkeit urbaner Räume

Ziel: Die Erschliessung der urbanen Räume der Gemeinden Zollikon, Zumikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon a. S., Männedorf, Stäfa, deren Vernetzung und die Verbindung mit urbanen Räumen ausserhalb der Region Pfannenstil wird für den ÖV verbessert.

Das ÖV Angebot der Region Pfannenstil ist stark auf die Stadt Zürich ausgerichtet. Die Buslinien des Ortsverkehrs dienen primär als Zubringer zur S-Bahn entlang dem See. Eine Vernetzung der urbanen Gemeinden entlang des Sees findet primär durch die S-Bahn in Richtung Stadt Zürich bzw. Rapperswil statt. Auf der zweiten Geländeebene besteht eine Busverbindung zwischen Meilen - Männedorf und Männedorf - Stäfa. Zwischen Küsnacht und Erlenbach besteht keine Busverbindung. Gewisse Buslinien verkehren als Rundkurse, was zwar zu guter Erreichbarkeit führt, aber auch zu langen Reisezeiten.

Durch Überlastung des Strassennetzes ist die Fahrplanstabilität insbesondere in Hombrechtikon, Männedorf, Meilen, Uetikon a. S. und Zollikon nicht gewährleistet. In Gebieten mit einem 1/2-h Takt haben Anschlussbrüche für Reisende stark negative Auswirkungen. Zudem

leidet die Attraktivität der bestehenden Busverbindung von der Region Pfannenstil in die Region Zürcher Oberland unter den Anschlussbrüchen in Oetwil a. S. und unter längeren Reisezeiten. Obwohl eine vergleichsweise starke Verkehrsnachfrage nach Uster nachgewiesen wird, ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der Region Pfannenstil schwach.

Die Entwicklungsgebiete Lengg sowie CU Uetikon liegen im urbanen Raum und müssen entsprechend ihrer Entwicklung mit dem ÖV adäquat erschlossen werden.

Mit dem STEP 2035 soll das S-Bahnangebot auf der Seelinien zum integralen 1/4-h Takt ausgebaut werden. Die S-Bahnen werden am Hauptbahnhof neu durchgebunden. Neu sollen drei der vier S-Bahnen aus der Region in Richtung Pfannenstil statt nach Oerlikon ins Limmattal verkehren. Eine Direktverbindung nach Oerlikon gibt es damit nur noch im 1/2-h Takt. Die Direktverbindung zum Flughafen geht ganz verloren. Gemäss dem Netznutzungskonzept und -plänen des BAV stehen keine Trassen für den Personenverkehr und damit für eine Direktverbindung zur Verfügung. Stattdessen bestehen Umsteigeverbindungen via Zürich Hauptbahnhof mit Übergangszeiten von wenigen Minuten.

Die Zubringerbuslinien verkehren heute grösstenteils im 1/2-h Takt. Ohne eine Anpassung des Busangebots wird die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr nur im Umfeld der S-Bahnhaltestellen verbessert.

Der Handlungsbedarf beim ÖV besteht darin,

- a. eine ausreichende Fahrplanstabilität im Busverkehr zu gewährleisten.
- b. die Verbindung von den oberen Seegemeinden nach Uster zu überprüfen.
- c. die Erschliessung der Entwicklungsgebiete zu gewährleisten.
- d. im Hinblick auf den Angebotsausbau STEP 2035 das Busangebot anzupassen.
- e. weiterhin attraktive Bahnverbindungen nach Oerlikon und dem Flughafen zu gewährleisten.

4.1.2 MIV: Erreichbarkeit urbaner Räume

Ziel: Die Erschliessung der urbanen Räume der Gemeinden Zollikon, Zumikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon a. S., Männedorf und Stäfa, deren Vernetzung und die Verbindung mit urbanen Räumen ausserhalb der Region Pfannenstil wird für den MIV aufrechterhalten.

Die Seestrasse und die Forchstrasse weisen in der Abendspitzenstunde eine kritische bis überlastete Streckenauslastung auf. In den Spitzenstunden entstehen dadurch Verzögerungen bei der Reisezeit. Mit dem erwarteten Verkehrswachstum wird die Überlast der Verkehrsnetze weiter zunehmen.

Dieselbe Problematik besteht insbesondere an den kritisch bis überlasteten Knoten, welche sich in Zollikon, Zumikon, Erlenbach, Meilen, Männedorf und Uetikon a. S. befinden.

Erwartet werden zudem weitere Verlustzeiten bei Fahrten in die Stadt Zürich aufgrund verkehrlicher Massnahmen der Stadt Zürich. Auch in der Nachbarregion Oberland sind Knoten, welche an Verbindungen an das übergeordnete Strassennetz liegen, überlastet.

Der Handlungsbedarf beim MIV besteht darin,

- a. mit geeigneten Massnahmen die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes, insbesondere in und von den Nachbarregionen (Stadt Zürich, Oberland und Glattal) weiterhin zu gewährleisten.
- b. eine ausreichende Leistungsfähigkeit der hochausgelasteten Knoten in Zollikon, Zumikon, Erlenbach, Meilen, Männedorf und Uetikon a. S. zu gewährleisten.
- c. Massnahmen auf der See- und Forchstrasse mit den verkehrlichen Massnahmen der Stadt Zürich zu koordinieren.

4.1.3 Fuss- und Veloverkehr: Erreichbarkeit urbaner Räume

Ziel: Die Verbindung und Feinerschliessung aller Gemeinden für den Velo- und Fussverkehr werden verbessert.

Die Veloinfrastrukturen sind mit dem Velonetzplan festgelegt, weisen aber noch zahlreiche Schwachstellen und Netzlücken auf. Die vorgesehene Veloschnellroute von der Stadt Zürich bis Erlenbach verfügt heute noch nicht über den entsprechenden Ausbau. Die Seestrasse eignet sich aufgrund ihrer Linienführung grundsätzlich als Veloverbindung, die Infrastruktur ist abschnittsweise minimal (Velostreifen) oder fehlt (Herrliberg, Männedorf - Stäfa.) Die Mängel auf der Seestrasse belegen die Unfallhäufungspunkte mit Velofahrenden auf der Seestrasse.

Beim Fussverkehr wird die Trennwirkung der See- und Forchstrasse als negativ beurteilt. Ansonsten bestehen gemäss der Umfrage bei den Gemeinden nur kleinere, punktuelle Mängel. Die Siedlungsverträglichkeit entlang der Seestrasse wird grösstenteils als kritisch oder nicht verträglich beurteilt. Verkehrsberuhigungsmassnahmen mittels Begegnungszone und Tempo-30, welche die Attraktivität für den Fussverkehr erhöhen, bestehen flächendeckend nur in den Gemeinden Zollikon, Küsnacht, Erlenbach und Uetikon. In den übrigen Gemeinden sind nur einzelnen Quartiere verkehrsberuhigt.

Der Handlungsbedarf beim Fuss- und Veloverkehr besteht darin,

- a. die Veloverbindungen zu priorisieren und die festgestellten Schwachstellen zu beheben.
- b. die Linienführung der Veloschnellroute aus der Stadt Zürich zu prüfen und entsprechende Massnahmen umzusetzen.
- c. die Bedingungen für den Veloverkehr auf der Seestrasse zu verbessern.
- d. die Bedingungen für den Fussverkehr entlang der See- und Forchstrasse zu verbessern.
- e. Verkehrsberuhigung - zumindest in den Wohnquartieren - flächendeckend umzusetzen.

4.1.4 ÖV: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume

Ziel: Die Erschliessungsqualität der nicht-urbanen Räume aller Gemeinden bleibt für den ÖV erhalten.

Die nicht-urbanen Gemeinden der Region befinden sich auf dem Geländerücken Pfannenstil. Die Gemeinde Egg ist mit der Forchbahn erschlossen. Oetwil a. S. ist dank dem Busknoten in viele Richtungen an den öffentlichen Verkehr angebunden, auch wenn die Reisezeit dadurch eher hoch ist. Hombrechtikon hat in Feldbach einen S-Bahnanschluss und der Ortsteil Hombrechtikon ist mit dem Bus erschlossen. Damit sind die Siedlungsschwerpunkte des nicht-urbanen Raums grundsätzlich gemäss Analyse genügend mit dem ÖV erschlossen.

Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich gut erschlossen. Heute nicht erschlossene Weiler sind gemäss der Angebotsverordnung zum öffentlichen Verkehr nicht zu erschliessen.

Die Forchbahn verkehrt ab Rehalp auf dem selben Trasse wie die Tramlinie 11.

Der Handlungsbedarf beim ÖV besteht darin,

- a. eine angemessene Angebotsqualität auf der Forchbahn zu gewährleisten
- b. die Fahrplanstabilität insbesondere des strassengebundenen ÖV zu gewährleisten.

4.1.5 MIV: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume

Ziel: Die Erschliessungsqualität der nicht-urbanen Räume aller Gemeinden bleibt für den MIV erhalten.

Der nicht-urbane Raum der Region Pfannenstil ist mit der Forchautostrasse und der Forchstrasse erschlossen. Die Forchautostrasse stösst an ihre Kapazitätsgrenzen, damit besteht die Gefahr von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Ebenfalls befinden sich in Egg und Oetwil a. S. kritisch bis überlastete Strassenknoten.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. eine ausreichende Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes zu gewährleisten.
- b. situationsspezifische Lösungen für die kritischen und überlasteten Knoten zu finden.

4.1.6 Fuss- und Veloverkehr: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume

Ziel: Die Erschliessungsqualität der nicht-urbanen Räume aller Gemeinden wird für den Veloverkehr und den Fussverkehr (Wanderwege) verbessert.

Sämtliche Velohauptverbindungen nach Hombrechtikon weisen Schwachstellen auf. Schwachstellen haben zudem die Ortsdurchfahrten in Oetwil a. S. sowie Egg. Auch die Hauptverbindungen in den urbanen Raum (bspw. Hombrechtikon – Stäfa) oder von Egg in Richtung Uster weisen Schwachstellen auf. Die Weiler ausserhalb der Siedlungsgürtel liegen an Strassen mit einem geringen DTV, weshalb für Verbindungen zu diesen Ortschaften gemäss Methodik Velonetzplan keine Schwachstellen festgestellt wurden.

Beim Fussverkehr liegt der Fokus auf Verbindungen innerhalb der Gemeinden. In Egg bewirkt die Forchbahn in Kombination mit der Forchstrasse eine hohe Trennwirkung. Bei den Wanderwegen ist der Zugang aus den Siedlungsgebieten aufgrund der Topografie teilweise schwierig.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Schwachstellen der Velohaupt- und -nebenverbindungen zu beheben.
- b. die Erreichbarkeit der Wanderwege aus dem Siedlungsgebiet ist zu prüfen.

4.1.7 Ausreichende Kapazitäten für den Durchgangsverkehr

Ziel: Der kantonale und regionale Durchgangsverkehr wird auf der Seestrasse zwischen Rapperswil und Stadt Zürich, auf der Hauptverkehrsstrasse Uster - Meilen sowie auf der Forchautostrasse zwischen der Verzweigung Oetwil a. S. und Stadt Zürich gebündelt und möglichst flüssig geführt.

Der «regionsfremde» Durchgangsverkehr (ohne Quelle und Ziel in der Region Pfannenstil) ist primär auf der Forchautostrasse (Region Obersee – Zürich) zu finden. Die Seestrasse hat für diesen Verkehr keine Bedeutung, da für Fahrten ab Rapperswil in Richtung Zürich die Fahrt via die A52 oder A3 praktisch in jedem Fall schneller ist.

Handlungsbedarf besteht darin,

- a. eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Forchautostrasse zu gewährleisten, um Ausweichverkehr zu vermeiden.

4.1.8 Erreichbarkeit im Güterverkehr

Ziel: Für den Transport von Gütern stehen in Meilen, Uetikon a. S. und Stäfa leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und attraktive Standorte für die Umschlagsanlagen Bahn - Strasse (Freiverlad, Kies, Anschlussgleise) bereit. Die Transportdistanzen auf der Strasse bleiben möglichst kurz.

In Meilen und Stäfa befindet sich je eine Freiverladeanlage. Aus Sicht Güterverkehr ist die Nachfrage und die Auslastung der beiden Anlagen gering bis mittel. Die Relevanz der Anlagen wird als eher niedrig (Meilen) bis mittel (Stäfa) eingeschätzt. Der Standort Meilen soll langfristig erhalten bleiben und liegt sehr zentral in der Region Pfannenstil. Der Standort Stäfa weist jedoch einen besseren Ausbaustandard aus und ist im regionalen Richtplan festgelegt.

In Meilen und in Uetikon a. S. befindet sich je ein Anschlussgleis. In Meilen zählt der Produktionsbetrieb der Migros zu den wichtigsten Kunden der SBB Cargo. Die Zufahrtsstrassen sind nicht für den Lastwagenverkehr geeignet. In Uetikon a. S. ist auf dem Areal der chemischen Fabrik eine Umnutzung geplant, daher ist eine Reaktivierung des Schienengüterverkehrs mittel- bis langfristig sehr unwahrscheinlich.

Für den strassengebunden Güterverkehr ist die Erreichbarkeit der Region auf dem Hauptverkehrsstrassennetz wichtig.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Erreichbarkeit für die Umschlaganlage in Meilen und Stäfa zu erhalten.
- b. auf dem Hauptverkehrsstrassennetz die Erreichbarkeit für den strassengebundenen Güterverkehr zu gewährleisten.

4.1.9 ÖV: Hoher Benutzungskomfort

Ziel: Der Benutzungskomfort im ÖV hält ein hohes Niveau – unter Berücksichtigung der Behindertengleichstellung und der Wirtschaftlichkeit.

In der Region Pfannenstil bestehen diverse Stellen mit Fahrzeitverlusten für den Busverkehr, welche zu Anschlussbrüchen führen können. Mit der steigenden Auslastung des Strassennetzes wird Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz erwartet, was die Prob-

lematik für den Busverkehr weiter verschärfen wird. Insbesondere in einem Gebiet mit mehrheitlich einem 1/2-h Takt führen Anschlussbrüche zu einer deutlichen Verlängerung der Reisekette.

Neben der Fahrplanstabilität sind zudem eine genügende Haltestelleninfrastruktur sowie eine hohe Kundenzufriedenheit Indikatoren für einen guten Benutzungskomfort. Bei der Kundenzufriedenheit schneiden die VZO als eines der marktverantwortlichen Busunternehmen bei der letzten Kundenzufriedenheitsumfrage mit 79 von 100 Punkten gut ab. Die Haltestelleninfrastruktur wurde nicht im Detail analysiert.

Die Intermodalität gewinnt in Zukunft weiter an Bedeutung. Die Infrastruktur an den S-Bahnhaltestellen ist sehr unterschiedlich. So weisen beispielsweise Zollikon und Goldbach im Verhältnis zu den Einsteigern sehr wenige Veloparkplätze auf.

Der Handlungsbedarf beim ÖV besteht darin,

- a. die Anschlüsse zu gewährleisten.
- b. die Kundenzufriedenheit hochzuhalten.
- c. die Intermodalität an den Bahnhöfen zu fördern.

4.1.10 MIV: hoher Benutzungskomfort

Ziel: Der Benutzungskomfort im MIV hält ein hohes Niveau – unter Berücksichtigung der Behindertengleichstellung und der Wirtschaftlichkeit.

Für den MIV können Daten zum Strassenzustand herangezogen werden, sie wurden jedoch in der Analyse nicht berücksichtigt, da die Kantonsstrassen bei Bedarf laufend saniert werden. Deshalb wird davon ausgegangen, dass sich der Strassenzustand auf einem hohen Niveau befindet.

Hinsichtlich der Reisezeiten und der Zuverlässigkeit (z.B. Stauanfälligkeit) bestehend Einschränkungen, da die Seestrasse und die Forchstrasse in der ASP eine kritische bis überlastete Streckenauslastung aufweisen, welches sich bis 2040 noch erhöhen wird. Mit der zunehmenden Belastung des Strassennetzes insbesondere auf der Forchautostrasse / Forchstrasse und der Seestrasse in Richtung Zürich steigt die Unzuverlässigkeit des Verkehrssystems und Wege für Verkehrsbeziehungen in die Stadt Zürich und über die Stadt Zürich hinaus werden unattraktiv. Die Abweichung der MIV-Reisezeit in der ASP von der NVZ beträgt auf den ausgewählten Verbindungen z. T. über 20 Minuten.

Der Handlungsbedarf beim MIV besteht darin,

- a. eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten.

4.1.11 Fuss- und Veloverkehr: hoher Benutzungskomfort

Ziel: Der Benutzungskomfort im Velo- und Fussverkehr hält ein hohes Niveau – unter Berücksichtigung der Behindertengleichstellung und der Wirtschaftlichkeit.

Für den Velo- und Fussverkehr stehen für diesen Zielbereich keine Daten zur Verfügung. Somit kann der Handlungsbedarf gemäss Methodik nicht aus der Gegenüberstellung von Analyse und Zielen abgeleitet werden.

4.2 Verkehrsnachfrage

4.2.1 Tagesdistanzen im Personenverkehr

Ziel: Die zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen nehmen insgesamt ab. Die Distanzen im MIV und im ÖV verringern sich gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre. Die Tagesdistanzen von Velo- und Fussverkehr nehmen hingegen zu.

Zur Zielerreichung tragen Massnahmen bei, die Wege verkürzen. Das heisst sowohl Arbeiten, Einkaufen und die Freizeit soll möglichst lokal stattfinden. Insbesondere für das Arbeiten zeigen die Trends in der Region Pfannenstil in eine andere Richtung.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Zentrenstruktur innerhalb der Region zu stärken.
- b. den Quotienten zwischen Einwohnenden und Arbeitsplätzen zu verbessern.

