



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

2. Generation



Beschlüsse

Im Zeitraum März bis April 2012 stimmten die Exekutiven aller beteiligten Gemeinden und Regionen der Endfassung des Agglomerationsprogramms zu. Mit RRB Nr. 576/2012 vom 30. Mai 2012 beschloss der Regierungsrat des Kantons Zürich, das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland dem Bund einzureichen und die Trägerschaft dafür zu übernehmen.

Mit der Eingabe des Agglomerationsprogramms verpflichten sich die Körperschaften als Massnahmenträger, die in ihrer Verantwortung liegenden Massnahmen (siehe Massnahmenblätter) bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlich der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.

Auftraggeber

Regierungsrat des Kantons Zürich

Gesamtverantwortung

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Verkehr AFV
Abteilung Gesamtverkehr
Peter Spörri, Wilfried Anreiter
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Beteiligte

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr
Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung
Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
Baudirektion, Amt für Landschaft und Natur
Baudirektion des Kantons Zürich, Tiefbauamt
Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich, Kantonspolizei
Zürcher Verkehrsverbund
Planungsgruppe Zürcher Oberland
Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland

Projektbearbeitung

ewp AG, Rikonerstrasse 4, 8307 Effretikon
Ernst Basler + Partner AG, Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
Zusammenfassung	11
1 Allgemeines	16
1.1 Auftrag	16
1.2 Perimeter	17
1.3 Grundlagen und Methodik	20
1.3.1 Planungsgrundlagen	20
1.3.2 Methodik	21
1.3.3 Mitwirkungsprozess	23
1.3.4 Organisation	24
1.3.5 Erfüllung der Grundanforderungen	24
2 Analyse	28
2.1 Raumstruktur	28
2.1.1 Räumliche Gliederung	28
2.1.2 Bevölkerung und Beschäftigte	30
2.1.3 Siedlungsstruktur und Nutzungen	36
2.1.4 Entwicklungstrends	48
2.2 Verkehrssystem	50
2.2.1 Gesamtverkehr	50
2.2.2 Öffentlicher Verkehr	58
2.2.3 Motorisierter Individualverkehr	70
2.2.4 Veloverkehr	77
2.2.5 Fussverkehr	82
2.2.6 Kombinierte Mobilität / Intermodalität	85
2.2.7 Verkehrssicherheit	88
2.2.8 Güterverkehr	91
2.3 Natur und Landschaft	92
2.3.1 Landschaftsräume	92
2.3.2 Gewässer	96
2.3.3 Luft- und Lärmbelastung	99
2.3.4 Energieverbrauch und Klima	104
2.3.5 Störfallvorsorge und Materialwirtschaft	104
3 Zukunftsbild und Zielprognosen	106
3.1 Herleitung und Einbettung in übergeordnete Planungen	106
3.1.1 Allgemeines	106
3.1.2 Übergeordnete Festlegungen	106
3.2 Gesamtbild	109
3.3 Strukturen und Hauptelemente Siedlung	110
3.4 Verkehrssystem	112

3.5	Natur und Landschaftsräume	114
3.6	Gegenüberstellung Zukunftsbild AP Zürcher Oberland und Regio-ROK	116
3.7	Planungsannahmen Zukunftsbild	118
3.7.1	Planungsannahme Bevölkerung und Arbeitsplätze	118
3.7.2	Planungsannahme Modal Split	118
4	Handlungsbedarf	120
4.1	Allgemeines	120
4.2	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen	120
4.3	Chancen und Risiken der Trendentwicklung	121
4.3.1	Siedlungsentwicklung	121
4.3.2	Verkehr	123
4.3.3	Landschaft	124
4.3.4	Zusammenfassende Betrachtung	125
4.4	Herleitung des Handlungsbedarfs	126
5	Teilstrategien	129
5.1	Teilstrategie Siedlung	133
5.1.1	Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen	133
5.1.2	Siedlungsentwicklung an den ÖV-Achsen ausrichten	134
5.1.3	Nutzungsplanung regional abstimmen	135
5.2	Teilstrategie Verkehr	136
5.2.1	Ausreichend Kapazitäten im überregionalen Verkehr bereitstellen	138
5.2.2	Regionales ÖV-Angebot optimieren	138
5.2.3	Zuverlässigkeit des ÖV-Systems erhöhen	139
5.2.4	Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen	139
5.2.5	Anreize für die Nutzung des Langsamverkehrs setzen	141
5.2.6	Koexistenz der Verkehrsarten fördern	141
5.2.7	Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen	142
5.2.8	Verkehrsströme des MIV auf das Hochleistungs- und Hauptstrassennetz verlagern	143
5.2.9	Vorhandene Kapazitäten durch Verkehrssteuerung optimal nutzen	144
5.2.10	Unfallschwerpunkte und Konfliktstellen im Strassennetz sanieren	144
5.2.11	Aktivitäten im Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Verwaltung vorantreiben	144
5.2.12	Parkräume regulieren und bewirtschaften	145
5.2.13	Mobilitätsberatung auf regionaler Ebene anbieten	145
5.3	Teilstrategie und Massnahmen Natur / Landschaft	145
5.3.1	Vorhandene Landschaftsräume durch Siedlungsbegrenzung bewahren	145
5.3.2	Nutzungsansprüche des Naturschutzes, der Erholung und der Verkehrserschliessung bestmöglich koordinieren	146
6	Massnahmen	147
6.1	Übergeordnete Massnahmen	148
6.1.1	Oberlandautobahn	148

6.1.2	Infrastrukturausbauten im Schienennetz	150
6.2	Massnahmen Siedlung	150
6.3	Massnahmen Verkehr	152
6.3.1	Massnahmen ÖV	153
6.3.2	Massnahmen Langsamverkehr	154
6.3.3	Massnahmen MIV	155
6.3.4	Massnahmen Nachfragemanagement	156
6.4	Massnahmen Landschaft	157
7	Gesamtbeurteilung	158
7.1	Wirkungsnachweis	158
7.1.1	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern	159
7.1.2	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen	160
7.1.3	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen	160
7.1.4	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	161
7.1.5	Übereinstimmung mit der Raumordnungspolitik dem Umweltrecht	161
7.2	Koordination mit Nachbarregionen	162
7.2.1	AP Stadt Zürich-Glattal	162
7.2.2	AP Obersee	163
8	Grundlagen- und Literaturverzeichnis	165
	Anhang	167
Anhang 1	Massnahmenliste	168
Anhang 2	Massnahmenblätter	169
Anhang 3	Übersicht Aggloprogramme im Raum Zürich	170
Anhang 4	Auswertung Reisezeiten MIV/ÖV	172
Anhang 5	ÖV-Erschliessungslücken	179
Anhang 6	Entwicklungsziele des Regio-ROK	181

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Handlungsbedarf und Teilstrategien	14
Tabelle 2	Erfüllung der Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme	25
Tabelle 3	Räumliche Gliederung – administrative Zugehörigkeit der Gemeinden (Agglomeration gem. Definition BfS)	28
Tabelle 4	Bevölkerungs- und Beschäftigtenstatistik	30
Tabelle 5	Beschäftigtenstatistik pro Gemeinde nach Sektoren – Entwicklung zwischen 2000/2001 und 2007/2008, Gemeinden ab 2'000 Beschäftigte	33
Tabelle 6	Bevölkerung und Beschäftigte – Istzustand und Entwicklungsprognosen	35
Tabelle 7	Verkaufsflächen 2010	42
Tabelle 8	Verkehrsaufkommen und Modalsplit 2010/2030	51
Tabelle 9	Beispiele für die Entwicklung des Pendlerverhaltens bei den Erwerbstätigen jeweils Vergleich 1990 - 2000	56
Tabelle 10	Bauzonenkapazität und Erschliessungsgüte – Einwohner und Arbeitsplätze in den Regionalzentren	63
Tabelle 11	Modalsplit-Ziel	119
Tabelle 12	Handlungsbedarf und Teilstrategien	130
Tabelle 13	Konkretisierung der Modalsplit-Vorgaben	137
Tabelle 14	Ersatzmassnahmen zur Oberlandautobahn bzw. Zwischenschritte bis zur Realisierung der Autobahn	149
Tabelle 15	Massnahmen Siedlung	151
Tabelle 16	Massnahmen ÖV	153
Tabelle 17	Massnahmen LV	154
Tabelle 18	Massnahmen MIV	155
Tabelle 19	Massnahmen Nachfragemanagement	156
Tabelle 20	Massnahmen Landschaft	157
Tabelle 21	Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 1	159
Tabelle 22	Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 2	160
Tabelle 23	Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 3	160
Tabelle 24	Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 4	161

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersicht zum Perimeter des Agglomerationsprogramms Oberland	11
Abbildung 2	„Landschaft unter Druck im Zürcher Oberland	13
Abbildung 3	Perimeter der Agglomerationsprogramme im Metropolitanraum Zürich	17
Abbildung 4	Perimeter AP Zürcher Oberland	19
Abbildung 5	Hauptverkehrskorridore im Zürcher Oberland	20
Abbildung 6	Zeitlicher Ablauf der Agglomerationsprogramme im Kanton Zürich	21
Abbildung 7	Aktuelle Planungsprozesse im Zürcher Oberland	22
Abbildung 8	Grundstruktur Planungsablauf	23
Abbildung 9	Organisation AP Zürcher Oberland	24
Abbildung 10	Beschäftigte pro Gemeinde und Sektor	32
Abbildung 11	Beschäftigtenstatistik nach Sektoren	32
Abbildung 12	Siedlungsstruktur 2009 - Hauptsiedlungskorridore	34
Abbildung 13	Siedlungs- und Landschaftsstrukturen im Oberland	37
Abbildung 14	Siedlungsgebiet (bzgl. BZO) – Oberland im kantonalen Vergleich	38
Abbildung 15	Landschaftsräume 2010	39
Abbildung 16	Geschossfläche je Einwohner in der überbauten Bauzone (Wohngebäude) 2009	40
Abbildung 17	Flächennutzung 2009	41
Abbildung 18	Verkehrsintensive Einrichtungen	43
Abbildung 19	Bauzonenverbrauch nach Gemeinden 1994-2009	44
Abbildung 20	Bebauungsdichte (Bauzonenausnutzung)	45
Abbildung 21	Ausbaugrad der Wohnzonen nach Gemeinden	46
Abbildung 22	Ausbaugrad der Arbeitszonen nach Gemeinden	46
Abbildung 23	Geschossflächenreserven und Flächenzunahme 2000-2009	47
Abbildung 24	Überbauungsstand und Reservezonen	48
Abbildung 25	ÖV-Anteil am Bi-Modalsplit pro Gemeinde	52
Abbildung 26	ÖV-Modalsplit grossräumige Betrachtung	52
Abbildung 27	Langsamverkehrsanteile im überregionalen Vergleich	53
Abbildung 28	Gesamtverkehrserzeugung Oberland	54
Abbildung 29	Pendlersaldo pro Gemeinde	55
Abbildung 30	Grossräumige Pendlerbeziehungen	57
Abbildung 31	Binnenpendler im Perimeter (Erwerbstätige und Schüler), ab 200 pro Verbindung, Pendlerstatistik 2000	58
Abbildung 32	ÖV-Netz	59
Abbildung 33	Räumliche Erschliessungsgüte von Einwohnern und Beschäftigten	60

Abbildung 34	ÖV-Erschliessungsgüte	61
Abbildung 35	Kapazität nach Erschliessungsgüte	62
Abbildung 36	Reisezeiten zu den Hauptzielen ÖV/MIV	64
Abbildung 37	Busbehinderungen	65
Abbildung 38	ÖV-Belastungen 2010 – Fahrgastfrequenzen werktags	66
Abbildung 39	ÖV-Auslastung, Morgenspitze (7-8 Uhr) (S-Bahnlinien)	66
Abbildung 40	Entwicklung der S-Bahn-Fahrgastfrequenzen im Oberland	68
Abbildung 41	ÖV-Nutzerzufriedenheit (Busverkehr Oberland)	69
Abbildung 42	Netzhierarchie 2010	71
Abbildung 43	Verkehrsbelastungen MIV	72
Abbildung 44	Auslastungen MIV - Abendspitze 2007/2030	74
Abbildung 45	Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt im Oberland	75
Abbildung 46	Schwerverkehrsanteile Istzustand	76
Abbildung 47	Radrouten 2011	78
Abbildung 48	Pendente Velonetzerergänzungen gem. kant. Radwegstrategie	79
Abbildung 49	Schwachstellenanalyse Velosicherheit Uster	81
Abbildung 50	Verkehrsdominanz in den Strassenräumen – Beispiel einer Ortsdurchfahrt mit Minimalstandard für den Langsamverkehr und strassenabgewandten Nutzungen in Pfäffikon	83
Abbildung 51	Konfliktträchtige Strassenräume – hohe Verkehrsbelastungen im MIV (>10'000 DTV), hohe Fussgängerfrequenzen (wichtige Ziele), Verkehrsdominanz / geringe Aufenthaltsqualität	84
Abbildung 52	Kombinierte Mobilität Velo/ÖV	86
Abbildung 53	B&R-Anlagen im Oberland	87
Abbildung 54	Gelungene Veloabstellanlage im Oberland	87
Abbildung 55	Unfallschwerpunkte 2009/2010	89
Abbildung 56	Unfälle mit Velobeteiligung 2004-2008	90
Abbildung 57	Unfallschwerpunkt Fussgängerstreifen	91
Abbildung 58	Landschafts- und Naturschutz	92
Abbildung 59	Ökologische Vernetzung	93
Abbildung 60	Konflikte Landschaft versus Siedlung und Verkehr	95
Abbildung 61	Feinstaub-Immissionen (PM10) 2010	100
Abbildung 62	Stickstoffdioxid-Immissionen (NO ₂) 2010	101
Abbildung 63	Bahnlärm 2007	102
Abbildung 64	Strassenlärm 2007	102
Abbildung 65	Stickstoffdioxid (NO ₂)-Immissionen – Entwicklung von 2000 bis 2010	103
Abbildung 66	Handlungsräume gemäss ROK Kt. ZH	107
Abbildung 67	Zukunftsbild 2030 - Gesamtbild	109
Abbildung 68	Zukunftsbild 2030 - Teilbild Siedlung	111
Abbildung 69	Zukunftsbild 2030 - Teilbild Verkehrssystem	114
Abbildung 70	Zukunftsbild 2030 - Teilbild Landschaft und Natur	116
Abbildung 71	Gegenüberstellung der Zukunftsbilder	117

Abbildung 72	Landschaft unter Druck	123
Abbildung 73	"Teufelskreis" der Trendentwicklung	125
Abbildung 74	Handlungsbedarf und Teilstrategien	132
Abbildung 75	Konzentration der Siedlungsentwicklung auf den ÖV – Prioritäten im AP Zürcher Oberland	135
Abbildung 76	Potenziale für ÖV-Modalsplit-Beeinflussung	136
Abbildung 77	Netzstrategie ÖV	139
Abbildung 78	Netzstrategie Langsamverkehr gemäss kantonaler Radwegestrategie	141
Abbildung 79	Strategie Umgestaltung Ortsdurchfahrten	143
Abbildung 80	Nänikon-Grossriet – Strategie „Siedlungsschwerpunkt“, Einbettung in grossräumige Struktur	163

Abkürzungen

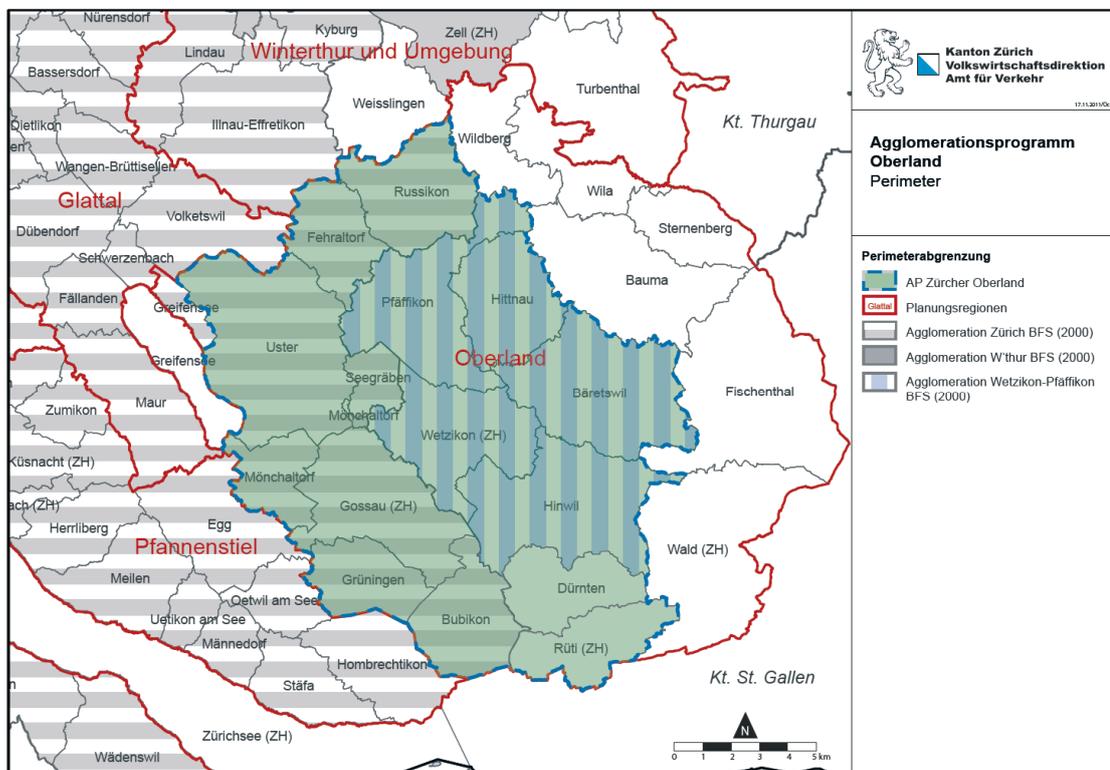
AFV	Amt für Verkehr des Kantons Zürich
ALN	Amt für Landschaft und Natur, Kanton ZH
ARE ZH	Amt für Raumentwicklung, Kanton ZH
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Kanton ZH
AP	Agglomerationsprogramm
BfS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWT	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EW	Einwohner
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KRP	kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
RRP	regionaler Richtplan
RZO	Regionaler Zweckverband Zürcher Oberland

Zusammenfassung

Gegenstand

Das Zürcher Oberland ist eine der vier Regionen im Kanton Zürich, für die ein Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet wurde. Der Perimeter umfasst die Agglomeration Wetzikon-Pfäffikon sowie den südöstlichen Teil der Agglomeration Zürich. Räumliche Überschneidungen ergeben sich mit dem AP Obersee, welches ebenfalls einen Teil des Zürcher Oberlandes umfasst. Die drei Gemeinden im Überschneidungsbereich (Bubikon, Dürnten, Rüti) wurden in der Analyse des AP Zürcher Oberland berücksichtigt, bei den Massnahmen jedoch dem AP Obersee zugeordnet.

Abbildung 1 Übersicht zum Perimeter des Agglomerationsprogramms Oberland



Quelle: AFV

Ausgangslage

Das Zürcher Oberland ist eine vorwiegend ländliche Region mit starken Kontrasten zwischen städtischen und dörflichen Strukturen. Derzeit haben die 15 Gemeinden des Analyseperimeters 136'000 Einwohner und 54'000 Beschäftigte. Rund 70% der Bevölkerung konzentriert sich auf die Städte Uster (32'000 Einwohner) und Wetzikon (22'000) sowie die bevölkerungsreichen Gemeinden Pfäffikon, Rüti, Gossau und Hirwil mit jeweils ca. 10'000 Einwohnern. Der Rest verteilt sich auf Landgemeinden, kleine Dörfer und Weiler mit zum Teil nur wenigen Einwohnern. Ausserhalb der Zentren ist die Nutzungsdichte vergleichs-

weise gering. Dort ist die Region Zürcher Oberland geprägt von den vielfältigen Kultur- und Naturlandschaften und den darin eingebetteten, weitgehend kompakten Siedlungen. Von überregionaler Bedeutung sind die Landschafts- und Naturräume als attraktive Erholungsgebiete.

Die Siedlungsstrukturen sind zum Grossteil kompakt, die einzelnen Ortschaften klar erkennbar, Landschaftsräume bilden gewissermassen einen Rahmen um die bebauten Gebiete. Die baulichen Dichten sind gering; einzig die Stadt Uster liegt bei der Bevölkerungsdichte über dem kantonalen Mittel.

Entlang der beiden dichten Siedlungsbänder Uster – Wetzikon/Hinwil – Rüti und Fehraltorf – Pfäffikon – Wetzikon verlaufen auch die Hauptverkehrskorridore im MIV und ÖV. Auf diese Korridore konzentrieren sich die innerregionalen Verkehrsströme. In deren Verlängerung verlaufen die überregionalen Verkehrsbeziehungen in Richtung Zürich/Glattal im Norden und in Richtung Rapperswil im Süden. Die wichtigsten regionalen Ziele sind die Zentren Uster und Wetzikon, überregional dominieren klar die Beziehungen zur Stadt Zürich.

Trotz einer für ländliche Regionen recht guten ÖV-Erschliessungsdichte ist der Anteil des ÖVs mit knapp 15% gering. Mit etwa 65% des Gesamtverkehrsaufkommens dominiert im Oberland der MIV gegenüber dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

Das ÖV-Netz ist vor allem auf die überregionalen Hauptverkehrsströme in Richtung Zürich ausgerichtet und stösst hier zu den Spitzenzeiten auf S-Bahnlinien und Buszubringern an seine Kapazitätsgrenzen. Defizite bestehen vor allem in der innerregionalen Vernetzung, bei den Angeboten ausserhalb der Pendlerzeiten und der Gewährleistung geschlossener Transportketten.

Die Verkehrsprobleme im MIV konzentrieren sich auf wenige Schwerpunkte entlang der Hauptachsen – sind dort allerdings für das Funktionieren des regionalen Verkehrssystems und in ihren Auswirkungen auf das Strassenumfeld kritisch.

Das Langsamverkehrsnetz ist vor allem für den Freizeitverkehr (Velorouten, Wanderwege) gut ausgebaut. Lücken und unattraktive bzw. unsichere Verbindungen finden sich vor allem auf Alltagswegen in den Zentren und entlang der hoch belasteten Ortsdurchfahrten.

Trendentwicklung, Chancen/Risiken

Im kantonalen Vergleich sind die Wachstumsraten bei Bevölkerung und Beschäftigten sowohl in den letzten 15 Jahren als auch in der Trendprognose 2030 überdurchschnittlich hoch – die Region scheint als Wohn- und Wirtschaftsstandort gleichermaßen attraktiv zu sein. Die Kapazitätsreserven im bestehenden Baugebiet sind genügend gross, um das prognostizierte Wachstum aufzunehmen.

Die vorhandenen Reserven, die Entwicklungsdynamik und die attraktive Umgebung bieten vielfältige Chancen einer Positionierung als eigenständige Region für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung. Trotz der Nähe zu Zürich bestehen noch ungenutzte Potenziale, die regionalen Zentren zu verdichten und zu stärken.

Das starke Bevölkerungswachstum findet allerdings überall statt – der zahlenmässig grösste Teil in den Städten Uster und Wetzikon, überdurchschnittliche Zunahmen werden aber auch in kleineren Landgemeinden erwartet. Hier besteht das Risiko einer unkoordinierten, dispersen Entwicklung. Diese wäre eher MIV-orientiert, die Verkehrsprobleme würden zunehmen und zu Erreichbarkeitsnachteilen sowie steigenden Belastungen für Umwelt und Wohnumfeld führen. Es besteht die Gefahr, die attraktiven Freiräume durch unkontrolliertes

Siedlungswachstum zu zerstören und die Konflikte einer „Landschaft unter Druck“ zu verschärfen.

Abbildung 2 „Landschaft unter Druck im Zürcher Oberland



Bild ewp

Zukunftsbild

Die künftige Entwicklung konzentriert sich auf die beiden mit S-Bahnlinien erschlossenen Hauptsiedlungsbänder. Basis ist eine mehrpolige Struktur, weil ein eigentliches Hauptzentrum aufgrund der Nähe zur Stadt Zürich nicht existiert. Die regionalen Zentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Hinwil und Rüti strukturieren den überwiegend ländlichen Raum, ohne die bestehenden Qualitäten durch eine zunehmende Ausbreitung in die Fläche zu gefährden.

Die zukünftige Verkehrsinfrastruktur basiert im Wesentlichen auf dem bestehenden Hauptverkehrsnetz im ÖV und MIV. Regionales Rückgrat im öffentlichen Verkehr ist das heutige Schienennetz mit einem gemäss 4. Teilergänzung weiterentwickeltem S-Bahn-Angebot. Die Bahnhöfe der Regionalzentren sind die Drehscheiben des Öffentlichen Verkehrs mit attraktiven Verknüpfungen zum Busnetz und zum Langsamverkehr (insbesondere Bike & Ride-Anlagen). Neues Element im Strassennetz ist die geplante Oberlandautobahn, welche den Durchgangsverkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil aufnimmt, die Siedlungsgebiete entlastet und damit die gewünschte Entwicklung unterstützt (insbesondere in Wetzikon).

Handlungsbedarf, Teilstrategien und Schlüsselmassnahmen

Aus der Analyse der heutigen Situation und Entwicklungstrends, der Gegenüberstellung von Chancen und Risiken sowie der erwünschten Entwicklung gemäss Zukunftsbild resultieren für das AP Zürcher Oberland folgender Handlungsbedarf und daraus abgeleitete Strategien sowie Massnahmen:

Tabelle 1 Handlungsbedarf und Teilstrategien

	Handlungsfeld	Strategieelemente	Teilstrategie (Verkehr/Siedlung/Landschaft)
1	Regional differenzierte Siedlungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen • Siedlungsentwicklung an den ÖV-Achsen ausrichten • Nutzungsplanung regional abstimmen 	S
2	Erhöhung des ÖV-Anteils	<ul style="list-style-type: none"> • Kapazitäten im überregionalen ÖV sichern • Regionales ÖV-Angebot optimieren • Zuverlässigkeit des ÖV-Systems optimieren 	V / S
3	Förderung des Langsamverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen • Anreize für die Nutzung des Langsamverkehrs setzen 	V / S
4	Entlastung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten	<ul style="list-style-type: none"> • Koexistenz der Verkehrsarten fördern • Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen 	V / (S)
5	Sicherung der Erreichbarkeit im MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsströme des MIV auf das Hochleistungs- und Hauptstrassennetz verlagern • Vorhandene Kapazitäten durch Verkehrssteuerung optimal nutzen 	V
6	Verbesserung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallschwerpunkte sanieren • Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren 	V

7	Nachfragemanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitäten im Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Verwaltung vorantreiben • Parkräume regulieren und bewirtschaften • Mobilitätsberatung auf regionaler Ebene anbieten 	V / S
8	Erhalt und schonende Erschliessung der Landschafts- und Naturräume	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandene Landschaftsräume durch Siedlungsbegrenzung bewahren • Nutzungsansprüche des Naturschutz, der Erholung und der Verkehrserschliessung bestmöglich koordinieren 	V / L

Fazit

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm bekennt sich die Region zu einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr und schafft die Voraussetzungen dafür, die hohe Attraktivität als Wohnregion zu pflegen, das Potenzial der regionalen Zentren als Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Kulturstandorte zu nutzen sowie die überregionale Anziehungskraft als Freizeit- und Erholungsregion zu erhalten und weiterzuentwickeln.

1 Allgemeines

1.1 Auftrag

In den Jahren 2009/2010 wurde für das Zürcher Oberland ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK, vgl. [3]) als Grundlage für das Agglomerationsprogramm (AP) erarbeitet, welches nicht nur verkehrliche, sondern auch siedlungsplanerische Aspekte berücksichtigt und daraus Massnahmen zur Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ableitet. Eine wichtige Grundlage dafür war das vom Regionalen Zweckverband Zürcher Oberland RZO¹ selbst erarbeitete Siedlungsleitbild [4].

Das Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich der ersten Generation (2007) konzentrierte sich auf die Räume Limmattal / Stadt Zürich / Glattal und Winterthur. Die Region Oberland war darin nicht enthalten – sieht sich aber in Teilbereichen mit durchaus vergleichbaren Herausforderungen bezüglich Verkehr und Siedlung konfrontiert. Daher werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation gemäss Absprachen zwischen den Vertretern des RZO sowie dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich die dicht besiedelten Teile des Zürcher Oberlandes mit einem eigenen Agglomerationsprogramm berücksichtigt. Die Entwicklung der Massnahmen im Rahmen des rGVK orientierte sich bereits an den Vorgaben des Bundes für die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen.

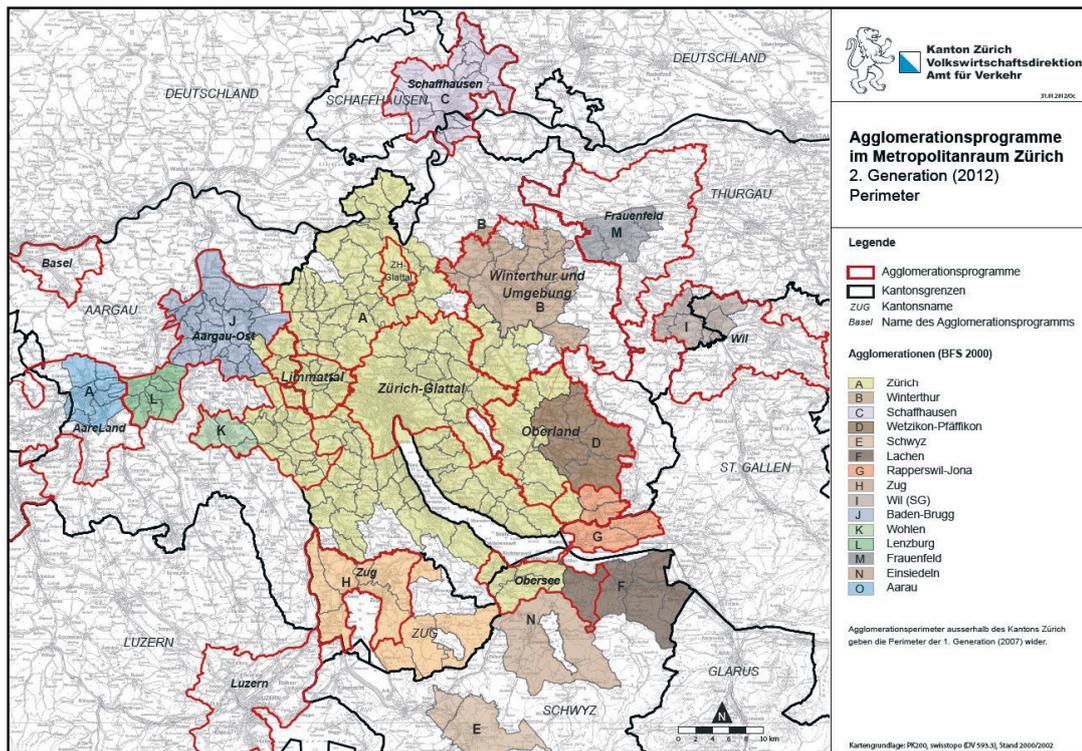
Vor der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Kantons Zürich wurden deren Perimeter in verschiedenen Absprachen zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung und dem Kanton Zürich neu festgelegt. Im Vergleich zu den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation werden in der 2. Generation die Perimeter neu zugeordnet und geringfügig abgeändert. Es werden die Agglomerationsprogramme „Limmattal“, „Stadt Zürich – Glattal“ sowie „Winterthur und Umgebung“ erarbeitet. Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm „Zürcher Oberland“ werden die Perimeter der Agglomerationsprogramme Zürich um die sich dynamisch entwickelnden Gebiete des Oberlands ergänzt. Abbildung 3 zeigt die Perimeter der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich sowie deren Bezug zur Definition der Agglomerationsräume durch das Bundesamt für Statistik (vgl. [34]).

Neben den vier materiellen AP, welche den inhaltlichen Anforderungen des ARE genügen und die zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen beinhalten, erarbeitet der Kanton auch ein Dachkonzept über den ganzen Kanton und alle AP. Dieses enthält eine kantonsweite Analyse bezüglich Raum, Verkehr und Landschaft, ein Zukunftsbild für den ganzen Kanton und daraus abgeleitete Handlungsbedürfnisse sowie übergeordnete kantonale Strategien und Vorgaben für die regionalen AP sowie eine Synthese über die vier AP. Die Massnahmen, welche im Dachkonzept enthalten sind, zeichnen sich dadurch aus, dass sie Wirkungen entfalten, welche über einzelne Teilagglomerationen hinausgehen. Umgekehrt kann festgehalten werden, dass sämtliche Massnahmen, welche in den vier AP für die

¹ Die RZO ist ein dynamischer Verband von 21 Gemeinden, welcher die Interessen der Region im Bund und Kanton vertritt. Den Schwerpunkt bildet die regionale Planung. Die RZO hilft mit, die Planungen der Gemeinden auf regionale Ziele auszurichten.

Teilagglomerationen enthalten sind, ihre Wirkung primär in der entsprechenden Region entfalten und aus den regionalen Handlungsbedürfnissen abgeleitet sind. Das vorliegende AP Zürcher Oberland ist daher ein vollständiges und selbständiges AP gemäss den Anforderungen des Bundes, welches stellenweise auf übergeordnete Aspekte im Dachkonzept verweist.

Abbildung 3 Perimeter der Agglomerationsprogramme im Metropolitanraum Zürich



Quelle: [34]

1.2 Perimeter

In der Mineralölverordnung (MinVV, SR 725.116.21) legt der Bundesrat fest, welche Städte und Agglomerationen grundsätzlich beitragsberechtigt sind. Er stützt sich dabei auf die Definition des Bundesamts für Statistik (BFA) aufgrund der Volkszählung 2000. Der Massnahmenperimeter des AP Zürcher Oberland (vgl. Abbildung 3) ist definiert durch die RZO-Gemeinden in den Agglomerationen Zürich und Wetzikon-Pfäffikon gemäss BFS (vgl. [34]) – das sind:

Uster, Fehraltorf, Russikon, Pfäffikon ZH, Hittnau, Seegräben, Mönchaltorf, Wetzikon, Bäretswil, Gossau, Grüningen und Hinwil.

Die Agglomeration Wetzikon-Pfäffikon ist somit vollumfänglich im Massnahmenperimeter enthalten.

Ausserhalb des BFS-Perimeters gelegene Gemeinden können gemäss Weisung in das Programm einbezogen werden. In der Regel konzentriert der Bund seine Finanzhilfe je-

doch auf innerhalb des statistischen Perimeters ergriffene Massnahmen. Nach Art. 19 Abs. 2 MinVV können auch ganz oder teilweise ausserhalb einer Stadt oder Agglomeration liegende Gebiete von einer Massnahme profitieren, sofern deren Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden Agglomeration oder Agglomerationen anfällt. Voraussetzung ist, dass es sich um eine Massnahme handelt, die für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zentral ist.

Der Betrachtungsperimeter des vorgängig erarbeiteten Regionalen Raumordnungskonzeptes (Regio-ROK [8]) umfasst das gesamte Gebiet der Region Zürcher Oberland RZO. Der erweiterte Betrachtungsperimeter stellt sicher, dass die tatsächlichen funktionalen Beziehungen des Agglomerationsperimeters ausreichend berücksichtigt werden.

Die ausserhalb der Agglomeration liegenden Tösstal-/Jonatalgemeinden² im dünnbesiedelten, östlichen Teil des RZO-Gebietes sind nicht Bestandteil des AP-Perimeters, da sie nicht die für eine Agglomerationsgemeinde typische Dynamik bezüglich Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Deren verkehrliche und siedlungsplanerische Herausforderungen werden jedoch unabhängig vom Agglomerationsprogramm in der Weiterentwicklung des rGVK Oberland [3] berücksichtigt.

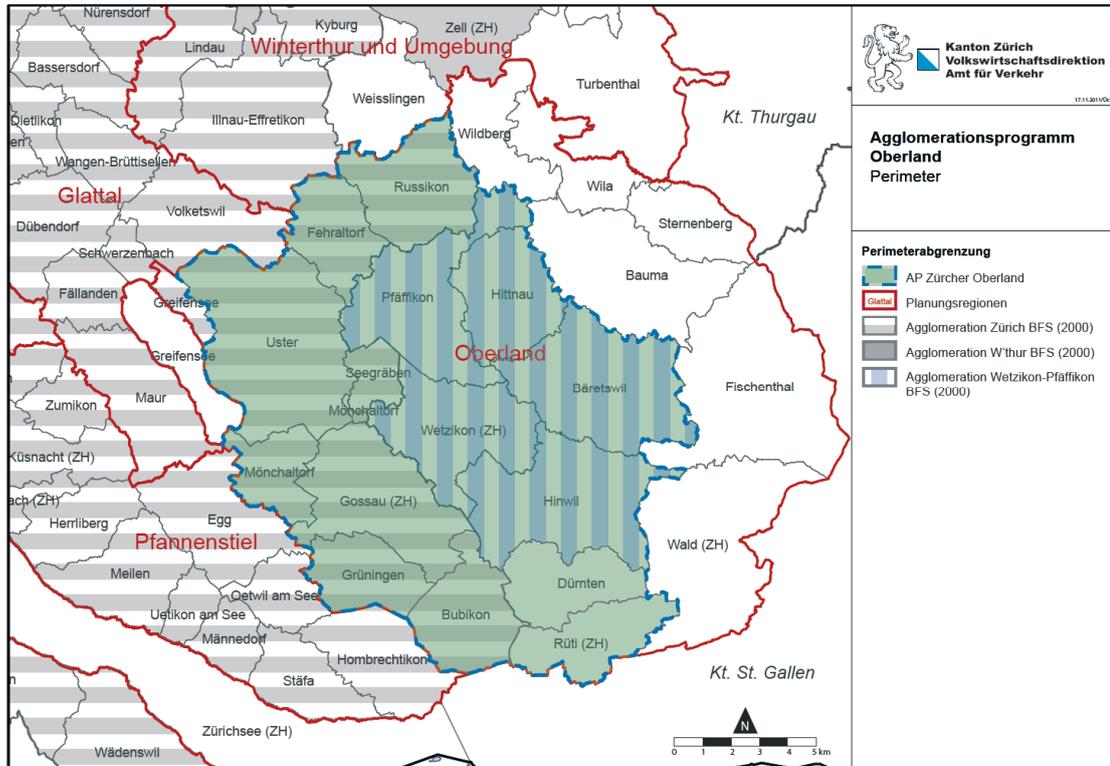
Im Analyseteil und bei der Herleitung des Zukunftsbildes werden die südlich angrenzenden, ebenfalls zum RZO-Gebiet gehörenden Gemeinden Bubikon, Dürnten und Rüti mit einbezogen. Diese drei Gemeinden waren Bestandteil im regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland (rGVK) [3], sind aber seit 2007 Mitglied des Vereins Agglo Obersee, in welchem auch die entsprechenden Massnahmen erarbeitet werden. Die räumliche und funktionale Verflechtung mit dem Zürcher Oberland ist sehr eng und eine klare Abgrenzung zwischen Oberland und Obersee ist planerisch kaum möglich. Die Zuordnung zu den beiden Agglomerationsprogrammen ist deshalb eher administrativer Natur. Die gegenseitige Koordination wurde während der Bearbeitung durch regelmässige Kontakte der Planungsteams und Absprachen mit dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich sichergestellt. Genauere Angaben zum Koordinationsbedarf finden sich bei den entsprechenden Massnahmen.

Neben der räumlichen Überschneidung mit dem AP Obersee im Süden bestehen im nördlich angrenzenden Raum Volketswil/Schwerzenbach enge funktionale Verbindungen zur Nachbarregion Glattal, welche im AP Stadt Zürich-Glattal behandelt wird (vgl. Gesamtübersicht Agglomerationen und AP im Grossraum Zürich im Anhang 3).

Die räumlich-/funktionalen Verflechtungen mit der westlich angrenzenden Region Pfannenstiel, welche nicht Bestandteil der Zürcher Agglomerationsprogramme ist, sind deutlich weniger ausgeprägt.

² Wildberg, Wila, Sternenbergr, Bauma, Fischenthal, Wald

Abbildung 4 Perimeter AP Zürcher Oberland

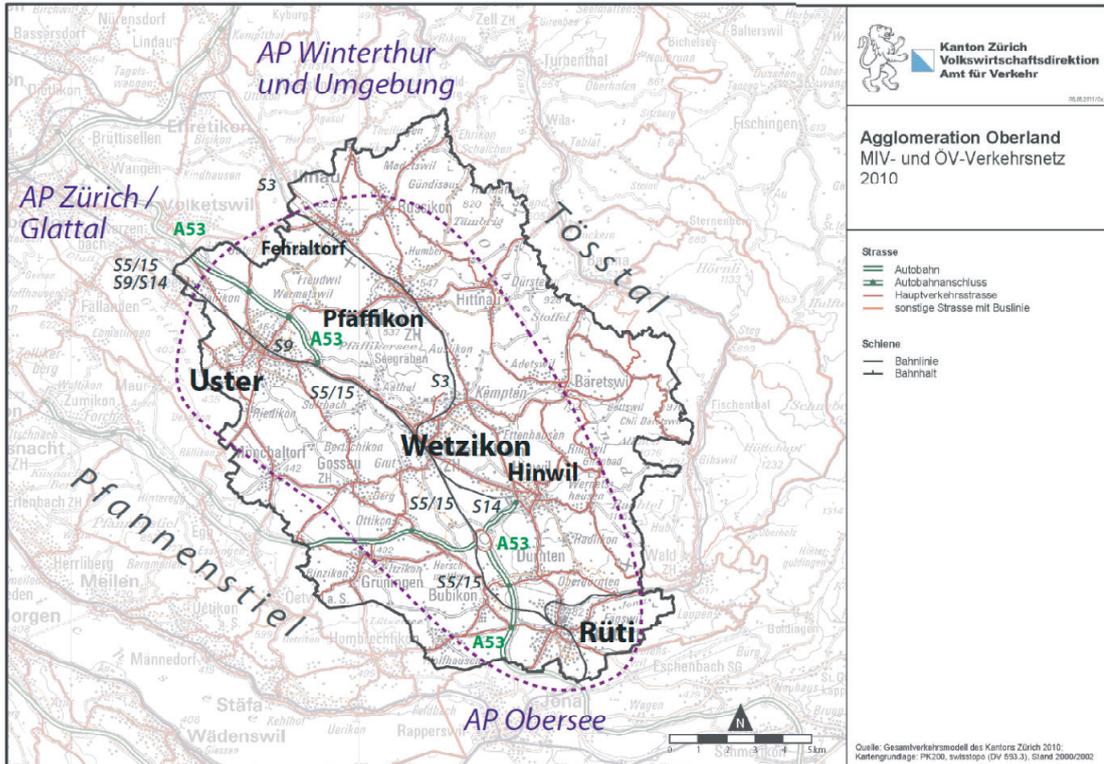


Quelle: AFV

Grundlagen für die Festlegung des AP-Perimeters sind jedoch nicht allein die Agglomerationszugehörigkeit, sondern vor allem die bereits im rGVK Oberland [3] analysierten räumlichen Strukturen, funktionalen Bezüge und Brennpunkte beim Verkehrsgeschehen:

- Das AP fokussiert auf die Hauptsiedlungsachsen Uster – Wetzikon – Hinwil – Rüti und Fehraltorf – Pfäffikon – Wetzikon
- Im Mittelpunkt stehen die beiden Bahnlinien (S5/S15 Uster – Wetzikon – Rüti und S3 Fehraltorf – Pfäffikon – Wetzikon) und die daran angeschlossenen Busachsen beim ÖV sowie die hoch frequentierten und problembelasteten Verkehrskorridore (A53-Achse Uster – Wetzikon, HVS Wetzikon – Pfäffikon – Fehraltorf) mit ihren unmittelbaren Zubringern beim MIV.
- Der Perimeter umfasst ein Gebiet mit besonders engen funktionalen Beziehungen zwischen den Gemeinden (Pendler, Schüler, Einkaufsverkehr) – in erster Linie die kantonalen Zentrumsgebiete von Uster und Wetzikon und die unmittelbar angrenzenden Gemeinden als deren hauptsächliches Einzugsgebiet (Abbildung 5).

Abbildung 5 Hauptverkehrskorridore im Zürcher Oberland



Quelle: AFV

1.3 Grundlagen und Methodik

1.3.1 Planungsgrundlagen

Die Siedlungs- und Verkehrsanalysen stützen sich im Wesentlichen auf zwei Grundlagen:

- Ergebnisse des rGVK Oberland [3] (Aktualisierung und Präzisierung hinsichtlich Vorgaben für Agglomerationsprogramme und aufgrund neuer Datenlage bei den Bevölkerungs- und Verkehrsstatistiken). Das rGVK beinhaltet wesentliche Grundlagen für die Analyse des Perimeters sowie für die Festlegung der verkehrlichen Massnahmen.
- Erkenntnisse des Regio-ROK Oberland [8] (Konkretisierung der Inhalte des Kantonalen Raumordnungskonzepts [5] für die Region Oberland). Das Regio-ROK Oberland bildet die wesentliche Grundlage für die Herleitung des Zukunftsbilds und damit für die Ableitung des Handlungsbedarfs und der Teilstrategien.

Darüber hinaus wurden durch das Amt für Verkehr des Kantons Zürich sowie vom Projektteam verschiedene Analysen speziell für das vorliegende Agglomerationsprogramm durchgeführt.

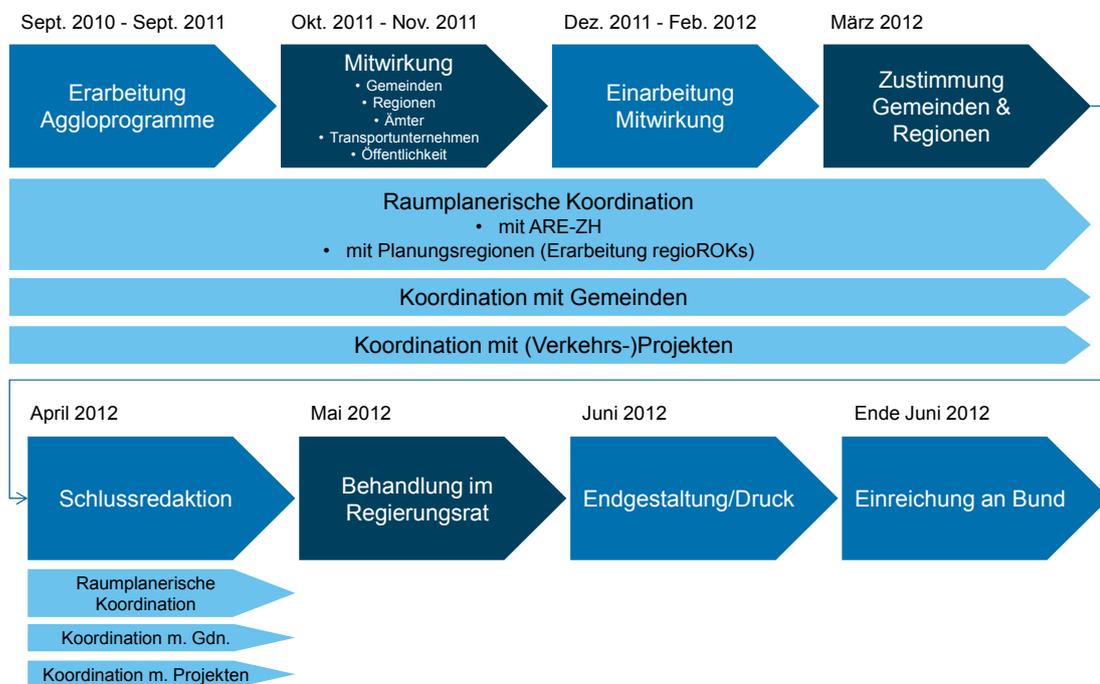
Ergänzungen aus laufenden Entwicklungsplanungen und konkreten Projekten in der Region bzw. in den beteiligten Gemeinden (insbesondere Parallelplanungen Infrastruktur) konnten im Rahmen der Projektarbeitsgruppe eingebracht werden.

Ein Grundlagen- und Literaturverzeichnis befindet sich im gleichnamigen Kapitel 8 am Ende des Berichtes. Durch Nummern im laufenden Text wird auf die einzelnen Quellen im Verzeichnis verwiesen.

1.3.2 Methodik

Der zeitliche Ablauf der Erstellung und Abstimmung der Agglomerationsprogramme im Kanton Zürich ist in Abbildung 6 dargestellt.

Abbildung 6 Zeitlicher Ablauf der Agglomerationsprogramme im Kanton Zürich



Quelle: AFV

Inhalte und Methodik bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland basieren auf den Grundanforderungen des Bundes zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation³. An den gleichen Kriterien orientierte sich bereits die Erarbeitung des rGVK [3].

Sowohl im rGVK als auch im AP Zürcher Oberland spielte die Koordination mit den laufenden siedlungsplanerischen Überlegungen seitens der Region eine Schlüsselrolle.

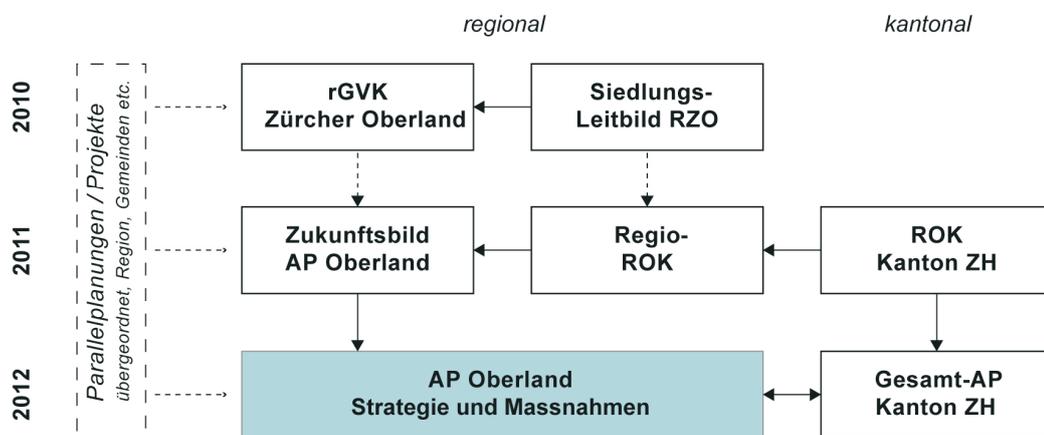
³ Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (ARE, 14.12.2010)

So orientierte sich das rGVK am vom RZO erarbeiteten Siedlungsleitbild [4]. Die darin enthaltenen, mit den RZO-Gemeinden abgestimmten Leitsätze sollen als grundsätzliche Richtschnur bei der künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region dienen und in den folgenden Planungsprozessen (Richtplanrevision, rGVK, AP) mit räumlich konkreten Massnahmen präzisiert und umgesetzt werden.

Bei der Formulierung des Zukunftsbildes im Agglomerationsprogramm werden die Festlegungen des ebenfalls von der RZO erarbeiteten Regio-ROK [8] berücksichtigt. Die folgende Abbildung 7 gibt einen Überblick über das Zusammenspiel der unterschiedlichen Planungsinstrumente.

Abbildung 7 Aktuelle Planungsprozesse im Zürcher Oberland

AP Oberland - aktuelle Planungsprozesse im Umfeld

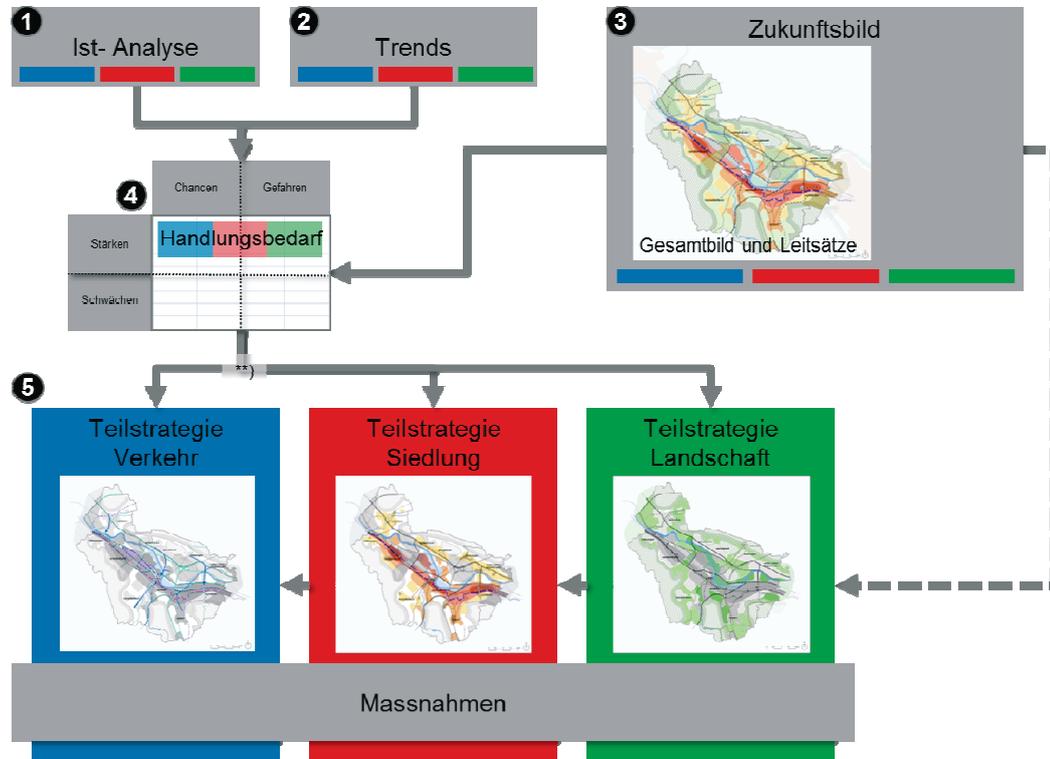


Quelle: AFV

Die wesentlichen Schritte bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland sind (vgl. Abbildung 8):

- Analyse von Istzustand, zurückliegender und künftiger Entwicklung von Siedlungsgebiet und Verkehrsgeschehen (Kap. 2)
- Zusammenstellung von Stärken, Schwächen (Ist) sowie Chancen und Risiken (Trend)
- Entwurf eines Zukunftsbildes der Region unter Berücksichtigung des regionalen Raumordnungskonzeptes (Regio-ROK) der RZO (Kap. 2)
- Ableiten des Handlungsbedarfs sowohl hinsichtlich der bestehenden Schwachstellen als auch bezüglich des angestrebten Zukunftsbildes (SWOT-Analyse) (Kap. 3)
- Konkretisierung des Handlungsbedarfs in Teilstrategien bezgl. Siedlung, Verkehr und Landschaft (Kap. 4)
- Erarbeiten eines Massnahmenkonzeptes unter Berücksichtigung bereits vorliegender Lösungsansätze (z.B. aus Richtplänen, Studien, laufenden Parallelplanungen etc.)

Abbildung 8 Grundstruktur Planungsablauf



Quelle: AFV

1.3.3 Mitwirkungsprozess

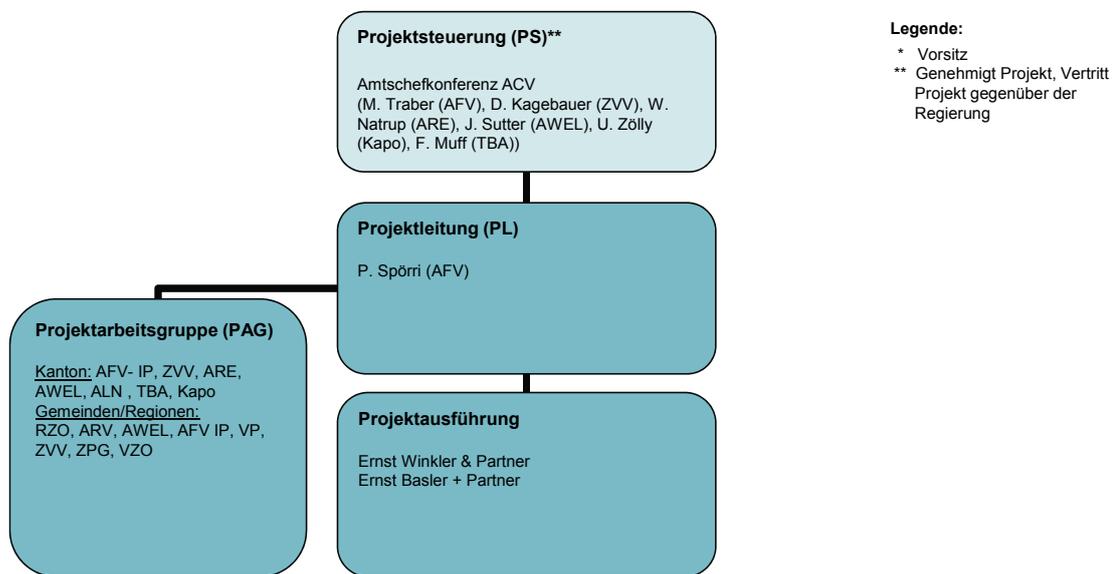
Im Sommer 2011 wurde das AP Zürcher Oberland fertiggestellt und vom Regierungsrat für die öffentliche Vernehmlassung freigegeben. Diese dauerte vom 3. Oktober bis 30. November 2011 und wurde von einer öffentlichen Veranstaltung, zu welcher alle interessierten Personen eingeladen waren, flankiert. Vertreter vom Kanton Zürich haben das AP präsentiert und sich den Fragen der Teilnehmenden gestellt. Für eine schriftliche Stellungnahme eingeladen wurden explizit die RZO, alle Gemeinden der RZO, die Nachbarkantone und -agglomerationen sowie die kantonalen Ämter. Es stand aber auch der Bevölkerung frei, sich zu den Inhalten des AP Zürcher Oberland zu äussern. Im Zeitraum zwischen Dezember 2011 und Februar 2012 wurde die Vernehmlassung ausgewertet und das AP Zürcher Oberland entsprechend angepasst. Die Ergebnisse der Vernehmlassung sind in einem separaten Bericht dokumentiert. Im März 2012 haben alle betroffenen Gemeinden sowie die RZO Exekutivbeschlüsse zur Einreichung und damit Umsetzung der Massnahmen auf ihrem Gemeindegebiet gefällt. Abschliessend hat der Regierungsrat am 30. Mai 2012 mit RRB 576/2012 das AP Zürcher Oberland zur Einreichung beim Bund beschlossen.

1.3.4 Organisation

Die Erarbeitung des AP Zürcher Oberland erfolgte unter Federführung des Amt für Verkehr, welches in der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich angesiedelt ist. Der Erstellungsprozess ist in die Projektorganisation und den Zeitplan der Agglomerationsprogramme 2. Generation des Kantons Zürich integriert (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 9).

Für das AP Zürcher Oberland selbst gilt die bereits bei der Erarbeitung des rGVK angewendete organisatorische Struktur. Die Mitwirkungsprozesse sind in Kapitel 1.3.5 dargestellt.

Abbildung 9 Organisation AP Zürcher Oberland



Quelle: AFV

1.3.5 Erfüllung der Grundanforderungen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme sechs Grundanforderungen formuliert [35]. Im Folgenden ist beschrieben, auf welche Art diese Anforderungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Oberland erfüllt werden:

Tabelle 2 Erfüllung der Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme

Grundanforderung	Berücksichtigung im Rahmen des AP Zürcher Oberland
GA1: Partizipation gewährleistet	<p>Der Mitwirkungsprozess wurde im Rahmen einer breit abgestützten Projektarbeitsgruppe sichergestellt, die in ähnlicher Form bereits bei der Erarbeitung des regionalen rGVK bestand. Direkt beteiligt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kanton Zürich als Auftraggeber (AFV) • Kantonale Fachstellen (AFV, ARV, AWEL, KaPo) • Regionaler Zweckverband RZO • Gemeindevertreter (ausgewählte Gemeinden in Koordination mit RZO) • Verkehrsverbund (ZVV) und marktverantwortliche Verkehrsunternehmen (VZO direkt, Postauto informativ) <p>Die übergeordnete Abstimmung mit dem Dachkonzept und den weiteren Agglomerationsprogrammen erfolgte direkt über das Amt für Verkehr und das mit der Gesamtkoordination beauftragte Ingenieurbüro.</p> <p>Die Mitwirkung der Gemeinden wurde durch den regionalen Zweckverband RZO sichergestellt. Dieser koordiniert den Prozess der Überarbeitung des regionalen Richtplanes und erarbeitet dafür das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK [8]), welches die unmittelbare Grundlage für das Zukunftsbild des vorliegenden Agglomerationsprogrammes darstellt (vgl. Kap. 1.3.2).</p> <p>Alle Gemeinden wurden darüber hinaus eingeladen, die aus ihrer Sicht für das Agglomerationsprogramm in Frage kommenden Massnahmen einzubringen.</p> <p>Die Vernehmlassung des Ergebnisberichtes erfolgte in mehreren Stufen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • direkt beim Auftraggeber AFV für mehrere Zwischenstände • bei den Mitgliedern der Projektarbeitsgruppe • bei allen beteiligten Gemeinden, koordiniert durch die RZO • Öffentliche Partizipation <p>→ Grundanforderung 1 erfüllt.</p>
GA2: Bestimmung einer Trägerschaft	<p>Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms liegt beim Kanton Zürich. Die Koordination mit der Region ist durch die enge Zusammenarbeit mit dem Regionalen Zweckverband RZO bei allen laufenden planerischen Prozessen sichergestellt (Agglomerationsprogramm, Richtplanrevision etc.).</p> <p>→ Grundanforderung 2 erfüllt.</p>

Tabelle 2 Erfüllung der Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme

Grundanforderung	Berücksichtigung im Rahmen des AP Zürcher Oberland
GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	<p>In einem ersten Teil wurde der Ist-Zustand umfassend analysiert. Dabei wurden sowohl Siedlung wie auch der Verkehr mit allen Verkehrsträgern berücksichtigt sowie eine Schwachstellenbeurteilung zu den einzelnen Bereichen durchgeführt. Mit dem Einbezug verschiedener Fachstellen des Kantons wird eine ganzheitliche und fachlich korrekte Analyse sichergestellt.</p> <p>Bei den Entwicklungstrends wurden neben übergeordneten „Top-down-Analysen“ (Prognosen Amt für Statistik, Auswertungen Gesamtverkehrsmodell) auch die spezifischen Entwicklungsziele und derzeitigen Planungen von Region und beteiligten Gemeinden einbezogen. So war es möglich, abweichende Vorstellungen rechtzeitig zu erkennen und eine allgemein akzeptierte Basis zu entwickeln.</p> <p>Auf Basis der Analyse Ist-Zustand sowie der Trendentwicklung wurden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken evaluiert und der Handlungsbedarf bestimmt.</p> <p style="text-align: right;">→ Grundanforderung 3 erfüllt.</p>
GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)	<p>Die bereits im rGVK [3] angewendete, Siedlungs- und Verkehrsplanung umfassende Massnahmenkoordination wurde im Agglomerationsprogramm weiterentwickelt.</p> <p>Die Teilstrategien umfassen die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr. Zu den einzelnen Teilstrategien wird ein umfassendes Massnahmenkonzept entwickelt, welches neben den vom Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanzierbaren Verkehrsmassnahmen eine Vielzahl von Vor- und Eigenleistungen enthält.</p> <p>Bei der Priorisierung der Massnahmen wurde neben dem regionalen Handlungsbedarf auch die gesamtkantonale und regionsübergreifende Koordination berücksichtigt.</p> <p style="text-align: right;">→ Grundanforderung 4 erfüllt.</p>
GA5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen	<p>Die Auswirkungen der Massnahmen wurden entsprechend der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitsanalysen grob beurteilt (Bestandteil der Massnahmenblätter).</p> <p>Eine Wirksamkeitsanalyse des Gesamtprogramms anhand des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erfolgt im Rahmen des vorliegenden Berichtes.</p> <p>Die Kostenschätzungen wurden aufgrund bestehender Projektgrundlagen oder aufgrund von Richt- bzw. Erfahrungswerten aus ähnlichen Projekten abgeleitet.</p> <p>Modellrechnungen zum Nachweis der Wirkung sind nicht enthalten. Im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung wird aber die Nachfragewirkung aufgrund der Angebotsverbesserungen im ÖV und für den Langsamverkehr grob abgeschätzt.</p> <p style="text-align: right;">→ Grundanforderung 5 erfüllt.</p>

Tabelle 2 Erfüllung der Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme

Grundanforderung	Berücksichtigung im Rahmen des AP Zürcher Oberland
GA6: Umsetzung und Controlling gesichert	<p>Um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms sowie seine Wirkung über die Zeit zu verfolgen, wird das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Zürich der 1. Generation eingeführte Umsetzungs- und Wirkungscontrolling auch auf die Region Oberland angewendet.</p> <p>Das Umsetzungscontrolling des AFV kontrolliert den jeweiligen Stand bei der Realisierung der Massnahmen. Um die Wirkungen der AP-Massnahmen überprüfen zu können, etabliert der Kanton Zürich aktuell ein Gesamtverkehrscontrolling (detaillierte Beschreibung im Dachkonzept [1]).</p> <p>Bezüglich der Umsetzung der einzelnen Massnahmen gehen die Träger mit dem Kanton Zürich eine Verpflichtungserklärung ein. Auf diese ist in den einzelnen Massnahmenblättern Bezug genommen.</p> <p style="text-align: center;">→ Grundanforderung 6 erfüllt.</p>

2 Analyse

2.1 Raumstruktur

2.1.1 Räumliche Gliederung

Alle Gemeinden im Perimeter des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland sind Mitglieder des regionalen Zweckverbandes RZO.

Die räumlich-/administrative Gliederung der Region ist in der folgenden Tabelle gemeindebezogen zusammengefasst:

Tabelle 3 Räumliche Gliederung – administrative Zugehörigkeit der Gemeinden (Agglomeration gem. Definition BfS)

Gemeinde	Kanton	Bezirk	Agglomeration 2000 <i>(Zustand 1990, falls abweichend)</i>
Uster	ZH	Uster	Zürich
Mönchaltorf	ZH	Uster	Zürich
Fehraltorf	ZH	Pfäffikon ZH	Zürich
Russikon	ZH	Pfäffikon ZH	Zürich
Pfäffikon ZH	ZH	Pfäffikon ZH	Wetzikon - Pfäffikon ZH
Hittnau	ZH	Pfäffikon ZH	Wetzikon - Pfäffikon ZH
Wetzikon	ZH	Hinwil	Wetzikon - Pfäffikon ZH
Bäretswil	ZH	Hinwil	Wetzikon - Pfäffikon ZH
Hinwil	ZH	Hinwil	Wetzikon - Pfäffikon ZH
Seegräben	ZH	Hinwil	Zürich
Gossau	ZH	Hinwil	Zürich
Grünigen	ZH	Hinwil	Zürich <i>(1990 keine Agglomeration)</i>

Bubikon*	ZH	Hinwil	Zürich (1990 keine Agglomeration)
Dürnten*	ZH	Hinwil	Rapperswil – Jona – Rüti (1990 keine Agglomeration)
Rüti*	ZH	Hinwil	Rapperswil – Jona – Rüti (1990 „Isolierte Stadt“)

*) Im AP Zürcher Oberland Bestandteil Analyseperimeter, Massnahmen werden im AP Obersee definiert.