4.2.2 ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen

Ziel: Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2040 wird damit in der Region Pfannenstil ein ÖV-Anteil von min. 34% erreicht (Bi-Modalsplit).

Der heutige Anteil des ÖV erfüllt mit 28% weder das Ziel des regionalen Richtplans (33%) noch des GVK (35%). Der nächste grosse Ausbau im S-Bahn-Netz erfolgt mit dem STEP-Ausbauschritt 2035. Dabei wird das 4. Gleis beim Bahnhof Stadelhofen realisiert. Die Analysen mit dem GVM-ZH zeigen auf, dass mit dem geplanten Bahnangebot der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr auf 31% gesteigert werden kann. Das für die Region Pfannenstil um 1% höher liegende Ziel für das Jahr 2030 gesetzte Ziel, kann damit aber noch nicht erreicht werden.

Neben Angebotsausbauten beim Busverkehr können auch Massnahmen beim Parkraummanagement zu Verlagerung vom MIV zum ÖV bezwecken.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. bereits vorgesehene Angebotsmassnahmen umzusetzen
- b. weitere geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den geforderten ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu erreichen.

4.2.3 Veloverkehrs-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen

Ziel: Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. In der Region Pfannenstil wird 2040 der Anteil des Veloverkehrs min. 8% betragen (Tri-Modalsplit).

Im kantonalen Velonetz sind Schwachstellen und Netzlücken erkannt. Die Gemeinden haben auf ihren lokalen Netzen ebenfalls Schwachstellen erkannt, einerseits in der Querung von Hauptverkehrsstrassen, entlang kommunaler Strassen und in der Erreichbarkeit von Bahnhöfen sowie an Orten der Erholung.

Mit der gesteigerten Geschwindigkeit (E-Bikes) sowie neuen Fahrzeugformen (fäG, Lastenvelos) akzentuieren sich diese Mängel (Schwachstellen und Netzlücken) in Zukunft und es

ergeben sich neue Anforderungen an die Infrastruktur, damit sie attraktiv bleibt für den Veloverkehr.

Ausserorts bestehen viele Strassenverbindungen. Diese sind auf der zweiten Geländeebene, welche sehr attraktiv für den Freizeitverkehr sind. Gleichzeitig sind die Strassen oft schmal, was zu einem ungenügenden subjektiven Sicherheitsgefühl führt.

Aufgrund der landschaftlichen Qualitäten ist die Region für die Naherholung sehr attraktiv. Dadurch können vermehrt Nutzungskonflikte bzw. Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden entstehen.

Neben der Infrastruktur auf der Strecke sind zur Veloförderung auch Abstellplätze sowohl bei der Quelle wie auch am Ziel vorzusehen. Die Umfrage bei der Gemeinde zeigte, dass diese Themen bei den meisten Gemeinden noch nicht den entsprechenden Stellenwert geniessen.

Die Nutzung des Veloverkehrs wird noch nicht systematisch erhoben. Entsprechend können keine Angaben zur konkreten Zielerreichung gemacht werden.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. den Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- b. ein Monitoring zur Nutzung des Veloverkehrs einzuführen.
- c. die Infrastruktur für den Veloverkehr ist sowohl auf der Strecke als auch bei den Ziel- und Quellorten sowie den Umsteigepunkten zum ÖV zu verbessern.

4.2.4 Fussverkehrs-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen

Ziel: Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. In der Region Pfannenstil werden 2040 50% aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt.

Das grösste Fussverkehrspotenzial besteht in den drei Zentrungemeinden Küsnacht, Meilen und Stäfa. Damit dieses Potenzial genutzt werden kann, müssen Geschäfte des täglichen Bedarfs sowie die Haltestellen zum ÖV sicher und einfach zu Fuss erreichbar sein. Damit die Wege kurz bleiben und somit attraktiv für den Fussverkehr, ist die Verdichtung nach Innen ein gutes Mittel. Als Schwachstelle wurde von den Gemeinden mehrfach die Trennwirkung der Seestrasse und Forchstrasse genannt. Im Hinblick auf den demografischen Wandel – die Region Pfannenstil ist von einer kantonal überdurchschnittlichen Alterung betroffen – gewinnt die Fussgängerinfrastruktur sowie die siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums an Bedeutung.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. den Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- b. ein Monitoring zur Nutzung des Fussverkehrs einzuführen.
- c. die Infrastruktur für den Fussverkehr attraktiv und sicher zu gestalten.

4.2.5 Auslastung der Strassen und des Angebots im ÖV

Ziel: Das Verkehrswachstum entfällt vor allem auf die Nebenverkehrszeiten. Zu den Hauptverkehrszeiten und an den kapazitätskritischen Querschnitten Forchbahn / Stadtgrenze Zürich und S-Bahn / Stadtgrenze Zürich nehmen die Belastungsspitzen im ÖV unterproportional zum Kapazitätsausbau zu. Zu den Hauptverkehrszeiten und auf der Forchstrasse zwischen der Verzweigung Oetwil a. S., und Stadt Zürich sowie

auf der Seestrasse zwischen Meilen und Stadt Zürich nehmen die Überlastungen auf der Strasse gegenüber heute ab.

Die Forchbahn von Zumikon bis Stadelhofen und die Züge auf der S-Bahnstrecke von Meilen bis Zürich HB sind in der Morgenspitzenstunde sehr gut ausgelastet. Ein Angebotsausbau auf dem Schienennetz während den Hauptverkehrszeiten ist vor STEP 2035 nicht vorgesehen.

Hohe Auslastungen werden auf der Strasse insbesondere auf der Seestrasse und der Forchstrasse ausgewiesen, welche sich bis 2040 noch verstärken werden.

Eine gleichmässigerer Auslastung ist durch flexiblere Arbeitszeiten sowie einem zum Pendlerverkehr zeitlich verschobenen Beginn der Schulen (Gymnasium) zu erreichen. Da ein Grossteil der Arbeitnehmenden aus der Region Pfannenstil pendelt, ist betreffend die Arbeitszeiten die Region Pfannenstil auf Massnahmen in den Nachbarregionen, insbesondere der Stadt Zürich, angewiesen. Die Trendentwicklung zeigt, dass der Anteil von Wegpendelnden weiter steigen wird und dieser Effekt zunimmt.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. das Verkehrswachstum vermehrt in die Nebenverkehrszeiten zu lenken.
- b. die Anzahl Pendelnde in die Nachbarregionen zu reduzieren.

4.2.6 Bahnanteil am Massengüterverkehr

Ziel: Der Bahnanteil im gebündelten Massengüterverkehr erhöht sich. Kies- und Aus-hubtransporte: Mindestens 35% der abgebauten und abzulagernden Menge werden mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr transportiert.

Für die Kiesumschlagsanlage in Stäfa läuft die Konzession aus. Die Güterumschlagsanlagen in Stäfa und Meilen liegen an zentralen Orten und stehen entsprechend unter Druck.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Zweckmässigkeit und Standorte der Kiesumschlagsanlagen zu prüfen.
- b. die Räume für die Anschlussgleise zu sichern.

4.3 Verkehrssicherheit

4.3.1 Objektive Verkehrssicherheit

Ziel: Anzahl und Schwere von Unfällen im Strassenverkehr sinken.

Die drei aktuellen Unfallschwerpunkte auf den Hauptverkehrsstrassen und regionalen Verbindungsstrassen des Kantons sind durch die Kantonspolizei identifiziert und werden laufend saniert. Die Unfallhäufungspunkte Veloverkehr mit ausschliesslich Unfälle mit Velobeteiligung liegen an anderen Stellen und werden nach anderen Kriterien beurteilt.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung zu verringern. Die betrifft insbesondere die See- und Forchstrasse sowie Knoten in Bahnhofsnahe.

4.3.2 Subjektive Verkehrssicherheit

Ziel: Alle Verkehrsteilnehmenden fühlen sich bei der Nutzung der Verkehrsangebote ausreichend sicher.

Ausserorts bestehen viele Strassenverbindungen zwischen den Gemeinden. Diese sind aufgrund der schönen Landschaft und guten Aussicht sehr attraktiv für den Freizeitverkehr. Häufig sind die Strassen jedoch schmal, was zu einem ungenügenden subjektiven Sicherheitsgefühl führt. Gemäss der qualitativen Einschätzung der Gemeinden sind auch die Vertikalverbindungen für den Veloverkehr ungenügend. Im südlichen Teil der Region werden zusätzlich die fehlenden Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen bemängelt.

Die Gesamtsituation entlang der wichtigen Hauptverkehrsachsen wird von den Gemeinden als unbefriedigend empfunden. Insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger melden ein subjektiv schlechtes Sicherheitsgefühl.

Zum Sicherheitsgefühl in den öffentlichen Verkehrsmitteln liegen keine Aussagen vor.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmenden zu stärken.

4.4 Ressourcenverbrauch und Belastung von Mensch und Umwelt

4.4.1 Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe

Ziel: Die verkehrsbedingte Belastung der Bevölkerung durch Luftschadstoffe und Lärm geht zurück.

Die Feinstaub-Immissionen (PM10 und PM2.5) und die Stickstoffdioxid-Immissionen (NO₂) nahmen in den letzten Jahren stetig ab. Es wird eine Minimierung der Luftschadstoffe angestrebt

Die Anzahl mit Strassenlärm belästigten Personen ist jedoch insbesondere innerorts hoch. Die Lärmbelastung wird mit der Verkehrszunahme weiter steigen.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die verkehrsbedingte Belastung durch Lärm insbesondere entlang der Seestrasse sowie entlang der Forchstrasse in Zollikerberg und Zollikon sowie im Zentrum von Oetwil a. S. zu reduzieren.
- b. die verkehrsbedingte Feinstaub- und Stickstoffoxid-Belastung insbesondere entlang der Forch- und der Seestrasse zu reduzieren.



Abbildung 70 Esslingerstrasse in Oetwil am See (kurzfristige Entschärfung des Lärms mit Temporeduktion vorgesehen)

Timon Furrer/ZPP

4.4.2 Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs

Ziel: Die verkehrsbedingten Belastungen von Boden, Gewässer, Luft und Klima sowie die Emissionen von Treibhausgasen (CO₂) sinken. Der Energieverbrauch pro Personenkilometer im ÖV und MIV geht kontinuierlich zurück.

Zu den verkehrsbedingten Belastungen von Boden und Gewässer liegen keine verlässlichen Daten vor. Somit kann der Handlungsbedarf gemäss Methodik nicht aus der Gegenüberstellung von Analyse und Zielen abgeleitet werden. Bis 2040 liegt das Ziel bei Netto Null. Eine weitere Reduktion wird angestrebt.

Die Stickstoffdioxid-Immissionen (NO₂) nahmen in den letzten Jahren stetig ab. Sie werden zum grössten Teil dem Verkehrssektor zugeordnet. Somit wird auch die verkehrsbedingte Belastung der Luft reduziert. Eine weitere Reduktion wird angestrebt.

Der Energieverbrauch pro Personenkilometer im ÖV und MIV geht bereits kontinuierlich zurück. Hier wird kein Handlungsbedarf erkannt.

Hingegen nimmt die Hitzebelastung insbesondere entlang dem See zu.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Hitzebelastung zu senken.
- b. die verkehrsbedingte Belastung mit Treibhausgasen und Stickstoffdioxid zu reduzieren.

4.4.3 Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

Ziel: Die Siedlungsverträglichkeit von Ortsdurchfahrten wird verbessert. Der Anteil siedlungsverträglich gestalteter Abschnitte nimmt zu. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der kantonalen Strassen bleibt erhalten.

Die Siedlungsverträglichkeit ist insbesondere in Zollikon, Egg, Oetwil a. S. und entlang der Seestrasse kritisch bis nicht verträglich.

Diese Strassen sind verkehrsorientiert gestaltet. Es fehlen Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr. Die Unfallhäufungspunkte Veloverkehr liegen insbesondere innerorts und entlang der Seestrasse.

Die Seestrasse und die Forchstrasse weisen in der ASP eine kritische bis überlastete Streckenauslastung auf, welche sich bis 2040 noch erhöhen wird.

Der Handlungsbedarf besteht darin,

- a. die Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrten zu verbessern.
- b. die Anzahl siedlungsverträglich gestalteter Abschnitte und damit die Aufenthaltsqualität im Strassenraum, insbesondere entlang der Seestrasse zwischen Rapperswil und Zürich und der Forchstrasse zwischen Forch und Zürich, zu erhöhen.
- c. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Seestrasse zwischen Rapperswil und Zürich und der Forchstrasse zwischen Forch und Zürich zu erhalten.

4.4.4 Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und Trennwirkung durch Verkehrswege

Ziel: Bodenverbrauch, Versiegelung und Trennwirkung durch Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum reduziert.

Für diesen Zielbereich stehen keine Daten zur Verfügung. Somit kann der Handlungsbedarf gemäss Methodik nicht aus der Gegenüberstellung von Analyse und Zielen abgeleitet werden.

5 Strategien

In Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungsinstrumenten werden aufgrund des im Kapitel 4 hergeleiteten Handlungsbedarfes Strategien für die Zielerreichung definiert. Die Strategien zeigen regionsspezifisch auf, wie bzw. nach welchen Grundsätzen die Ziele erreicht werden sollen. Die Strategien enthalten noch keine konkreten Massnahmen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt eine Übersicht der Strategien und wie die definierten Ziele sowie der hergeleitete Handlungsbedarf mittels der Strategien abgedeckt werden. Anschliessend wird aufgezeigt mit welchen Ansätzen die Strategien umgesetzt werden können.



Abbildung 71 Luftbild von Hombrechtikon

Timon Furrer/ZPP

Ziele		Handlungsbedarf	Strategien							
			S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert	S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs	S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens schaffen	S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs	S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes	S6: Fördern des Veloverkehrs	S7: Fördern des Fussverkehrs	S8: Erhalten der Erreichbarkeit für den Güterverkehr
Verkehrsangebot	1.1 ÖV: Erreichbarkeit urbaner Räume	1.1.a								
		1.1.b								
		1.1.c								
		1.1.d								
		1.1.e								
	1.2 MIV: Erreichbarkeit urbaner Räume	1.2.a								
		1.2.b								
		1.2.c								
	1.3 Fuss- und Veloverkehr: Erreichbarkeit urbaner Räume	1.3.a								
		1.3.b								
		1.3.c								
1.3.d										
1.3.e										
1.4 ÖV: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume im Personenverkehr	1.4.a									
	1.4.b									
1.5 MIV: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume	1.5.a									
	1.5.b									
1.6 Fuss- und Veloverkehr: Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume	1.6.a									
	1.6.b									
1.7 Ausreichende Kapazitäten für den Durchgangsverkehr	1.7.a									
1.8 Erreichbarkeit im Güterverkehr	1.8.a									
	1.8.b									
1.9 ÖV: Hoher Benutzungskomfort	1.9.a									
	1.9.b									
	1.9.c									
1.10 MIV: hoher Benutzungskomfort	1.10.a									
1.11 Fuss- und Veloverkehr: hoher Benutzungskomfort										
Verkehrsnachfrage	2.1 Tagesdistanzen im Personenverkehr	2.1.a								
		2.1.b								
	2.2 ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	2.2.a								
		2.2.b								
	2.3 Veloverkehrs-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	2.3.a								
		2.3.b								
		2.3.c								
2.4 Fussverkehrs-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	2.4.a									
	2.4.b									
	2.4.c									
2.5 Auslastung der Strassen und des Angebots im ÖV	2.5.a									
	2.5.b									
2.6 Bahnanteil am Massengüterverkehr	2.6.a									
Sicherheit	3.1 Objektive Verkehrssicherheit	3.1.a								
	3.2 Subjektive Verkehrssicherheit	3.2.a								
Ressourcenverbrauch	4.1 Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe	4.1.a								
		4.1.b								
	4.2 Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs	4.2.a								
		4.2.b								
	4.3. Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs	4.3.a								
		4.3.b								
4.3.c										
4.4 Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und Trennwirkung durch Verkehrswege	4.4.a									

S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert

Für eine Raumentwicklung, die kurze Wege fördert, soll / sollen

- die Siedlungsentwicklung an verkehrlich gut mit dem ÖV zu erschliessenden Lagen erfolgen,
- die Wege zu den Alltagsinfrastrukturen wie Einkaufs- oder Freizeitmöglichkeiten möglichst kurzgehalten werden,
- in den Gemeinden attraktive und identitätsstiftende Ortszentren entwickelt werden,
- das Verhältnis von Arbeitsplätzen gegenüber den Einwohnenden gesteigert oder mindestens gleich gehalten werden,
- die Parkierung so geregelt sein, dass autoarme Nutzungen gefördert und möglichst viele Wege zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zurückgelegt werden.
- Naherholungsgebieten so erschlossen werden, dass keine Übernutzung von sensiblen Natur- und Landschaftsräumen entsteht.

S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs

Für einen siedlungs- und landschaftsverträglichen Verkehr ist /sind

- die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Strassenraum zu erhöhen und die Hitzebelastung zu vermindern,
- das Geschwindigkeitsregime auf die Siedlungsstruktur auszurichten,
- die trennende Wirkung von Verkehrsachsen in der Siedlung und Landschaft zu mindern.