Die Abbildung 4 Darstellung zeigt die administrativen und organisatorischen Gliederungen im Bereich des AP Zürcher Oberland. Die grossräumige Lage des AP-Perimeters im Metropolitanraum Zürich ist in der Gesamtübersicht in Abbildung 3 sichtbar. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland behandelt keine einzelne Agglomeration gemäss Definition des BfS, sondern liegt im Überschneidungsbereich mehrerer Agglomerationen. Der betrachtete Raum gehört zur Metropolitanregion Zürich und innerhalb dieser zu den Agglomerationen Zürich, Wetzikon-Pfäffikon und Rapperswil-Jona-Rüti (Definition gem. BfS, 2000 [34]).

Die Gemeinden Grüningen, Bubikon und Dürnten waren im Jahr 1990 noch als ländliche Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsgebietes klassifiziert; die Gemeinde Rüti wurde damals als isolierte Stadt betrachtet. Das heisst, die genannten drei Agglomerationen haben sich zwischen den Jahren 1990 und 2000 weiter ausgebreitet und sind dabei zusammengewachsen.

Die Gemeinden verteilen sich auf die Bezirke Pfäffikon ZH, Uster und Hinwil. Die Gemeindegrenzen haben sich in den letzten 15 Jahren nicht verändert und derzeit sind keine Gemeindefusionen geplant.

Uster und Wetzikon sind Zentren gemäss kantonalem Richtplan. Im regionalen Richtplan [7] werden neben diesen beiden Städten auch die Gemeinden Pfäffikon und Rüti als „wirtschaftliche und kulturelle Zentren von regionaler Bedeutung“ bezeichnet.

Die betrachteten Gemeinden des Zürcher Oberlandes werden auch im Jahr 2030 der Metropolitanregion Zürich und einer der drei Agglomerationen Zürich, Wetzikon-Pfäffikon und Rapperswil-Jona-Rüti zuzuordnen sein. Ob das Gebiet der jeweiligen Agglomeration bis dahin auf weitere Gemeinden auszudehnen ist (anhand Agglomerationsdefinition BfS) und/oder eine Neueinteilung der Agglomerationsgebiete zweckmässig wird, kann aus heutiger Sicht nicht beurteilt werden.

Veränderungen bei den Gemeindegrenzen im Perimeter des AP Zürcher Oberland sind auch langfristig nicht zu erwarten.

Der Perimeter des AP Zürcher Oberland ist neben den funktionalen Beziehungen auch von charakteristischen Landschaftselementen sowie wertvollen Frei- und Grünräumen geprägt. Dazu gehören einerseits wertvolle Erholungsräume von überregionaler Bedeutung (z.B. Bachtel), aber auch die vielseitige, intakte Naturlandschaft sowie die durch Landwirtschaft geprägte Kulturlandschaft, die eine wertvolle Ergänzung zu den kompakten Siedlungen bilden. Aus der räumlichen Gliederung resultieren die folgenden Stärken und Schwächen:

Stärken:

- Alle Gemeinden gehören zur Metropolitanregion Zürich. Die grossräumigen funktionalen und verkehrlichen Beziehungen sind damit im gesamten Betrachtungsperimeter sehr ähnlich.
- Die Zugehörigkeit zum Zweckverband RZO fördert die Identifikation und gemeinsame Interessenvertretung als Region und erleichtert die Koordination bei planerischen Aufgaben.

Schwächen:

- Administrative Zuordnungen entsprechen zum Teil nicht den tatsächlichen funktionalen Zusammenhängen. So ist das Regionalzentrum Wetzikon kein Bezirkshauptort; die Stadt Uster ist funktional eher mit dem Raum Glattal verbunden als in Richtung Oberland orientiert.

2.1.2 Bevölkerung und Beschäftigte

Im 2010 umfasst das Untersuchungsgebiet 136'000 Einwohner und 54'000 Beschäftigte.

Rund 70% der Bevölkerung konzentriert sich auf die Städte Uster (32'000 Einwohner) und Wetzikon (22'000) sowie die bevölkerungsreichen Gemeinden Pfäffikon, Rüti, Gossau und Hinwil mit jeweils ca. 10'000 Einwohnern.

Im Perimeter AP Zürcher Oberland lag das **Bevölkerungswachstum der letzten 15 Jahre über dem kantonalen Durchschnitt** (22% gegenüber 17% Kanton ZH). Zwischen 1995 und 2010 war die zahlenmässige Zunahme in den Städten Uster (ca. +6'000 EW) und Wetzikon (+5'000) am grössten. Die prozentual stärkste Entwicklung wiesen jedoch die Gemeinden Hittnau, Bubikon und Fehraltorf auf (jeweils >30%).

Tabelle 4 Bevölkerung- und Beschäftigtenstatistik

Gemeinde	Einwohner					Beschäftigte				
	1995	2010	Zunahme	%	pro Jahr	2001	2008	Zunahme	%	pro Jahr
Bäretswil	3'963	4'803	840	21.2%	1.3%	892	903	11	1.2%	0.2%
Bubikon	4'868	6'573	1'705	35.0%	2.0%	2'269	2'477	208	9.2%	1.3%
Dürnten	5'812	6'665	853	14.7%	0.9%	1'081	1'209	128	11.8%	1.6%
Gossau	7'948	9'539	1'591	20.0%	1.2%	1'834	2'275	441	24.0%	3.1%
Grüningen	2'747	3'165	418	15.2%	0.9%	1'068	1'286	218	20.4%	2.7%
Hinwil	8'695	10'364	1'669	19.2%	1.2%	5'007	6'243	1'236	24.7%	3.2%
Rüti	10'644	11'934	1'290	12.1%	0.8%	3'784	4'135	351	9.3%	1.3%
Seegräben	1'186	1'296	110	9.3%	0.6%	306	334	28	9.2%	1.3%
Wetzikon	17'155	22'081	4'926	28.7%	1.7%	10'562	10'868	306	2.9%	0.4%
Fehraltorf	4'489	5'885	1'396	31.1%	1.8%	2'115	2'958	843	39.9%	4.9%
Hittnau	2'518	3'467	949	37.7%	2.2%	556	639	83	14.9%	2.0%
Pfäffikon	8'932	10'602	1'670	18.7%	1.1%	4'238	4'312	74	1.7%	0.2%
Russikon	3'673	4'096	423	11.5%	0.7%	817	846	29	3.5%	0.5%
Mönchaltorf	3'341	3'461	120	3.6%	0.2%	1'006	1'073	67	6.7%	0.9%
Uster	26'068	32'285	6'217	23.8%	1.4%	11'967	13'840	1'873	15.7%	2.1%
Summe Region	112'039	136'216	24'177	21.6%	1.3%	47'502	53'398	5'896	12.4%	1.7%
Kanton Zürich	1'172'970	1'371'007	198'037	16.9%	1.0%	750'959	799'079	48'120	6.4%	0.9%

Quelle: Einwohner: Stat. Amt Kanton ZH / Beschäftigte: Betriebszählung BfS

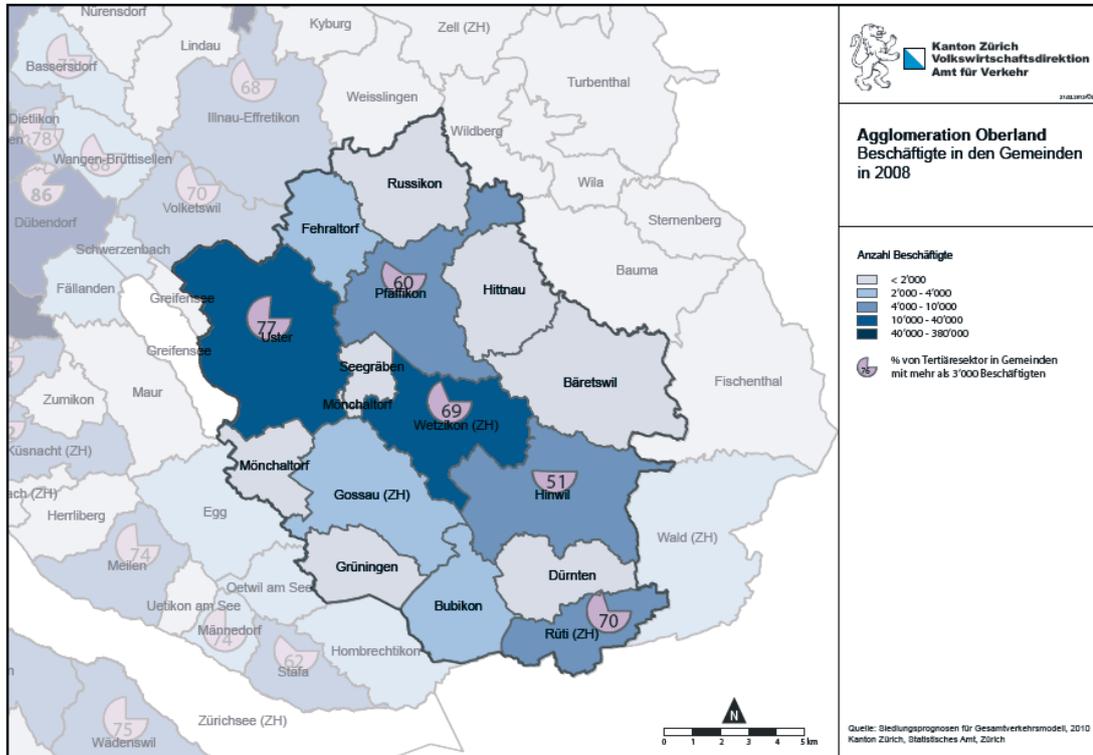
Die beiden Städte und die Gemeinde Hinwil sind zudem die regionalen Arbeitsplatzzentren. Kleinere Gewerbe- und Industriegebiete mit regionaler Bedeutung finden sich in Pfäffikon, Rüti und Fehraltorf.

Bei den Beschäftigten lag das Wachstum zwischen 2001 und 2008 ebenfalls über dem kantonalen Durchschnitt (12% gegenüber 6% Kanton ZH). Die absolute Zunahme war in Uster (+1'900) und Hinwil (+1'200) am stärksten. Die prozentual mit Abstand stärkste Entwicklung hat jedoch in Fehraltorf stattgefunden (+40%!), während das Regionalzentrum Wetzikon eine auffallend geringe Zuwachsrate aufweist (3%).

Betrachtet man die Anteile der verschiedenen Wirtschaftssektoren, wird der für einen ländlichen Raum erwartungsgemäss überdurchschnittliche Anteil Beschäftigter in der Landwirtschaft deutlich – im Jahr 2008 lag dieser im Oberland bei ca. 3,5% gegenüber nur rund 1,5% im gesamten Kanton Zürich (zum Vergleich: Glattal und Limmattal jeweils <1%). Die innerregionalen Unterschiede sind allerdings sehr gross: Während die Landwirtschaft in den regionalen Zentren Uster, Wetzikon und Rüti kaum eine Rolle spielt (jeweils <2% der Beschäftigten), arbeiten in einigen Landgemeinden mehr als 10% der Beschäftigten in diesem Bereich (Bäretswil, Seegräben, Hittnau, Russikon).

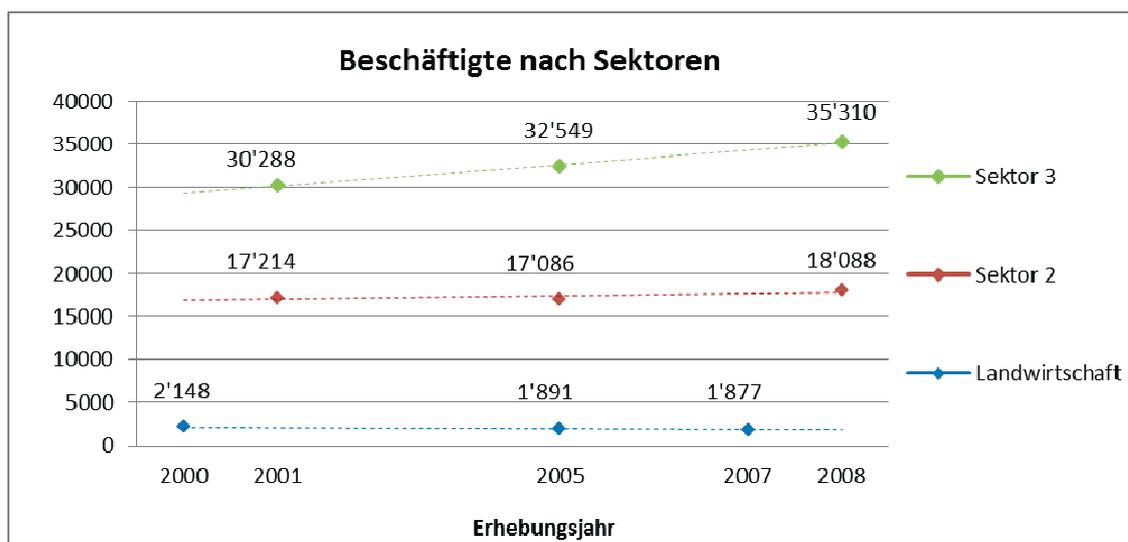
Die Beschäftigtenstatistik zeigt für die Region Oberland einen deutlichen Strukturwandel: Zwischen 2000 und 2007 hat die Anzahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten um 13% abgenommen und ist in allen Gemeinden rückläufig bzw. stagnierend. Im Zeitraum 2001 bis 2008 konnte der zweite Sektor 5% und der dritte Sektor 17% Beschäftigte dazugewinnen. Das heisst: Der dritte Sektor und damit eine dienstleistungsorientierte Wirtschaft wächst besonders schnell und stellt im Oberland inzwischen ca. 2/3 aller Beschäftigten.

Abbildung 10 Beschäftigte pro Gemeinde und Sektor



Quelle: Analyse AFV 2011

Abbildung 11 Beschäftigtenstatistik nach Sektoren



Quelle: Statistisches Amt Kt. ZH, www.statistik.zh.ch

Innerhalb der Region finden allerdings sehr unterschiedliche Entwicklungen statt:

Der Dienstleistungssektor hat mit Ausnahme von Bubikon überall zugelegt – absolut vor allem in der Stadt Uster mit 2'000 neuen Beschäftigten, anteilmässig vor allem in Fehraltorf und Gossau mit jeweils >30% Zunahme. Der Industriebereich entwickelt sich demgegenüber sehr unterschiedlich. Starke (Rüti -17%) bis leichte (Uster und Wetzikon -2%) Rückgänge stehen zum Teil sehr grosse Zuwachsraten gegenüber (Fehraltorf +51%, Hinwil +31%, Bubikon +23%), was auf die Anziehungskraft der regionalen Industriegebiete schliessen lässt. In Hinwil und Fehraltorf ist die Entwicklung im zweiten *und* dritten Sektor sehr dynamisch, in Bubikon ausschliesslich im zweiten Sektor, wogegen in Rüti und etwas weniger ausgeprägt in Pfäffikon eine Art „Umverteilung“ von der Industrie zum Dienstleistungsbereich stattfindet. Die erwähnten Gemeinden umfassen ca. 88% der Beschäftigten im Perimeter, die übrigen Gemeinden spielen für die Gesamtstatistik bei den Beschäftigten keine grosse Rolle.

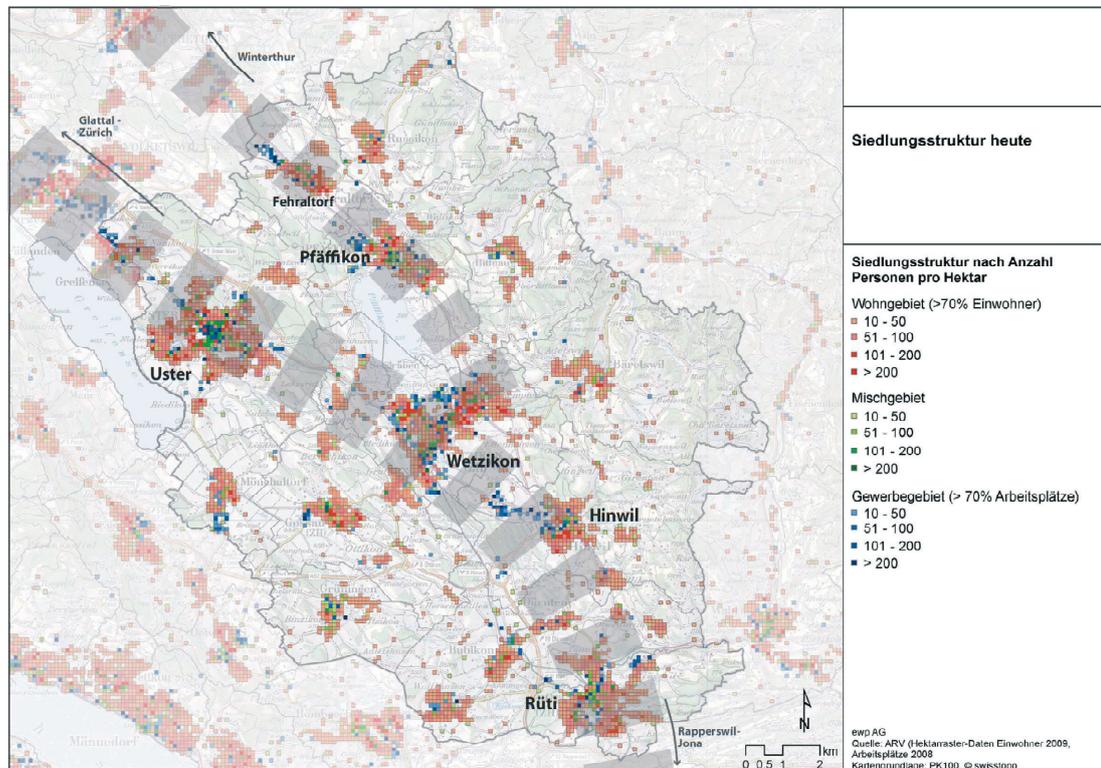
Tabelle 5 Beschäftigtenstatistik pro Gemeinde nach Sektoren – Entwicklung zwischen 2000/2001 und 2007/2008, Gemeinden ab 2'000 Beschäftigte

Gemeinde	2000			2001			2007			2008			Sekt.2+3
	LW	Sek.2	Sek.3	LW	Diff.	%	LW	Diff.	%	LW	Diff.	%	
Uster	234	3'308	8'659	231	-3	-1%	3'226	-82	-2%	10'614	1'955	23%	13'840
Wetzikon	92	3'487	7'075	73	-19	-21%	3'415	-72	-2%	7'453	378	5%	10'868
Hinwil	210	2'353	2'654	175	-35	-17%	3'086	733	31%	3'157	503	19%	6'243
Pfäffikon	162	1'872	2'366	154	-8	-5%	1'743	-129	-7%	2'569	203	9%	4'312
Rüti	75	1'510	2'274	65	-10	-13%	1'248	-262	-17%	2'887	613	27%	4'135
Fehraltorf	172	734	1'381	124	-48	-28%	1'109	375	51%	1'849	468	34%	2'958
Bubikon	138	961	1'308	115	-23	-17%	1'186	225	23%	1'291	-17	-1%	2'477
Gossau	183	820	1'014	178	-5	-3%	945	125	15%	1'330	316	31%	2'275
AP Oberland	2'148	17'214	30'288	1'877	-271	-13%	18'088	874	5%	35'310	5'022	17%	53'398

Quelle: Statistisches Amt Kt. ZH, www.statistik.zh.ch

Die räumliche Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen auf Basis der Hektardaten veranschaulicht deren Konzentration auf die regionalen Zentren und die Anordnung auf zwei „Hauptsiedlungsachsen“. Entlang dieser Achsen ist die Verflechtung mit den Nachbarregionen besonders stark ausgeprägt – insbesondere in Richtung Glattal/Zürich mit einem fast geschlossenen Siedlungsband ab Uster.

Abbildung 12 Siedlungsstruktur 2009 - Hauptsiedlungskorridore



Quelle: AFV

Das Verhältnis von 0,4 Beschäftigten pro Einwohner unterstreicht die **primäre Funktion als Wohnregion** (zum Vergleich: Region Glattal ohne Stadt Zürich ca. 0,69 AP/EW, Lim-mattal Kt. ZH ca. 0,57 AP/EW).

Fast alle Gemeinden im Perimeter haben mehr als doppelt so viele Einwohner wie Be-schäftigte. Ausnahmen bilden die Regionalzentren Wetzikon (0,53 AP/EW) und Hinwil mit ihrem überregionalen Arbeitsplatz- und Einkaufszentrum (0,62 AP/EW). Eine leicht über-durchschnittliche Konzentration an Arbeitsplätzen haben ausserdem das Regionalzentrum Uster und die Gemeinde Fehraltorf.

Basis der Trendprognosen ist die Siedlungsprognose des statistischen Amtes für das GVM (2009/2010). Wenn vorhanden, wurden eigene Entwicklungsprognosen der Gemeinden berücksichtigt⁴. Von der kantonalen Trendprognose abweichende Gemeindeprognosen werden als möglich angesehen, da in den bestehenden Bauzonen entsprechende Kapazi-täten vorhanden sind. Für eine solche Kapazitätsabschätzung rechnet das ARE ZH mit einer „realistischen“ Ausschöpfung der vorhandenen Geschossflächenreserven von 20% in überbauten und 80% in nicht überbauten Zonen (gem. BZO). Dieser Spielraum ist im AP-Perimeter Oberland in allen Gemeinden ausreichend gross, um die prognostizierte Ent-

⁴ Rückmeldungen aus der Vernehmlassung zum rGVK im Herbst 2010

wicklung aufzufangen (Ausnahme: Fehraltorf, wo ein höherer Anteil der BZO-Reserven genutzt werden müsste).

Tabelle 6 Bevölkerung und Beschäftigte – Istzustand und Entwicklungsprognosen

Gemeindenummer	Gemeinde	Einwohner						Beschäftigte					
		Einwohner 2010 (Stat. Amt ZH)	Trendentwicklung 2030 (4)	Einwohnerzunahme Trendszenario 2030	%	Einwohnerkapazität absolut, gemäss BZO (Schätzung ARE ZH 2009) 2)	Einwohnerkapazität "realistisch" (ARE ZH) 3)	Beschäftigte 2010 (Daten AFV, 2011)	Beschäftigte 2030 gemäss Trendszenario GVM (AFV und STAI 2009) 1)	Beschäftigtenzunahme Trendszenario 2030	%	Beschäftigtenkapazität gemäss BZO (Schätzung ARE ZH 2007) 2)	Beschäftigtenkapazität "realistisch" (ARE ZH) 3)
198	Uster	32'285	36'000	3'715	12%	43'654	35'996	13'932	15'615	1'683	12%	24'231	17'809
121	Wetzikon (ZH)	22'081	26'500	4'419	20%	33'112	26'650	11'685	13'001	1'316	11%	27'205	17'012
118	Rüti (ZH)	11'934	13'000	1'066	9%	19'335	14'120	4'050	4'720	670	17%	7'178	4'996
177	Pfäffikon	10'602	11'600	998	9%	14'573	11'904	4'261	4'823	562	13%	12'110	8'139
117	Hinwil	10'364	12'000	1'636	16%	16'269	12'300	6'431	7'796	1'365	21%	18'248	11'049
115	Gossau (ZH)	9'539	10'400	861	9%	13'172	10'700	2'245	2'777	532	24%	4'121	2'749
113	Dürnten	6'665	7'500	835	13%	12'045	8'278	1'201	1'279	78	6%	3'805	2'580
112	Bubikon	6'573	7'500	927	14%	12'902	8'541	2'609	3'110	501	19%	10'761	6'685
172	Fehraltorf	5'885	6'400	515	9%	7'012	6'231	2'707	3'334	627	23%	4'945	3'659
111	Bäretswil	4'803	5'000	197	4%	7'269	5'602	1'005	1'254	249	25%	3'724	2'028
178	Russikon	4'096	4'900	804	20%	7'438	5'099	974	1'211	237	24%	2'180	1'470
173	Hittnau	3'467	4'000	533	15%	5'225	4'001	642	657	15	2%	1'941	1'017
196	Mönchaltorf	3'461	4'100	639	18%	5'235	4'138	1'062	1'279	217	20%	2'494	1'655
116	Grüningen	3'165	3'200	35	1%	6'053	3'882	1'273	1'582	309	24%	2'656	1'687
119	Seegräben	1'296	1'300	4	0%	2'796	1'841	252	253	1	0%	1'360	905
	Σ	136'216	153'400	17'184	13%	206'090	159'283	54'329	62'691	8'362	15%	126'959	83'440

1) Trendszenario Siedlung für das Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Zürich. Statistisches Amt des Kantons Zürich im Auftrag AFV, 2009
 2) bei einer Ausschöpfung von 100%
 3) bei einer "realistischen" Ausschöpfung der Reserven (gemäss ARE ZH) von 20% in überbauten Zonen und 80% in nicht überbauten Zonen
 (4) berücksichtigt Trendszenario gem. GVM (1) und abweichende Prognosen der Gemeinden (Vernehmlassung rGVK Oberland)

Bis zum Jahr 2030 ist mit rund 17'000 zusätzlichen Einwohnern zu rechnen – d.h. einer weiteren Zunahme von ca. 13% gegenüber dem Jahr 2010 (vgl. Tabelle 4: Bevölkerungs- und Beschäftigtenstatistik).

Bei den Beschäftigten liegt die prognostizierte Zunahme bis 2030 bei ca. 8'000 bzw. 15% gegenüber 2010.

Das Siedlungswachstum liegt damit über dem kantonalen Mittelwert (Siedlungsprognose Statist. Amt für das GVM: Kanton ZH +9% EW / +11% AP bis 2030).

Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung sind weiterhin die bevölkerungsreichsten Zentren Uster und Wetzikon mit der zahlenmässig grössten Einwohnerzunahme (+3'700/+4'400). Ein auffallend starkes Bevölkerungswachstum wird ausserdem in der Gemeinde Hinwil erwartet (+1'600 EW). In Relation zur heutigen Bevölkerung weisen jedoch auch einige kleinere Gemeinden ein überdurchschnittliches starkes Wachstum auf – insbesondere dann, wenn die von der kantonalen Prognose abweichenden Vorstellungen der Gemeinden berücksichtigt werden (z.B. Russikon +20%, Mönchaltorf +18%, vgl. Tabelle 6).

Für Uster, Wetzikon und Hinwil wird auch die grösste Zunahme bei den Beschäftigten prognostiziert (jeweils 1'300-1'700 bis 2030). Die sektorale Betrachtung zeigt den fortgesetzten Trend eines verstärkten Wachstums im Dienstleistungsbereich.

Das Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen wird sich langfristig gesamtreional nicht verändern, das Oberland bleibt weiterhin in erster Linie eine Wohnregion.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich mehr als 70% der Bevölkerung auf die 6 grössten der betrachteten 15 Gemeinden konzentrieren (ca. 40% auf die beiden Städte Uster und Wetzikon). Die regionalen Unterschiede in der Bevölkerungsdichte sind sehr gross, es zeigen sich aber zwei klare Siedlungshauptachsen. Das Siedlungswachstum liegt sowohl bei Einwohnern als auch bei den Beschäftigten über dem kantonalen Durchschnitt.

Die bisherige Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen lassen sich wie folgt beurteilen:

Stärken:

- Das im kantonalen Massstab überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum weist auf eine hohe Attraktivität als Wohnregion hin.
- Konzentration eines grossen Teils der Bevölkerung auf wenige Zentren, in denen auch die zahlenmässig dynamischste Entwicklung stattfindet – insbesondere in den beiden Städten Uster und Wetzikon.
- Konzentration von Arbeitsplätzen in den Regionalzentren und auf wenige regional, teilweise auch überregional bedeutende Gewerbe-/Industriegebiete (Hinwil, Fehraltorf), d.h. relativ klare funktionale Zuordnungen der entsprechenden Gemeinden/Gemeindeteile.
- Wirtschaftliche Vielseitigkeit und Dynamik: Die Beschäftigtenzahlen sind in den letzten Jahren sowohl im zweiten als auch im dritten Sektor gewachsen.

Schwächen:

- Überdurchschnittliche Zuwachsraten bei der Bevölkerung sind auch in kleineren Gemeinden ausserhalb der Hauptsiedlungskorridore (und damit abseits der Haupt-ÖV-Achsen) zu beobachten – z.B. Russikon, Hittnau, Mönchaltorf
- Intensiver Pendelverkehr in umliegende Agglomerationen (v.a. Zürich) aufgrund geringer Anzahl an Arbeitsplätzen.

2.1.3 Siedlungsstruktur und Nutzungen

Siedlungsstruktur allgemein

Die bestehende Siedlungsstruktur ist geprägt durch starke Kontraste zwischen den beiden Zentren Uster und Wetzikon, Ortschaften mit einer Mischung aus dörflichen und Ansätzen von städtischen Strukturen (Rüti, Pfäffikon ZH), jedoch mehrheitlich ländlichen Gemeinden sowie kleineren Dörfern und Weilern mit zum Teil nur wenigen Einwohnern. Ausserhalb der Zentren ist die Nutzungsdichte vergleichsweise gering. Sehr grosse Teile des Gebietes sind dünn besiedelte Kultur- und Naturlandschaften.

Abbildung 13 Siedlungs- und Landschaftsstrukturen im Oberland



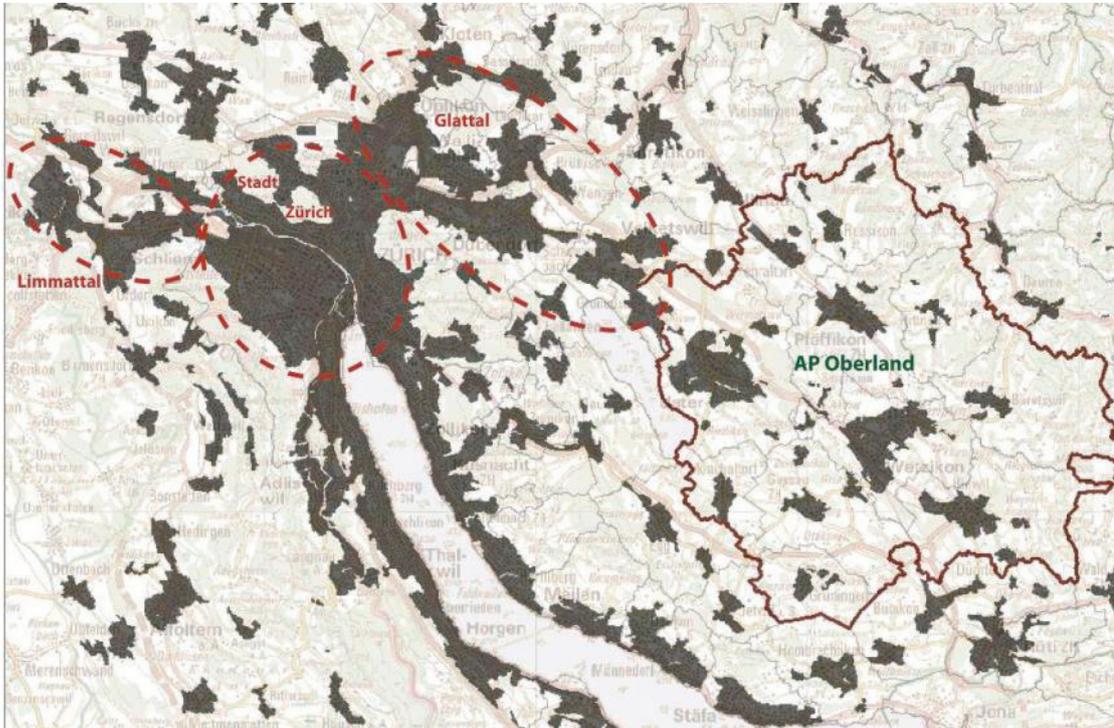
Oben links: Stadtansicht Uster / Oben rechts: bei Mönchaltorf / Unten links: Pfäffikersee bei Seegräben /
Unten rechts: historisches Zentrum Grüningen
Quelle: Internetauftritt der Gemeinden

Die mittlere Besiedlungsdichte beträgt 630 EW/km^2 und liegt damit deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt (ca. 800 EW/km^2). Das Oberland ist eine **vergleichsweise dünn besiedelte Region**. Die innerregionalen Unterschiede sind allerdings sehr gross. So liegt die Besiedlungsdichte auf den Gemeindegebieten von Wetzikon (ca. $1'300 \text{ EW/km}^2$), Uster (ca. $1'200 \text{ EW/km}^2$) und Rüti (ca. $1'100 \text{ EW/km}^2$) weit über dem regionalen und kantonalen Durchschnitt; in einigen ländlichen Gemeinden jedoch bei weniger als der Hälfte dieses Mittelwertes (Russikon, Hittnau, Bäretswil mit jeweils $< 300 \text{ EW/km}^2$). Betrachtet man die Bevölkerungsdichte bezüglich der überbauten Bauzonen liegt die Region Oberland mit ca. 47 EW/ha ebenfalls unter dem kantonalen Durchschnitt von 53 EW/ha . Dies gilt für alle Gemeinden des Oberlandes mit Ausnahme der Stadt Uster, wo die Bevölkerungsdichte mit 57 EW/ha leicht über dem kantonalen Mittel liegt und innerhalb der Region eine Sonderstellung einnimmt. In den übrigen Gemeinden bewegt sich die bauliche Dichte meist zwischen 40 und 50 EW/ha , bei einigen ländlichen Gemeinden deutlich darunter (Seegräben 31 EW/ha , Russikon 33 EW/ha).