S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens schaffen

Um eine situationsgerechte Mobilität zu fördern, sollen

- Massnahmen im Bereich Parkierung gemeindeübergreifend koordiniert erfolgen,
- zur Glättung der Verkehrsspitzen zusammen mit den stark verkehrszeugenden Einrichtungen spezifische Massnahmen entwickelt werden,
- innovative Ansätze (z. B. Digitalisierung oder neue Technologien) zur Unterstützung der Verlagerung hin zum Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV entwickelt werden,
- insbesondere in den Zentren der Region die wichtigen ÖV-Bahnhaltestellen zu Mobilitätshubs weiterentwickelt werden.

S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs

Zur Weiterentwicklung des ÖV ist / sind

- der ÖV gegenüber dem MIV zu priorisieren,
- die Fahrplanstabilität zur Gewährleistung von funktionierenden Umsteigebeziehungen zu erhöhen,
- das Busangebot auf den Bahnangebotsausbau STEP 2035 abzustimmen und damit die Erreichbarkeit der urbanen Wohnlandschaft der Region zu verbessern,
- auf den nachfragestarken Relationen in die Nachbarregionen attraktive ÖV-Verbindungen anzubieten,
- den Handlungsraum «Landschaft unter Druck» in Abstimmung mit der gewünschten Siedlungsentwicklung zu erschliessen,
- die Zugänge zu Bahn und Bus situationsgerecht und hindernisfrei aufzuwerten.

S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV

Zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes ist / sind

- die Leistungsfähigkeit des kommunalen und kantonalen Strassennetzes zu erhalten,
- wo notwendig, mit betrieblichen Massnahmen und gezielten Ausbauten sicherzustellen, dass der Verkehr auf der höchstmöglichen Netzhierarchiestufe resp. auf Achsen mit geringer Beeinträchtigung der Siedlung abgewickelt werden kann,
- die Strassenplanungen mit den Nachbarregionen zu koordinieren und abgestimmte Lösungen zu finden.

S6: Fördern des Veloverkehrs

Zur Förderung des Veloverkehrs soll

- ein sicheres, lückenloses Alltags- und Freizeitnetz bereitgestellt werden,
- der Veloverkehr bei Massnahmen im Strassenraum von Beginn an mit dem MIV, ÖV und Fussverkehr geplant werden,
- die Veloinfrastruktur bereits heute auf künftige Potentiale des Veloverkehrs ausgelegt werden (mehr Velofahrende, größere Distanzen etc.),
- an den wichtigen Zielorten des Veloverkehrs wie beispielsweise wichtige ÖV-Haltestellen, Schulen, Erholungsschwerpunkten und öffentlichen Einrichtungen genügend gut zugängliche, sichere und auf die zukünftigen Nutzungsbedürfnisse ausgerichtete Abstellplätze vorhanden sein,
- eine mit den Nachbarregionen koordinierte Velonetzplanung stattfinden.

S7: Fördern des Fussverkehrs

Zur Förderung des Fussverkehrs soll

- ein sicheres, direktes, lückenloses und attraktives Fusswegnetz insbesondere zwischen den Wohngebieten und publikumsintensiven Zielen wie beispielsweise ÖV-Haltestellen, Läden und Freizeiteinrichtungen angeboten werden,
- die Wegführung der Hauptfusswege durch Strassen- und Freiräume mit erhöhter Aufenthaltsqualität führen,
- eine den sich abzeichnenden Nutzerbedürfnissen (barrierefrei, Platzbedarf) gerechte Fussweginfrastruktur bereitgestellt werden.

S8: Erhalten der Erreichbarkeit für den Güterverkehr

Damit die Erreichbarkeit der Region für den Güterverkehr sichergestellt werden kann, sollen

- die bestehenden Umschlagplätze erhalten bleiben. Dazu sind auch die erforderlichen bahnseitigen Infrastrukturen und Kapazitäten zu erhalten.
- die Bedürfnisse des Güter- und Lieferverkehrs bei Massnahmen im Strassenraum berücksichtigt werden,
- die nachhaltige Ver- und Entsorgung gefördert werden.

6 Massnahmen

6.1 Massnahmenerarbeitung

Die Massnahmen wurden aus den Richtplänen, den Umfragen der Gemeinden, den Workshops mit den Gemeinden sowie aufgrund des Handlungsbedarfes und den Strategien des rGVK abgeleitet. Sie zeigen auf, was getan wird oder noch getan werden soll, um die Ziele zu erreichen.

Die Massnahmen sind für das rGVK dann relevant, wenn sie signifikante überkommunale oder überregionale Wirkung auf die Verkehrsnachfrage innerhalb und/oder ausserhalb der Region Pfannenstil haben oder wenn sie ausserhalb des Planungsraums liegen, aber signifikante Wirkung in der Region Pfannenstil haben. Sämtliche zusammengetragenen Massnahmen wurden aufgrund der Ziele, Handlungsbedarfs und der regionalen Wirkung beurteilt.

Insgesamt wurden über 140 Massnahmen beurteilt. Davon finden elf Einzelmassnahmen und 92 Massnahmen innerhalb eines der zehn Massnahmenpakete Aufnahme in das rGVK. Massnahmen in Massnahmenpaketen sind solche, die einzeln keine oder nur eine geringe regionale Wirkung erzielen, jedoch als Bündel eine relevante Wirkung zur Zielerreichung bzw. Erfüllung des Handlungsbedarfes erzielen.

6.2 Massnahmenliste und Umsetzungsplan

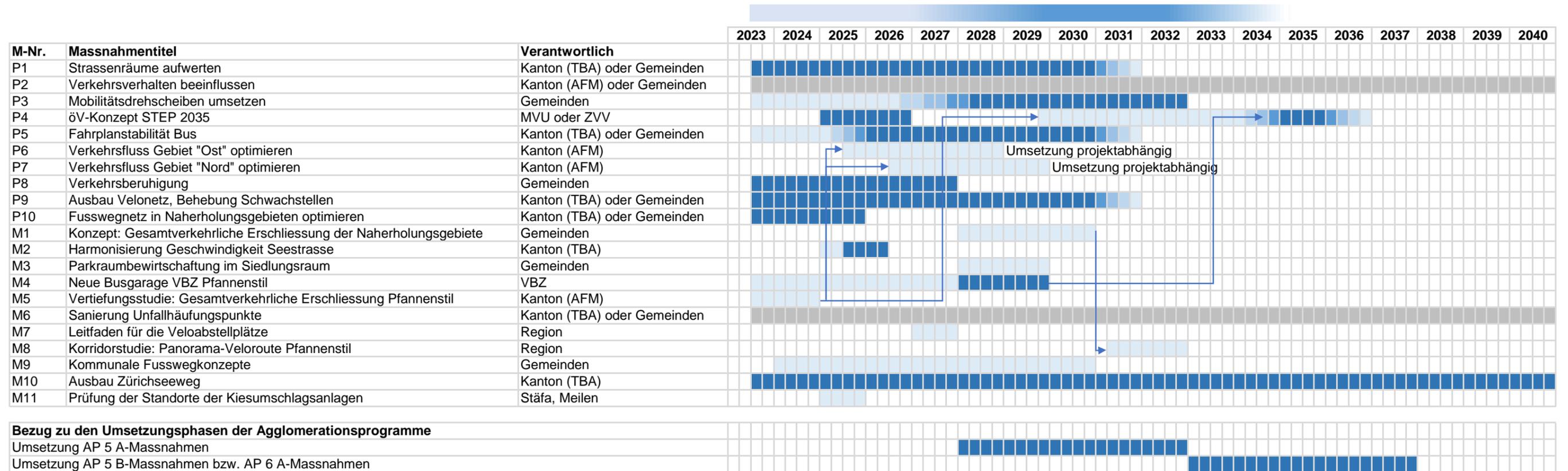
Auf den nachfolgenden Seiten sind sämtliche Massnahmenpakete (P) und Einzelmassnahmen (M) aufgeführt und zeigen eine Übersicht über Inhalt, Verantwortlichkeit, Kosten, Umsetzungshorizont und den Kostenträger. Die jeweiligen Massnahmen bzw. Massnahmenpakete sind in den Objektblättern im Anhang detaillierter beschrieben. Folgend auf die Massnahmenliste ist ein Umsetzungsplan aufgeführt, welcher einen Überblick über die Zeitpunkte von Planung und Umsetzung der Massnahmen gibt.

Tabelle 9 Massnahmenpakete (P)

M-Nr.	Massnahmentitel	Inhalt und Verantwortlichkeiten
P1	Strassenräume aufwerten	23 Einzelmassnahmen mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont in Verantwortung des kantonalen TBA und der Gemeinden
P2	Verkehrsverhalten beeinflussen	5 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (AFM) und Gemeinden
P3	Mobilitätsdrehscheiben umsetzen	7 Einzelmassnahmen in Verantwortung der Gemeinden
P4	ÖV-Konzept STEP 2035	Neben den Anpassungen an den neuen Bahnfahrplan sollen diverse Begehren der Gemeinden geprüft werden. Die Verantwortung liegt bei den markverantwortlichen Unternehmen oder beim ZVV.
P5	Fahrplanstabilität Bus	8 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (TBA) und Gemeinden
P6	Verkehrsfluss Gebiet "Ost" optimieren	Erarbeitung eines regionalen Konzepts mit Überprüfung von Einzelmassnahmen in Verantwortung des Kantons (AFM)
P7	Verkehrsfluss Gebiet "Nord" optimieren	Erarbeitung eines regionalen Konzepts mit Überprüfung von Einzelmassnahmen in Verantwortung des Kantons (AFM)
P8	Verkehrsberuhigung	Umsetzung von verkehrsberuhigten Zonen in Verantwortung der Gemeinden
P9	Ausbau Velonetz, Behebung Schwachstellen	14 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (TBA) und Gemeinden
P10	Fusswegnetz in Naherholungsgebiet optimieren	14 Einzelmassnahmen in Verantwortung von Kanton (TBA) und Gemeinden

Tabelle 10 Einzelmassnahmen (M)

M-Nr.	Massnahmentitel	Verantwortlich	Umsetzungshorizont	Investitionskosten	Kostenträger
M1	Konzept: Gesamtverkehrliche Erschliessung der Naherholungsgebiete	Gemeinden	2028	50'000 - 100'000 Fr.	Gemeinden / Kanton (AFM)
M2	Harmonisierung Geschwindigkeit Seestrasse	Kanton (TBA)	2025	Konzept: < 50'000 Fr.	Kanton (TBA)
M3	Parkraumbewirtschaftung im Siedlungsraum	Gemeinden	bis 2030	Konzept je Gemeinde < 50'000 Fr.	Gemeinden
M4	Neue Busgarage VBZ Pfannenstil	VBZ	2028	30-35 Mio. Fr.	VBZ
M5	Vertiefungsstudie: Gesamtverkehrliche Erschliessung Pfannenstil	Kanton (AFM)	2023 - 2024	50'000 - 100'000 Fr.	Kanton (AFM)
M6	Sanierung Unfallhäufungspunkte Veloverkehr	Kanton (TBA) / Gemeinden	Daueraufgabe	projektabhängig	Kanton (bei kant. Verbindungen) oder Gemeinden
M7	Leitfaden für die Veloabstellplätze	Region	2027	offen	Gemeinden
M8	Korridorstudie: Panorama-Veloroute Pfannenstil	Region	2031ff	50'000 - 100'000 Fr.	Gemeinden
M9	Regionaler Massnahmenplan Fussverkehr und Kommunale Fusswegkonzepte	Kanton (AFM) / Gemeinden	2028 - 2030	offen (Massnahmenplan), abhängig von Gemeindegrösse (Fusswegkonzepte)	Kanton (AFM, Massnahmenplan) / Gemeinden (Fusswegkonzepte)
M10	Ausbau Zürichseeweg	Kanton (TBA)	Daueraufgabe	offen	Gemeinden / evtl. Fördergelder / Kanton (Seestrasse)
M11	Prüfung der Standorte der Kiesumschlagsanlagen	Stäfa, Meilen	2025	offen	offen



- Planungsphase
- Umsetzungsphase
- Daueraufgabe
- Abhängigkeit

Der Übergang zwischen Planungs- und Umsetzungsphase ist (insbesondere bei den Massnahmenpaketen) nicht trennscharf. Bei den Massnahmenpaketen P1-P10 können die Planungs- und Umsetzungsphase der Einzelmassnahmen leicht variieren.

7 Anhang: Objektblätter

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023			
Strassenräume aufwerten	M-Nr.	P1	
	Verantwortlich	Staatsstrassen: TBA P+S Gemeindestrassen: Gemeinden	
	Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	Kanton (TBA), Gemeinden, Kantonspolizei		
Kosten	projektabhängig		
Kostenträger	Staatsstrassen: TBA P+S Gemeindestrassen: Gemeinde		
Planungsstand	projektabhängig (siehe Beschreibung)		
Strategien	S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs		
Massnahme			
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1 / 1.3 / 1.4 / 1.6 / 1.9 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 3.2 / 4.1 / 4.2 / 4.3 / 4.4 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.a / 1.3.c / 1.3.d / 1.4.b / 1.6.a / 1.9.a / 1.9.b / 2.2.b / 2.3.c / 2.4.a / 2.4.c / 3.2.a / 4.1.a / 4.2.a / 4.3.a / 4.3.b / 4.3.c		
Beschreibung	Viele Staatsstrassenabschnitte und einige Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebietes sind auf den Durchgangsverkehr ausgerichtet und nehmen wenig Rücksicht auf die angrenzenden Nutzungen. Insbesondere in Zentrumsbereichen schränkt dies die Entwicklung der Gemeinden ein. Mit einer Aufwertung kann die Sicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht werden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes zerschneiden die Strassen die Landschaft, was zu einer Trennung der Lebensräume führt. Mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten sollen die im Richtplan eingetragenen Strassenräume aufgewertet werden. Dazu gehören einerseits Ortsdurchfahrten, andererseits aber auch Gemeindestrassen, welche zur Förderung der Zentrumsentwicklung umgestaltet werden sollen.		
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich
	Egg	A – Aufwertung Usterstrasse (Kantonsstrasse) mit Baumallee, Esslingen: Aufwerten des Strassenraums in Zusammenhang mit Radwegprojekt Ausführungskosten: 50'000 Planungsstand: Bauprojekt	Kanton (TBA)
Egg	B – Aufwertung Meilenerstrasse (Kantonsstrasse) mit Baumallee: Aufwerten des Strassenraums in Zusammenhang mit Radwegprojekt Planungsstand: Konzept	Kanton (TBA)	2027

Beschreibung	Egg	C – Umgestaltung des Strassenraums Forchstrasse (Gemeindestrasse) und Knoten Forch-/Meilenstrasse (Kantonsstrasse) inkl. FlaMa Gemeinde Kostenträger: Egg (Forchstrasse), Kanton (Knoten Forch-/Meilenstrasse)	Egg, Kanton (TBA)	offen
	Erlenbach	D – Umgestaltung des Strassenraums Seestrasse (Kantonsstrasse) Erlenbach insbesondere zur Verbesserung der Quermöglichkeit zum Seeufer Kostenträger: Erlenbach, Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorprojekt	Kanton (TBA)	2026
	Herrliberg	E – Umgestaltung des Strassenraums Forchstrasse (Kantonsstrasse): Aufwertung Ortsdurchfahrt Forchstrasse Kostenträger: Kanton, evtl. Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorprojekt	Kanton (TBA)	2027
	Hombrechtikon	F – Umgestaltung des Strassenraums Oetwiler-, Rüti-, Grüningerstrasse (Kantonsstrassen) zur Aufwertung des Zentrums sowie des regionalen ÖV-Knotens «Hombrechtikon, Post» Kostenträger: Kanton, evtl. Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2028
	Hombrechtikon	G – Umgestaltung des Strassenraums See-, Feldbachstrasse (Kantonsstrassen) Hombrechtikon inkl. FlaMa Gemeinde	Kanton (TBA)	2027
	Küsnacht	H – Umgestaltung des Strassenraums Oberwachtstrasse (Kantonsstrasse) Küsnacht zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Kostenträger: Kanton, evtl. Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorprojekt	Kanton (TBA)	2025
	Küsnacht	I – Strassenraumgestaltung Postweg im Ortsbildbereich Dorf, Küsnacht: Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt) zur historischen Achse Bahnhof - Schiffsstation erstellen. Umsetzungsprojekt ist im Rahmen des Sanierungsprojekts Poststrasse-Postweg-Bahnhofstrasse zu realisieren. Kostenträger: Küsnacht Planungsstand: Vorstudie	Küsnacht	2025
	Küsnacht	J – Strassenraumgestaltung Bahnhofstrasse im Ortsbildbereich Dorf, Küsnacht: Strassenraumgestaltung ist im Rahmen des Sanierungsprojekts Poststrasse-Postweg-Bahnhofstrasse zu konzipieren und realisieren. Kostenträger: Küsnacht Planungsstand: Idee	Küsnacht	2027
	Küsnacht	K – Strassenraumgestaltung Untere Dorfstrasse (seeseitig der Bahn) im Ortsbildbereich Dorf, Küsnacht: Strassenraumgestaltung ist nach dem im Jahr 2021 realisierten Sanierungsprojekt Untere Dorfstrasse (nachträglich) zu konzipieren und realisieren. Kostenträger: Küsnacht Planungsstand: Idee	Küsnacht	2030