Die Siedlungsflächen im Oberland sind vergleichsweise kompakt. Einzelne Ortschaften sind räumlich klar voneinander getrennt, Freiräume (Siedlungstrenngürtel) zwischen den Siedlungsgebieten meist noch deutlich wahrnehmbar, das räumliche Zusammenwach-

sen der bebauten Gebiete weniger ausgeprägt als in anderen Regionen (vgl. Abbildung 14).

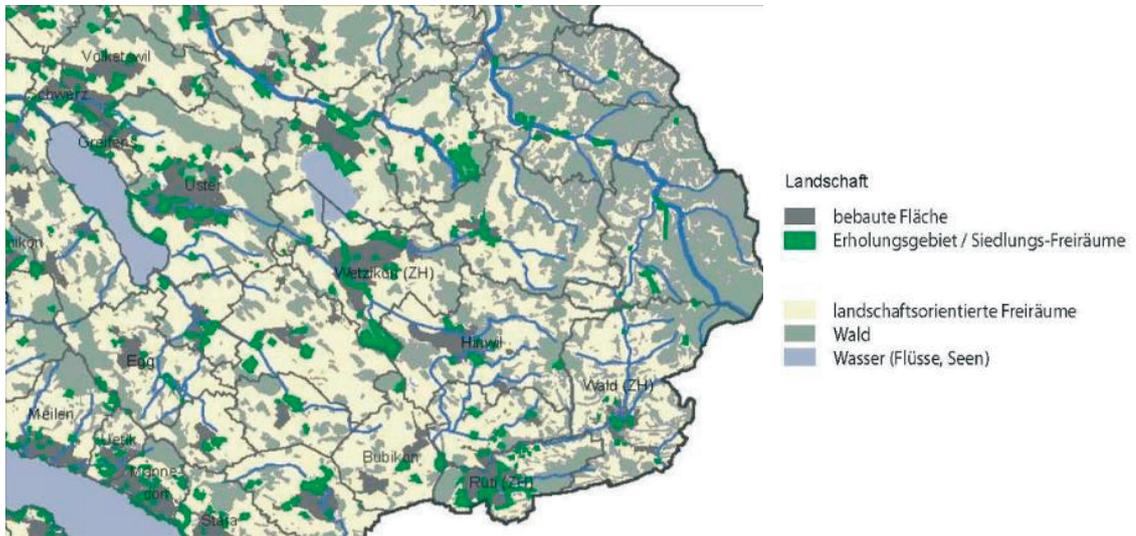
Abbildung 14 Siedlungsgebiet (bzgl. BZO) – Oberland im kantonalen Vergleich



Quelle: rGVK Oberland

Während im urbanen Raum Zürich-Glattal die zusammengewachsenen Siedlungen die Landschaft gliedern, die Landschaft teilweise sogar eher als Restfläche im Siedlungsgebiet erscheint, bilden zusammenhängende Landschaftsräume im Oberland eine Art Rahmen um die bestehenden Siedlungen (vgl. Abbildung 15). Die Region ist nicht durch die bebauten Gebiete, sondern viel mehr durch die grossen Freiräume geprägt.

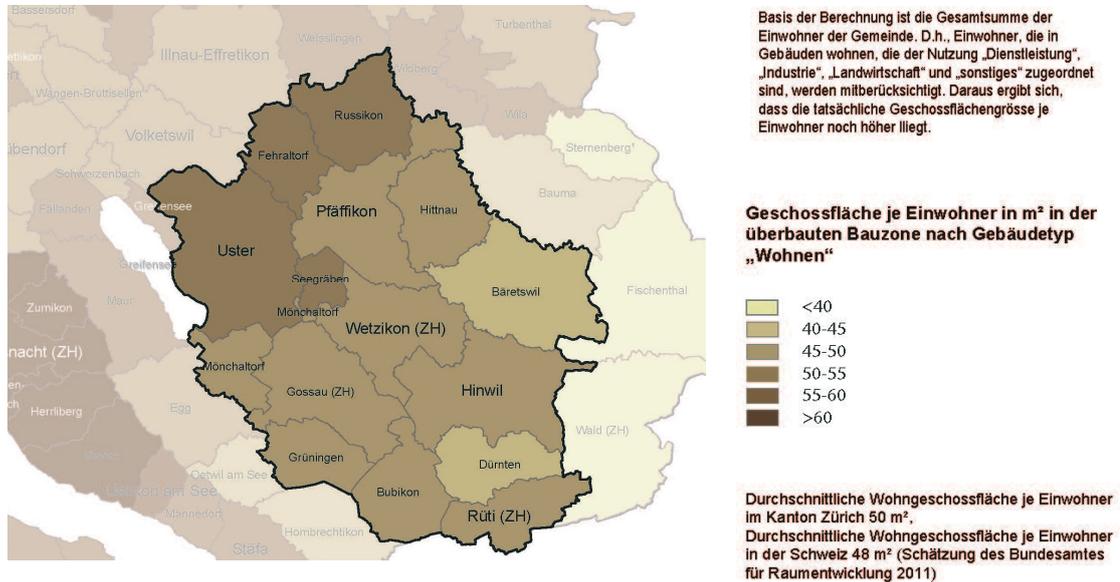
Abbildung 15 Landschaftsräume 2010



Quelle: ARE Kt. Zürich, Flächennutzung 2010

Beim **Wohnflächenbedarf** pro Person sind die innerregionalen Unterschiede etwas weniger stark ausgeprägt. Dieser ist ähnlich gross wie im Raum Zürich – Glattal, tendenziell etwas höher als in den östlichen Oberlandgemeinden ausserhalb der Agglomeration (Tösstal) und deutlich tiefer als in den Wohngemeinden am Zürichsee.

Abbildung 16 Geschossfläche je Einwohner in der überbauten Bauzone (Wohngebäude) 2009



Analyse AFV, Quelle: ARE Kt. ZH, 2011

Zentren und Entwicklungsschwerpunkte

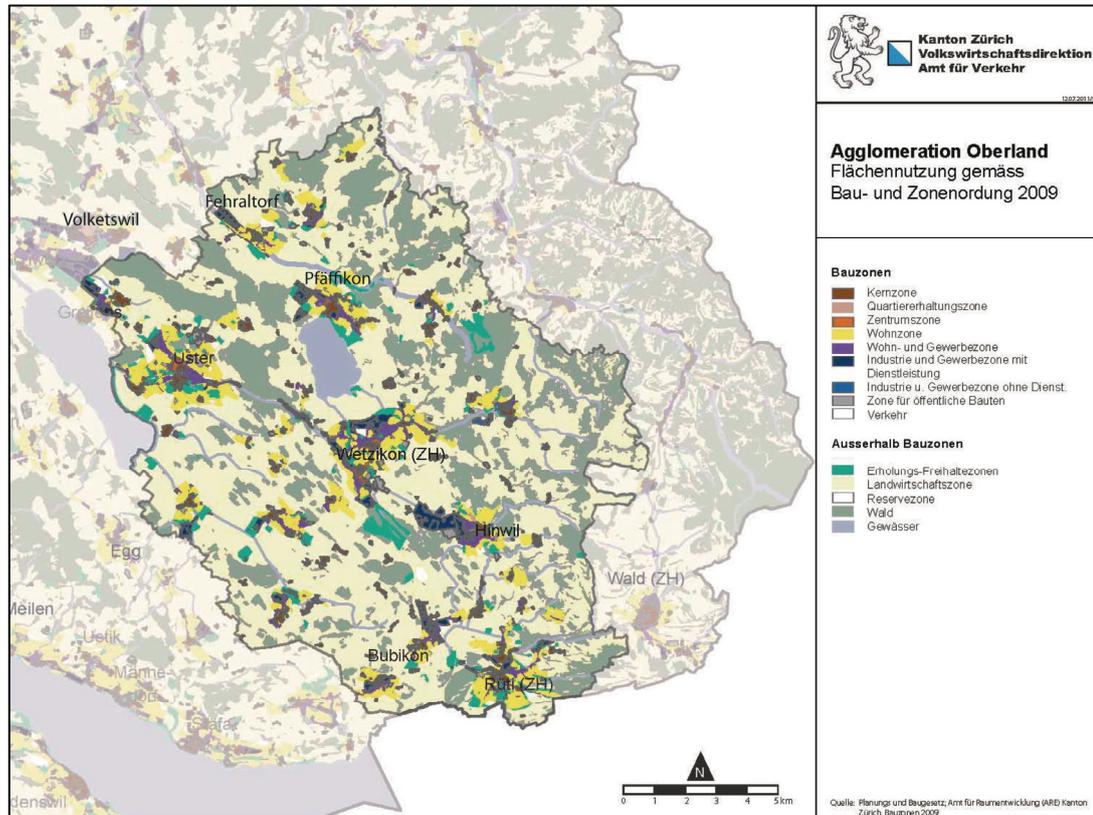
Über Zentrumsgebiete gemäss kantonalem Richtplan verfügen die beiden Städte Wetzikon und Uster.

Das überregional bedeutende Industriegebiet Hinwil verschafft dieser Gemeinde eine gewisse Sonderstellung mit grossen Gewerbe- und Einkaufsnutzungen im Ortsteil Hinwil West, das im starken Kontrast zu den dörflichen Strukturen der Kerngemeinde steht.

Weitere regional bedeutende Gewerbe- und Industriestandorte sind die Zentren Wetzikon und Uster sowie die kleineren Industriegebiete in Pfäffikon, Fehraltorf und Bubikon.

Mit dem Industriegebiet Volketswil liegt ein überregional bedeutendes Einkaufs- und Arbeitsplatzzentrum in unmittelbarer Nachbarschaft (Perimeter AP Zürich-Glattal) und hat insbesondere für den Raum Uster-Pfäffikon entsprechende Auswirkungen auf die Pendlerbeziehungen und das Einkaufsverhalten.

Abbildung 17 Flächennutzung 2009



Quelle: ARE Kanton ZH 2010, Darstellung AFV

Funktionalität und Nutzungen

Bei den **Wohnzonen** dominieren geringere bauliche Dichten (vgl. hierzu auch Abbildung 20). Eine intensive Nutzungsmischung findet sich vor allem im Regionalzentrum Wetzikon, im städtisch geprägten Uster sowie in etwas abgeschwächter Form in den Gemeinden Pfäffikon und Rüti.

Wichtige **Standorte weiterführender Schulen** sind Wetzikon (Kantonsschule Zürcher Oberland, diverse Berufs- und Wirtschaftsschulen) und Uster (Höhere Fachschule Zürcher Oberland, Kunst- und Sportschule, Berufsschulen) mit einem entsprechend hohem Schülerverkehrsaufkommen aus den umliegenden Gemeinden. Ein weiterer Berufsschulstandort ist Rüti.

In den Städten Wetzikon und Uster befinden sich auch die regionalen **Spitäler** und zahlreiche weitere soziale Einrichtungen wie z.B. grössere Alters- und Pflegeheime.

Mit Hinwil, Pfäffikon und Uster befinden sich im Untersuchungsgebiet drei Bezirkshauptorte mit ihren Verwaltungs- und Sozialeinrichtungen.

Die mit Abstand meisten **Verkaufsflächen** befinden sich in Wetzikon, gefolgt von Uster und Hinwil. In Relation zur Wohnbevölkerung ist der Verkaufsflächenanteil vor allem in Wetzikon und Hinwil besonders gross. Diese überkommunale Ausrichtung wird durch Betrachtungen zu den Kaufkraftflüssen unterstrichen (s.u.).

Tabelle 7 Verkaufsflächen 2010

Verkaufsflächen (2010)			
Gemeinde	2010 (m ²)	EW	pro EW
Wetzikon (ZH)	122'168	21'881	5.6
Uster	63'941	32'430	2.0
Hinwil	50'259	9'990	5.0
Rüti (ZH)	37'481	11'894	3.2
Pfäffikon	17'322	10'539	1.6
Fehraltorf	11'631	5'367	2.2
Dürnten	8'194	6'510	1.3
Bubikon	7'930	6'588	1.2
Gossau (ZH)	5'130	9'566	0.5
Bäretswil	2'876	4'501	0.6
Mönchaltorf	2'825	3'376	0.8
Grüningen	2'661	2'927	0.9
Hittnau	2'549	3'520	0.7
Russikon	1'299	3'983	0.3
Seegräben	535	1'281	0.4

Quelle: Siedlungsprognose GVM 2010, Stat. Amt Kanton ZH

Für das **Einkaufsverhalten** *innerhalb* der Region bilden die Einkaufszentren im Industriegebiet Hinwil sowie die Städte Wetzikon und Uster auch hinsichtlich der Kaufkraftströme die Schwerpunkte (Analyse aus Konsumkonzept Oberland, RZO 2003). In Uster dominiert dabei der lokale Umsatz, in Wetzikon halten sich lokales und nicht lokales Einkaufsvolumen die Waage, in Hinwil überwiegt klar der nichtlokal generierte Umsatz. Dies unterstreicht die regionale Bedeutung des Einkaufszentrums Hinwil. Während Pfäffikon⁵ und Rüti noch eine gewisse Bedeutung als Einkaufsort für die umliegenden Gemeinden haben, steht bei den übrigen Gemeinden die Lokalversorgung im Vordergrund.

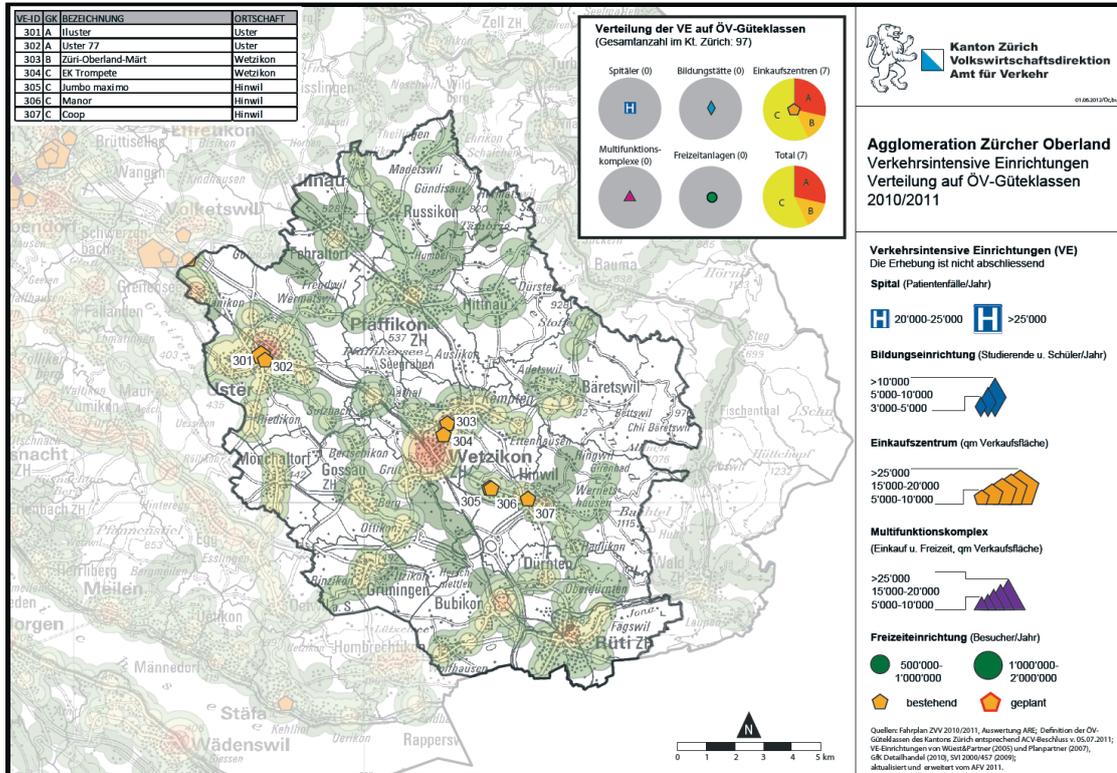
Für das Verkehrsgeschehen heisst das: Vor allem die Einkaufszentren in Hinwil (und in etwas abgeschwächter Form auch Wetzikon) wirken verkehrserzeugend und sind in erster Linie Anziehungspunkte für den MIV.

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Abbildung 18 zeigt die verschiedenen VEs im AP-Perimeter in Zusammenhang mit der Erschliessungsqualität. Neben Einkaufszentren gibt es keine bedeutenden verkehrserzeugenden Einrichtungen. Einkaufszentren befinden sich in den regionalen Zentren Wetzikon, Hinwil sowie Uster und weisen eine akzeptable Erschliessung mit dem ÖV auf.

⁵ Der hohe Anteil nichtlokal generierter Non-Food-Umsatz in Pfäffikon ist auf die Möbel-/Einrichtungsgeschäfte zurückzuführen

Abbildung 18 Verkehrsintensive Einrichtungen



Quelle: ARE Kanton ZH 2010, Darstellung AFV

Beim (nicht täglichen) *überregionalen* Einkaufsverkehr spielen neben Hinwil die Einkaufszentren im angrenzenden Volketswil eine wichtige Rolle. So gehört die Stadt Uster für das Einkaufszentrum „Volkiland“ zum Haupteinzugsgebiet⁶. Ansonsten kann von ähnlichen Wunschlinien wie beim Pendlerverhalten ausgegangen werden mit Zürich, Winterthur und Rapperswil als Anziehungspunkten ausserhalb der Region.

Angebot und Anziehungskraft der **Kultur- und Freizeiteinrichtungen** beschränken sich primär auf das örtliche und regionale Umfeld. Grössere, überregionale publikumsintensive Kultur- und Sportanlagen sind im Untersuchungsgebiet nicht zu finden. Eine gewisse Konzentration von Kultureinrichtungen (Kino, Theater, Clubs etc.) findet sich nur in den Städten Uster und Wetzikon. Die Wunschlinien in diesem Bereich dürften klar auf die Stadt Zürich (in geringerem Mass auch Winterthur und Rapperswil) ausgerichtet sein.

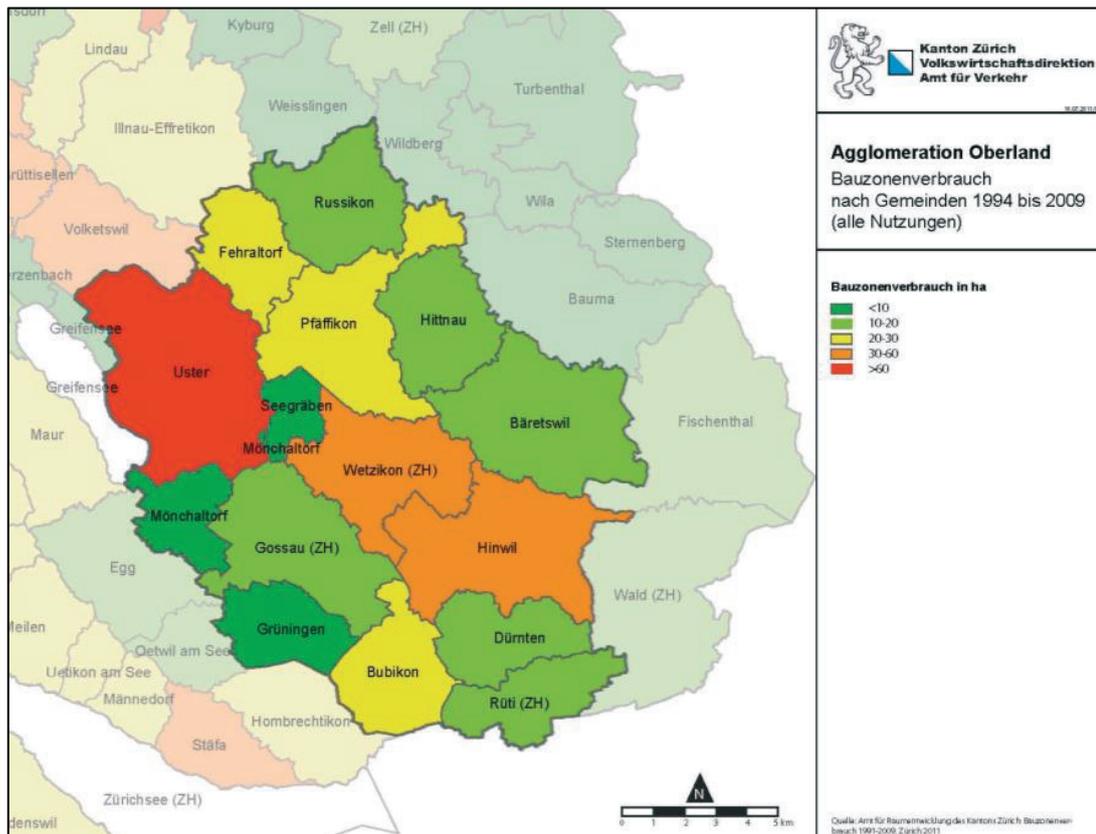
Bauzonenstatistik

Der **Bauzonenverbrauch** war in den letzten Jahren entlang der beiden Hauptsiedlungsachsen (Uster-Wetzikon-Hinwil und Fehraltorf-Pfäffikon-Wetzikon) und damit auch in den regionalen Zentren am grössten.

⁶ Gem. Analyse der Kundenströme des Einkaufszentrums Volkiland (IHA-GFK AG, 2006)

Einerseits verlaufen durch diese Siedlungsachsen die Haupt-ÖV-Korridore – d.h. die Entwicklung findet aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich am „richtigen“ Ort statt. Andererseits werden die dabei möglichen Kapazitäten (bauliche Dichte) aber nicht ausgeschöpft (vgl. Abbildung 20).

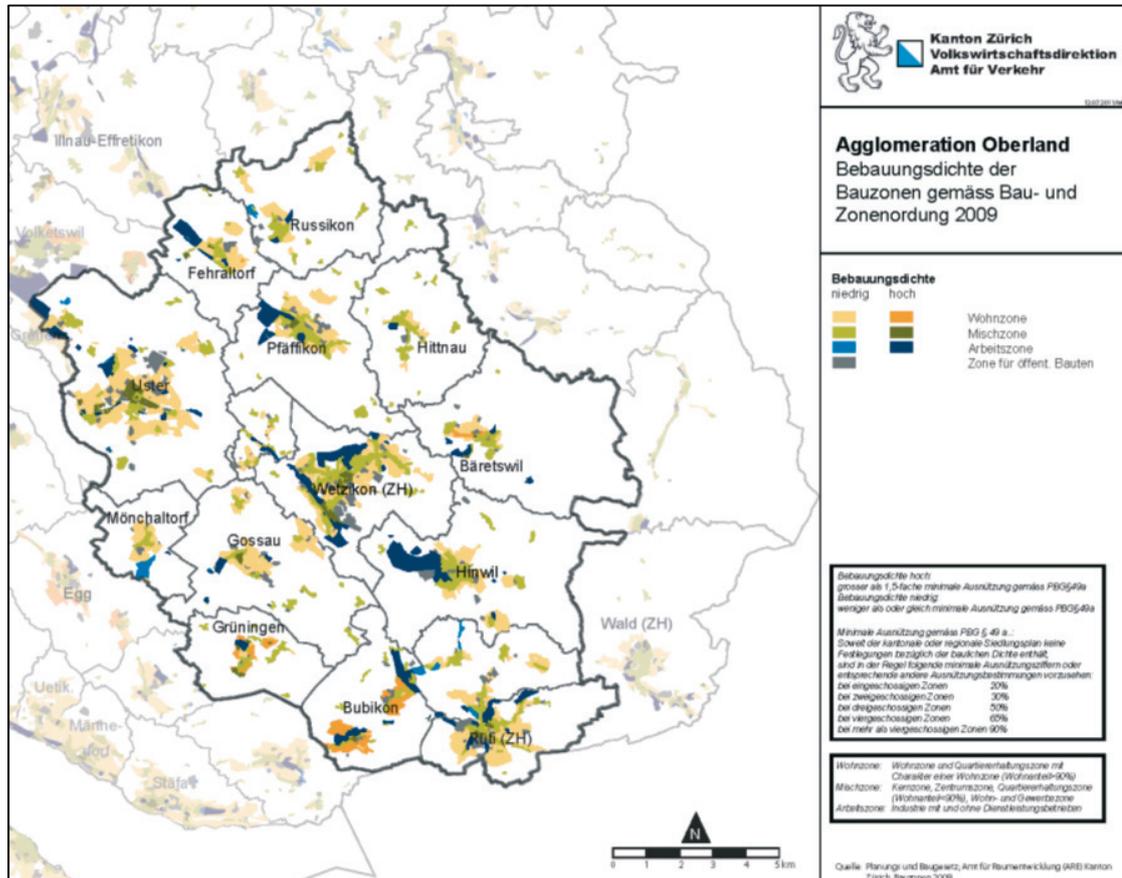
Abbildung 19 Bauzonenverbrauch nach Gemeinden 1994-2009



ARE Kt. ZH, 2011

Auffällig sind die **geringen Ausnützungsziffern** in der gesamten Region. Diese entsprechen lediglich den üblicherweise anzuwendenden minimalen Ausnützungsziffern für die jeweiligen Bauzonentypen gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG § 49a) oder unterschreiten diese sogar. Während die Bebauungsdichte in Industriegebieten meistens und in Mischgebieten noch teilweise hoch ist, werden bei den Wohnzonen fast ausschliesslich niedrige bauliche Dichten erreicht (vgl. Abbildung 20).

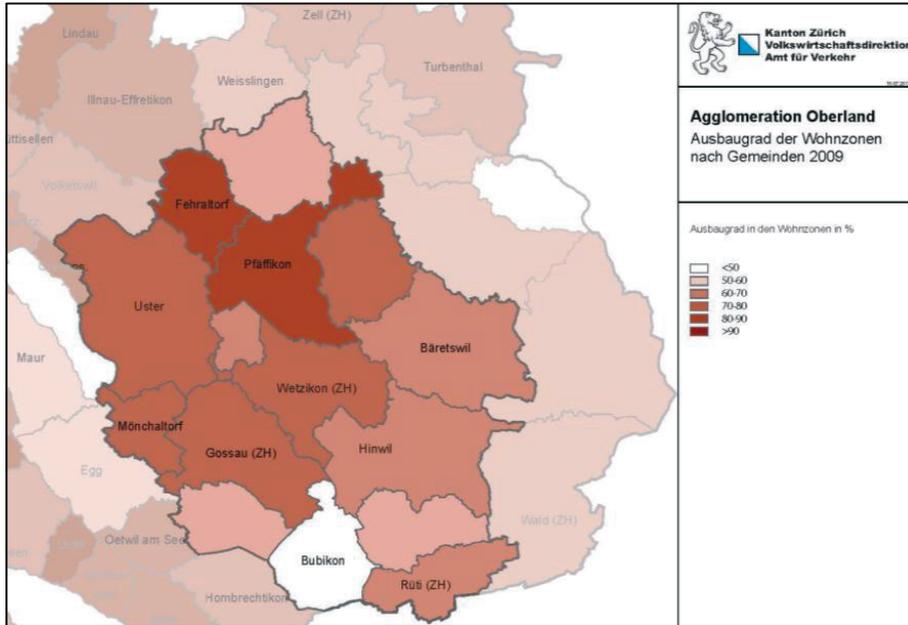
Abbildung 20 Bebauungsdichte (Bauzonenausnutzung)



Quelle: ARE Kt. ZH, 2011 (Darstellung AFV)

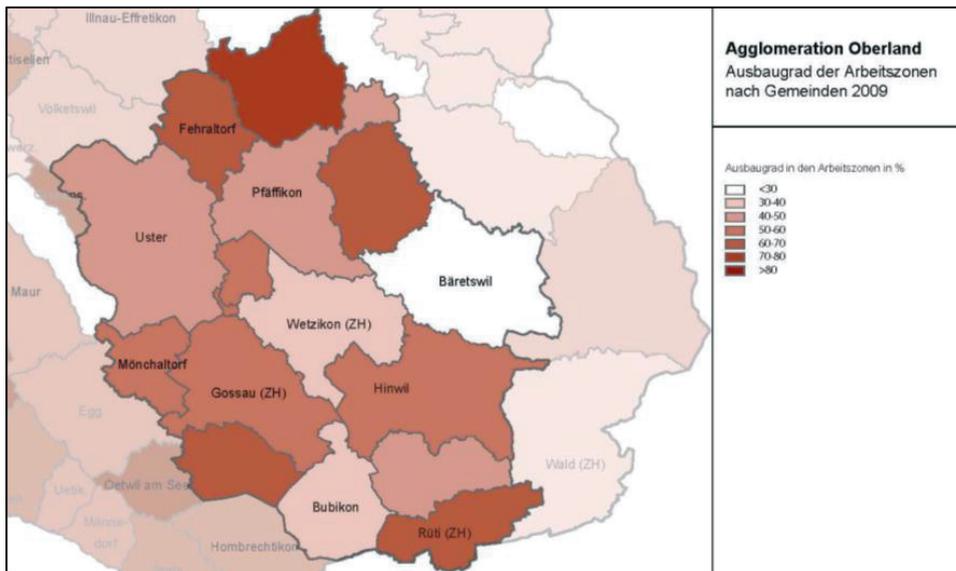
Betrachtet man den heutigen Ausbaugrad der Wohnzonen, sind deren Kapazitäten nur in Fehraltorf und Pfäffikon zu über 80% ausgeschöpft. Insgesamt ist die Situation im Oberland – gerade auch in den Zentren Uster und Wetzikon – aber noch relativ entspannt (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21 Ausbaugrad der Wohnzonen nach Gemeinden



Quelle: ARE ZH, 2009

Abbildung 22 Ausbaugrad der Arbeitszonen nach Gemeinden

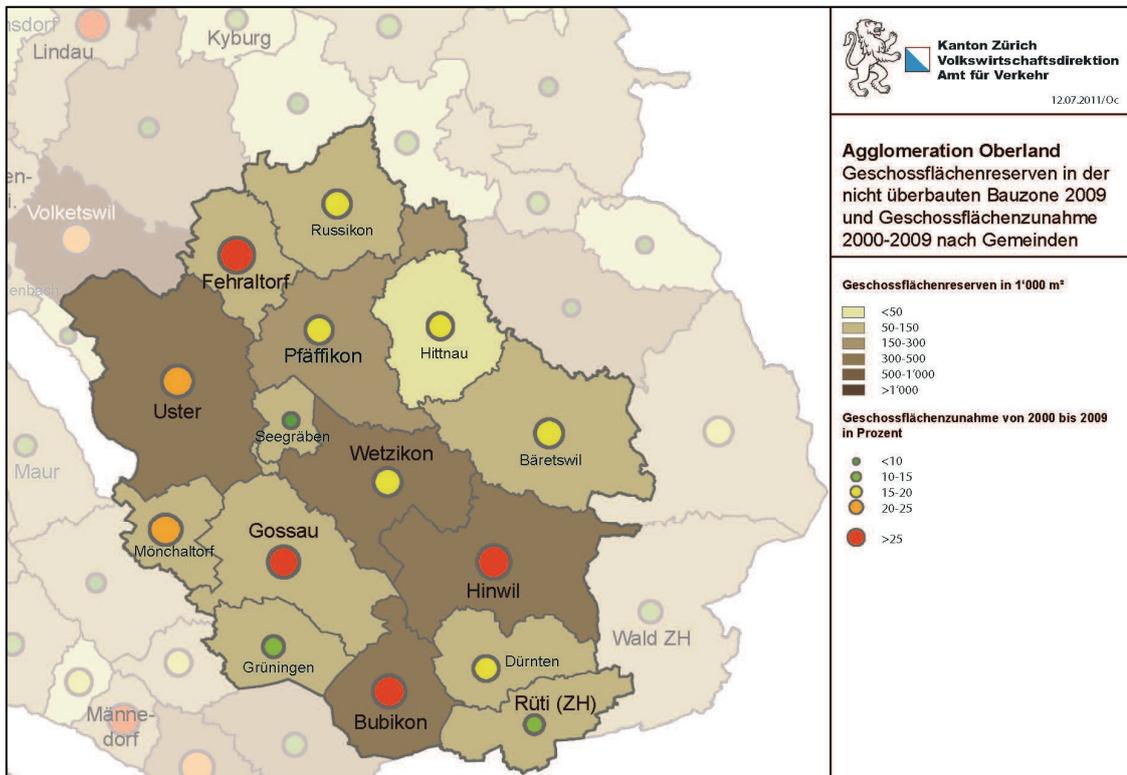


Quelle ARE ZH, 2009

Aus dem derzeitigen Ausbaugrad bei den Arbeitszonen (Abbildung 22) lassen sich keine drohenden Kapazitätsprobleme ableiten. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Flächenbedarf von Arbeitsplätzen je nach Branche sehr stark variieren kann und entsprechende Kapazitätsbetrachtungen nur eine sehr grobe Orientierung bieten können.

Auch die absoluten Zahlen bei den Geschossflächen nicht überbauter Zonen (Abbildung 23) zeigen die in den meisten Gemeinden – insbesondere aber auf der Siedlungshauptachse Uster – Wetzikon – Hinwil – noch vorhandene Reserven.

Abbildung 23 Geschossflächenreserven und Flächenzunahme 2000-2009



Quelle ARE ZH, 2009

Abbildung 24 zeigt die Grösse der unbebauten Bauzonen in den einzelnen Gemeinden. Es wird deutlich, dass in jeder Gemeinde des Perimeters noch bedeutende Bauzonenreserven vorliegen. Diese befinden sich zum Teil an den Siedlungsrändern, aber auch in den Siedlungsbestand integriert und im Bereich der Ortszentren. Darüber hinaus verfügen die meisten Gemeinden auch Reserven *ausserhalb* der bestehenden Bauzonen. Die bedeutendsten grösseren Gebiete sind die Reservezone Nänikon-Grossriet zwischen Nänikon und Volketswil an der Grenze zur Glattal-Region (bisher als Bauentwicklungsgebiet bezeichnet), sowie Reserveflächen in Uster, Fehraltdorf und Rütli.

Die Trendprognose GVM geht bis 2030 in Uster (+27%) und Wetzikon (+18%) von überdurchschnittlichen Zuwachsraten bei den Verkaufsflächen aus. In den kleineren Gemeinden wird sich die Ausgangslage insbesondere im Detailhandel für den täglichen Bedarf weiter verschlechtern (Stichwort „Ladensterben“). Neue verkehrsintensive Einrichtungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in Planung. Es ist jedoch absehbar, dass der Einzelhandelsstandort im Gewerbegebiet von Hinwil noch erweitert wird.

Die Beschränkung des Kultur- und Freizeitangebotes auf die Regionalzentren sowie die zunehmende Bedeutung überregionaler Ziele (insbesondere Zürich) werden sich langfristig weiter akzentuieren.

Hinsichtlich der Siedlungsstrukturen ist die Region weiterhin durch starke Gegensätze zwischen den beiden Städten und dem ländlichen Umland geprägt.

Die Siedlungsstrukturen sind vergleichsweise kompakt, Freiräume zwischen den Siedlungsgebieten meist noch klar erkennbar, Zersiedlungstendenzen bisher noch nicht stark ausgeprägt.

Insgesamt ist die Siedlungsdichte gering. Die Kapazität der vorhandenen Bauzonen ist ausreichend – vor allem dann, wenn das noch vorhandene Verdichtungspotenzial genutzt wird. Dieser Nachweis wurde durch das ARE-ZH geführt und ist im Detail im Dachkonzept der AP des Kantons Zürich erläutert. Dies gilt insbesondere für die Zentren Uster und Wetzikon, aber auch generell für die meisten bestehenden Wohnzonen mit ihren heute geringen Ausnützungsziffern. Für eine differenzierte Siedlungsentwicklung mit Priorität auf Verdichtungen an Lagen mit guter ÖV-Erschliessungsqualität bieten sich günstige Voraussetzungen.

Nicht die Siedlungen selbst, sondern die hohe Qualität der Freiräume sind wesentlich für Selbstverständnis und Identifikation innerhalb der Region⁷. Während die überregionale Bedeutung als Naherholungsziel weiter zunehmen dürfte, wird die Bedeutung regionaler Kultur- und Freizeiteinrichtungen aufgrund der wachsenden Konzentration in den grossen Zentren (Zürich, Winterthur) eher abnehmen.

Die Siedlungsstruktur des Oberlandes weist die folgenden Stärken und Schwächen auf:

⁷ Untersuchungen im Rahmen des Forschungsprojektes „Leben in der S5-Stadt“ [12] zeigen, dass eine gemeinsame Identifikation mit dem Siedlungsraum kaum vorhanden ist (hier dominiert die Orientierung zum Oberzentrum Zürich) – dass aber die Naturräume des Oberlandes als gemeinsame „Klammer“ wahrgenommen werden.

Stärken:

- Vergleichsweise kompakte Strukturen mit einer Konzentration des Siedlungsgebietes auf zwei Hauptsiedlungsachsen
- Klar erkennbare Siedlungsgrenzen, Zersiedlungstendenzen bisher weniger ausgeprägt als in anderen Regionen
- attraktive Wohnregion in unmittelbarer Nähe des Ballungsraumes Zürich
- Kapazitäten für prognostizierte Entwicklung sind in bereits bestehenden Bauzonen vorhanden
- hoher Anteil sehr dünn besiedelter bis unverbauter Natur- und Kulturlandschaften

Schwächen:

- grosse Gegensätze zwischen städtischen und ländlichen Strukturen erschweren allgemein gültige Entwicklungsleitlinien, Gegensätze dürften sich weiter verstärken (multifunktionale Regionalzentren gegenüber reinen Wohngemeinden)
- überdurchschnittlich starke Siedlungsentwicklung mit wachsendem Konfliktpotenzial gegenüber der Landschaft („Landschaft unter Druck“) – verstärkt dadurch, dass vorhandene Kapazitäten nicht ausgeschöpft werden (geringe Kapazitätsausnutzung insbesondere bei den Wohnzonen)
- Bauzonenreserven stehen nicht in Relation zur Gemeindegrösse und sind auch ausserhalb der Zentren und in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Lagen vorhanden.
- Verkehrsintensive Einrichtungen liegen zum Teil ausserhalb der Ortszentren (Einkaufs- und Arbeitsplatzgebiet Hinwil West)

2.2 Verkehrssystem

2.2.1 Gesamtverkehr

Verkehrsaufkommen

Die folgenden Zahlen basieren auf Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells (GVM) des Kantons Zürich von 2010. Dargestellt wird die Summe des Verkehrsaufkommens im **Quell-, Ziel- und Binnenverkehr** der 15 Gemeinden des Analysegebietes für den Istzustand 2010 und den Prognosehorizont 2030.

Tabelle 8 Verkehrsaufkommen und Modalsplit 2010/2030⁸

	MIV	ÖV	LV
Verkehrsaufkommen (Wege pro Werktag 2010)	349'300	77'900	112'100
Modalsplit 2010	65%	14%	21%
Verkehrsaufkommen (Wege pro Tag 2030)	372'500	100'600	118'800
Modalsplit 2030	63%	17%	20%
Zunahme absolut 2010-2030	7%	29%	6%

Quelle: Kant. GVM 2010, Auswertung AFV 2011

Modalsplit

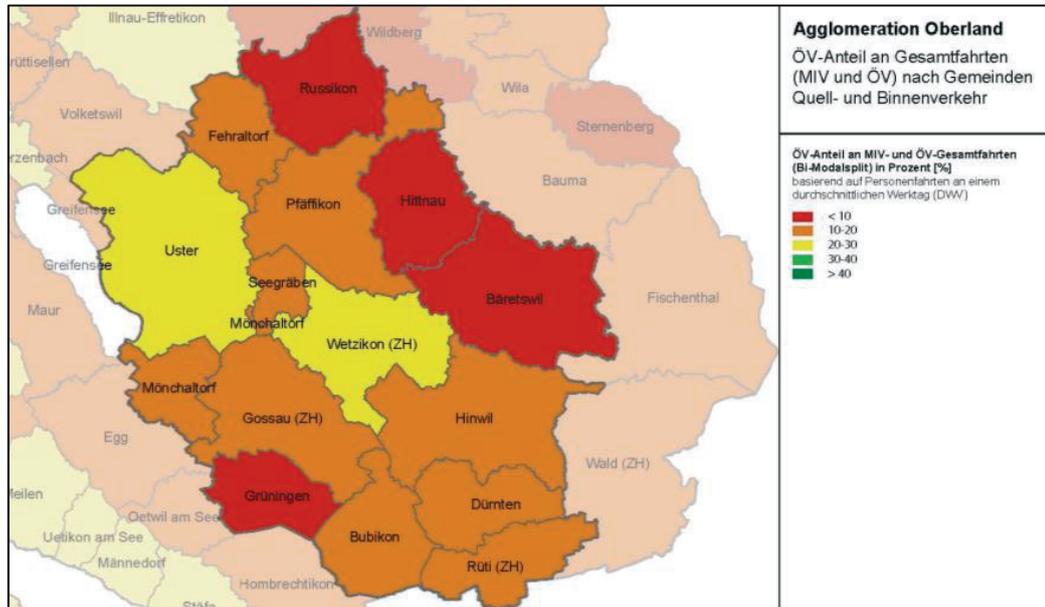
Das Verkehrsgeschehen im Zürcher Oberland ist mit 2/3 Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen klar MIV-orientiert (kant. Mittelwert 55% MIV). Der ÖV-Anteil ist mit ca. 14% vergleichsweise gering. Am höchsten sind die ÖV-Modalsplit-Werte erwartungsgemäss in den Zentren Uster und Wetzikon, welche über attraktive, überregionale S-Bahn-Verbindungen und eigene, städtische Busnetze verfügen. Allerdings werden auch dort nur bimodale ÖV-Anteile von knapp über 20% erreicht (Vgl. Stadt Zürich 54%), in den ländlichen Gemeinden sinkt der ÖV-Anteil teilweise auf unter 10%. Trimodal, d.h. auf den ÖV entfallen dort nur noch etwa 5% aller Wege (Russikon 5,8% Hittnau 4,4%).

Die **Trendprognose** gemäss GVM geht von einer Steigerung des ÖV-Anteils von 14% auf 17% aus, da sie sowohl die Angebotserweiterungen der 4. Teilergänzung S-Bahn-Zürich (inkl. Buszubringer) als auch die zunehmenden Kapazitätsprobleme im MIV in den Berechnungen berücksichtigt. Infrastrukturergänzungen im Strassennetz (Oberlandautobahn, Entlastungsstrassen) sind darin allerdings noch nicht enthalten. Angesichts der damit zu erwartenden Qualitätsverbesserungen für den MIV und aufgrund der weiterhin bestehenden Risiken einer dispersen Siedlungsentwicklung des Oberlandes erscheinen die Modalsplit-Verschiebungen zugunsten des ÖV in der Trendprognose eher optimistisch und werden nur mit Hilfe verkehrs- und siedlungsplanerischer Begleitmassnahmen erreichbar sein.

Bei den wichtigsten überregionalen Zielen werden hohe ÖV-Anteile nur auf Verbindungen nach Zürich erreicht (vgl. Abbildung 26).

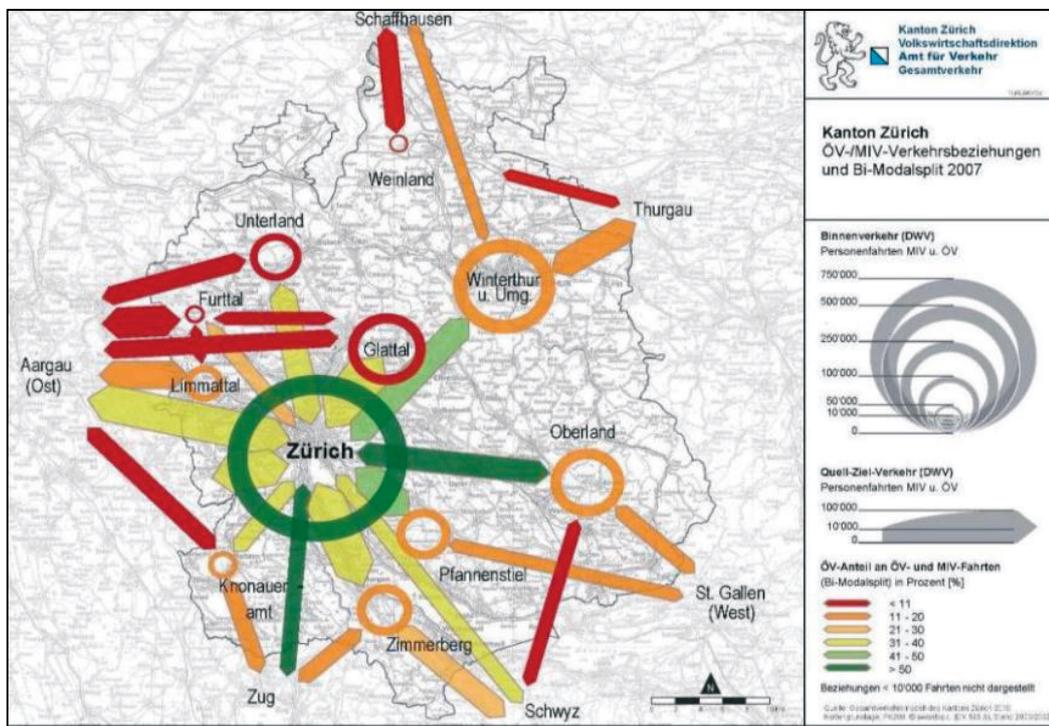
⁸ Das Verhältnis zwischen MIV und ÖV basiert auf kalibrierten Nachfrageberechnungen des AFV. Der Langsamverkehrsanteil stützt sich auf nicht kalibrierte Berechnungen.

Abbildung 25 ÖV-Anteil am Bi-Modalsplit pro Gemeinde



Quelle: AFV; Quell-/Binnenverkehr 2010 gem. GVM

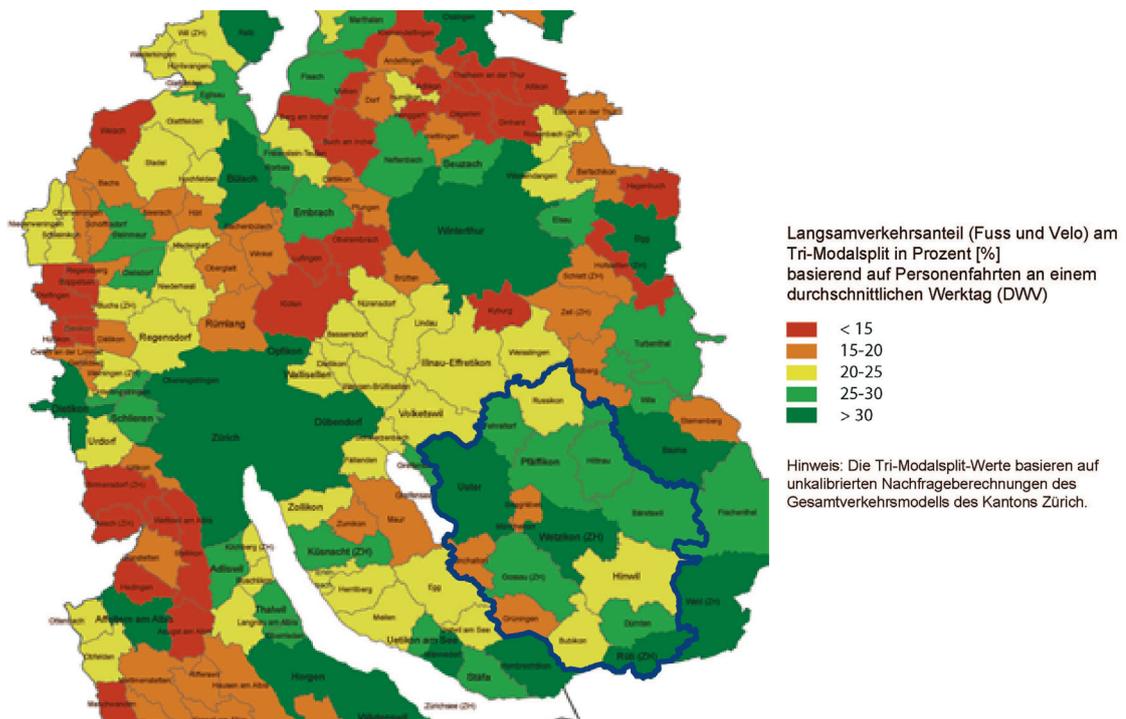
Abbildung 26 ÖV-Modalsplit grossräumige Betrachtung



Quelle: AFV

In der trimodalen Betrachtung des Quell- und Binnenverkehrs fällt der hohe Anteil des Langsamverkehrs in den meisten Oberlandgemeinden auf – einerseits bedingt durch das im ländlichen Raum weniger dichte ÖV-Angebot (d.h. ÖV ist keine Konkurrenz auf Kurzstrecken), andererseits aber auch ein indirekter Hinweis auf die für den Langsamverkehr attraktiven kompakten Siedlungsstrukturen. Abbildung 27 veranschaulicht die Langsamverkehrsanteile im Agglomerationsperimeter durch einen überregionalen Vergleich im Gesamtkanton.

Abbildung 27 Langsamverkehrsanteile im überregionalen Vergleich



Quelle: AFV; Quell-/Binnenverkehr 2010 gem. GVM, Auswertung 2011

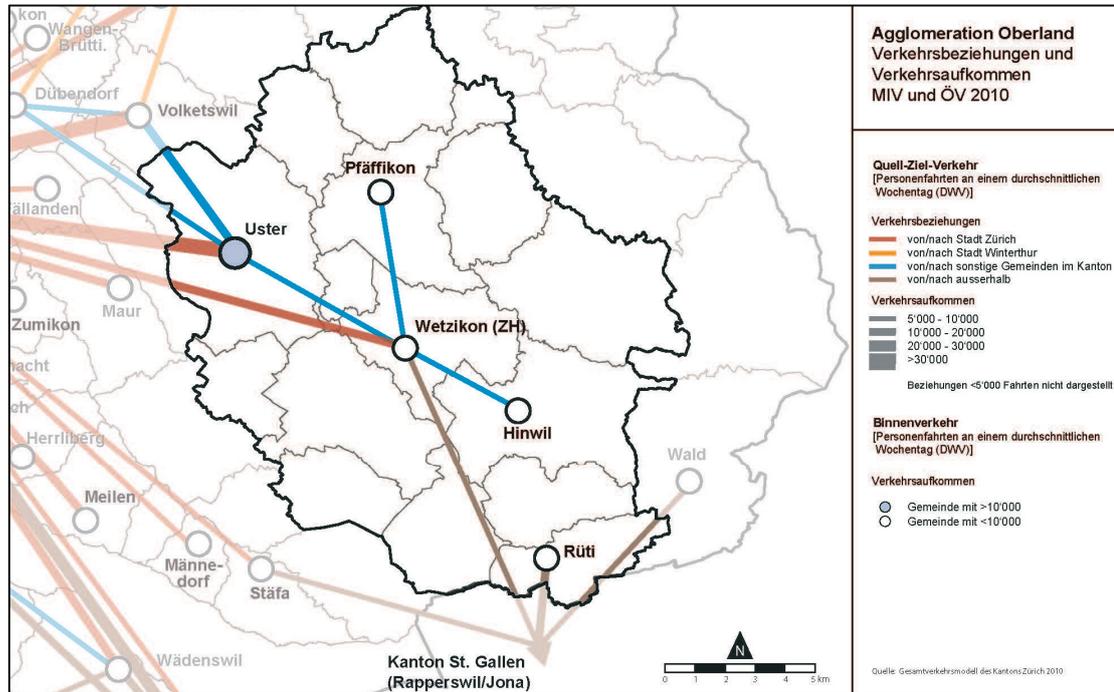
Durchgangsverkehr

Zur Bestimmung der Durchgangsverkehrsanteile wurden mit dem kantonalen Verkehrsmo-
 dell Spinnenanalysen durchgeführt. Im MIV beträgt der Anteil des Transitverkehrs ca. 12
 Prozent, im ÖV ca. 13 Prozent. Somit weist der Perimeter des AP Zürcher Oberland im
 Vergleich zu den anderen Agglomerationsprogrammen eher niedrige Anteile im Durch-
 gangsverkehr auf. Das Oberland liegt abseits der bedeutenden Fernverkehrsrelationen und
 hat mit dem übergeordneten Verkehrsnetz mit der S-Bahn und mit der nicht vollendeten
 Fernstrassenverbindung der N53 von der Agglomeration N3 ins Glattal nach Wangen-
 Brüttisellen eher eine regionale bis überregionale Bedeutung.

Verkehrsbeziehungen

Die Darstellung der Gesamtverkehrsströme in der Region Oberland bestätigt deren Bündelung auf die Hauptverkehrsachsen zwischen den Regionalzentren (Uster – Wetzikon – Hinwil, Pfäffikon – Wetzikon), die Verflechtungen mit den Nachbarregionen Glattal (Uster ↔ Volketswil / Dübendorf) und Obersee (Wetzikon / Rüti ↔ Rapperswil) sowie die starke Anziehungskraft des Oberzentrums Zürich.

Abbildung 28 Gesamtverkehrserzeugung Oberland

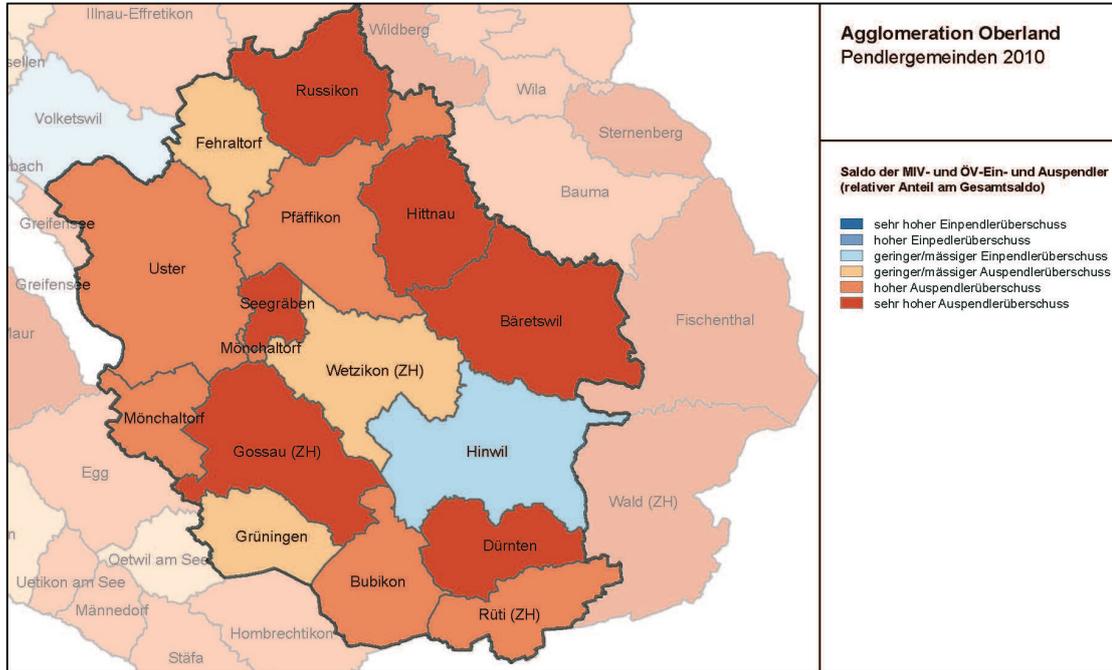


Quelle: AFV; Daten aus GVM Kanton ZH 2010

Pendler

Fast alle Gemeinden des Oberlandes weisen einen negativen Pendlersaldo auf – das heisst, insgesamt überwiegen klar die Wegpendler. Die einzige Ausnahme mit mehr Zu- als Wegpendlern bildet der Arbeitsplatzschwerpunkt Hinwil; im Regionalzentrum Wetzikon ist das Verhältnis Weg-/Zupendler nahezu ausgeglichen.

Abbildung 29 Pendlersaldo pro Gemeinde



Quelle: GVM Kanton ZH 2010, Darstellung AFV

Die Detailauswertungen der Pendlerstatistik 2000 sind nicht mehr aktuell, ermöglichen aber grundsätzliche, qualitative Aussagen zum Verkehrsverhalten. Aus einem Vergleich mit den Daten von 1990 lassen sich allgemeine Trends ableiten.

In den Städten Uster und Wetzikon ist der Binnenpendleranteil erwartungsgemäss am grössten, wobei dieser Anteil rückläufig ist und die überregionale Streuung der Pendlerziele beständig zunimmt (vgl. unten stehende Tabelle zur Entwicklung 1990>>2000). Dieser Trend dürfte sich inzwischen weiter fortgesetzt haben.

Tabelle 9 Beispiele für die Entwicklung des Pendlerverhaltens bei den Erwerbstätigen jeweils Vergleich 1990 - 2000

Ziele > Gemeinde (Anteil Binnenpendler)	Stadt Zürich	Glattal*	Hauptziel in der Region Oberland	Anzahl der Zielgemeinden
Uster (47% >> 35%)	19% >> 25%	14% >> 15%	5,5% >> 5,1% (Volketswil)	193 >> 244
Wetzikon (51% >> 41%)	11% >> 15%	5,7% >> 8,2%	5,1% >> 5,4% (Hinwil)	162 >> 195
Pfäffikon (49% >> 39%)	11% >> 14%	7,4% >> 9,7%	7,7% >> 7,2% (Wetzikon)	121 >> 148
Mönchaltorf (21% >> 21%)	23% >> 24%	12,4% >> 13,7%	12,3% >> 9,4% (Uster)	94 >> 99

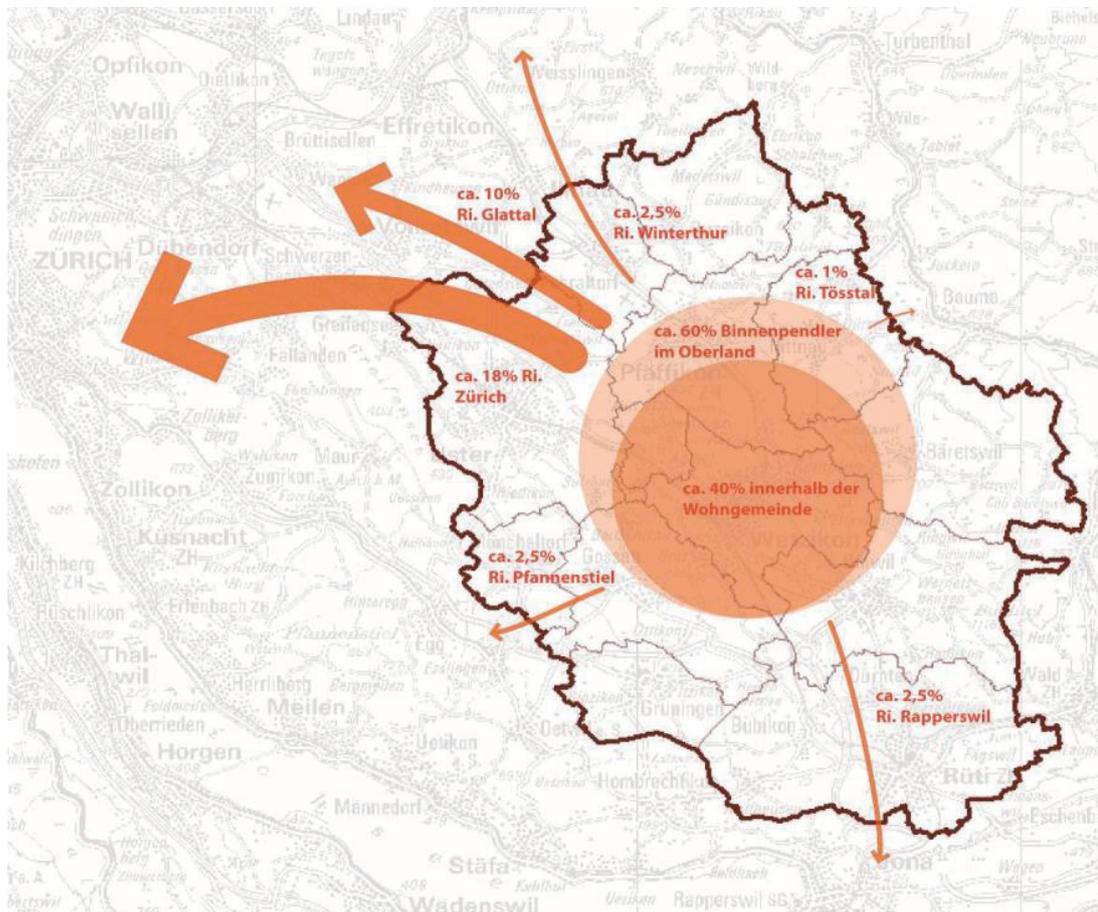
Quelle: Volkszählung/Pendlerstatistik 1990 und 2000, Auswertungen rGVK Oberland

Auffällig ist der hohe Binnenpendleranteil bezogen auf den Analyseperimeter des AP Zürcher Oberland: ca. 60% Binnenpendler, davon 40% innerhalb der eigenen Wohngemeinde (Berufstätige und Personen in Ausbildung).

Hauptziel überregional ist Zürich (bzw. Ziele, die über Zürich erreicht werden), eine grosse Bedeutung haben zudem Wunschlinien in den Raum Glattal. Die anderen Nachbarregionen (Winterthur, Tösstal, Rapperswil, Pfannenstiel) spielen eine wesentlich geringere Rolle bei den Pendlerzielen.

Innerregionale Schwerpunkte sind die Städte Wetzikon und Uster. Insbesondere Wetzikon zeigt sich dabei als Zentrum des Pendler- und Schülerverkehrs innerhalb der Region. Auffallend stark ausgeprägt sind zudem die Beziehungen zum unmittelbar angrenzenden Volketswil (AP Stadt Zürich-Glattal). Dies gilt insbesondere für die Stadt Uster mit ihren bereits erwähnten starken räumlich-funktionalen Beziehungen mit dem Glattal.

Abbildung 30 Grossräumige Pendlerbeziehungen



Quelle: Pendlerstatistik 2000, Auswertung im rGVK [3]

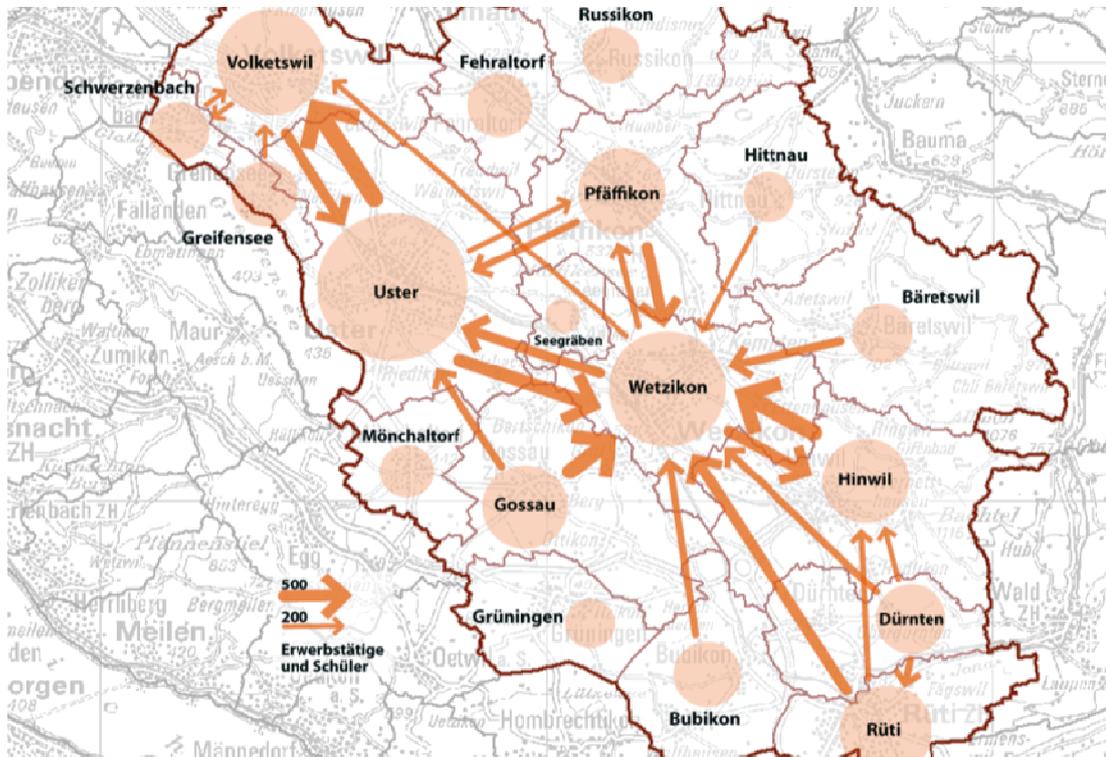
Stärken:

- hohe Bedeutung der innerregionalen Zentren im Pendlerverkehr
- Gemeinden mit guter ÖV-Erschliessung erzielen einen hohen ÖV-Anteil im Pendlerverkehr auf der Hauptrelation in Richtung Zürich
- Hoher Anteil des Langsamverkehrs am Binnen- und Quellverkehr der meisten Gemeinden
- Insgesamt hoher Binnenverkehrsanteil innerhalb der Region – d.h. das Verkehrsgeschehen lässt sich durch Massnahmen in der Region selbst beeinflussen und ist weniger abhängig von äusseren Entwicklungen

Schwächen:

- Überörtliche Pendlerströme nehmen tendenziell zu
- Insgesamt sehr niedriger ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen

Abbildung 31 Binnenpendler im Perimeter (Erwerbstätige und Schüler), ab 200 pro Verbindung, Pendlerstatistik 2000



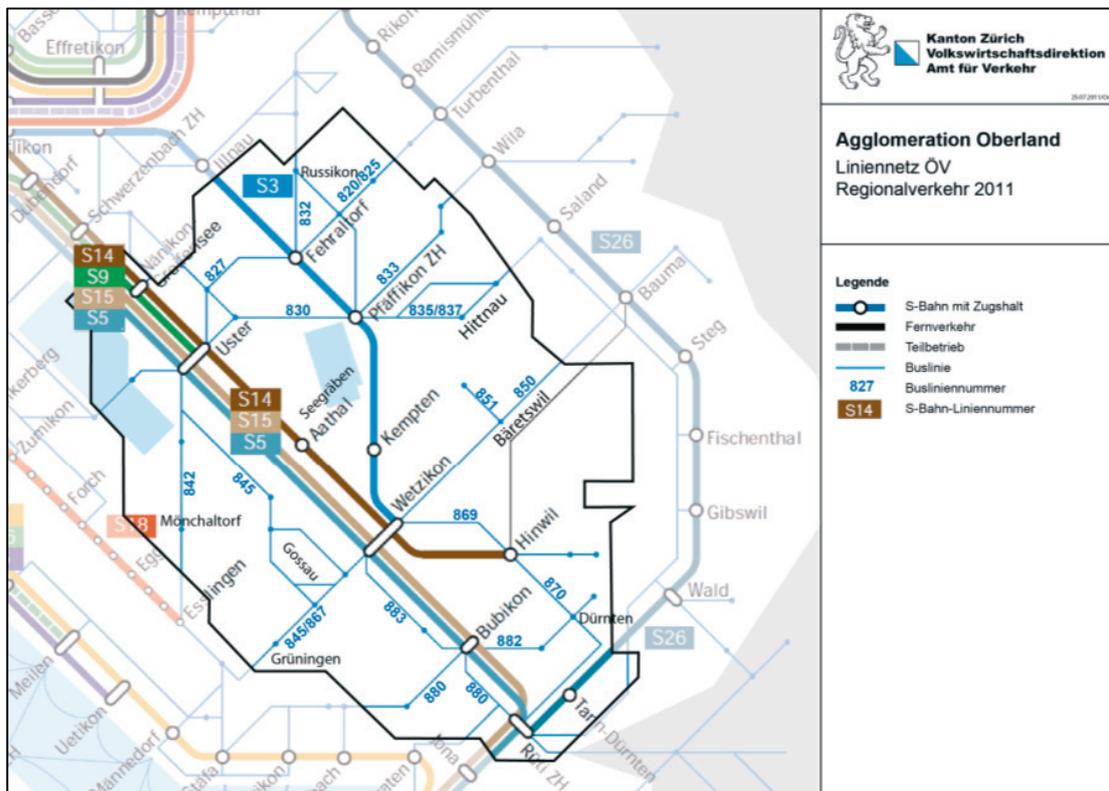
Quelle: Analyse aus rGVK Oberland inkl. Raum Volketswil/Schwerzenbach

2.2.2 Öffentlicher Verkehr

Verkehrsnetz

Das Rückgrat des ÖV-Netzes bilden die schnellen S-Bahnen S5/S15 auf der Achse Zürich – Uster – Wetzikon – Rapperswil ergänzt durch die Linien S9 (ab/nach Uster) und S14 (über Wetzikon nach Hinwil). Eine weitere S-Bahn-Achse führt von Wetzikon über Pfäffikon und Effretikon in Richtung Zürich (S3). Eisenbahn-Fernverkehrslinien führen nicht durch das Zürcher Oberland. Alle S-Bahn-Linien sind radial auf den Knoten Zürich ausgerichtet. Das übrige Gebiet wird durch Buslinien von VZO und Postauto erschlossen, welche meist auf die S-Bahnanschlüsse von/nach Zürich orientiert sind sowie in einigen Fällen Tangentialverbindungen durch die Region gewährleisten (z.B. Uster – Pfäffikon). Die wichtigsten ÖV-Drehscheiben sind die Bahnhöfe Wetzikon, Uster und Pfäffikon. Der Bahnhof Wetzikon bildet dabei einen eigentlichen Bahnknoten mit diversen Umsteigeverbindungen im regionalen und überregionalen S-Bahn-Netz.