Beschreibung	Küsnacht	L – Aufwertung Ortsdurchfahrt Alte Landstrasse (Abschnitt Oberwachtstrasse - Obere Heslibachstrasse), Küsnacht: Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt) Alte Landstrasse erstellen. Umsetzungsprojekt ist im Rahmen des Sanierungsprojekts Alte Landstrasse zu konzipieren und realisieren. Kostenträger: Küsnacht Planungsstand: Idee	Küsnacht	2025
	Männedorf	M – Umgestaltung des Strassenraums Seestrasse Ost (Sonnenfeld, Kantonsstrasse) insbesondere zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit zum See Kostenträger: Kanton, evtl. Zusatzfinanzierung Strassenfonds	Kanton (TBA)	2030ff
	Männedorf	N – Umgestaltung des Strassenraums Seestrasse West (Kantonsstrasse) insbesondere zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit zum See Kostenträger: Kanton, Zusatzfinanzierung Strassenfonds	Kanton (TBA)	2030ff
	Oetwil am See	O – Umgestaltung des Strassenraums Esslinger- und Willikonstrasse (Kantonsstrassen) Oetwil am See inkl. FlaMa Gemeinde Kostenträger: Kanton, Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2028
	Stäfa	P – Umgestaltung des Strassenraums Seestrasse (Kantonsstrasse) Stäfa insbesondere um die Querungsmöglichkeiten zum Seeufer und Bahnhof zu verbessern Kostenträger: Kanton, evtl. Zusatzfinanzierung Strassenfonds	Kanton (TBA)	2026
	Stäfa	Q – Optimierung Fuss-/Radweg in Kombination mit Bushaltestellenkonzept Laubisrütistrasse: Ausbau von 4-5 Bushaltestellen, Ergänzung nordseitiger Gehweg und Fussgängerübergänge, Optimierung Verkehrssicherheit und Gestaltung seeseitiger Fuss-/Radweg Kostenträger: Stäfa Planungsstand: Idee	Stäfa	2028
	Uetikon am See	R – Umgestaltung des Strassenraums Seestrasse (Kantonsstrasse) Uetikon am See insbesondere um die Querungsmöglichkeiten zum Seeufer und die Fussweg-Übergänge zu verbessern Kostenträger: Kanton, evtl. Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2028
	Uetikon am See	S – Umgestaltung des Strassenraums Tram- (Gemeinde-) und Bergstrasse (Kantonsstrasse) und Prüfung Busbevorzugung. Verlagerung MIV auf Tramstrasse (Entlastung Zentrum)	Kanton (TBA)	2027-2030
	Zollikon	T – Umgestaltung des Strassenraums Forchstrasse Ost (Kantonsstrasse) Zollikon insbesondere um die Querungsmöglichkeiten zu verbessern und die Trennwirkung zu vermindern Kostenträger: Kanton, Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2025

Beschreibung	Zollikon	U – Umgestaltung des Strassenraums Forchstrasse West (Kantonsstrasse) Zollikon inkl. FlaMa Gemeinde Kostenträger: Kanton, Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2025
	Zollikon	V – Umgestaltung des Strassenraums Seestrasse (Kantonsstrasse) Zollikon insbesondere zur Verbesserung der Quermöglichkeit zum See und zum Bahnhof Kostenträger: Kanton, Zusatzfinanzierung Strassenfonds Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2027
	Zollikon	W – Umgestaltung des Strassenraums Forchstrasse (Kantonsstrasse) zwischen Trichtenhauser- und Binzstrasse mit dem Ziel eine städtebauliche Achse zu bilden, damit ein zentrumbildender öffentlicher Raum entsteht	Kanton (TBA)	offen
Wirkung	Durch die Umgestaltung der Strassen, werden Trennwirkungen abgebaut. Ebenfalls werden die Strassenräume und umliegenden Gebiete aufgewertet und die Zentrumsentwicklung gefördert. Durch das Stärken des Fuss- und Veloverkehrs wird auch der öV attraktiver und somit der Modalsplit verändert.			
Kartografische Darstellung				

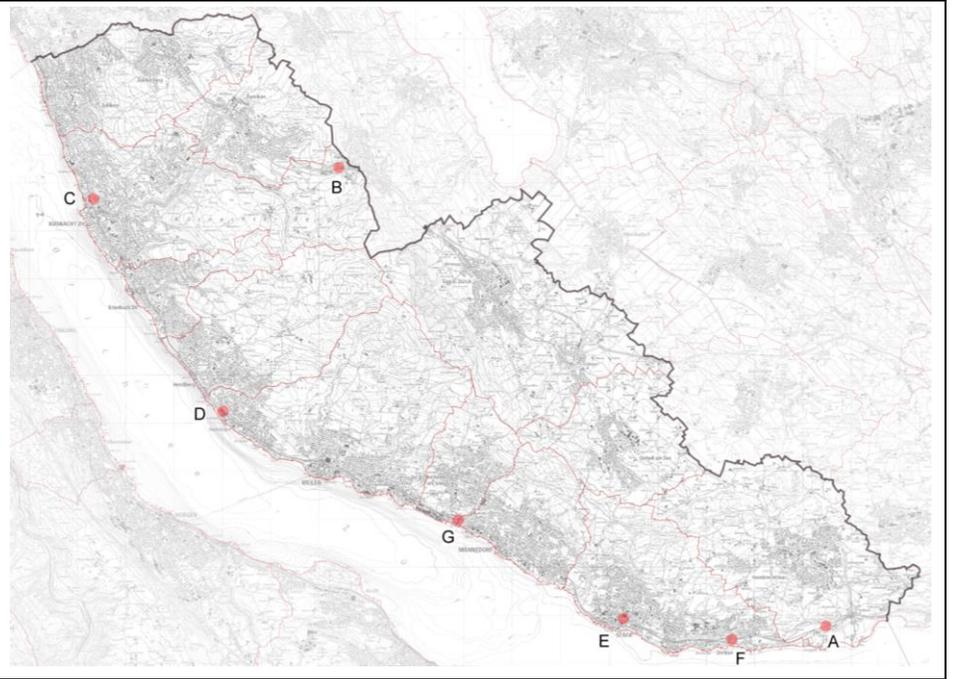
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Verkehrsverhalten beeinflussen		M-Nr.	P2	
		Verantwortlich	Gemeinden	
		Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a. S., Uetikon a. S., Stäfa, Zollikon, Zumikon, Region			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	projektabhängig			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhalten schaffen S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.2 / 1.5 / 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 2.5 / 4.2 / 4.3 / 4.4 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.2.a / 1.5.a / 1.10.a / 4.1.a / 4.3.a / 2.1.b / 2.2.a / 2.2.b / 2.3.a / 2.4.a / 2.5.a / 2.5.b			
Beschreibung	Mit dem Beratungsangebot «Impuls Mobilität» verfügt der Kanton über ein eine Mobilitätsberatung, die auch die Gemeinden in Anspruch nehmen können. Über das Beratungsangebot hinausgehenden soll mit spezifischen Massnahmen der Verkehr umweltfreundlicher und sozialverträglicher gestaltet werden. Damit dies erfolgen kann, sind auch raumplanerische Massnahmen zu ergreifen.			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Region	A – Die Gemeinden fördern die Beratung von Unternehmungen, Mobilitätsmanagement fördern Kostenträger: Kanton, AFM	Gemeinden	Daueraufgabe
	Region	B – An den mit dem öV gut und sehr gut erschlossenen Lagen sollen autoarme Wohnformen ermöglicht werden. Entsprechende Vorgaben und Möglichkeiten sind in den kommunalen BZO vorzusehen und im Rahmen von Gestaltungsplänen entsprechende Mobilitätskonzepte einzufordern. Kostenträger: Gemeinden	Gemeinden	bei grösseren Projekten laufend sowie bei der nächsten BZO Revision
	Region	C – Im Rahmen von Zentrumsplanungen sind die Voraussetzungen für eine gemischte Nutzung zu schaffen	Gemeinden	Daueraufgabe
Region	D – Eine regionale Informationskampagne sowie spezifische Aktionen an den Hotspots der Naherholung sollen die MIV-Nutzenden dazu bewegen, den Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr für die Freizeit zu nutzen. Der Kanton soll in Zusammenarbeit mit der Region den Gemeinden einen Leitfaden für solche Kampagnen zur Verfügung stellen.	Gemeinden (Kampagne), Kanton (AFM, Leitfaden)	2028	

Beschreibung	Region	E – Das Potenzial für Co-Working Spaces ist zu analysieren. Daraus sind die möglichen Standorte zu evaluieren und im Rahmen von Public Private Partnership zu entwickeln. Kostenträger: Gemeinden, evtl. Fördergelder Planungsstand: Idee	Gemeinden	2030
Wirkung	Beeinflussung des Verkehrsverhaltens mit einer allgemeinen Reduktion der Mobilität respektive der zurückgelegten Distanzen. Damit indirekter Beitrag zur Erfüllung verschiedener Strategien des rGVK.			

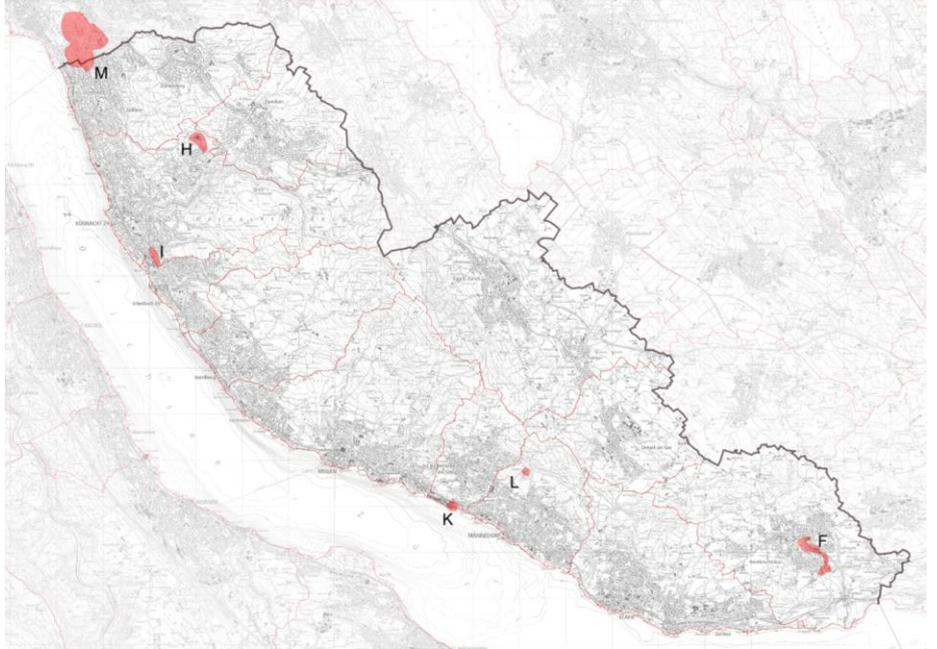
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Mobilitätsdrehscheiben umsetzen		M-Nr.	P3	
		Verantwortlich	Gemeinden	
		Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	SBB, VZO, FB, VBZ, Private			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	projektabhängig			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.9 / 2.1 / 2.3 / 2.4 / 3.2 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.9.a / 1.9.b / 1.9.c / 2.1.a / 2.3.c / 2.4.c / 3.2.a			
Beschreibung	ÖV-Haltestellen sind ein wichtiges Element von multimodalen Verkehrswegeketten. Um Ihre Funktion als Umsteige- und Aufenthaltsort auch bei zukünftig erhöhtem Aufkommen zu gewährleisten, sind diverse Ausbauten oder Umgestaltungen nötig. Dabei ist ein Augenmerk auf das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr zu richten. Es sind genügend Veloabstellplätze sicherzustellen sowie eine sichere, barriere- und möglichst störungsfreie Erschliessung für den Fussverkehr sicherzustellen. Die Busse sollen zudem möglichst ungehindert und direkt zu- und wegfahren können um die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten. Weiter soll Platz für Sharing-Angebote freigehalten werden.			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Hombrechtikon	A – Ausbau Umsteigefunktion Bahnhof Feldbach: Der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestelle Viadukt ermöglicht die Verschiebung der Bushaltestelle von der Feldbachstrasse zur Schaffung von ausreichend Platz für den geplanten Veloweg. Die Veloabstellplätze am Bahnhof Feldbach sollen ausgebaut und an der P+R-Anlage sollen Ladestationen erstellt werden. Zusätzliche soll eine Einstiegs-kante auf der gegenüberliegenden Seite geprüft werden. Kostenträger: Hombrechtikon Planungsstand: Zielbild	Hombrechtikon	offen
	Küsnacht	B – Arealentwicklung Haltestelle Forch Kostenträger: Küsnacht Planungsstand: Konzept	Küsnacht	ab 2028
Küsnacht	C – Umgestaltung Bahnhofsgelände Küsnacht inkl. Verbindung zum See Kostenträger: Küsnacht	Küsnacht	ab 2028	

Beschreibung	Meilen	D – Arealentwicklung Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen: Die SBB sowie die Gemeinden Meilen und Herrliberg beabsichtigen das Bahnhofsgelände Herrliberg-Feldmeilen gemeinsam zu entwickeln. Das Ziel ist es, räumliche, wirtschaftliche, funktionale und planerische Qualitäten für das Bahnhofsgelände zu erreichen und eine entsprechende bauliche Entwicklung und die dazugehörige Erschliessung herbeizuführen. Planungskosten: 1 Mio. Ausführungskosten: 15 Mio. Kostenträger: SBB, Meilen, Private Planungsstand: Vorstudie	Meilen	ab 2028
	Stäfa	E – Ausbau Umsteigefunktion Bahnhof Stäfa: Es sollen 6 stufenlose Busanlegekanten erstellt, das Bahnhofsgelände umgestaltet, Veloabstellplätze erstellt und die Verkehrssicherheit auf der Bahnhofstrasse verbessert werden. Ausführungskosten: 3.5 Mio. Kostenträger: Stäfa Planungsstand: Vorstudie	Stäfa	2027-2028
	Stäfa	F – Umgestaltung Bahnhofsgelände Uerikon: Das Bahnhofsgelände soll mit einer Buschleife, Anlegekante, einem Bahntechnikgebäude, Veloabstellanlagen, Parkplätzen sowie Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Stationsstrasse neuorganisiert und -gestaltet werden. Die Bedürfnisse des ÖV (VZO) sind dabei miteinzubeziehen. Ausführungskosten: 1 Mio. Kostenträger: Stäfa Planungsstand: Konzept	Stäfa	2027-2028
	Uetikon am See	G – Umgestaltung Bahnhofsgelände Uetikon am See: Das Bahnhofsgelände soll entflechtet werden (Bus, Parkplatz, Velo- und Fussverkehr). Die Verkehrssicherheit soll erhöht und vor allem Kapazität für genügend Buskanten geschaffen werden. Die Personenströme zum Areal CU sollten gelenkt werden. Kostenträger: Uetikon am See Planungsstand: Konzept	Uetikon am See	2028-2030
Wirkung	Durch die Aufwertung der Velo-, Fuss- und Sharing-Angebote wird auch der ÖV attraktiver. Dies führt zu einer Modalsplit-Verlagerung.			