Abbildung 32 ÖV-Netz



Quelle: Liniennetzplan ZVV 2010/2011, Aufbereitung AFV

Weiterentwicklung des Angebotes

Die Infrastruktur des Hauptnetzes (S-Bahn) wird sich im Prognosezeitraum 2030 nicht verändern. Mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich wird auf der Achse Zürich – Pfäffikon allerdings eine zusätzliche S-Bahn-Linie eingeführt (S19 ab Dez. 2015), welche auf dem Abschnitt Effretikon – Pfäffikon (ZH) zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt. Dadurch werden einerseits die Kapazitätsprobleme auf der heute sehr kritischen S3 entschärft, andererseits ergeben sich neue Direktverbindungen in den Raum Zürich Nord/Glattal. Das Gesamtkonzept der 4. Teilergänzung der S-Bahn ist im Dachkonzept dargestellt.

Weitere Anpassungen im Bahnangebot betreffen die Linienführung und Fahrplanlage der S14 (Hinwil – Uster – Zürich Oerlikon – Zürich HB), welche nicht mehr den „Umweg“ über Wipkingen fährt und damit schnellere Verbindungen nach Zürich ermöglicht.

Für das Busnetz sind einige Angebotserweiterungen aufgrund vorliegender Konzepte in der Diskussion. Die Realisierung neuer Linien wird im Rahmen der Fahrplanverfahren weiterentwickelt. Erste Elemente sind bereits umgesetzt.

Erschliessungsgüte heute

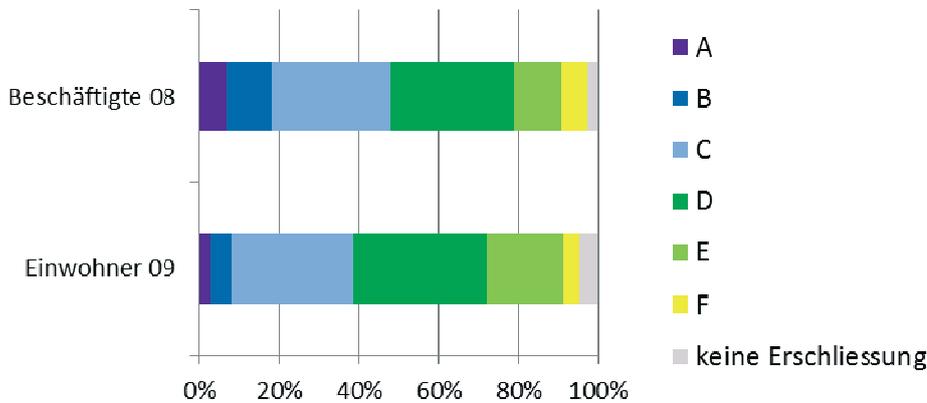
Für einen eher ländlich geprägten Raum verfügt das Zürcher Oberland über eine vergleichsweise gute Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr. Dies gilt insbesondere für die Zentren Uster und Wetzikon, welche durch jeweils 4 S-Bahn-Linien bedient werden. Auf

der Hauptachse fahren die schnellen S-Bahnen S5/S15 im 15'-Takt, alle anderen Linien verkehren im 30'-Takt – zum Teil mit Taktergänzungen (S9/S14).

Die Angebotsdichte im Busnetz orientiert sich in den Städten und auf den dichter besiedelten Überland-Korridoren zumindest in der Hauptverkehrszeit am Takt der S-Bahnen. Während S-Bahn-Zubringer am frühen Morgen meist angeboten werden, fehlen jedoch Anschlüsse an die Züge aus Richtung Zürich am späten Abend. In den Randverkehrszeiten und am Wochenende wird das Busangebot aus wirtschaftlichen Gründen aufgrund der geringen Nachfrage zum Teil erheblich ausgedünnt. Unattraktiv sind zudem die nicht immer übersichtlichen und zum Teil unsystematischen Fahrpläne (Taktwechsel, unterschiedliche Betriebszeiten, viele „Fussnoten“ etc.).

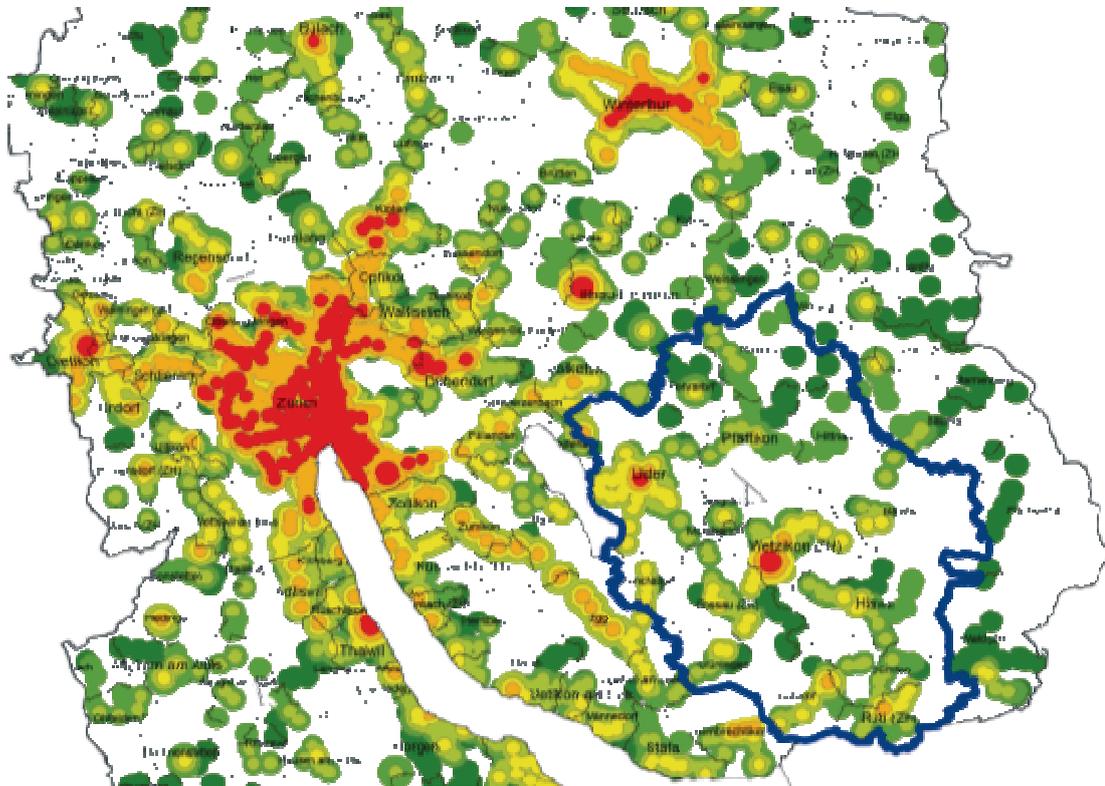
Die räumliche Erschliessungsdichte ist insgesamt relativ hoch (Abbildung 3): Etwa 8% aller Einwohner und 18% der Arbeitsplätze befinden sich in Gebieten mit einer ÖV-Erschliessungsgüte Klasse A oder B, 41% der Einwohner und 30% der Arbeitsplätze liegen in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse C, weitere 34% der Einwohner und 31% der Arbeitsplätze liegen in der ÖV-Güteklasse D. Schlecht (Güteklasse F) oder nicht erschlossen sind 9% der Einwohner sowie etwa der gleiche Anteil an Arbeitsplätzen.

Abbildung 33 Räumliche Erschliessungsgüte von Einwohnern und Beschäftigten



Quelle: ARE – ÖV-Güteklassen Fahrplan 2009/2010 (kantonsinterne Bewertung), EW/AP gemäss ha-Daten 2009

Abbildung 34 ÖV-Erschliessungsgüte



Haltestellenkategorisierung

Kursintervall ¹ in min. (6 bis 22 h)	Art des Verkehrsmittels			
	Bahnknoten ²	Bahnlinie	Tram ³	Bus
< 5	I	I	II	II
5 bis <10	I	II	III	III
10 bis <20	II	III	IV	IV
20 bis <40	III	IV	-	V
40 bis ≤60	-	V	-	VI
>60	-	-	-	VI

1 Grundlage: Hälfte alle Abfahrten ab Haltestelle
 2 Kriterium: Bahnstation mit S-Bahnlinien in mindestens 6 Richtungen und/oder IR-Anschluss
 3 nur VBZ-Tramlinien und Glattalbahn

ÖV-Güteklasse je Haltestellenkategorie und Distanz

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
	< 300m	300 – 500m	501 – 750m	751 -1000m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B ¹	Klasse C ¹
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C ¹	Klasse D ¹
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D ¹	-
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E ¹	-
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E ¹	-
VI	Klasse E	Klasse E	-	-
VII	Klasse F	Klasse F	-	-

¹ nicht für Tram und Bus

Quelle: Quelle: ARE – ÖV-Güteklassen Fahrplan 2009/2010 (kantonsinterne Bewertung), Darstellung AFV

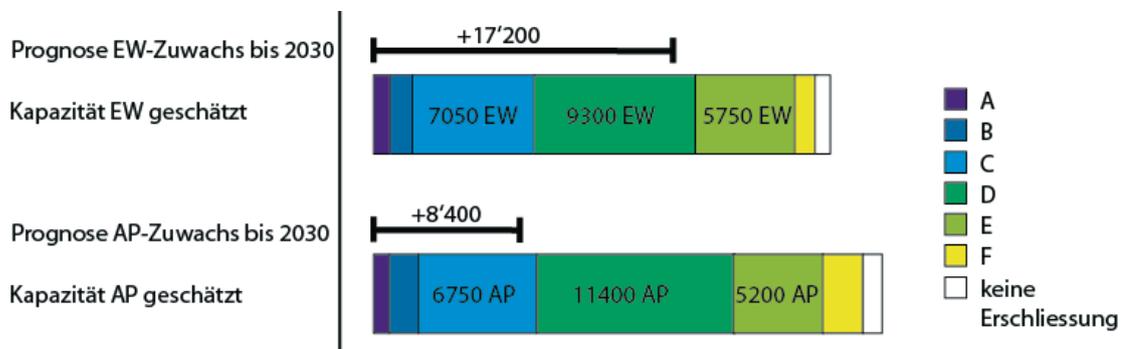
Die wenigen, derzeit noch existierenden, räumlichen Erschliessungslücken wurden im Rahmen des rGVK Oberland [3] detailliert untersucht und sind im Anhang 5 dargestellt. Die restlose Behebung von Erschliessungslücken wird jedoch politisch nicht verfolgt, da die Beseitigung gravierender Kapazitätsengpässe einem deutlich grösseren Fahrgastkreis zu Gute kommt. Aufgrund begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten wird daher die Beseitigung von Erschliessungslücken im Gegensatz zu Anpassungen mit hoher Wirtschaftlichkeit nicht prioritär eingestuft und stets einer Einzelfallprüfung unterzogen.

Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessungsgüte

Werden das heutige Siedlungsgebiet und die Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung (Basis Trendszenario 2030 gemäss GVM) der ÖV-Erschliessungsgüte gegenübergestellt (Annahme: unveränderte Netzstruktur), resultieren die folgenden Erkenntnisse:

- Der Anteil ÖV-erschlossener Einwohner und Arbeitsplätze bleibt im Trendszenario 2030 etwa gleich hoch wie im Istzustand 2010.
- Eine verstärkte Entwicklung im Umkreis der S-Bahn-Stationen findet jedoch nicht statt. (Anteil Einwohner mit Bahn-Erschliessung ist langfristig sogar leicht rückläufig).
- Die theoretischen Zonenkapazitäten lassen darauf schliessen, dass bei den Einwohnern eine höhere Dichte im Bahneinzugsgebiet möglich wäre (Unternutzung in Bahnhofnähe). Abbildung 35 zeigt, dass die BZO-Kapazitäten in den Gebieten mit ÖV-Erschliessungsgüte bis Kategorie D ausreichen würden, um die zusätzlich prognostizierten Einwohner bis 2030 unterzubringen. Bei den Arbeitsplätzen würden die Kapazitäten in Gebieten mit ÖV-Erschliessungsgüte bis Kategorie C für die gesamte prognostizierte Zunahme ausreichen.
- Fazit: Reserven in gut erschlossenen Gebieten sind sowohl bei den Einwohnern als auch bei den Arbeitsplätzen vorhanden. Hier bietet sich die Möglichkeit einer entsprechend gesteuerten Siedlungsentwicklung.

Abbildung 35 Kapazität nach Erschliessungsgüte



Quelle: Kapazitätsschätzung gem. ARE ZH 2009, Siedlungsentwicklung gem. Trendprognose 2030 ÖV-Güteklassen 2009 gem. AFV-Auswertung 2011 nach kantonsinterner Definition,)

Tabelle 10 zeigt welche (realistischen)⁹ Kapazitäten an Einwohnern und Arbeitsplätzen in gut erschlossenen Lagen der Regionalzentren vorhanden sind (Erschliessungsgüte A-C).

In Uster sind in den Lagen mit bester Erschliessungsgüte (Umfeld Bahnhof) keine Kapazitäten mehr vorhanden, die Dichten gemäss Zonenplan sind hier ausgeschöpft. Grössere Reserven bestehen aber in den Lagen der Erschliessungsgüte B und C (Stadtbusnetz). In

⁹ Bei 20%iger Ausnutzung der Reserven in bebauten und 80%iger Ausnutzung von freien Bauzonen (ARE ZH, 2009)

Wetzikon finden sich grosse Kapazitäten in allen der drei besten Erschliessungskategorien. Die Regionalzentren Hinwil und Pfäffikon weisen maximal eine Erschliessungsgüte C auf (Bahnhofsnahe). In Pfäffikon sind dort zurzeit kaum Kapazitäten vorhanden. Allerdings befindet sich direkt neben dem Bahnhof eine grosse Freifläche, welche heute als Zone für öffentliche Bauten festgelegt ist. Durch eine Änderung der Zonenbestimmungen könnte eine verstärkte Siedlungsentwicklung an gut erschlossener Lage gefördert werden. In Hinwil ist noch ein gewisses Verdichtungspotential in Bahnhofsnahe vorhanden. Dieses wird wesentlich grösser, wenn eine Umnutzung heutiger Industriezonen unmittelbar westlich des Bahnhofs in Betracht gezogen wird.

Tabelle 10 Bauzonenkapazität und Erschliessungsgüte – Einwohner und Arbeitsplätze in den Regionalzentren

Regional-Zentren		A	B	C	möglicher Anteil A-C bzgl. Trendprognose (Einwohnerzunahme 2030)
Uster	EW	--	456	1891	63% (+3'715)
	AP	--	497	1735	--
Wetzikon	EW	1009	629	2408	92% (+4'419)
	AP	904	766	2185	--
Hinwil	EW			226	14% (+1'663)
	AP			563	--
Pfäffikon	EW			55	5% (+998)
	AP			11	--

Stellt man die theoretischen Kapazitäten im Bereich hoher ÖV-Erschliessungsgüte der prognostizierten Einwohnerzunahme auf dem gesamten Gemeindegebiet der Regionalzentren gegenüber, resultieren die folgenden Erkenntnisse: In Wetzikon wären im Einzugsgebiet der drei höchsten ÖV-Erschliessungsklassen ausreichende Kapazitäten vorhanden, um fast die gesamte Einwohnerzunahme der Trendprognose aufzunehmen. In Uster könnten ca. 2/3 der bis 2030 erwarteten neuen Einwohner in Bereichen hoher ÖV-Erschliessungsgüte aufgenommen werden. Die beiden Städte bieten somit eine gute Ausgangslage für eine Siedlungsverdichtung bei guter ÖV-Erschliessung.

In Hinwil und Pfäffikon bieten die heutigen Bauzonen nur wenig Kapazitätsreserven an guter ÖV-Lage (d.h. im Bahneinzugsgebiet). Hier wäre eine verstärkt auf den ÖV fokussierte Siedlungsentwicklung nur dann möglich, wenn im Bereich der Bahnhöfe entsprechende Um-/Aufzonungen vorgenommen werden.

Erreichbarkeiten

Im Pendlerverkehr sind die wesentlichen Verbindungen durch entsprechend attraktive ÖV-Angebote abgedeckt – das gilt insbesondere für die überregionalen S-Bahn-Verbindungen

zum Ballungsraum Zürich, aber auch für die Oberland-„Hauptachse“ Uster – Wetzikon – Hinwil/Rüti. Fehlende Direktverbindungen auf wichtigen Relationen sind:

- Uster – Industrie Volketswil (Hauptverbindung für Pendler und Einkaufsverkehr)
- Hittnau – Wetzikon (Pendlerverbindung – vor allem für Schüler)
- Pfäffikon – Stadtzentrum Wetzikon (Umstieg zwischen S3 und Busnetz in Wetzikon ist zwar möglich, aber unattraktiv)
- Hinwil – Stadtzentrum Wetzikon (fehlende Durchbindung, kein attraktiver Umstieg)

Abbildung 36 Reisezeiten zu den Hauptzielen ÖV/MIV

		Uster	Mönchaltorf	Fehraltorf	Rusikon	Pfäffikon ZH	Hittnau	Wetzikon	Bäretswil	Hinwil	Seegräben (Aathal)	Gossau	Grünungen	Bubikon	Dürnten	Rüti
Uster	ÖV Kreisel Zürich-/Seestr.	x	10-20	10-20	20-30	10-20	20-30	5-10	20-30	10-20	<5	10-20	20-30	10-20	20-30	10-20
	MIV Bahnhof	x	5-10	5-10	10-20	5-10	10-20	5-10	10-20	10-20	<5	5-10	10-20	10-20	10-20	10-20
Wetzikon	ÖV Bahnhof	5-10	20-30	10-20	20-30	5-10	20-30	x	10-20	5-10	<5	5-10	10-20	5-10	10-20	10-20
	MIV Kreisel Uster/Tödistr.	5-10	5-10	10-20	10-20	5-10	5-10	x	5-10	5-10	<5	5-10	5-10	5-10	5-10	10-20
Zürich Innenstadt	ÖV Hauptbahnhof	10-20	20-30	20-30	40-50	30-40	40-50	20-30	30-40	20-30	20-30	30-40	30-40	20-30	30-40	20-30
	MIV Bellevue	20-30	10-20	20-30	30-40	20-30	30-40	20-30	30-40	20-30	20-30	20-30	20-30	20-30	20-30	20-30
Winterthur Innenstadt	ÖV Bahnhof	20-30	40-50	20-30	40-50	20-30	> 60	30-40	50-60	40-50	30-40	40-50	50-60	40-50	50-60	40-50
	MIV Bahnhofplatz/Technikumstr.	10-20	20-30	10-20	10-20	10-20	20-30	20-30	30-40	30-40	20-30	20-30	30-40	30-40	30-40	30-40

	ÖV eine Klasse schneller als MIV
	Gleiche Reisezeit ÖV und MIV
	MIV eine Klasse schneller als ÖV (Klasseneinteilung gem. Auswertung ARV)
	MIV zwei oder mehr Klassen schneller als ÖV

Klassen:	< 5	30-40
Fahrzeit in min	5-10	40-50
(Auswertung AFV)	10-20	50-60
	20-30	> 60

Quelle: kant. GVM, Auswertungen AFV (vgl. Beispiel für grafische Auswertung im Anhang 4)

Hinsichtlich der Reisezeiten befindet sich der ÖV in der Region Oberland in einer schwierigen Situation. Die Gemeinden entlang der S-Bahn-Linien können bezüglich der Reisezeiten im ÖV weitgehend mit dem MIV mithalten solange es sich nicht um Querverbindungen handelt (Uster – Fehraltorf / Pfäffikon). Für alle Gemeinden ohne Bahnanschluss sind die Reisezeiten im ÖV deutlich unattraktiver als im MIV. Nach Winterthur besteht keine direkte Verbindung, hier sind die Reisezeiten im MIV für die ganze Region deutlich kürzer.

Auch die Erreichbarkeitsanalysen zur ÖV-Anbindung im Agglomerationsperimeter (vgl. Anhang 3) zeigen Disparitäten zwischen den Oberland-Gemeinden. Es wird die zeitliche Erreichbarkeit der Zürcher Innenstadt (Hauptbahnhof) als wichtiger Umsteigeknoten zum Fernverkehr sowie der Regionalzentren Uster und Wetzikon dargestellt. Aus den zentraler gelegenen Gemeinden, welche darüber hinaus einen hochrangigen S-Bahn-Anschluss verfügen, z.B. Uster oder Wetzikon, wird der Hauptbahnhof aus dem bahnhofsnahe Umfeld innerhalb von 30 Minuten erreicht. Dies ist vor dem Hintergrund der zurückzulegenden Distanz als attraktiv zu beurteilen. Aus den östlichen, kleineren Gemeinden sowie aus der Gemeinde Seegräben benötigt man dagegen zwischen 40 und 60 Minuten bis nach Zürich, obwohl zum Grossteil nur ein einmaliger Umstieg notwendig ist. Gerade in diesen Gemeinden ist der MIV (vgl. Kap. 2.2.3) deutlich konkurrenzfähiger. Demgegenüber erreicht man die Zentren Wetzikon oder Uster aus allen Gemeinden des Perimeters innerhalb von 10 bis 30 Minuten. Auf keiner der beschriebenen Relationen wird sich bis zum Jahr 2030 eine massgebliche Veränderung einstellen.

Bei dieser Betrachtung ist insbesondere in Wetzikon zu berücksichtigen, dass die Reisezeiten für den ÖV noch wesentlich länger werden, wenn anstelle des Bahnhofs das eigentliche Zentrum (Oberwetzikon) als Quelle/Ziel definiert wird, da dort entsprechende Direktverbindungen in die Region fehlen (s.o.).

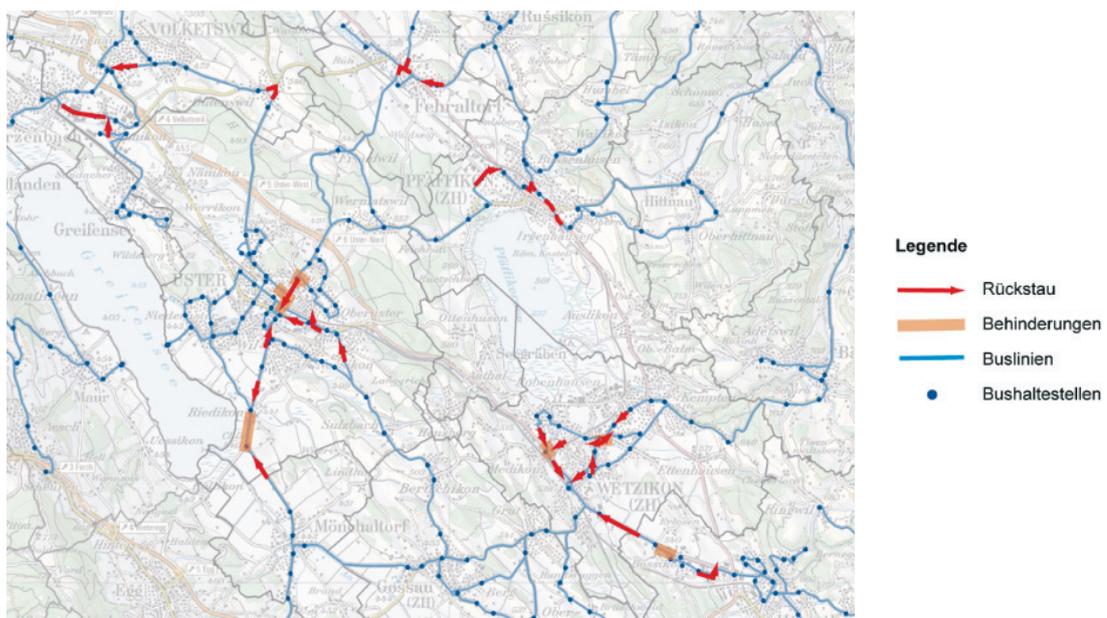
ÖV-Behinderungen

Behinderungen des Busbetriebs konzentrieren sich auf die regionalen Zentren (v.a. Uster und Wetzikon), stark belastete Verbindungsstrassen (Uster – Mönchaltorf, Wetzikon – Hinwil) sowie die Barrieren an den Bahnübergängen (Uster, Pfäffikon). Detaillierte Verlustzeit- auswertungen liegen derzeit nicht vor, es existieren aber Schwachstellenanalysen auf der Basis von Beobachtungen der Verkehrsbetriebe [19].

Die folgende Abbildung zeigt die wesentlichen Schwachstellen im Raum Oberland.

Es muss davon ausgegangen werden, dass die Behinderungen des strassengebundenen ÖV mit dem allgemein steigenden Verkehrsaufkommen weiter zunehmen werden.

Abbildung 37 Busbehinderungen

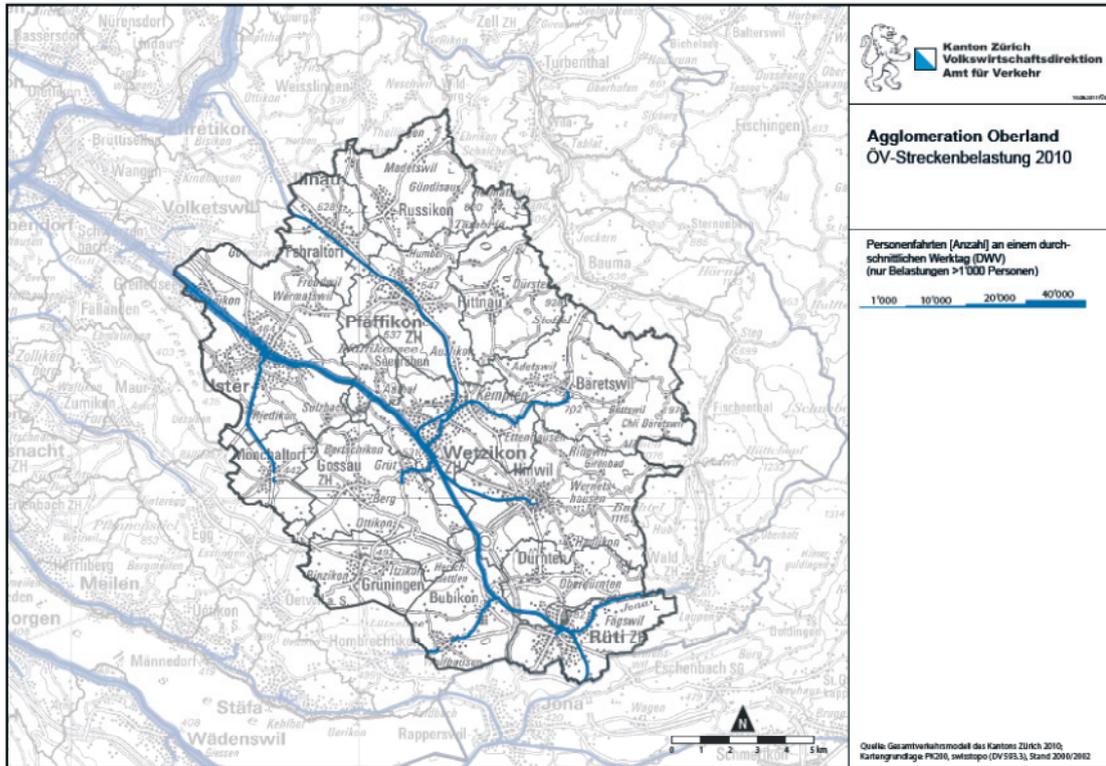


Quelle: Störungsanalysen/Beobachtungen Verkehrsunternehmen [19], Auswertung aus rGVK [3]

Nachfrage / Kapazitätsauslastung

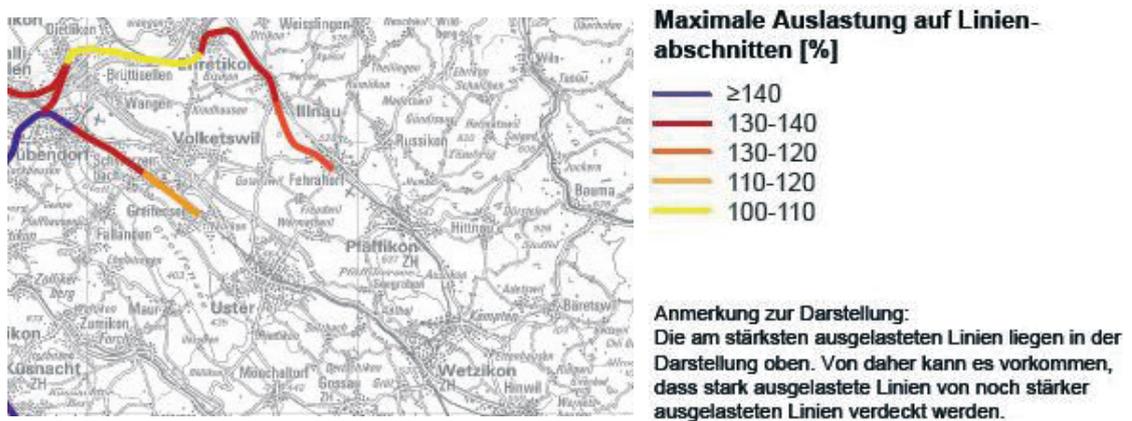
Die mit Abstand höchsten Fahrgastfrequenzen hat die S-Bahn-Hauptachse Wetzikon-Uster-Zürich. Nach der Einführung des 15'-Taktes der Linien S5/S15 haben sich die vorher oftmals kritischen Überlastungen etwas reduziert und im Bereich Wetzikon-Uster treten auch in der Hauptverkehrszeit kaum Probleme auf. Kritischer sind die Engpässe derzeit auf der mit nur einer Linie bedienten Achse Pfäffikon – Zürich (S3 im 30'-Takt), die sich bis zur Einführung der neuen S19 weiter verschärfen werden (Dez. 2015). Im Abschnitt Fehraltorf-Effretikon liegt die Auslastung in der Morgenspitze bei über 120%.

Abbildung 38 ÖV-Belastungen 2010 – Fahrgastfrequenzen werktags



Quelle: GVM Kanton ZH, Auswertung AFV 2011

Abbildung 39 ÖV-Auslastung, Morgenspitze (7-8 Uhr) (S-Bahnlinien)



Quelle: ZVV, Darstellung AFV

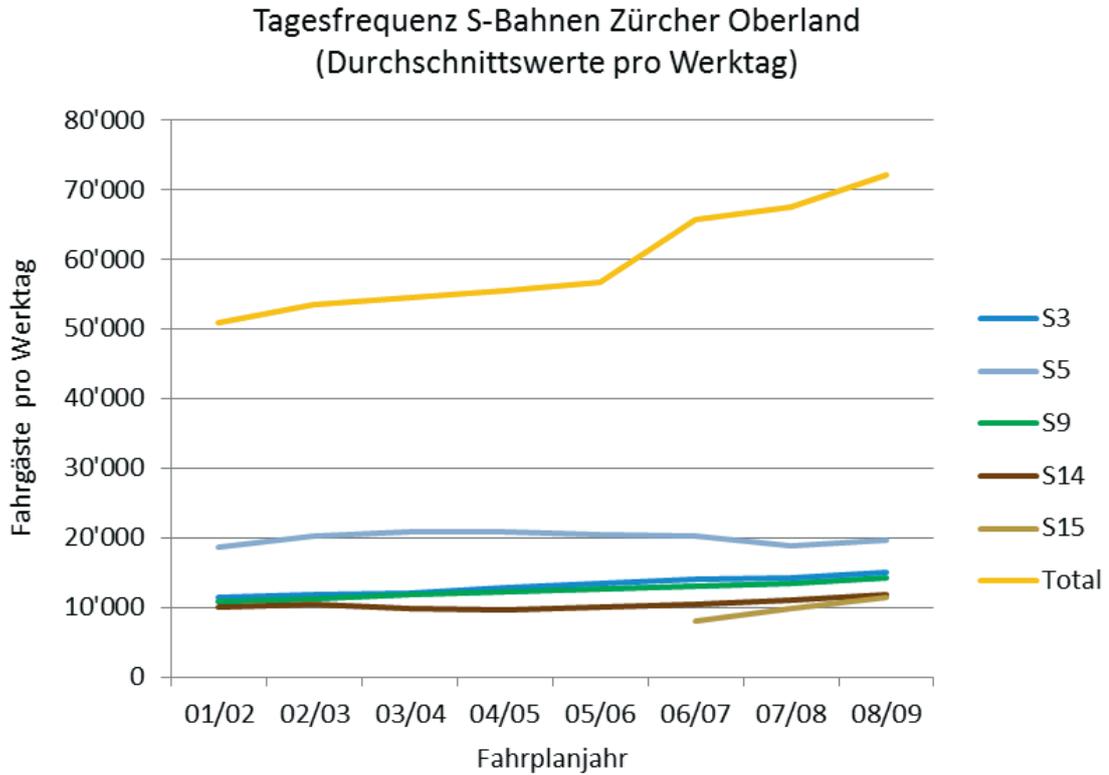
Generell konzentrieren sich die Überlastungen auf wenige Fahrten in der Hauptverkehrszeit – insbesondere in der Morgenspitze in Richtung Zürich¹⁰. Dies überträgt sich auch auf die Buszubringer, bei denen dann für einige Kurse Zusatzfahrzeuge eingesetzt werden müssen (z.B. auf den Abschnitten Hittnau-Pfäffikon, Kempten-Wetzikon).

Problematisch für den ÖV sind die starken Auslastungsschwankungen im Tagesverlauf, die sich gerade im ländlichen Raum besonders deutlich bemerkbar machen. Die Kundschaft besteht oft fast ausschliesslich aus Pendlern und Schülern; im Gegensatz zum Grossstadtverkehr gibt es hier keine „Grundauslastung“, mit der auch in der Nebenverkehrszeit ein akzeptabler Kostendeckungsgrad erreichen kann. Allerdings ist dafür auch der oft ungenügende Ausbau der ÖV-Verbindungen im Nichtpendlerverkehr (z.B. Erschliessung Einkaufszentren, Freizeitziele etc.) mitverantwortlich und die Konkurrenz des MIV ist aufgrund grosszügiger Kapazitäten und weitgehend fehlender Restriktionen besonders stark.

In Anbetracht des rasanten Wachstums der Fahrgastfrequenzen im gesamten S-Bahn-Netz (vgl. Abbildung 40) und unter Berücksichtigung des weiteren Bevölkerungswachstums im Einzugsgebiet des Oberzentrums Zürich – insbesondere auch der überdurchschnittlichen Zunahme im Raum Oberland – kann davon ausgegangen werden, dass Kapazitätserweiterungen durch die steigende Nachfrage jeweils relativ schnell wieder „aufgebraucht“ werden.

¹⁰ Gemäss Medienmitteilung des Tagesanzeigers vom 28.7.2011 („Der Kluge reist nicht in diesen Zügen“) sind 2 Morgenzüge der S3 ab Wetzikon (6.49/7.19) die am stärksten ausgelasteten Züge im gesamten S-Bahn-Netz.

Abbildung 40 Entwicklung der S-Bahn-Fahrgastfrequenzen im Oberland



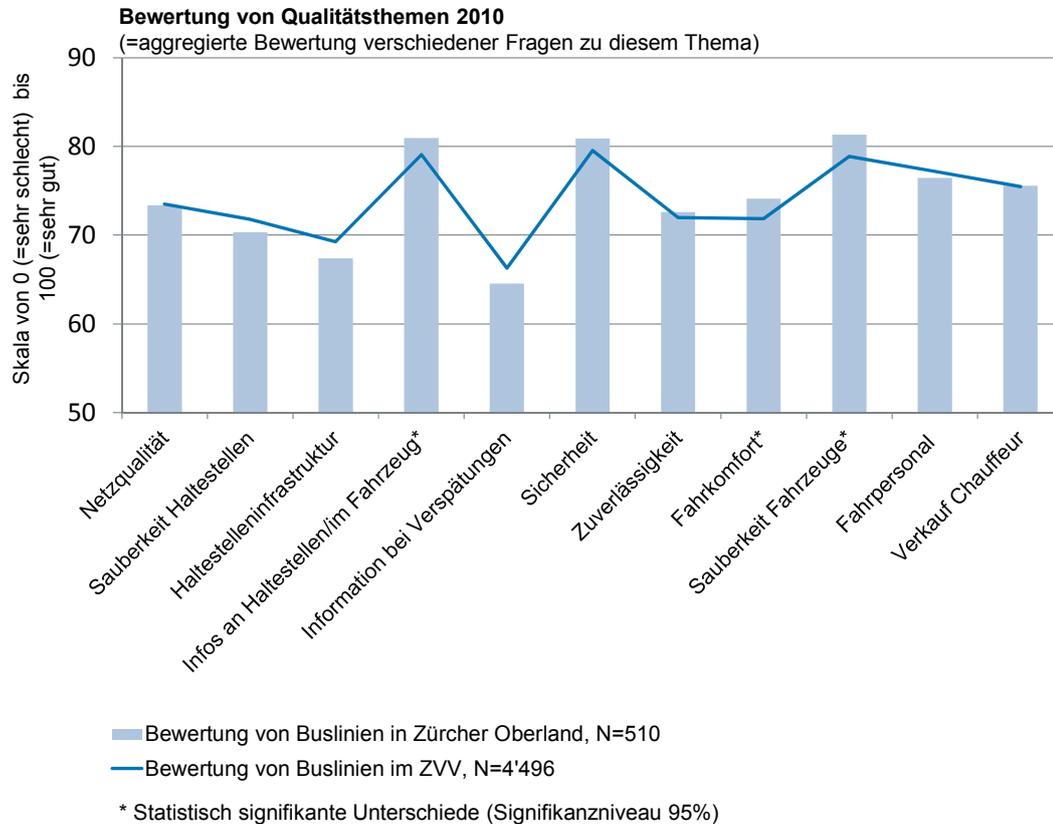
Quelle: Statistisches Jahrbuch Kt. ZH, 2011

Kundenzufriedenheit

Zu Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV werden alle zwei Jahre Umfragen des Verkehrsverbundes durchgeführt. Das in der Region Oberland marktverantwortliche Busunternehmen ‚Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland‘ (VZO) erreicht in der ZVV-Kundenbefragung leicht überdurchschnittlich Resultate (vgl. Abbildung 41).

Dies gilt insbesondere für die Kriterien Informationen an Haltestellen, Fahrkomfort und Sauberkeit der Fahrzeuge. Die schlechtere Bewertung der Qualitätsthemen „Sauberkeit Haltestellen“, „Haltestelleninfrastruktur“ und „Information bei Verspätungen“ fällt verglichen mit der Bewertung aller untersuchten Buslinien im ZVV statistisch nicht signifikant tiefer aus.

Abbildung 41 **ÖV-Nutzerzufriedenheit (Busverkehr Oberland)**



Quelle: ZVV, 2011

Zusammenfassung ÖV

Die Region verfügt über eine vergleichsweise hohe Erschliessungsqualität im ÖV, die insbesondere auf den Hauptachsen laufend ausgebaut wird. Kapazitätsausbauten können jedoch mit der steigenden Nachfrage – insbesondere auf der Hauptrelation in Richtung Zürich während der Spitzenzeiten – kaum schritthalten (ÖV als „Opfer“ seines Erfolges). Zu den Hauptverkehrszeiten treten dort zum Teil gravierende Kapazitätsprobleme auf (insbesondere S-Bahn S3). Da sich die ÖV-Nutzung in einer ländlichen Region wie dem Oberland sehr stark auf den Pendler- und Schülerverkehr konzentriert, resultieren im Tagesverlauf erhebliche Auslastungsschwankungen als zusätzliche Herausforderung für die Betriebsplanung.

Defizite bestehen beim lückenhaften Angebot in dünner besiedelten Gebieten, den teilweise nicht geschlossenen Transportketten (z.B. bei Rückfahrt in die Wohngemeinden am Abend) und der Erschliessung von Zielen im Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Die zunehmenden Behinderungen des Busbetriebes beeinträchtigen die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität des ÖV ganz allgemein, was dessen ohnehin „schwierige“ Position in einem eher MIV-orientierten Umfeld zusätzlich schwächt. Von den ÖV-Nutzern wird das Angebot der marktverantwortlichen VZO jedoch weitgehend positiv beurteilt.

Stärken:

- hohe räumliche Erschliessungsdichte, für ländliche Region vergleichsweise dichtes Angebot insbesondere auf den Hauptachsen (S-Bahn, Hauptbuslinien), weniger als 10% von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sind nicht oder schlecht (Güteklasse F) erschlossen
- Hauptpotenziale (Regionalzentren) sind mit starken S-Bahnachsen erschlossen, die Städte Uster und Wetzikon verfügen über eigene Stadtbusnetze

Schwächen:

- einseitige Ausrichtung des ÖV-Systems auf den Pendlerverkehr, ausserhalb der Hauptverkehrszeit Taktausdünnung und Fehlen geschlossener Transportketten Bahn → Bus (gilt insbesondere für die Postautolinien mit Anschlüssen in Pfäffikon und Fehraltorf)
- lückenhaftes (Bus-)Angebot in den ländlichen Regionen (kein regelmässiger Grundtakt) und in den Randzeiten (fehlende Anschlüsse S-Bahn → Bus am Abend)
- „schwache“ Position gegenüber MIV bzgl. Reisezeiten, zum Teil fehlende ÖV-Direktverbindungen entsprechend Wunschlinien (v.a. bei Direktverbindungen in das Stadtzentrum Wetzikon)
- Starke ÖV-Behinderungen v.a. auf den Buszubringerachsen zu den S-Bahn-Knoten und in die Zentren von Wetzikon und Uster beeinträchtigen die Zuverlässigkeit

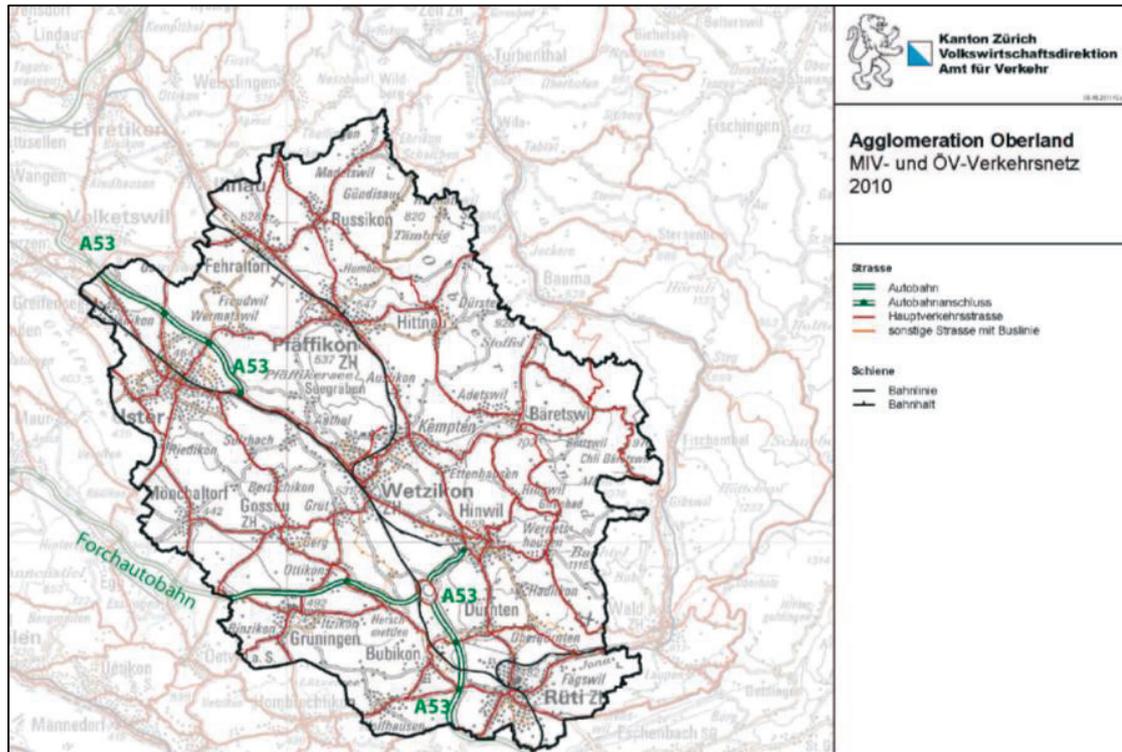
2.2.3 Motorisierter Individualverkehr

Netzstruktur und Verkehrssituation im MIV

Die wichtigste Strassenachse der Region ist die Oberlandautobahn (A53), deren hohes Verkehrsaufkommen durch eine Überlagerung von Quell- und Zielverkehr (insbesondere in Richtung Ballungsraum Zürich), Binnenverkehr der Region selbst sowie in geringerem Masse Transitverkehr (Richtung Obersee, March, Graubünden etc.)¹¹ gekennzeichnet ist. Zwischen Hinwil und Uster verläuft die Hauptachse als Kantonsstrasse abschnittsweise durch die Siedlungsgebiete, ein „Lückenschluss“ der Autobahn wird seit langem intensiv diskutiert. Parallel zur A53 verläuft die stark befahrene Kantonsstrasse Wetzikon – Pfäffikon – Fehraltorf als wichtige Verbindung in die Region Winterthur. Eine weitere Direktverbindung in Richtung Zürich ist die Forchautobahn am Rand des Untersuchungsgebietes. Diese Hauptstrassenachsen verlaufen wie die Bahnlinien in SO-NW-Richtung und bilden gemeinsam mit diesen hoch belastete Verkehrskorridore.

¹¹ Gemäss Modellrechnung GVM sind ca. 10-15% des Verkehrsaufkommens der A53-Achse zwischen Hinwil und Uster überregionaler Transitverkehr aus/in Richtung Obersee; ab Uster Nord in Richtung Zürich dann aufgrund der höheren Gesamtbelastung anteilmässig deutlich weniger.

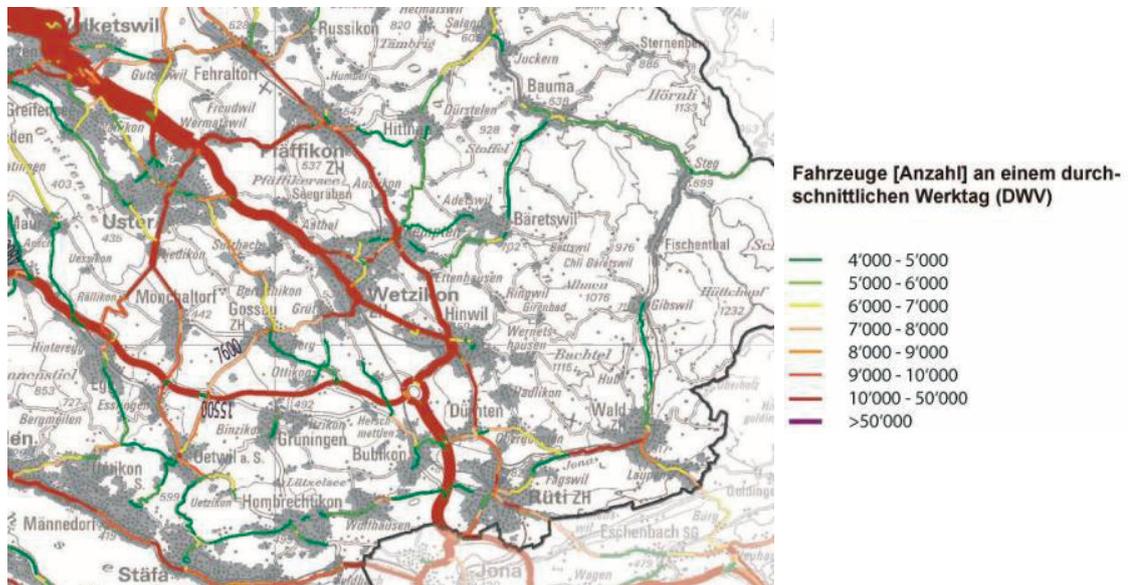
Abbildung 42 Netzhierarchie 2010



Quelle: Plandarstellung AFV 2011

Die Übersicht der heutigen Belastungen gemäss kantonalem Verkehrsmodell unterstreicht die Funktion der A53 als am stärksten belasteter Hauptachse, flankiert von Forchautobahn und Kantonsstrasse Hinwil – Wetzikon (Kempten) – Pfäffikon – Fehraltorf als den weiteren überregionalen Haupttrouten. Die wichtigsten Querachsen innerhalb des Oberlandes sind die Verbindungen Pfäffikon – Uster und Uster – Egg/Esslingen (Abbildung 43).

Abbildung 43 Verkehrsbelastungen MIV



Quelle: kant. GVM 2010, Datenauswertung AFV 2011)

Reisezeiten und Erreichbarkeit

Aussagen über die Reisezeiten zu den wichtigsten Zielen finden sich im Kapitel ÖV (Kap. 2.2.2). Die Erreichbarkeitsanalysen wurden auch für den MIV für die Ziele Zürich Innenstadt (Bellevue) sowie die Regionalzentren Uster und Wetzikon mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons berechnet. Die Erreichbarkeitsdisparitäten beim MIV sind insgesamt geringer als beim ÖV. Aus den zentraler gelegenen Gemeinden wird die Zürcher Innenstadt ebenfalls innerhalb von 20 bis 30 Minuten erreicht, jedoch benötigt man von kaum einem Ort im Perimeter länger als 40 Minuten. Somit weist der MIV gerade in Gemeinden ohne S-Bahn-Anbindung einen klaren Reisezeitvorteil gegenüber dem ÖV auf. Die Erreichbarkeit im MIV zu den Regionalzentren ist flächendeckend hervorragend. Die Erreichbarkeitssituation des Oberlandes wird sich bis 2030 auch im MIV bezüglich der Reisezeiten nicht massgeblich verändern. Die Kartendarstellungen zeigen lediglich geringfügige Reisezeitgewinne nach Zürich aus der Gemeinde Fehraldorf.

Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung

Regionale Ansätze zur Verkehrssteuerung bestehen im Oberland derzeit nicht. Es existieren jedoch Ideen zur Verkehrsflussoptimierung mittels Verkehrssteuerungsanlagen für einzelne lokale Bereiche (Ortsdurchfahrt Pfäffikon, Achse Wetzikon – Hinwil).

Das Thema regionale Verkehrssteuerung ist Bestandteil im Massnahmenkonzept des vorliegenden Agglomerationsprogramms.

Auslastung

Die Daten des kantonalen Verkehrsmodells erlauben Rückschlüsse auf die derzeitige und künftige Auslastung des Strassennetzes. Grundlage ist die theoretische Streckenkapazität der Strassenabschnitte in Abhängigkeit des jeweiligen Ausbaustandards.

Streckenabschnitte mit besonders hoher Auslastung in der Hauptverkehrszeit sind (s. Abbildung 44):

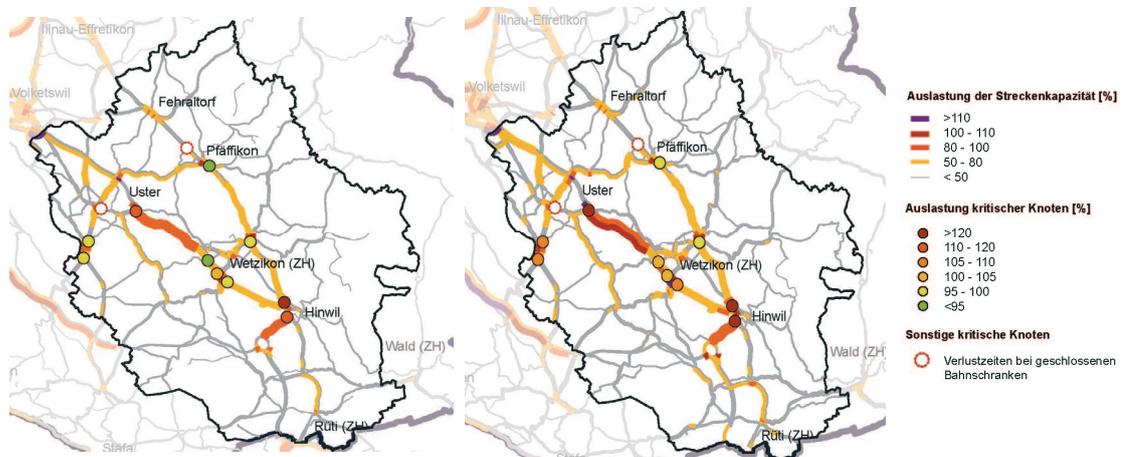
- die Aathalstrasse zwischen dem heutigen Autobahnende Uster Ost und Wetzikon,
- der Abschnitt Hinwil – Autobahnkreisel Betzholz auf der A53,
- Abschnitte der Kantonstrasse zwischen Uster und Riedikon,
- einzelne Abschnitte der Achse Wetzikon – Pfäffikon – Fehraltorf.

Die für die Kapazität des Gesamtnetzes entscheidenden Verhältnisse an den Strassenknoten lassen sich mit den Verkehrsmodelldaten nicht darstellen, weil die kapazitätsrelevante Knotengeometrie modellmässig nicht bzw. nur sehr ungenau abgebildet wird. Weitere, wesentliche Einflüsse wie z.B. die koordinierte Steuerung aufeinanderfolgender LSA-Knoten oder der Einfluss naheliegender, niveaugleicher Bahnübergänge sind im Modell ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Auslastungsangaben zu den Knoten im Raum Oberland erfolgen deshalb aufgrund von Kapazitätsschätzungen einer früheren Schwachstellenanalyse [28], welche bereits im rGVK Oberland [3] zugrunde gelegt wurden.

Strassenknoten mit Kapazitätsproblemen sind (s. Abbildung 44):

- die beiden Hauptknoten entlang der A53-Achse in Hinwil: Winterthurer-/ Überlandstrasse und Winterthurer-/Zürcherstrasse („Bührekreuzung“),
- die Knoten entlang der A53-Achse in Unterwetzikon,
- der Autobahnanschluss Uster Ost,
- der Nüsslikreisel im Zentrum von Uster sowie der Kreisel am westlichen Ortseingang von Pfäffikon ZH (Kapazität durch Bahnbarrieren beschränkt),
- die beiden Kreisel auf der Kantonsstrasse in Riedikon südlich von Uster.

Abbildung 44 Auslastungen MIV - Abendspitze 2007/2030



Quellen: kant. GVM 2010, Datenauswertung AFV 2011 (für Streckenauslastung), rGVK Oberland [3] / Schwachstellenanalyse [28] (für Knotenauslastung)

Die Kapazitätsprobleme konzentrieren sich somit auf die beiden Hauptstrassenachsen A53 und Kantonsstrasse Hinwil-Wetzikon-Pfäffikon-Fehraltorf. Im übrigen Strassennetz stellt sich die Situation für den motorisierten Individualverkehr komfortabel dar.

Ortsdurchfahrten

Insbesondere im Bereich der stark belasteten Kantonsstrassen wird der MIV aufgrund hoher Geschwindigkeiten und für den Langsamverkehr ungeeigneten Strassenraumentwürfen siedlungsunverträglich abgewickelt. Dadurch ist zumindest die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer nicht gewährleistet. Durch die hohe Verkehrsbelastung und der verkehrsorientierten Gestaltung werden der Siedlungsraum in zentralen Bereichen entwertet, dadurch die Ansiedlung von attraktiven tertiären Nutzungen verhindert und indirekt die Zersiedlung vorangetrieben. Besondere Defizite weisen die folgenden Ortsdurchfahrten auf:

- Grüt, Gemeinde Gossau
- Seestrasse / Kirchplatz, Pfäffikon (ZH)

Eine Schwachstellenanalyse zum Langsamverkehr befindet sich in den Kapiteln 2.2.4 und 2.2.5.

Ein Beispiel für die gelungene Gestaltung einer Ortsdurchfahrt im Oberland zeigt Abbildung 45.

Abbildung 45 Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt im Oberland



Quelle: eigenes Foto

Situation im Schwerverkehr

Eine spezielle Erhebung oder Schwachstellenanalyse zur Situation im Schwerverkehr existiert für die Region Oberland nicht. Die heutigen Schwerverkehrsanteile im Hauptstrassennetz lassen sich aus den Daten der Dauerzählstellen entnehmen. Die Lastwagenanteile liegen demnach meist zwischen 4% und 7% des DTV und stellen damit keine für regionale und überregionale Hauptverkehrsstrassen unüblichen Schwerverkehrsbelastungen dar. Die tendenziell etwas höheren Werte werden auf der A53-Achse und der Kantonsstrasse Hinwil-Wetzikon-Pfäffikon registriert (6-7%). Probleme, die auf hohe Schwerverkehrsbelastungen zurückzuführen sind, lassen sich für die Region Oberland nicht ableiten.

ist die Situation insbesondere in den Regionalzentren, wo übergeordnete Hauptverkehrsrouten direkt durch das Siedlungsgebiet verlaufen (insbesondere A53-Achse in Wetzikon und Hinwil).

Das Bild bei den Problemstrecken wird sich gegenüber dem Istzustand nur wenig ändern. Die Verkehrsprobleme konzentrieren sich weiterhin auf die A53-Achse (Hinwil – Wetzikon – Uster Ost), die Kantonsstrasse Wetzikon – Pfäffikon – Fehraltorf und die Ortsdurchfahrt in Riedikon südlich von Uster. Die Überlastungswahrscheinlichkeit bereits heute problematischer Abschnitte wird aufgrund des erwarteten Verkehrswachstums weiter zunehmen und bestehende Kapazitätsengpässe verschärfen. Da sich die Kapazitätsprobleme auch langfristig auf wenige Hauptachsen konzentrieren, bleibt die Ausgangslage für den MIV im grössten Teil des Strassennetzes komfortabel. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass die kritischen Abschnitte und Knoten des Hauptnetzes häufiger über Nebenstrecken umfahren werden und der Schleichverkehr in den Quartieren zunimmt. Obwohl in dem GVM im Perimeter des AP Zürcher Oberland keine MIV-Infrastrukturen enthalten sind, ist die Realisierung folgender Massnahmen wahrscheinlich:

- Lückenschluss der N53 (Oberlandautobahn) zwischen Uster und Hinwil. Damit wird es möglich sein, den Verkehr auf der Kantonsstrasse zwischen Wetzikon und Fehraltorf auf die Nationalstrasse zu verlagern und die Ortszentren massgeblich vom MIV zu entlasten. Die Infrastrukturmassnahme ist ausführlich im Dachkonzept dargestellt.
- Umfahrung Uster West zur besseren Kanalisierung der Ortsverkehre sowie des Durchgangsverkehrs zum Greifensee.
- Neue Greifenseestrasse zur Verbindung der Gemeinde Greifensee mit dem Anschluss Volketswil.

Stärken:

- relativ komfortable Ausgangslage für den MIV, Kapazitätsprobleme auf wenige Schwerpunkte konzentriert

Schwächen:

- Problemkonzentration an kritischen Punkten von regionaler Bedeutung mit hohen verkehrlichen und nicht verkehrlichen Ansprüchen an die entsprechenden Strassenräume → somit kritische Auswirkungen der MIV-Überlastungen auf ÖV, LV, Siedlung und Umwelt
- Kaum Ansätze zur nachfrageseitigen Lenkung bzw. Beschränkung des Verkehrsaufkommens im MIV (Verkehrsdosierung, Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement etc.)
- fehlende überkommunale Regelungen zum ruhenden Verkehr (gilt sowohl für Bedarfsermittlung als auch Bewirtschaftung)

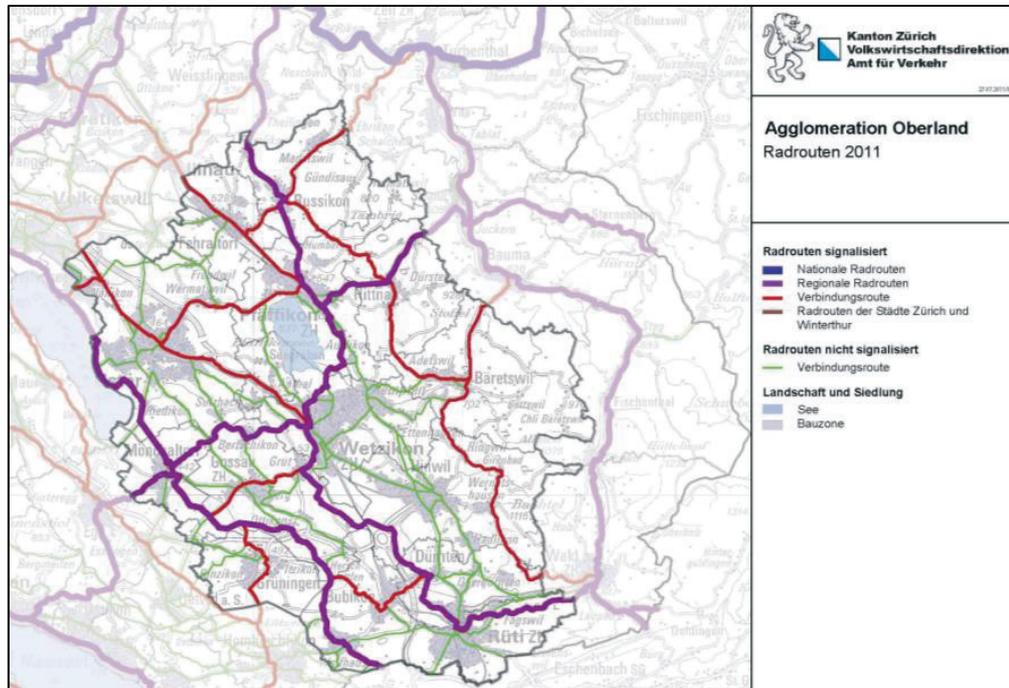
2.2.4 Veloverkehr

Verkehrsnetz allgemein

Trotz der zum Teil „bewegten“ Topografie sind die Voraussetzungen für den Veloverkehr sehr günstig, da auf den Hauptrouten in der Regel keine grösseren Steigungen überwunden werden müssen und die regionalen Zentren grösstenteils eben sind.

Die Region Oberland verfügt über ein dichtes Netz mit zahlreichen signalisierten regionalen und überregionalen Radrouten.

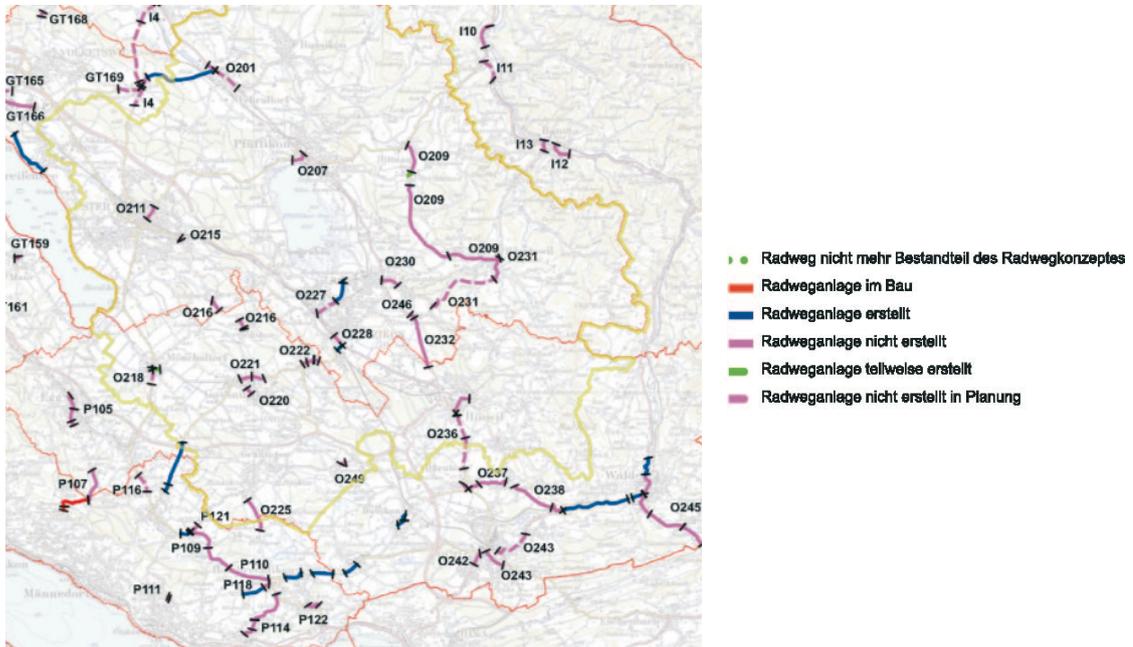
Abbildung 47 Radrouten 2011



Quelle: Veloland Schweiz, ausgeschilderte Radrouten Kt. ZH, AFV

Schwachstellen / Lücken

Abbildung 48 Pendente Velonetzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie



Quelle: AFV, Stand 2010

Im Rahmen der kantonalen Radwegstrategie wurden bestehende Schwachstellen anhand eines einheitlichen Beurteilungskonzeptes überprüft und je nach Priorität in das entsprechende Infrastrukturprogramm aufgenommen.