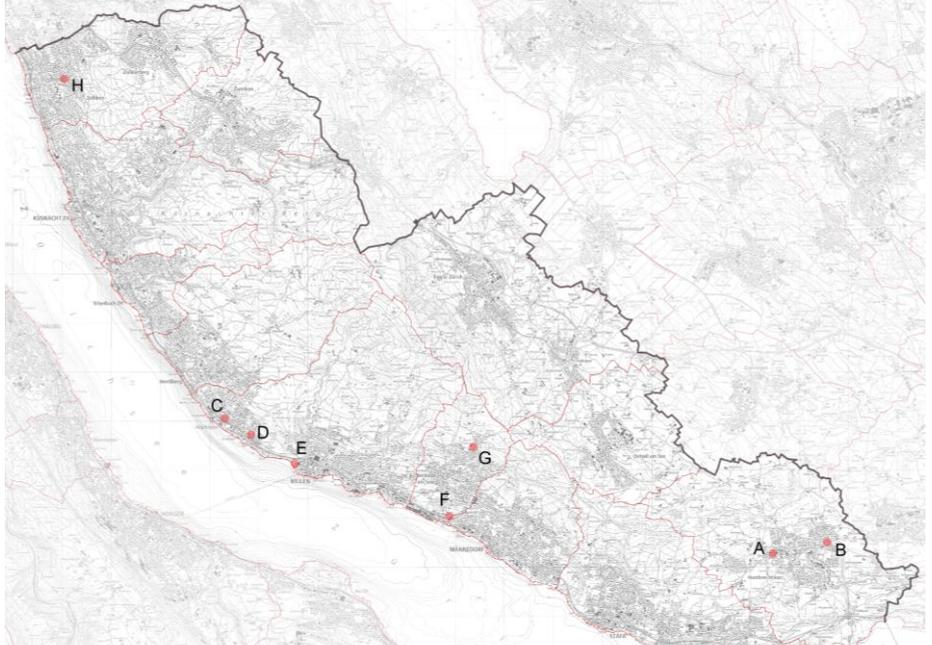
Kartografische Darstellung



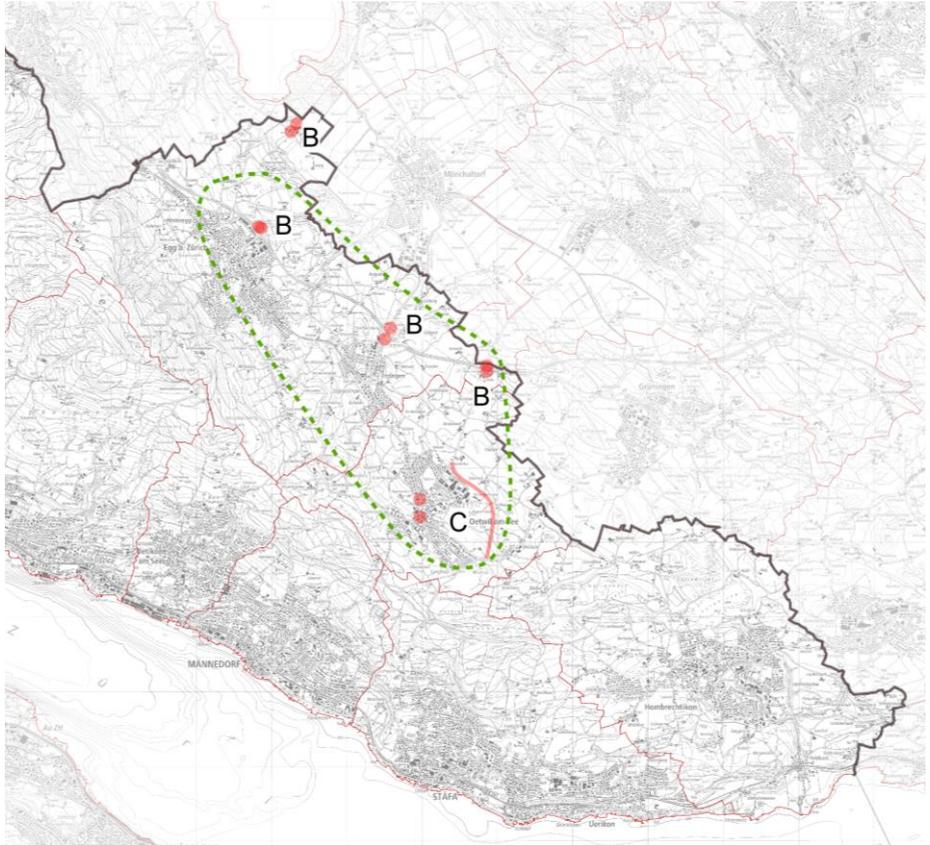
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
ÖV-Konzept STEP 2035		M-Nr.	P4	
		Verantwortlich	MVU oder ZVV	
		Umsetzungshorizont	Ab 2028 (Planung) 2035 (Umsetzung)	
Weitere Beteiligte	ZVV			
Kosten	Siehe unten			
Kostenträger	Planung/Prüfungen: ZVV, Ausführung: offen			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1 / 2.2 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.b / 1.1.c / 1.1.d / 1.1.e / 2.2.b			
Beschreibung	Mit dem Bahnangebotsausbau STEP 2035 wird das S-Bahnangebot auf der Seelinie verbessert. Damit der gesamte ÖV attraktiver wird, sind auch die Zubringerlinien zur S-Bahn zu optimieren und zielgerichtet auszubauen. In einem gesamtheitlichen Konzept sollen neben den punktuellen Angebotsausbauten auch die verschiedenen Begehren der Gemeinden geprüft werden. Zudem soll eine Direktbusverbindung zwischen Meilen und Uster vertieft geprüft werden, da die Verkehrsstromanalysen gezeigt haben, dass auf dieser Relation ein Nachfragepotenzial besteht und der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr heute gering ist. Die Basis hierzu bilden die Erkenntnisse aus der Massnahme M6, Verbindungen in die Nachbarregionen prüfen. Nachfolgend sind die im Rahmen des gesamtheitlichen Angebotskonzept zu prüfenden Themen aufgelistet.			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Region	A – Anpassung des Busfahrplanes auf dem S-Bahnangebot STEP 2035 mit zielgerichteten Angebotsausbauten.	VBZ, VZO	2030 (Planung)
	S-Bahn	B – Im Rahmen des definitiven Netzbeschlusses zum Angebot STEP 2035 ist zu prüfen, ob eine direkte S-Bahnverbindung aus der Region Pfannenstil bis zum Flughafen weiterhin möglich ist. Der ZVV stellt diesen Antrag in den zuständigen Gremien zu gegebenem Zeitpunkt.	Bund, SBB, ZVV	2030 (Planung)
	See	C – Anpassung des Schifffahrplans auf Bahn und Bus 2035	ZSG	2030 (Planung)
	See / Oberland	D – Die Direktbusverbindung zwischen Meilen und Uster soll vertieft geprüft werden. Es ist eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten sowie das Potential und die wirtschaftlichen Auswirkungen aufgezeigt werden. Die Massnahme ist mit Massnahme M5 zu koordinieren.	VZO	2030 (Planung)
	Obere Seegemeinden	E – Begehren der Gemeinde: Prüfen einer Bus Querverbindung zwischen den oberen Seegemeinden.	VZO	2030 (Planung)
	Hombrechtikon	F – Begehren der Gemeinde: Gewährleisten des ÖV-Angebots im Entwicklungsbereich Hombrechtikon.	VZO	2030 (Planung)

	Küsnacht	G – Begehren der Gemeinde: Prüfen einer Verlängerung der Buslinie 744 von Scheuren nach Forch. Stand: in Planung	VBZ	2025/2026 (Umsetzung)
Beschreibung	Küsnacht	H – Begehren der Gemeinde: Prüfung einer Buslinienführung über die Rietstrasse (Fallacher - Residenz Bethesda) mit Buswendeschleufe.	VBZ	2030 (Planung)
	Küsnacht	I – Begehren der Gemeinde: Prüfung einer Verlängerung der Buslinie 918 ab Gartenstrasse über Seestrasse / Wiesenstrasse bis Bahnhof Erlenbach	VBZ	2030 (Planung)
	Uetikon a. S.	J – Begehren der Gemeinde: Prüfen einer Verlängerung der "langsamen" S-Bahn bis Uetikon am See	VZO	2030 (Planung)
	Uetikon a. S.	K – Begehren der Gemeinde: Überprüfen der ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiet CU Uetikon.	VZO	2028 (Planung)
	Uetikon a. S.	L – Begehren der Gemeinde: Prüfen einer neuen Linie Bahnhof Uetikon am See bis Appisberg, Uetikon/Männedorf	VZO	2030 (Planung)
	Zollikon	M – Begehren der Gemeinde: Gewährleisten des ÖV-Angebots im Entwicklungsgebiet Lengg (Stadt Zürich, Zollikon).	VBZ	2030 (Planung)
	Wirkung	Die angebotsseitige Weiterentwicklung des gesamten ÖV-Angebots in der Region Pfannenstil sollen dazu beitragen, die gesteckten Modalsplitzziele zu erreichen.		
Kartografische Darstellung				

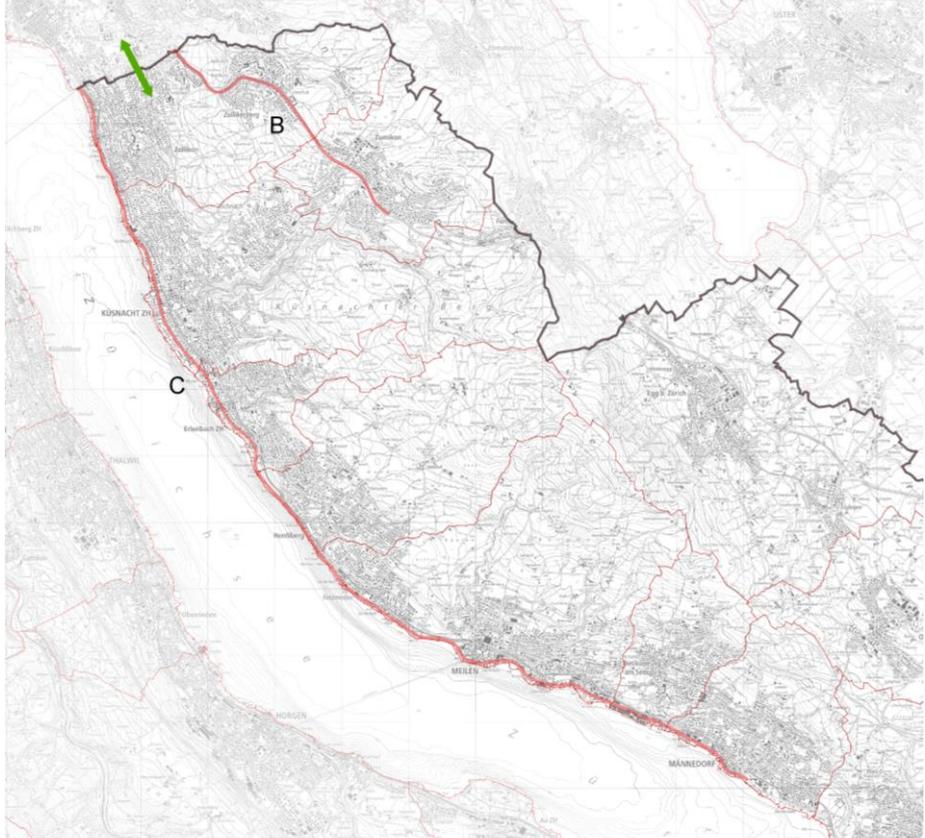
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Fahrplanstabilität Bus		M-Nr.	P5	
		Verantwortlich	projektabhängig	
		Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	Kanton (TBA), Gemeinden Hombrechtikon, Meilen, Uetikon am See, Zollikon, VZO			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	projektabhängig			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1 / 1.2 / 1.5 / 1.4 / 1.9 / 1.10 / 2.2 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.a / 1.2.b / 1.4.a / 1.4.b / 1.5.b / 1.9.a / 1.9.b / 1.10.a / 2.2.b			
Beschreibung	Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs ist in Gebieten mit mehrheitlich einem ½-h- bzw. 1-h-Takt sehr wichtig, da Anschlussbrüche zur massiven Verlängerung der Reisezeit führen. Deshalb sollen zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität des Busverkehrs die folgenden Massnahmen umgesetzt werden. Diese sind im Einzelnen mit den Massnahmen M6 resp. M7 zu koordinieren. Die Massnahmenpaketen P6 und P7 beinhalten weitere Knoten, bei welchen die Leistungsfähigkeit auch für den MIV ein Problem darstellt (bspw. Knoten Trichtenhauser-/Forchstrasse).			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Hombrechtikon	A – Prüfen Busbevorzugung/Leistungsfähigkeit Knoten Krone (Rüti-/Feldbach-/Grüninger-/Lächlerstrasse) Umsetzung zusammen mit Strassenprojekt Kostenträger: Kanton, Hombrechtikon	Kanton (TBA)	2027
	Hombrechtikon	B - Prüfen Busbevorzugung/Leistungsfähigkeit Knoten Tobel (Etzel-/Rütistrasse) Umsetzung zu prüfen im Rahmen Radwegstudie Rütistrasse Kostenträger: Kanton, Hombrechtikon	Kanton (TBA)	2030
	Meilen	C - Prüfen Busbevorzugung Einmündung Rebbergstrasse Optimierung im Zusammenhang mit Sanierung LSA Kostenträger: Kanton, Meilen	Kanton (TBA)	2030
	Meilen	D - Prüfen Busbevorzugung Einmündung Schwabach Kostenträger: Kanton, Meilen	Kanton (TBA)	2030ff
	Meilen	E - Prüfen Busbevorzugung Abbieger in Dorfstrasse Kostenträger: Kanton, Meilen	Kanton (TBA)	2030ff
	Uetikon am See	F – Umgestaltung Knoten Alte Land-/Bergstrasse Planungsstand: Idee	Uetikon am See	2026
	Uetikon am See	G - Busbevorzugung Knoten Berg-/Alte Berg-/Holländerstrasse (Kantons-/Gemeindestr.) Planungsstand: Idee	Uetikon am See	2026

Beschreibung	Zollikon	H - Überprüfung Leistungsfähigkeit Knoten Rotfluh-/Bergstrasse Optimierung LSA im Rahmen Strassenprojekt Bergstrasse Planungsstrand: Vorstudie Kostenträger: Kanton, Zollikon Planungsstand: Vorstudie	Kanton (TBA)	2026
Wirkung	Die Zuverlässigkeit des öV ist eine wichtige Voraussetzung, um den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Umsetzung dieser Busbeschleunigungsmassnahmen leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des öV.			
Kartografische Darstellung	 A topographic map of the Zollikon region in Switzerland. The map shows the terrain, roads, and urban areas. Eight specific locations are marked with red dots and labeled with letters: A and B are in the southeast; C, D, E, F, and G are along the central and western parts of the main urban area; H is in the northwest. The map is oriented with North roughly at the top.			

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Verkehrsfluss Gebiet «Ost» optimieren		M-Nr.	P6	
		Verantwortlich	Kanton (AFM VP)	
		Umsetzungshorizont	2025-2033	
Weitere Beteiligte	Egg, Oetwil am See, TBA P+S			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	Kanton (AFM VP)			
Planungsstand	Idee			
Strategien	S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1 / 1.2 / 1.4 / 1.5 / 1.9 / 1.10 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.a / 1.2.a / 1.2.b / 1.2.c / 1.4.a / 1.5.a / 1.5.b / 1.9.a			
Beschreibung	<p>Die Forchautostrasse ist gemäss Trendprognose im Jahr 2040 in der Region Pfannenstil ausgelastet. Die Forchautostrasse dient als Umfahrung der Gemeinden auf dem Pfannenstil. Eine Überlastung dieser Hauptverkehrsstrasse würde Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz mit entsprechenden negativen Folgen für das Siedlungsgebiet bedeuten. Schon heute sind die Knoten bei den Ausfahrten 5, 6 und 7 an ihrer Kapazitätsgrenze.</p> <p>Langfristig muss der Betrieb der Forchautostrasse wie deren Zu- und Ausfahrten gewährleistet bleiben. Neben den sich abzeichnenden Problemen an der Forchautostrasse sind heute schon diverse Knoten in Egg sowie der Bereich Oetwil stark ausgelastet. Deshalb ist für das Gebiet «Ost» ein Verkehrsmanagementkonzept zu entwickeln, welches etappiert umgesetzt werden kann.</p>			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Region	A – Verkehrsmanagementkonzept Gebiet «Ost»	Kanton (AFM VP)	2028
	Egg	B – Überprüfen Leistungsfähigkeit an diversen Knoten: Knoten an der Forchautostrasse: - Knoten Rällikerstrasse bei Ausfahrt 5 "Egg" - Knoten Usterstrasse bei Ausfahrt 6 "Esslingen" - Knoten Lehrüti-/Gossauerstrasse bei Ausfahrt 7 "Oetwil a. S." Weitere Knoten: - Knoten Rälliker-/Iserig-/Chringelstrasse - Knoten Rälliker-/Rellikonstrasse	Kanton (TBA P+S oder AFM VP)	2030
Oetwil a. S.	C – Überprüfen Leistungsfähigkeit an diversen Knoten: - Kreisel Esslinger-/Gossauer-/Zelglistrasse - Sternenkreuzung: Aus Basis des Gesamtkonzeptes für das Gebiet Süd sind die Massnahmen für den Knoten «Sternen» zu prüfen. Diese sollen auch einen zuverlässiges Busangebot gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist auch die Zweckmässigkeit der Umfahrung Oetwil zu überprüfen	Kanton (TBA P+S oder AFM VP)	2025	

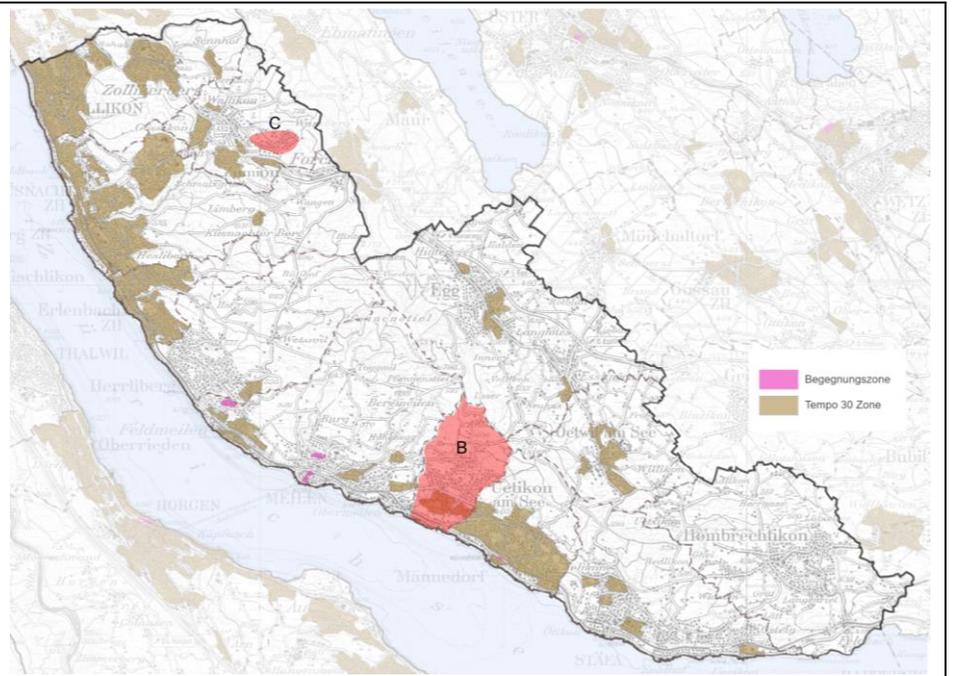
Wirkung	Mit der Optimierung des Verkehrsflusses im Einzugsbereich der Forchautostrasse kann Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden werden. Von einem funktionierenden Verkehrsfluss profitiert zudem der Busverkehr in der Region.
Kartografische Darstellung	 A topographic map of a region, likely in the Forch area, showing a catchment area outlined in black. A dashed green line traces a path through the region, starting from the top left and moving towards the bottom right. Several red dots are marked along this path, labeled with 'B' and 'C'. The map includes labels for 'MANNEDORF', 'STAFFA', and 'Humbrechtshausen'. The background shows a detailed road network and terrain contours.

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Verkehrsfluss Gebiet «Nord» optimieren			M-Nr.	P7
			Verantwortlich	Kanton (AFM VP)
			Umsetzungshorizont	2026ff
Weitere Beteiligte	Zollikon, Küsnacht, Zumikon, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Stadt Zürich, TBA P+S			
Kosten	Siehe unten			
Kostenträger	Kanton (AFM VP)			
Planungsstand	Idee			
Strategien	S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1 / 1.2 / 1.4 / 1.5 / 1.10 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.a / 1.2.a / 1.2.b / 1.2.c / 1.4.a / 1.5.a / 1.5.b			
Beschreibung	<p>Im Norden der Region Pfannenstil endet die Forchautostrasse und führt als Hauptverkehrsstrasse in die Stadt Zürich. Die Seestrasse bildet eine weitere Verbindungsachse aus der Region Pfannenstil in die Stadt Zürich.</p> <p>Die Forchstrasse stösst heute im Bereich Zollikerberg und Zumikon an ihre Kapazitätsgrenzen. Gemäss Modellberechnungen ist sie im Jahr 2040 abschnittsweise komplett ausgelastet. Dasselbe gilt für die Seestrasse. Auch sie ist gemäss Trendprognose im Jahr 2040 abschnittsweise überlastet.</p> <p>Die Funktionsfähigkeit dieser beiden Achsen hängen auch stark von der «Aufnahme» des Verkehrs in der Stadt Zürich ab. Auf Basis zur Studie M6 «Verbindungen in die Nachbarregionen» sowie P6 «Fahrplanstabilität» sind für den Bereich Nord abgestimmte Massnahmen zu entwickeln, welche die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes gewährleisten. Hierfür ist ein Konzept zur Steuerung und Dosierung im Einzugsbereich der beiden Hauptverkehrsstrassen zu erstellen. Neben einer gesamtheitlichen Betrachtung sind insbesondere die folgenden schon heute stark belasteten Knoten zu betrachten.</p>			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Region	A – Verkehrsmanagementkonzept Gebiet «Nord»	Kanton (AFM VP)	2026
	Zollikon, Zumikon	B – Überprüfen der Leistungsfähigkeit der Forchstrasse zwischen der Stadt Zürich und Zumikon; insbesondere auch die Knoten an der Forchstrasse: - Knoten Bergstrasse, Zollikon - Knoten Trichtenhauserstrasse, Zollikon (Buslinie) - Knoten Binzstrasse, Zollikon (Buslinie) - Knoten Dorf-/Küsnachterstrasse, Zumikon	Kanton (TBA P+S oder AFM VP)	2028
Zollikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon a. S., Männedorf	C – Überprüfen der Leistungsfähigkeit der Seestrasse zwischen der Stadt Zürich und Männedorf; insbesondere auch die Knoten an der Seestrasse: - Knoten Bahnhofstrasse, Zollikon - Knoten Zollerstrasse, Erlenbach - Knoten Bergstrasse, Männedorf	Kanton (TBA P+S oder AFM VP)	2028	

Wirkung	Mit der Optimierung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsachsen kann Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden werden. Von einem funktionierenden Verkehrsfluss profitiert zudem der Busverkehr in der Region.
Kartografische Darstellung	 A topographic map of a region, likely in the Swiss Alps, showing a network of roads. A prominent red line highlights the main road axes, starting from the top left and curving through the center and bottom right. A green arrow points to a specific location on the northern part of this red line. The map includes labels for various towns and regions: 'Zürcherberg' and 'B' in the north; 'KÖSNACHT ZH' and 'C' in the west; 'HORNEN' in the south; and 'MELLEN' and 'MÄNEDORF' in the southeast. The map also shows contour lines and smaller roads.

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Verkehrsberuhigung		M-Nr.	P8	
		Verantwortlich	Gemeinden	
		Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a. S., Uetikon a. S., Stäfa, Zollikon, Zumikon, Kantonspolizei, MVU, ZVV			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	projektabhängig			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.3 / 2.3 / 2.4 / 3.2 / 4.1 / 4.2 / 4.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.3.e / 2.3.a / 2.4.a / 3.2.a / 4.1.a / 4.1.b / 4.2.a / 4.2.b / 4.3.b			
Beschreibung	<p>In einzelnen Gemeinden der Region Pfannenstil bestehen verkehrsberuhigte Quartierstrassen. Jedoch sind auf vielen Strassen der Region Siedlung und Verkehr nicht aufeinander abgestimmt. Die Quartierstrassen sollen in der Region möglichst flächendeckend verkehrsberuhigt werden. Verkehrsberuhigung können durch bauliche Massnahmen, Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen erfolgen.</p> <p>Die geplanten Massnahmen sind unten aufgeführt. Die bereits umgesetzten Massnahmen sind als Hintergrund in der kartografischen Darstellung eingefügt und im Bericht. Kap. 3.5.4 zu finden.</p> <p>Für die Realisierung von weiteren verkehrsberuhigten Zonen sind durch die betroffenen Gemeinden entsprechende Konzepte zu erarbeiten und umzusetzen.</p>			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Region	A – Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen: Erstellung von entsprechenden Konzepten in Gemeinden, in welchen noch nicht umgesetzt wurde. Dort, wo für den ÖV relevant, sind bei der Planung die Bedürfnisse des ÖV miteinzubeziehen. Kostenträger: Gemeinden Planungsstand: Idee	Gemeinden	ab 2023
	Uetikon am See	B – Einführen von Verkehrsberuhigungszonen über das gesamte Gemeindegebiet Kostenträger: Uetikon am See	Uetikon am See	ab 2023
Zumikon	C – Tempo-30-Zone Chapf (Chapfstrasse) Ausführungskosten: 250'000 Kostenträger: Zumikon	Zumikon	2024	
Wirkung	Mit verkehrsberuhigten Zonen steigt die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs und die Sicherheit im Strassenraum wird verbessert. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert.			

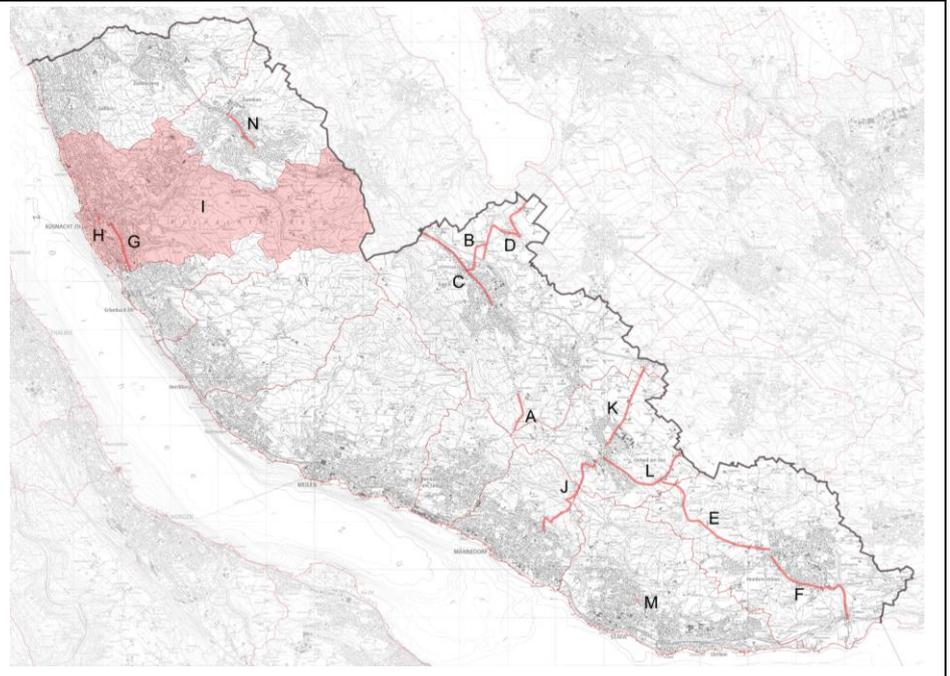
Kartografische Darstellung



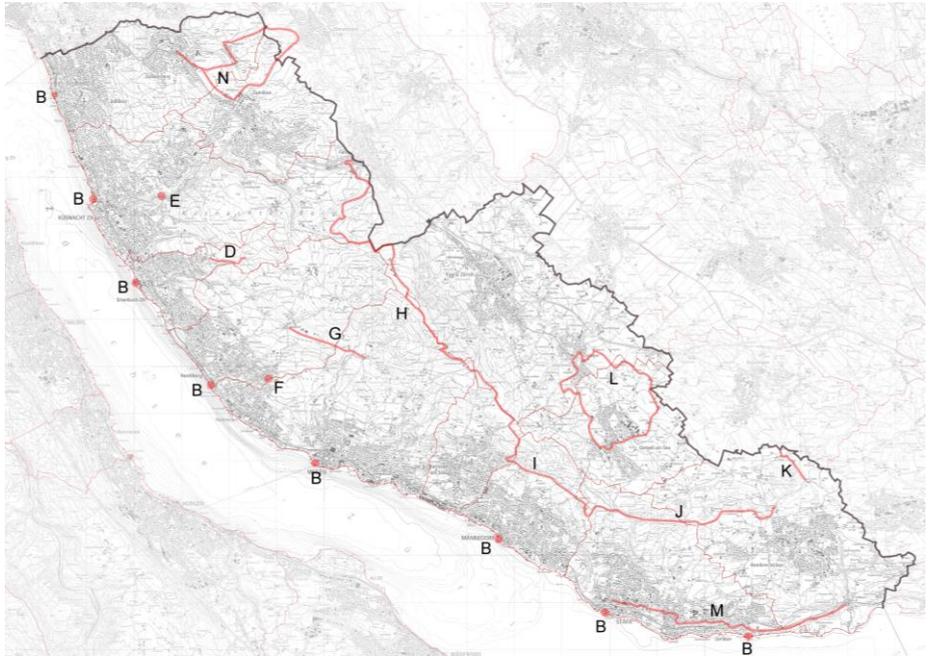
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Ausbau Velonetz, Behebung Schwachstellen		M-Nr.	P9	
		Verantwortlich	Staatsstr. Kanton (TBA) Gemeindestr.: Gemeinden	
		Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	Kanton (TBA), Regionalplanung (Koordinationsaufgabe), Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a. S., Uetikon a. S., Stäfa, Zollikon, Zumikon, AFM (Fachstelle Veloverkehr)			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	projektabhängig			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.3 / 1.6 / 2.3 / 2.4 / 3.2 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.3.a / 1.6.a / 2.3.a / 2.4.a / 3.2.a			
Beschreibung	Das bestehende Velonetz weist diverse Schwachstellen auf. Diese sollen mit unterschiedlichen Teilmassnahmen behoben werden und das Netz erweitert werden.			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Egg (06_123)	A – Erstellung Veloangebot auf überkommunaler Nebenverbindung Vollikerstrasse Esslingen und Anschluss an Veloweg Meilenerstrasse (Kantonsstrasse HVS 716) Kostenträger: Egg Planungsstand: Idee	Egg	offen
	Egg (02_116)	B – Erstellung Veloangebot auf überkommunaler Nebenverbindung Haldenstrasse Kostenträger: Egg Planungsstand: Idee	Egg	offen
	Egg (06_117)	C – Erstellung Veloangebot auf der überkommunalen Hauptverbindung Forchstrasse (nordwestlicher Teil Kantonsstrasse HVS 716) im Abschnitt Neuhaus bis Knoten Meilenerstrasse Kostenträger: Kanton Planungsstand: Idee	Kanton (TBA)	2030ff
	Egg (06_118)	D – Erstellung Veloangebot auf überkommunalen Hauptverbindung Rällikerstrasse (Kantonsstrasse HVS 716) ab Ortsausgang Egg Kostenträger: Kanton Planungsstand: Idee	Kanton (TBA)	2030ff
	Hombrechtikon/ Oetwil am See (06_134)	E – Erstellung Veloangebot Hombrechtikon-/Oetwilerstrasse (Kantonsstrasse RVS 339) zwischen Oetwil am See und Hombrechtikon Kostenträger: Kanton Planungsstand: Vorprojekt	Kanton (TBA)	2025

Beschreibung	Hombrechtikon (teilweise 06_136)	F – Schliessung Lücke Velonetz Feldbachstrasse (Kantonsstrasse RVS 339) zwischen Kronenkreuzung und Etzelstrasse Umsetzung teilweise im BGK Rütistrasse (Kostenträger gemäss BGK) Kostenträger: Gemeinde Planungsstand: Idee	Hombrechtikon	offen
	Küsnacht	G – Küsnacht - Aufwertung Velo Obere Heslibach-/Wiesenstrasse: Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufwertung für Velofahrende (Markierung, Signalisation und / oder bauliche Massnahmen) prüfen und realisieren. Planungsstand: Idee	Küsnacht	2025
	Küsnacht (06_001/06_002)	H – Veloverbindung Untere Heslibachstrasse - Areal Kantonsschule - Dorfstrasse realisieren	Küsnacht	2030
	Küsnacht	I – Studienauftrag Gemeinde Küsnacht: Systematische Prüfung aller Einbahnstrassen bzgl. Öffnung für den Veloverkehr in Gegenrichtung. Anpassung Signalisation und/oder bauliche Anpassung bei Strassensanierung.	Küsnacht	2023
	Männedorf /Oetwil am See (06_128)	J – Erstellung und Ausbau Veloangebot Bergstrasse (Kantonsstrasse RVS 720) zwischen Oetwil am See und Männedorf Kostenträger: Kanton Planungsstand: Vorprojekt	Kanton (TBA)	2026
	Oetwil am See/Egg (06_129)	K – Ausbau Veloangebot Gossauerstrasse (Kantonsstrasse RVS 357) zwischen Oetwil am See und Gossau Kostenträger: Kanton Planungsstand: Vorprojekt	Kanton (TBA)	2025
	Oetwil am See/Grüningen (06_134)	L – Ausbau Veloangebot Willikonerstrasse (Kantonsstrasse RVS 339) zwischen Willikon und Oetwil Kostenträger: Kanton	Kanton (TBA)	2030ff
	Stäfa	M – Fuss-/Radweg Geimoosweg: Velofahrende (Markierung, Signalisation und / oder bauliche Massnahmen) Ausführungskosten: 350'000 Kostenträger: Stäfa Planungsstand: Vorstudie	Stäfa	2024
	Zumikon (06_06)	N – Hauptverbindung Kreisel Waltikon – Geissacher: wird von der Gemeinde geprüft Kostenträger: Gemeinde	Zumikon	offen
	Weitere Schwachstellen bestehen gemäss Velonetzplan des Kantons. Diese ca. 150 Schwachstellen sind kartografisch in Abbildung 58 im Bericht dargestellt.			
Wirkung	Durch ein verbessertes Angebot kann der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit erhöht werden.			

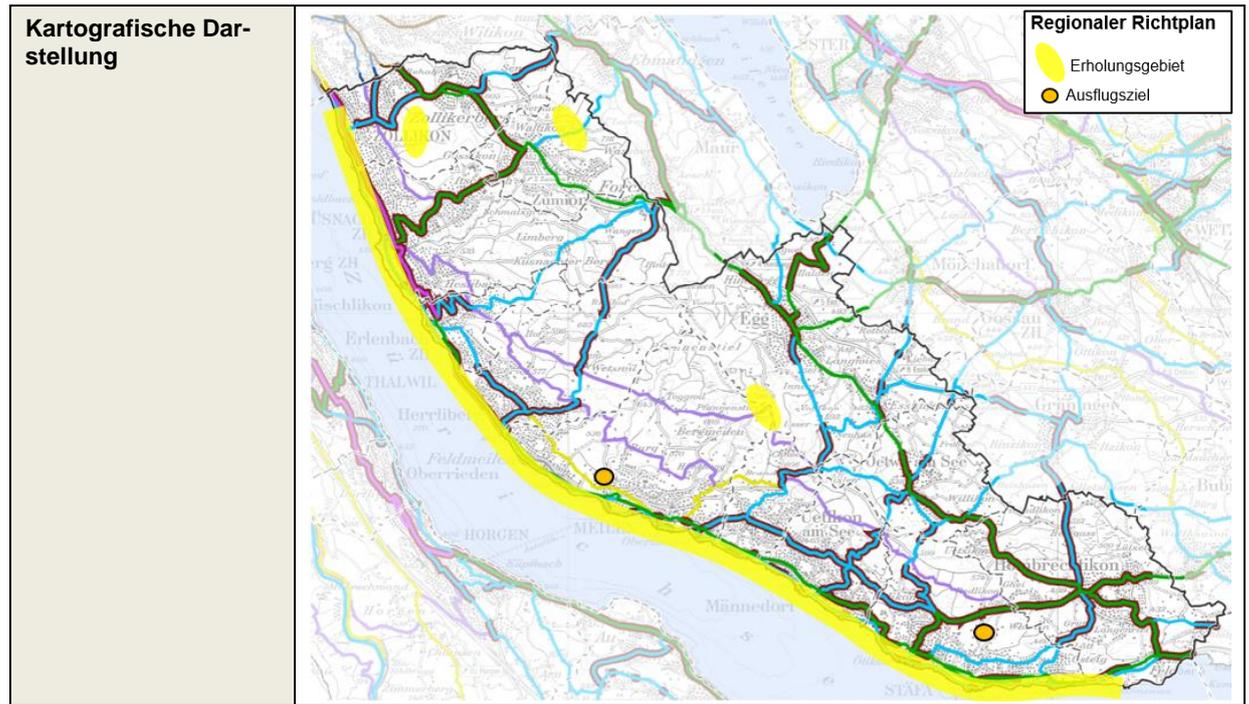
Kartografische Darstellung



Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Fusswegnetz in Naherholungsgebieten optimieren		M-Nr.	P10	
		Verantwortlich	projektabhängig	
		Umsetzungshorizont	projektabhängig	
Weitere Beteiligte	Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küssnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a. S., Uetikon a. S., Stäfa, Zollikon, Zumikon, Regionalplanung (Koordinationsaufgabe), Region Glattal			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	projektabhängig			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S7: Fördern des Fussverkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.3 / 1.6 / 1.11 / 2.4 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.6.b / 2.4.a / 2.4.c			
Beschreibung	Während die Massnahme M1 die Erschliessung der Naherholungsgebiete (Weg hin und zurück) optimiert, zielt diese Massnahme darauf, die Wege innerhalb der Naherholungsgebiete zu verbessern. Um ein attraktives, durchgehendes und barrierefreies Fusswegnetz in den Naherholungsgebieten anzubieten, sollen verschiedene Teilmassnahmen umgesetzt werden. Diese beinhalten unter anderem die Einträge im Regionalen Richtplan zu den Hindernisfreien Wanderwegen.			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Region	A – Zwischenverbindungen besser signalisieren: Das Fusswegnetz auf dem Pfannenstil soll besser signalisiert werden, so bestehende attraktive (Rund-)Wege ersichtlicher werden. Diese Teilmassnahme ist nicht im Plan verortet.	Gemeinden, Region (Koordination)	offen
	Zollikon, Küssnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Männedorf, Stäfa	B – Einbindung / Aufwertung der Schiffsanlegestellen ins Fusswegnetz: Der Zugang von zu den acht Schiffanlagestellen soll überprüft und allenfalls verbessert werden.	Gemeinden	offen
	Region	C – Höhenweg von Zumikon bis nach Rapperswil: Die Fusswege für einen Höhenweg bestehend grösstenteils bereits. Es soll eine Linienführung definiert werden und ein Signalisationskonzept erstellt werden. Diese Teilmassnahme ist dementsprechend nicht im Plan verortet.	Gemeinden, Region (Koordination)	offen
	Erlenbach	D – Neuer Fussweg Chapf als Verbindung von Siedlung in Naherholungsgebiet Planungsstand: Vorprojekt	Erlenbach	offen
	Küssnacht	E – Neue Fussgängerbrücke Küssnacher Tobel: Erneuerung Bewilligungsentscheid unter Berücksichtigung des Gutachtens. Umsetzung Tobelbrücke mit Anschlussweg. Planungsstand: Vorprojekt	Küssnacht	2025

Beschreibung	Herrliberg, Meilen	F – Netzlückenschluss Fuss- und Wanderweg Büenisbachtobel: neuer Fussweg von Rietliweg zur Schmitteneichstrasse Ausführungskosten: 315'000 Planungsstand: Bauprojekt	Meilen	2023
	Herrliberg, Meilen	G – Netzlückenschluss Fuss- und Wanderweg an der Gemeindegrenze Herrliberg/Meilen bis Toggwil	Meilen	offen
	Küsnacht, Herrliberg, Egg, Meilen,	H – Hindernisfreier Pfannenstilweg, 1. Etappe; Forch bis Vorderer Pfannenstil umsetzen	Kanton (TBA)	2030ff
	Meilen, Egg, Uetikon am See, Männedorf	I – Hindernisfreier Pfannenstilweg, 2. Etappe; Vorderer Pfannenstil bis Mühlihölzli umsetzen	Kanton (TBA)	2030ff
	Stäfa, Hombrechtikon	J – Hindernisfreier Wanderweg Mühlihölzli - Lützelsee umsetzen	Kanton (TBA)	2030ff
	Hombrechtikon	K – Hindernisfreier Rundweg Lützelsee vervollständigen	Kanton (TBA)	2030ff
	Oetwil am See, Egg	L – Hindernisfreier Rundweg Bauernhof umsetzen	Kanton (TBA)	2030ff
	Stäfa, Hombrechtikon	M – Hindernisfreier Wanderweg Stäfa - Feldbach umsetzen	Kanton (TBA)	2030ff
	Zollikon, Zumikon, Maur (Region Glattal)	N – Hindernisfreier Rundweg Sennholz umsetzen	Kanton (TBA)	2030ff
Wirkung	Durch den Ausbau des Fusswegnetzes in Naherholungsgebieten wird die Attraktivität und die Sicherheit für den Fussverkehr erhöht. Der Anteil Fussverkehr am Modalsplit soll dadurch erhöht werden.			
Kartografische Darstellung				

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Konzept: Gesamtverkehrliche Erschliessung der Naherholungsgebiete	M-Nr.	M1
	Verantwortlich	Gemeinden
	Umsetzungshorizont	2028
Weitere Beteiligte	Region (Koordination), Kanton (AFM: Fachstellen Fussverkehr und Veloverkehr, TBA)	
Kosten	50'000 – 100'000 Fr.	
Kostenträger	Gemeinden / Kanton (AFM)	
Planungsstand	Idee	
Strategien	S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhalten schaffen S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 3.2 / 4.1 Handlungsbedarf ausgewiesen: 2.1.b / 2.2.a / 2.2.b / 2.3.a / 2.3.c / 2.4.a / 2.4.c	
Beschreibung	<p>Der Pfannenstil sowie der Zürichsee sind wichtige Naherholungsgebiete für die Einwohnenden der Region Pfannenstil und der umliegenden Regionen. Mit der Hitzesteigerung im Siedlungsgebiet wird der Druck auf die Naherholungsgebiete weiter zunehmen. Insbesondere die Erschliessung der Naherholung «Hotspots» gilt es zu überprüfen und differenziert zu betrachten.</p> <p>Der Zürichsee lässt sich gut mit dem ÖV erreichen, der Pfannenstil aber nur begrenzt. Viele Erholungssuchende nutzen daher das Auto. Dies führt dazu, dass an schönen Wochenenden die Parkplätze bei den «Hotspots» der Naherholung überlastet sind und die PWs «wild» parkiert werden. Der Regionale Richtplan sieht als Massnahme ein Parkierungskonzept entlang der Seestrasse vor. Aus Sicht des rGVK ist das Konzept auf weitere «Hotspots» auszuweiten. Mit einem koordinierten Parkierungskonzept für die Naherholungsgebiete in der ganzen Region soll dem teilweise hohen MIV-Parkierungsdruck bei den «Hotspots» der Naherholung begegnet werden können. Das Parkierungskonzept ist auf die Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV abzustimmen.</p> <p>Durch die vermehrte Nutzung von E-Bikes werden Steigungen, wie sie am Pfannenstil vorhanden sind, immer weniger ein Hindernis für den Veloverkehr. Der Veloverkehr eignet sich deshalb länger je mehr für die Erschliessung des Naherholungsgebietes Pfannenstil. Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sollen die «Hotspots» der Naherholung differenziert mit einem Fuss- und Veloverkehrsangebot erschlossen werden. Dabei sollen die Fuss- und Velowege aus den Siedlungsgebieten und von den ÖV-Haltepunkten in die Naherholungsgebiete angeschaut werden.</p> <p>Es soll ein Konzept erarbeitet werden, welches einerseits den Ist-Zustand der Erschliessung der Naherholung aufzeigt und andererseits das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs eruiert sowie konkrete Massnahmen für die einzelnen Verkehrsträger vorschlägt.</p>	
Wirkung	Durch die Umsetzung der vom Konzept empfohlenen Massnahmen soll eine Änderung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und ÖV beim Freizeitverkehr erreicht werden. Die Massnahmen sollen soweit stufengerecht in den RRP einfließen.	

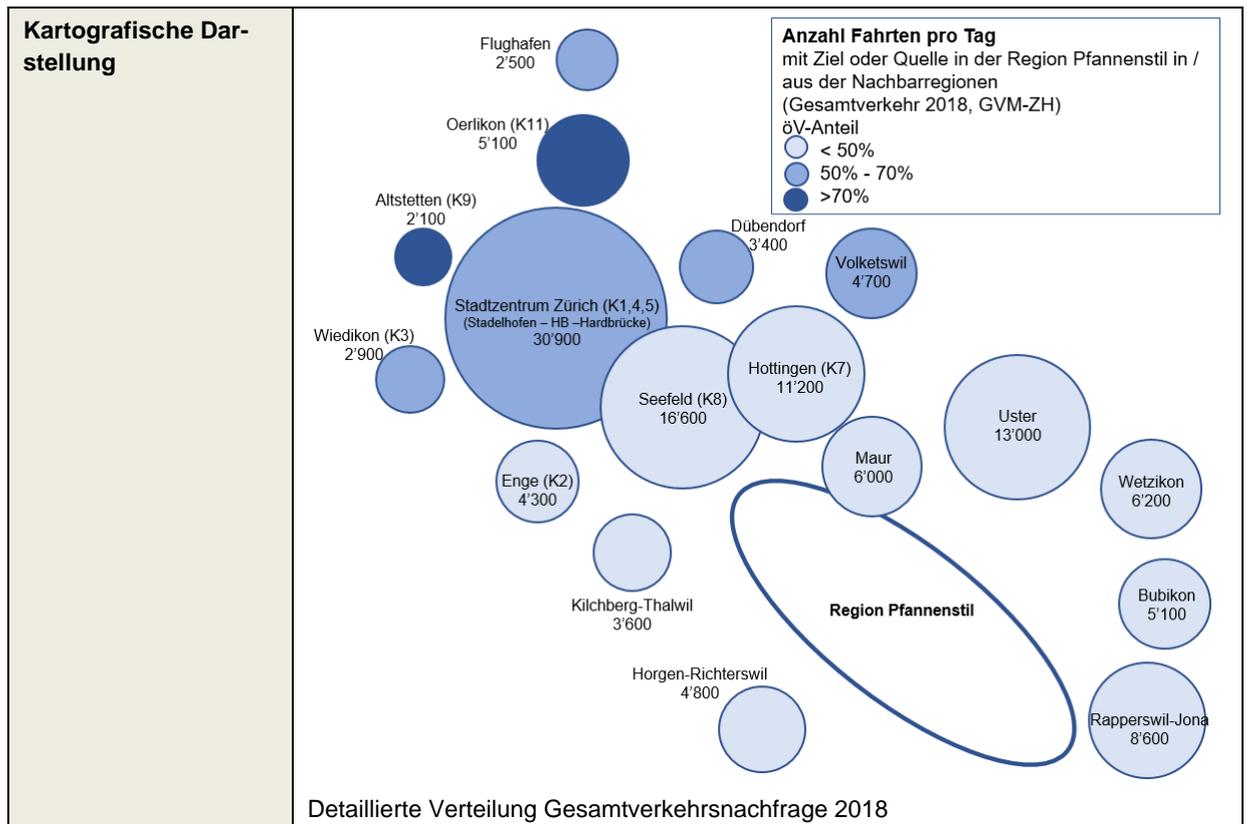


Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Harmonisierung Geschwindigkeit Seestrasse	M-Nr.	M2
	Verantwortlich	Kanton (TBA)
	Umsetzungshorizont	2025
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei, Zollikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon a. S. Mändorf, Stäfa, Hombrechtikon	
Kosten	Konzept: < 50'000 Fr., Umsetzung: offen	
Kostenträger	Kanton (TBA)	
Planungsstand	Idee	
Strategien	S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.3 / 3.2 / 4.1 / 4.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.3.c / 1.3.d / 3.2.a / 4.1.a / 4.1.b / 4.3.a / 4.3.b / 4.3.c	
Beschreibung	<p>Heute gelten auf der Seestrasse Tempo 50, 60 und 80. Die signalisierte Geschwindigkeit ist für die Nutzenden nicht in jedem Fall selbsterklärend und entsprechen aufgrund der gesteigerten Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum diesen oft nicht mehr. Demnach ist auch das subjektive Sicherheitsgefühl für den Fuss- und Veloverkehr unterschiedlich. Der Komfort für den Veloverkehr ist trotz Velostreifen eher gering.</p> <p>Im Zusammenhang mit geplanten Umgestaltungsmassnahmen sollen die Strassenräume selbsterklärend und siedlungsverträglicher werden. Entsprechend ist das Geschwindigkeitsregime zu harmonisieren und zwischen den Gemeinden resp. Teilregionen zu koordinieren. Dabei sind auch die Vorgaben bezüglich des Lärmschutzes zu berücksichtigen bzw. umzusetzen.</p> <p>Die Voraussetzungen, unter denen Anpassungen am Betriebsregime der Seestrasse vorgenommen werden können, sollen geklärt werden und ein entsprechendes Harmonisierungskonzept ausgearbeitet werden.</p>	
Wirkung	Ein harmonisiertes Geschwindigkeitsregime unterstützt die Umsetzung von mehreren Strategien des rGVK: Mit einem harmonisierten Geschwindigkeitsregime wird der Komfort für den Fuss- und Veloverkehr erhöht. Aber auch für den MIV wird der Strassenraum einfacher lesbar. Dies steigert die Verkehrssicherheit.	
Darstellung		

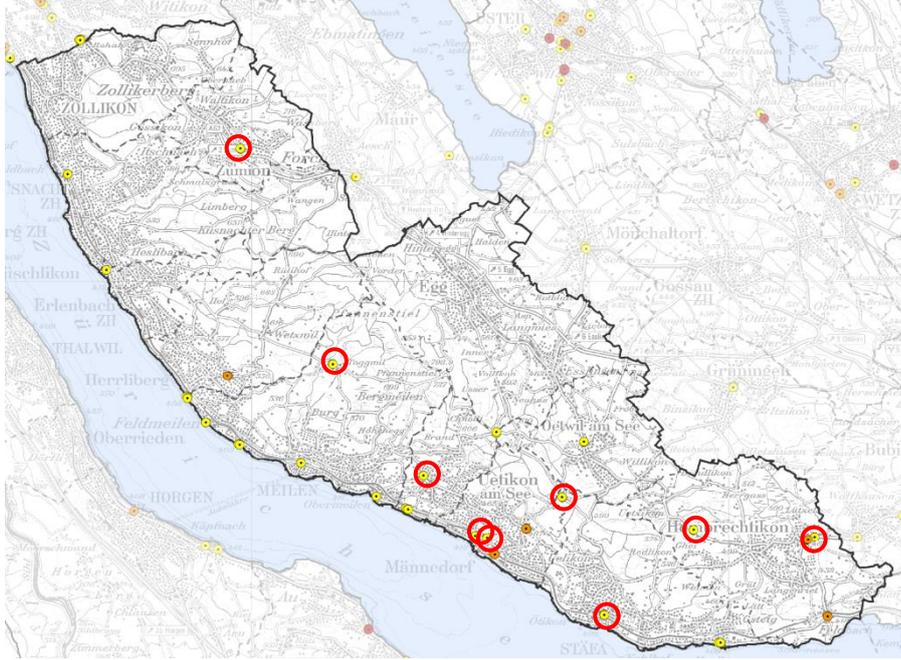
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Parkraumbewirtschaftung im Siedlungsraum	M-Nr.	M3
	Verantwortlich	Gemeinden
	Umsetzungshorizont	bis 2030
Weitere Beteiligte	Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Künsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a. S., Uetikon a. S., Stäfa, Zollikon, Zumikon, Region (Koordination)	
Kosten	Konzept je Gemeinde < 50'000 Fr. Umsetzung offen	
Kostenträger	Gemeinden	
Planungsstand	Je Gemeinde unterschiedliche Bewirtschaftungsformen	
Strategien	S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhalten schaffen S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 2.1 / 2.2 / 2.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 2.1.b / 2.2.a / 2.3.a	
Beschreibung	Die Problematiken bezüglich Parkierung im öffentlichen Strassenraum sind in der Region Pfannenstil unterschiedlich. Dies widerspiegelt sich auch in den unterschiedlichen Formen der Parkraumbewirtschaftung der einzelnen Gemeinden und den bestehenden Regelungen. Zwei Gemeinden bewirtschaften die öffentlichen Parkfelder nicht, die Mehrheit der Gemeinden kennt keine Parkierungsverordnung. Um die Ziele des rGVK umsetzen zu können, sollen die Gemeinden koordinierte Parkierungskonzepte und -verordnungen für die monetäre und / oder zeitliche Bewirtschaftung innerhalb des Siedlungsgebietes umsetzen. Als Koordinationsinstrument kann ein regionsspezifischer Leitfadens erarbeitet werden. Teil des Leitfadens soll auch eine Empfehlung zum Parkierungsbedarf von privaten Liegenschaften anhand der Wegleitung der kantonalen Baudirektion sowie lokalen Gegebenheiten sein.	
Wirkung	Die Massnahme erzielt eine Wirkung zur Umsetzung der genannten Strategien insb. zur Verbesserung des Modalsplits. Die Parkraumbewirtschaftung steuert die Verkehrsmittelwahl.	
Kartografische Darstellung		
	Seestrasse Herrliberg, Timon Furrer/ZPP	

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Neue Busgarage VBZ Pfannenstil	M-Nr.	M4
	Verantwortlich	VBZ
	Umsetzungshorizont	2028
Weitere Beteiligte	ZVV, Standortgemeinde	
Kosten	30-35 Mio. Fr.	
Kostenträger	ZVV	
Planungsstand	Standortsuche läuft, Grobkonzept Busgarage besteht	
Strategien	S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.d	
Beschreibung	<p>Die bestehende Busgarage der AZZK (Autobusbetrieb H. Baumgartner AG) für das Angebot in der Region Pfannenstil stösst an ihre Kapazitätsgrenze. Für Angebotsausbauten im Netz (Zollikon, Küsnacht und Zumikon) sowie für die Umrüstung auf Elektrobusse benötigt die VBZ eine neue Abstellanlage. Das neue Busdepot soll Platz für 20 Gelenkbusse, Ladeinfrastruktur für Elektrobusse, eine Waschstrasse, eine Werkstatt, einen Lagerraum, Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge des Personals, WC-Anlagen sowie Büro-/Sozialräume beinhalten. Unten ist ein Plan der Machbarkeitsstudie eines solchen Busdepots als Beispiel dargestellt.</p> <p>Der nächste Schritt beinhaltet die Festlegung und Sicherung eines Standortes. Es ist zu prüfen, ob Synergien mit dem geplanten Instandhaltungszentrum der Forchbahn in Küsnacht genutzt werden können.</p>	
Wirkung	<p>Durch das neue Busdepot kann das Busnetz gemäss Netzentwicklungsstrategie VBZ ausgebaut werden. Ebenfalls kann die Dekarbonisierungsstrategie des ZVV umgesetzt werden.</p> <p>Die Massnahme M4 hat eine Abhängigkeit von den Massnahmenpaketen P4 und P8. Ein Ausbau des Busangebotes (P4) ist nur mit einer neuen Busgarage zu ermöglichen. Die Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen (P8) kann den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nach sich ziehen.</p>	
Kartografische Darstellung		

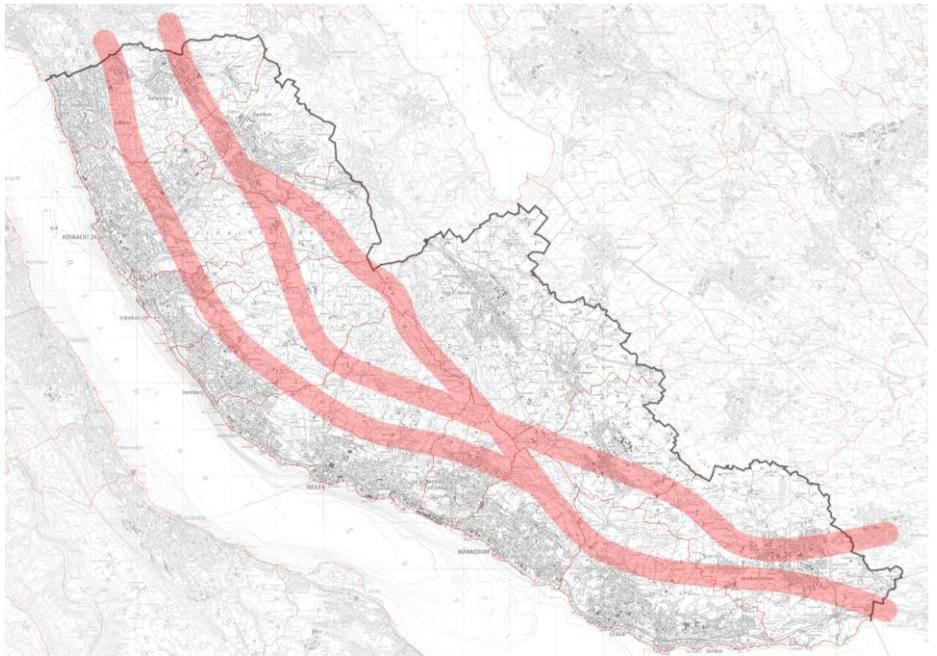
Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Vertiefungsstudie: Gesamtverkehrliche Erschliessung Pfannenstil	M-Nr.	M5
	Verantwortlich	Kanton (AFM GM)
	Umsetzungs-horizont	2023-2024
Weitere Beteiligte	Region Pfannenstil, AFM (VP), TBA, Stadt Zürich, Region Zürcher Oberland, Region Glattal, Agglomeration Obersee, ZVV, VBZ, VZO	
Kosten	50'000 – 100'000 Fr.	
Kostenträger	Kanton (AFM GM)	
Planungsstand	Projektstart	
Strategien	S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens schaffen S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV S6: Fördern des Veloverkehrs S7: Fördern des Fussverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.1, 1.2, 1.3, 1.9, 1.10, 1.11 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.1.a, 1.1.b, 1.1.e, 1.2.a, 1.9.b, 1.10.a	
Beschreibung	Die Untersuchungen aus dem rGVK Pfannenstil zeigen, dass ein Handlungsbedarf bzgl. Optimierung der verkehrlichen Verbindungen in die Nachbarregionen besteht. Dies soll gesamtverkehrlich betrachtet werden und somit den Modal-Split vom MIV hin zum ÖV Rechnung tragen. Eine Studie soll in Auftrag gegeben werden, welche die gesamtverkehrliche Erschliessung des Pfannenstils zum Ziel hat. Das Pflichtenheft zur Studie soll eng mit der Region Pfannenstil erarbeitet werden. Die Studie soll ermitteln, wie oft welche Verkehrsbeziehungen mit welchem Verkehrsträger genutzt wird. Ziel ist es dann, das Potenzial von Verkehrsträgern für die einzelnen Korridore zu ermitteln. Mit den Nachbarregionen zusammen sollen anschliessend Massnahmen, welche die Infrastruktur oder das Angebots entsprechend der Ziele des rGVK optimieren, ausgearbeitet werden. Die Erkenntnisse der Studie dienen als Basis für weitere Massnahmen des rGVK (P4, P7).	
Wirkung	Die Verkehrsstudie bildet die Basis für die Ausrichtung von weiteren Massnahmen des rGVK (P4 / P7). Die Verkehrsstudie zeigt, mit welchen gezielten Infrastrukturmassnahmen oder Angebotsausbauten strategiekonform die Erreichbarkeit der Region Pfannenstil verbessert werden kann.	



Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023				
Sanierung Unfallhäufungspunkte Veloverkehr	M-Nr.	M6		
	Verantwortlich	projektabhängig		
	Umsetzungshorizont	Daueraufgabe		
Weitere Beteiligte	TBA SiBe, Kantonspolizei, Zollikon, Küsnacht, Hombrechtikon			
Kosten	projektabhängig			
Kostenträger	Kanton (bei kant. Veloverbindungen) oder Gemeinde			
Planungsstand	projektabhängig			
Strategien	S6: Fördern des Veloverkehrs			
Massnahme				
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 3.1 Handlungsbedarf ausgewiesen: 3.1.a / 3.2.a			
Beschreibung	Es wurden verschiedene Unfallhäufungspunkte (UHP) des Veloverkehrs im 2021 festgestellt. Diese sind zu sanieren.			
	Verortung	Kurzbeschreibung	Verantwortlich	Horizont
	Zumikon (06_106)	Knoten Dorf-/Alte Forchstrasse	Zumikon	offen
	Meilen (9073)	Herrenweg bei Parzelle Nr. 11093 (RVS 714)	Kanton (TBA P+S)	offen
	Uetikon am See (06_121)	Knoten Dolliker-/Bergstrasse	Uetikon am See	offen
	Männedorf (06_116)	Dammstrasse bei Nr. 18	Männedorf	2030
	Männedorf	Knoten Kugelgasse/Alte Land-/Hofenstrasse	Männedorf	2030
	Stäfa (9066)	Knoten Langholz-/Stuckistrasse (ist auch Unfallschwerpunkt) (RVS 722)	Kanton (TBA P+S)	offen
	Stäfa (06_132/06_131)	Knoten Kreuz-/Grundstrasse, wird im Zusammenhang mit Projekt Goethestrasse (Ausführung 2023/2024) und SBB-Projekt Zugang Haslenbach/Harmonie (Ausführung 2026/2027) geprüft	Stäfa	offen
	Hombrechtikon (06_134)	Knoten Oetwiler-/Gheistrasse (RVS 339)	Kanton (TBA P+S)	2026
	Hombrechtikon (06_140)	Knoten Rüti-/Tödistrasse bis Rüti-/Richttannstrasse (2. Stufe) (RVS 336), Horizont abhängig von P5-B	Kanton (TBA P+S)	offen
	Weitere UHP sind unten aufgeführt. Diese sind bereits durch andere Massnahmen wie BGK o. ä., abgedeckt. Die UHP müssen laufend saniert und periodisch geprüft werden. Hier aufgeführt ist der Stand der UHP vom 2021 (Unfälle 2017-2021).			
Wirkung	Durch die Sanierung des UHP sollen die objektive und subjektive Sicherheit erhöht und somit der Veloverkehr attraktiver werden. Dadurch soll sich der Modalsplit zugunsten des Veloverkehr ändern.			

<p>Kartografische Darstellung</p>	
<p>Weitere UHP, welche durch andere Projekte abgedeckt werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Knoten Oberwacht-/Zürich-/Dorfstrasse, Küsnacht - Knoten Freihof-/Seestrasse, Erlenbach - Knoten Forch-/Rebhaldenstrasse, Herrliberg (2. Stufe) - Knoten Forch-/Seestrasse, Meilen - Knoten See-/Rebbergstrasse, Meilen - Knoten Kirchgasse/Dorf-/Burgstrasse, Meilen - Knoten See-/Schwabachstrasse, Meilen - Knoten See-/Dollikerstrasse, Meilen - Seestrasse (ca. bei Nr. 37), Uetikon am See - Knoten Meilener-/Chrüzlen-/Bergstrasse; Oetwil am See - Knoten Gossauer-/Esslinger-/Zelglistrassen, Oetwil am See - Knoten Aufdorf-/Berg-/Allenbergstrasse, Männedorf (2. Stufe) - Knoten Bahnhof-/Berg-/Asylstrasse, Männedorf (2. Stufe) - Seestrasse (ca. bei Nr. 244), Stäfa - Kreisel See-/Feldbach-/Bahnhof-/Hornstrasse, Hombrechtikon

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Leitfaden für die Veloabstellplätze	M-Nr.	M7
	Verantwortlich	Region
	Umsetzungshorizont	2027
Weitere Beteiligte	Gemeinden, AFM Fachstelle Veloverkehr	
Kosten	offen	
Kostenträger	Gemeinden	
Planungsstand	Idee, Kantonaler Leitfaden vorhanden	
Strategien	S6: Fördern des Veloverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 2.2 / 2.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 2.2.a / 2.3.c	
Beschreibung	In einem Leitfaden für die Region soll aufgezeigt werden, wieviel Veloabstellanlagen an den wichtigen Zielorten des Veloverkehrs erstellt werden sollen. Zudem sind die qualitativen Anforderungen an die Infrastruktur zu definieren. Die Erstellung des Leitfadens wird vom AFM unterstützt. Ein kantonaler Leitfaden besteht bereits.	
Wirkung	Durch die Verbesserung und Vereinheitlichung der Infrastruktur an Ziel- und Quellorten wird die Umsteigequalität verbessert und damit die Verkehrsmittel Velo und öV gestärkt.	

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Korridorstudie: Panorama-Veloroute Pfannenstil	M-Nr.	M8
	Verantwortlich	Region
	Umsetzungshorizont	2031ff
Weitere Beteiligte	Gemeinden, Kanton (AFM Fachstelle Veloverkehr), SchweizMobil	
Kosten	50'000 – 100'000 Fr.	
Kostenträger	Gemeinden, evtl. Kanton	
Planungsstand	Idee	
Strategien	S6: Fördern des Veloverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 2.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 2.3.a / 2.3.c	
Beschreibung	<p>Im Rahmen einer Korridorstudie soll eine Linienführung für eine überkommunale Velo-Verbindung auf zweiter Geländeterrasse parallel zum See gefunden werden. Diese soll vor allem vom Freizeitverkehr genutzt werden können. Ziel ist es, eine durchgehende Route für den Freizeitverkehr anbieten zu können. Diese soll das Netz ergänzen und die Naherholungsorte zugänglicher machen.</p> <p>Wo möglich, soll diese Route über bestehende Wege und Strassen geführt werden. Es soll überprüft werden, ob an Wochenenden Strassen für den MIV gesperrt werden können und über diese dann die Panoramaroute geführt werden kann.</p> <p>Inwiefern diese Linienführung in einem Planungsinstrument (Regionaler Richtplan) festgelegt werden kann, soll ebenfalls geklärt werden.</p>	
Wirkung	Eine durchgehende Veloroute auf der zweiten Geländeebene verbessert das Angebot für den Veloverkehr. Dadurch soll ein grösserer Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit erreicht werden. Dies betrifft vor allem Wege zu Freizeitzielen (z.B. Anfahrt zu Naherholungsgebieten).	
Kartografische Darstellung	<p>Die folgende Abbildung zeigt verschiedene Vorschläge für die Linienführung.</p> 	

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Massnahmenplan Fussverkehr und kommunale Fusswegkonzepte	M-Nr.	M9
	Verantwortlich	AFM (VP) Teil 1, Gemeinden Teil 2
	Umsetzungshorizont	bis 2027 (Teil 1) 2028-2030 (Teil 2)
Weitere Beteiligte	Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a. S., Uetikon a. S., Stäfa, Zollikon, Zumikon, Region (Koordination), AFM (Fachstelle Fussverkehr), angrenzende Gemeinden (z. B. Stadt Zürich)	
Kosten	offen (Teil 1); abhängig von Gemeindegrösse (Teil 2)	
Kostenträger	Kanton (Teil 1) und Gemeinden (Teil 2)	
Planungsstand	Je Gemeinde unterschiedlich, teilw. ist das Fusswegnetz im kommunalen Richtplan eingetragen.	
Strategien	S7: Fördern des Fussverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.3 / 1.6 / 2.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.6.b / 2.3.a	
Beschreibung	<p>Teil 1: In einem ersten Schritt wird vom Kanton ein Massnahmenplan Fussverkehr für die Region Pfannenstil erarbeitet. Er soll sich an den bereits bestehenden Massnahmenplänen der Regionen Glattal, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Oberland sowie an den bereits bestehenden kommunalen Fusswegkonzepten orientieren.</p> <p>Teil 2: Der regionale Massnahmenplan Fussverkehr soll als Basis für die Erarbeitung von kommunalen Fusswegkonzepten dienen. Diese soll gewährleisten, dass den Bedürfnissen des Fussverkehrs genügend Bedeutung zugemessen wird. Neben durchgehenden Alltagsverbindungen sowie Schulwegen soll auch der Einbindung von öV-Haltestellen eine grosse Bedeutung zugemessen werden. Die Verbesserung des Zugangs der öV-Haltestellen ist auch eine Massnahme des Regionalen Richtplans. In einem ersten Schritt sind die Schwachstellen und Netzlücken zu eruieren.</p> <p>Die Gemeinden haben diesbezüglich ihr Fusswegnetz zu überprüfen respektive eine Fusswegnetzplanung zu erstellen. Dabei sollen die Planung mit den Nachbargemeinden (auch ausserhalb der Region) abgestimmt werden.</p>	
Wirkung	Mit der Erstellung eines regionalen Massnahmenplans Fussverkehr und kommunalen Fusswegkonzepten wird die Basis für die Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs gelegt. Dadurch können die Tagesdistanzen und der MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden.	

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Ausbau Zürichseeweg	M-Nr.	M10
	Verantwortlich	Kanton (TBA)
	Umsetzungshorizont	Daueraufgabe
Weitere Beteiligte	Zollikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon a. S. Männedorf, Stäfa, Hombrechtikon, AFM (Fachstelle Fussverkehr), Stadt Zürich, Stadt Rapperswil-Jona	
Kosten	offen	
Kostenträger	betroffene Gemeinden / ggf. Fördergelder / Kanton (Seestrasse)	
Planungsstand	offen	
Strategien	S7: Fördern des Fussverkehrs	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.3 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.3.d	
Beschreibung	Für die Erholungsgebiete sind in verschiedenen Planungsinstrumenten Ziele festgelegt. Grundsätzlich ist es das Ziel, die bestehenden Naherholungsgebiete am rechten Zürichseeufer sicher, attraktiv und mit hoher Qualität zugänglich zu machen. Die Gemeinden sollen in Zusammenarbeit mit dem Kanton entsprechend der regionalen Anforderungen das Fusswegnetz am Zürichseeufer gemäss den örtlichen Gegebenheiten aufwerten.	
Wirkung	Ein attraktives Fusswegnetz, wertet die Naherholungsgebiete am Zürichsee und die Zugänglichkeit des Zürichseeufers auf. Neben dem Freizeitverkehr profitiert innerhalb des Siedlungsgebiets auch der Alltagsverkehr von einem qualitätsvollen und sicheren Fusswegnetz.	

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Pfannenstil 2023		
Prüfung der Standorte der Kiesumschlagsanlagen	M-Nr.	M11
	Verantwortlich	Stäfa, Meilen
	Umsetzungshorizont	2025
Weitere Beteiligte	Region	
Kosten	offen	
Kostenträger	offen	
Planungsstand	offen	
Strategien	S8: Erhalten der Erreichbarkeit für den Güterverkehr	
Massnahme		
Ziele und Handlungsbedarf	Trägt zur Zielerreichung bei von: 1.8 Handlungsbedarf ausgewiesen: 1.8.a	
Beschreibung	Die Standortgemeinden prüfen im Hinblick auf die kantonalen Konzessionsvergaben (Ablauf Konzession Stäfa 2027 ¹) die Zweckmässigkeit und Standorte der Kiesumschlagsanlagen.	
Wirkung	Planungssicherheit bzgl. den Kiesumschlagsstandorten.	

¹ Die Gemeinde Stäfa sowie weitere Institutionen haben keine Kenntnis von einer solchen Konzession. Der Standort, welcher im RRP vermerkt ist, wird demnach zurzeit nicht genutzt. Die Behandlung des Themas Güterverkehr ist in der nächsten Revision des Regionalen Richtplans vorzusehen.