Bei der Festlegung von Handlungsbedarf und Priorität werden berücksichtigt: die Verkehrssicherheit (Unfallorte mit Zweiradverkehr), der Gesamtverkehr auf den einzelnen Strassenabschnitten, Lücken im Radwegnetz, erwartete Baukosten für die zu erstellenden Radwegabschnitte, Prioritäten aus Sicht der Region sowie die Bedeutung des Abschnittes für den Schülerverkehr, den Freizeitverkehr und/oder als Zufahrt zu B&R-Anlagen.

Die folgenden Strecken im Raum Oberland sind Bestandteil des aktuellen Ausbauprogramms (Stand 2010):

Nr. (Abbildung 48)	Gemeinde	Erstellungsperiode	Bemerkung
O211	Uster	2005-2009	
O242	Rüti	2005-2009	Massnahme Perimeter AP Obersee
O221	Gossau	2005-2009	
O238	Dürnten	2010-2014	Massnahme Perimeter AP Obersee
O231	Bäretswil	2010-2014	
O249	Gossau (Herrschmettlen)	2010-2014	

O209	Hittnau, Bäretswil	2010-2014	
O228	Wetzikon		Koordination mit Strassensanierung Rapperswilerstr.
O227	Wetzikon		Koordination mit Projekt Weststrasse
O246	Wetzikon		Koordination mit Sanierung Ortsdurchfahrt Ettenhausen
O225	Grüningen, Hombrechtikon	2015-2019	
O230	Wetzikon	2015-2019	
O222	Gossau (Grüt), Wetzikon	2015-2019	
O218	Mönchaltorf	2015-2020	
O201	Fehraltorf	2015-2021	
O232	Hinwil, Wetzikon	2020-2024	
O207	Pfäffikon	2020-2024	
O215	Uster	2020-2024	
O216	Uster	2020-2024	
O220	Gossau	2020-2024	
O222	Gossau (Grüt), Wetzikon	2020-2024	
O237	Dürnten	2025-2029	Massnahme Perimeter AP Obersee
O243	Rüti	2025-2029	Massnahme Perimeter AP Obersee
O236	Hinwil, Dürnten	2025-2030	

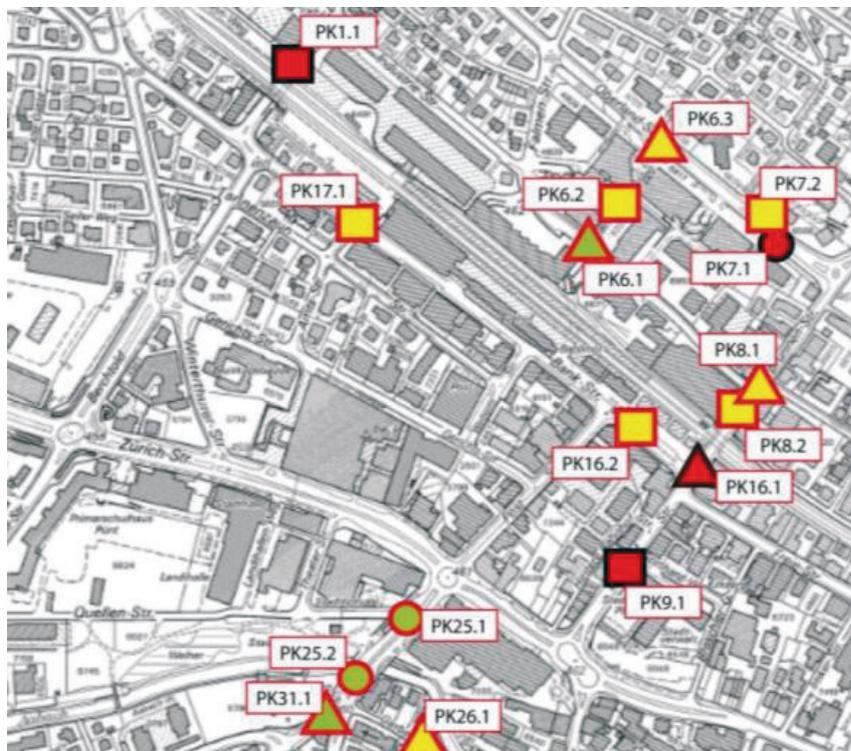
Im Rahmen der Analysen zum rGVK Oberland und aus Sicht der Gemeinden wurden ausser den in der kantonalen Radwegstrategie behandelten Lücken weitere Defizite identifiziert. Dabei handelt es sich vor allem um Innerortsstrecken mit einer hohen Bedeutung für den Alltagsverkehr.

Die Stadt Uster erarbeitet derzeit (Stand Juni 2011) eine eigene, noch wesentlich detailliertere Strategie zum Ausbau des Veloverkehrsnetzes – sowohl hinsichtlich der Infrastruktur auf den Radrouten als auch bezüglich der Veloparkierung.

Daraus ergeben sich weitere Schwachstellen in der Veloinfrastruktur des Oberlandes:

- Uster: diverse innerstädtische Lücken und Gefahrenstellen gemäss eigener, detaillierter Schwachstellenanalyse für den Veloverkehr (vgl. Abbildung unten) [29]
- Pfäffikon: Ortsdurchfahrt Hochstrasse/Kemptthalstrasse, Veloroute im Alltagsverkehr über hoch belastete Hauptverkehrsstrasse ohne Velomassnahmen (Ergänzung aus rGVK [3])
- Wetzikon: Spitalstrasse, regionale und städtische Veloroute auf stark belasteter Strasse ohne Velomassnahmen (Ergänzung Gemeinde im Rahmen rGVK)
- Hinwil: Hauptverkehrsstrassen innerorts (Kemptner-/Zürcherstrasse) gem. Analyse im rGVK Oberland [3] und Masterplan Verkehr Hinwil [32]

Abbildung 49 Schwachstellenanalyse Velosicherheit Uster



Planausschnitt aus Schwachstellenanalyse, unterschiedliche Problemkategorien (Knoten, Strecke), Beurteilung Problemschwere (grün – gering, gelb – mittel, rot – schwer)

Quelle: Sicherheit Velo – Analyse des Ist-Zustandes auf Usters Strassen [29]

Veloabstellplätze / Schnittstellen zum ÖV

Eine Erhebung zu den öffentlichen Veloabstellplätzen wurde 2011 durch das Amt für Verkehr des Kantons Zürich durchgeführt. Von Interesse für die Beurteilung der Gesamtverkehrssituation sind insbesondere die Abstellanlagen und Velostationen an den Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr (vgl. 2.2.6).

Ergänzende Infrastruktur / Veloförderung

In der für den Velo-Freizeitverkehr sehr attraktiven Region existieren keinerlei Angebote zur Velomiete– weder an den Bahnhöfen noch in der Regie von Städten oder Gemeinden.

Ebenfalls nicht bekannt sind regionale oder kommunale Ansätze zur Veloförderung (z.B. Informationsmaterial, spezielle Förderung des Veloverkehrs in Planungsprozessen etc.) sowie entsprechende Anlaufstellen in der Verwaltung (z.B. Velobeauftragte in der Stadtplanung).

Zusammenfassung Ist-Zustand und Entwicklungstrends

Das Zürcher Oberland verfügt bereits über ein dichtes, meistens gut ausgebautes und markiertes Radroutennetz mit hoher Attraktivität für regionale Verbindungen, den Freizeitverkehr und touristische Aktivitäten. Die noch bestehenden Lücken werden im Rahmen der kantonalen Radwegstrategie schrittweise geschlossen.

Das Radroutennetz ist jedoch nicht immer für den Alltagsverkehr geeignet (Umwege, fehlende Zentrumsbedienung). Für tägliche Velofahrten im Pendler- und Einkaufsverkehr sowie auf Schulwegen bestehen vor allem auf den Hauptstrassen innerhalb der Gemeinden erhebliche Mängel (Pfäffikon, Wetzikon, Uster). Eine beispielhafte eigene Velostrategie wird gerade von der Stadt Uster erarbeitet. Ansonsten scheint der Veloverkehr in den Verwaltungen der Oberlandgemeinden eine eher untergeordnete Rolle zu spielen.

Stärken:

- Das Oberland verfügt über ein dichtes Veloroutennetz mit hoher Attraktivität für den Freizeitverkehr (regionale und überregionale Verbindungen).
- Gerade in den Gebieten mit hoher Siedlungsdichte bestehen günstige topografische Randbedingungen (Städte Uster und Wetzikon).
- Der hohe LV-Anteil am Binnen- und Quellverkehr der Region lässt auf eine hohe Nutzungsintensität und Akzeptanz des Radverkehrs schliessen.

Schwächen:

- Netzlücken im Alltagsverkehr, Konflikte mit MIV-Durchgangsverkehr
- Keine sichtbar hohe Gewichtung des Veloverkehrs in kommunaler und regionaler Planung (Ansprechpersonen/Velobeauftragte)
- Fehlende Angebote zur Velomiete

2.2.5 Fussverkehr

Aus übergeordneter Sicht des Agglomerationsprogramms sind die folgenden Aussagen zum Fussverkehr möglich:

Das Oberland verfügt über ein dichtes, gut beschildertes und attraktives Wanderwegnetz. Aufgrund der hohen Bedeutung der Region als Erholungsraum hat dieses eine überregionale Bedeutung, insbesondere am Greifensee und am Pfäffikersee sowie im Raum Bachtel.

Örtliche Unfallschwerpunkte mit häufiger Fussgängerbeteiligung finden sich im Oberland nicht (vgl. Abschnitt Verkehrssicherheit, Kap. 2.2.7), was jedoch nicht bedeutet, dass im Fussverkehr keine Sicherheitsdefizite existieren. Problematisch ist die geringe Attraktivität

vieler Fusswegverbindungen, die sich nicht nur negativ auf den Komfort auswirkt, sondern auch das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.

Diesbezügliche Mängel bestehen entlang der hoch belasteten Ortsdurchfahrten aufgrund der generell vorherrschenden verkehrsorientierten Strassenraumgestaltung (Begünstigung von hohen Geschwindigkeiten im MIV, schmale Trottoirs, Trennwirkung) sowie bei der Zugänglichkeit von ÖV-Knoten. Defizite von regionaler Bedeutung (hohes Verkehrsaufkommen, wichtige regionale Ziele) sind:

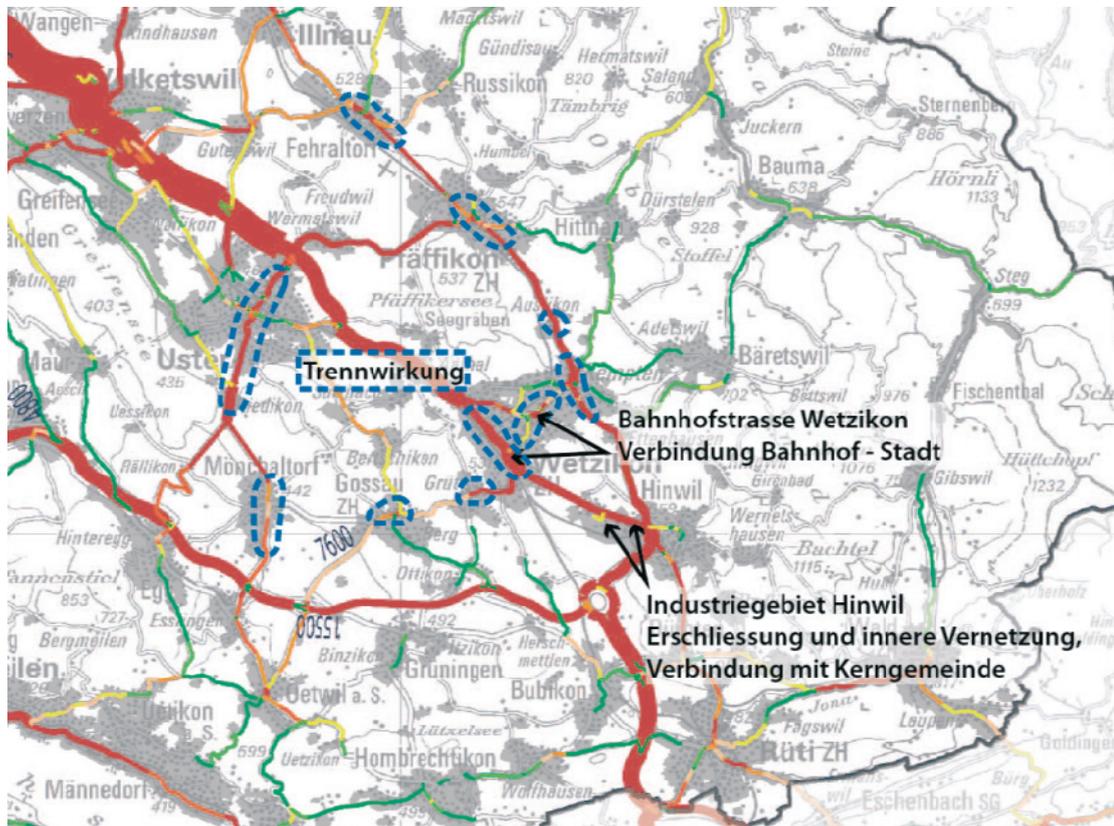
- Die unattraktive Verbindung zwischen der Stadt und dem Bahnhof Wetzikon (hohes Passantenaufkommen, Eingang bzw. „Tor“ zur Stadt, Schulwege, etc.).
- Die ungenügende Qualität des Fusswegenetzes im Industriegebiet Hinwil (einseitig auf MIV ausgerichtete Erschliessung, mangelhafte innere Vernetzung für den Langsamverkehr, keine attraktiven Verbindungen zur Kerngemeinde).
- Die Trennwirkung und Verkehrsdominanz von Hauptverkehrsstrassen in den Regionalzentren sowie entlang der hochbelasteten Ortsdurchfahrten (z.B. Bahnhofstrasse Wetzikon, Ortsdurchfahrten Pfäffikon, Fehraltorf etc., vgl. Abbildung 51).

Abbildung 50 Verkehrsdominanz in den Strassenräumen – Beispiel einer Ortsdurchfahrt mit Minimalstandard für den Langsamverkehr und strassenabgewandten Nutzungen in Pfäffikon



Quelle: ewp/rGVK

Abbildung 51 Konfliktträchtige Strassenräume – hohe Verkehrsbelastungen im MIV (>10'000 DTV), hohe Fussgängerfrequenzen (wichtige Ziele), Verkehrsdominanz / geringe Aufenthaltsqualität



Quelle: GVM, rGVK

Die Modellprognosen des GVM gehen von einem etwa gleichbleibenden Langsamverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen aus. Ob sein derzeit äusserst hoher Anteil am Quell- und Binnenverkehr gehalten werden kann (vgl. Kap. 2.2.1), hängt einerseits von der Entwicklung im ÖV ab (derzeit v.a. ausserhalb der Zentren keine „Konkurrenz“); andererseits haben Komfort, Sicherheit und Attraktivität des Wegenetzes gerade im Fussverkehr einen direkten Einfluss auf die Nutzungsintensität. Darüber hinaus werden Ziele zunehmend auf überregionaler Ebene gewählt und die zugehörigen Wege daher mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt. Eine weitere wichtige Randbedingung ist die nachfrage-seitige Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs – insbesondere bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes. Angesichts der bestehenden Mängel bei der fussgängerfreundlichen Gestaltung der Strassenräume und der weiterhin eher komfortablen Situation im MIV erscheint die Trendprognose eines langfristig in etwa gleichbleibenden Langsamverkehrsanteils optimistisch.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Schwachpunkte im Bereich Fussverkehr weniger in fehlenden Verbindungen liegen, sondern in der geringen Attraktivität vieler Fusswege, die sich nicht nur negativ auf den Komfort auswirkt, sondern auch das Sicher-

heitsempfinden und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Mit den zunehmenden Verkehrsbelastungen im MIV droht sogar eine weitere Verschlechterung der Situation – insbesondere auf den Durchgangsstrassen der Regionalzentren. Die Trendprognose eines gleichbleibenden LV-Anteils erscheint somit eher optimistisch.

Stärken:

- hoher Langsamverkehrsanteil am Quell- und Binnenverkehr spricht für eine hohe Akzeptanz des Fussverkehrs (allerdings auch durch ÖV-Schwächen im Nahbereich begünstigt)
- eine gute Ausgangslage bieten die meist kompakten Siedlungsstrukturen und die grösstenteils günstige Topografie

Schwächen:

- Konflikte mit MIV/Durchgangsverkehr: hohe Verkehrsbelastungen und durch verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung begünstigte, siedlungsunverträgliche Geschwindigkeiten → Beeinträchtigung der (subjektiven) Sicherheit im Fussverkehr entlang der hochbelasteten Ortsdurchfahrten
- unkomfortable, unattraktive Fusswege und Verkehrsdominanz in (Haupt-)Strassenräumen sowie allgemein geringe Attraktivität der öffentlichen Räume entlang der Hauptverkehrsstrassen in den Ortszentren

2.2.6 Kombinierte Mobilität / Intermodalität

Die Situation bei der kombinierten Mobilität lässt sich anhand der wichtigsten Umsteigepunkte, einer Analyse der Anlagen des kombinierten Verkehrs (P&R, B&R), der regionalen Verfügbarkeit von Mobility-Fahrzeugen sowie der Begleitinfrastruktur des Veloverkehrs (Velostationen, Velomiete etc.) beschreiben.

Wichtigster regionaler Umsteigepunkt im ÖV-Netz ist der Bahnhof Wetzikon. An ihm treffen die Linien S3 von Fehraltorf / Pfäffikon (ZH) mit den Linien S14, S15 und S5 von Uster / Greifensee zusammen und spalten sich Richtung Hinwil (S14) und Richtung Bubikon / Rüti / Rapperswil (S15 und S6) auf. Zudem bildet Wetzikon eine wichtige Schnittstelle zum Stadtbus- und zum Postautonet (Verbindungen Richtung Pfannenstil, und ins Tösstal). Weitere Umsteigepunkte zum regionalen Busnetz sind Uster, Pfäffikon (ZH) sowie Rüti (mit zusätzlichem Anschluss an die S26 durchs Tösstal).

Die meisten Bahnhöfe im Perimeter verfügen über einen guten Zugang für den Velo- und Fussgängerverkehr. Die Ausnahmen sind in Abbildung 52 als „grosser Handlungsbedarf“ identifiziert.

Alle Bahnhöfe im Perimeter verfügen über **Veloparkieranlagen**. Das Angebot reicht von unattraktiven, knapp dimensionierten Fahrradständern bis hin zu abschliessbaren Velogaragen. Über bediente Velostationen verfügen nur die Bahnhöfe Uster und Wetzikon.

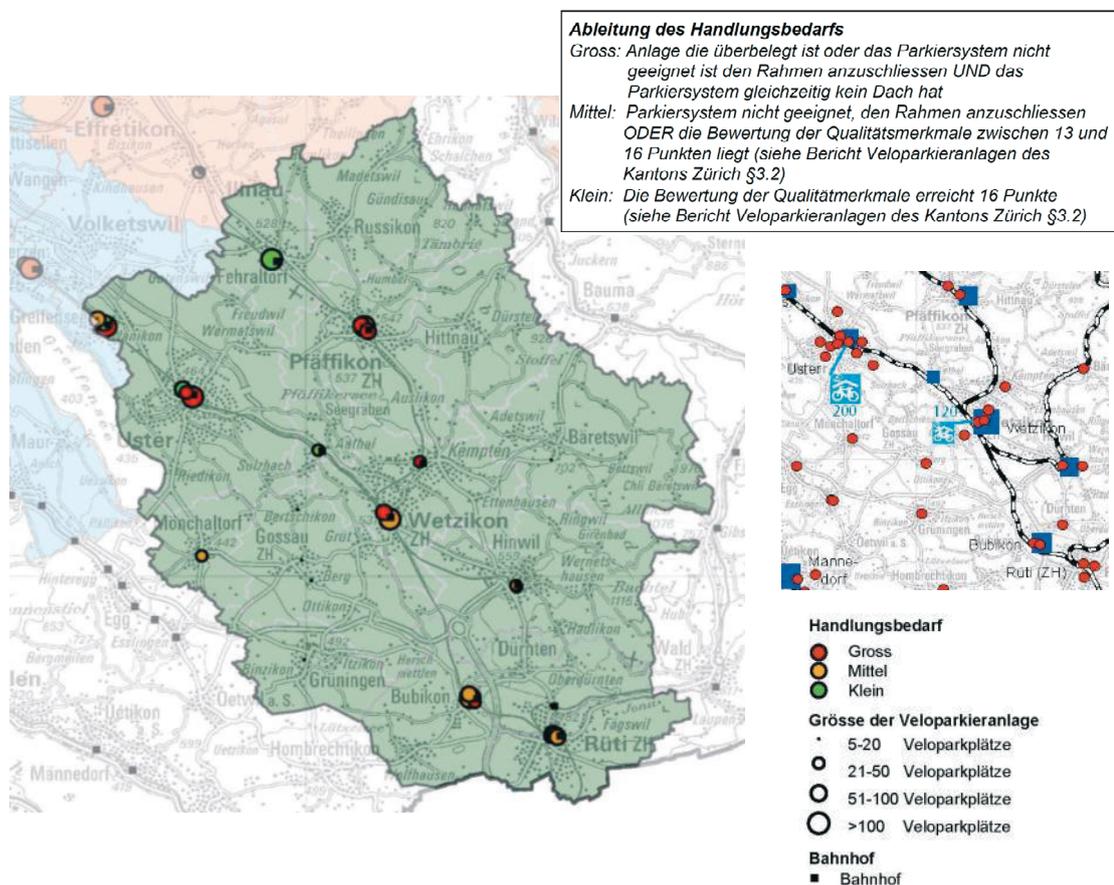
Eine vom AFV durchgeführte, detaillierte Erhebung¹² und Beurteilung lokalisiert bei den Veloabstellanlagen an fast allen Bahnhöfen der Region Oberland Defizite.

Der Handlungsbedarf in Uster wird durch eigene Analysen der Stadt bestätigt [30]. In Pfäffikon ist das Angebot derzeit gut; es besteht jedoch Ausbaubedarf, wenn mit der 4. Teiler-gängung der S-Bahn-Zürich ein 2. Perron auf der anderen Gleisseite eingerichtet wird.

Angebote zur **Velomiete** an den Bahnhöfen existieren im Oberland nicht.

Über ein umfangreicheres Angebot an **Mobility**-Fahrzeugen verfügen nur die Städte Uster (19) und Wetzikon (10). Aufgrund der verschiedenen kantonalen Initiativen zur Förderung des Langsamverkehrs ist absehbar, dass die Angebote an kombinierter Mobilität weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus werden Lücken im Wegenetz für den Langsamverkehr laufend geschlossen.

Abbildung 52 Kombinierte Mobilität Velo/ÖV



Quelle: Analyse AFV. kleines Bild: Mobilitätsstandorte detailliert (rote Punkte, Analyse AFV)

¹² Erhebung der Veloparkieranlagen in den Aggloprogramm-Gebieten (2011), Beurteilung nach Kapazität, Wetterschutz, Art der Abstellplätze (Abschliessen am Velorahmen möglich?)

Abbildung 53 B&R-Anlagen im Oberland



links Pfäffikon mit mehreren, dezentralen Velo-Parkings, rechts Kempten mit überlasteter, unattraktiver Einzelanlage. Quelle: rGVK Oberland

Abbildung 54 Gelungene Veloabstellanlage im Oberland



Quelle: eigenes Foto

Mit Ausnahme von Tann-Dürnten verfügen alle Bahnhöfe über **P&R-Anlagen** – die grösste befindet sich am Bahnhof Wetzikon mit 116 Stellplätzen. In Relation zur Gemeindegrösse sehr umfangreich erscheinen auch die 98 Plätze in Fehraltorf. Ausbaudeen betreffen die Anlagen in Aathal (reg. Richtplan) und Bubikon (reg. Richtplan, Empfehlung aus rGVK).

Angebote zur kombinierten Mobilität sind im Oberland sind somit flächendeckend vorhanden, allerdings in sehr unterschiedlichem Umfang und Ausbaustandard. Die Qualität der intermodalen Vernetzung ist ausbaufähig.

Der Kanton Zürich plant keine Angebotserweiterung bei den P&R-Anlagen.

Stärken:

- Alle Bahnstationen verfügen über P&R- und B&R-Anlagen, die grossen Bahnhöfe Uster und Wetzikon haben bediente Velostationen
- Die Städte (insbesondere Uster) verfügen über dezentral organisierte Mobility-Standorte

Schwächen:

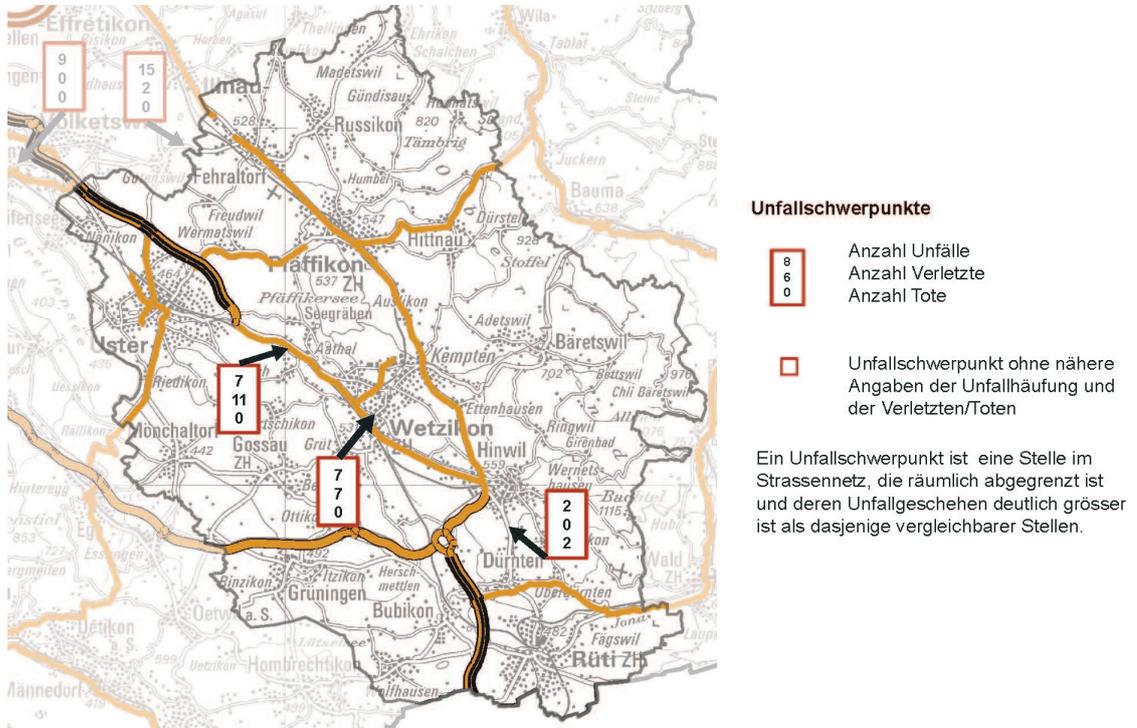
- Die zentrale Lage einiger P&R-Anlagen verstärkt die Verkehrsbelastungen in den Zentren (gilt insbesondere für die grosse Anlage in Wetzikon) und konkurriert die Buszubringer
- Die B&R-Anlagen sind zum Teil überlastet und wenig attraktiv
- Keine Unterstützung der Kombination ÖV/Velo durch Mietveloangebote oder Tarifkombinationen ÖV/Veloparkierung

2.2.7 Verkehrssicherheit

Aktuelle Unfallanalysen im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurden für die letzten beiden Jahre erstellt (2009/2010) und dabei die folgenden Unfallschwerpunkte registriert (in Klammern jeweils die Situation 2004-2008 gem. Analyse rGVK):

- Dürntnerstrasse zwischen Hinwil und Dürnten, in zwei Jahren nur 2 Unfälle – allerdings mit zwei getöteten Personen (2004-2008 kein Unfallschwerpunkt)
- Knoten Bahnhofstrasse/Zürcherstrasse in Wetzikon (2004-2008: 21 Unfälle)
- Aathal: Einmündung Gstalden-/Zürichstrasse (2004-2008 bereits Unfallschwerpunkt mit 20 Unfällen)
- Zürcherstrasse zwischen Fehraltorf und Gutenswil im Grenzbereich zur Region Zürich/Glattal (2004-2008 kein Unfallschwerpunkt)

Abbildung 55 Unfallschwerpunkte 2009/2010

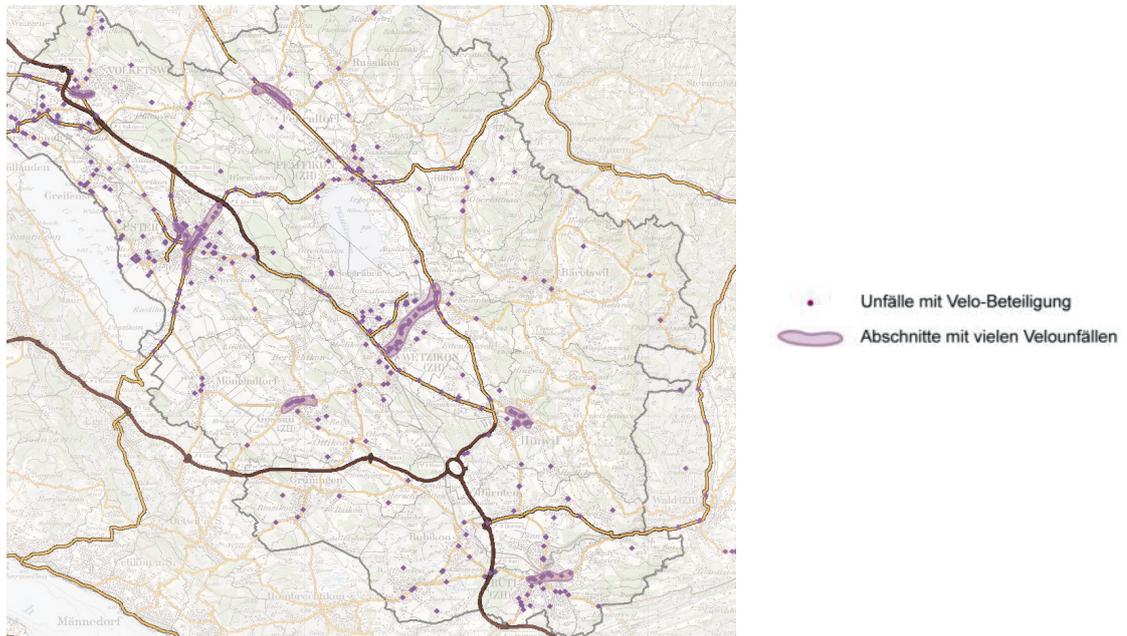


Quelle: KaPo ZH, Darstellung AFV

Eine spezielle Gefährdung der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer lässt sich aus den vorliegenden Unfallstatistiken nicht direkt ableiten, da einzelne Unfallschwerpunkte mit Fussgänger- oder Velobeteiligung nicht aufgetreten sind.

Die Analysen im Rahmen des rGVK über den Zeitraum von 5 Jahren haben gezeigt, dass einige Hauptverkehrsstrassen in den Ortszentren für den Veloverkehr problematisch erscheinen – auch wenn keine eigentlichen Unfallschwerpunkte aufgetreten sind. Die meisten Unfälle mit Fussgängerbeteiligung ereigneten sich in den Jahren 2004-2008 in Uster und Wetzikon – allerdings sind dort auch die Fussgängerfrequenzen besonders hoch.

Abbildung 56 Unfälle mit Velobeteiligung 2004-2008



Quelle: KaPo, Analyse aus rGVK Oberland [3]

Auch wenn sich beim Langsamverkehr keine eigentlichen Unfallschwerpunkte zeigen, sind das Konfliktpotenzial und vor allem die Beeinträchtigung der subjektiven Sicherheit auf den Hauptverkehrsstrassen der Zentren (z.B. Bahnhofstrasse Wetzikon) sowie entlang der stark belasteten Ortsdurchfahrten erheblich. Verstärkt wird diese unbefriedigende Situation durch eine für den Langsamverkehr oftmals sehr unkomfortable und unattraktive Strassenraumgestaltung (vgl. Kap. 2.2.5).

Die Anzahl eigentlicher Unfallschwerpunkte ist im Zürcher Oberland gering und spezielle Gefährdungen der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer sind aus der Unfallstatistik nicht abzuleiten. Das Unfallgeschehen konzentriert sich auf wenige Knoten. Der Vergleich der Datenanalysen des rGVK (2004-2008) und der letzten beiden Jahre bestätigt insbesondere die kritische Situation im Abschnitt Aathal-Wetzikon.

Problematisch für den Langsamverkehr sind eher die subjektiv als gefährlich wahrgenommenen hochbelasteten und verkehrsorientiert gestalteten Ortsdurchfahrten (vgl. Abbildung 51 im Kap. Fussverkehr).

Es ist zu erwarten, dass die ausgewiesenen Unfallschwerpunkte im Zuge der zunehmenden Kanalisierung des Durchgangsverkehrs und der Umgestaltung kantonaler Hauptverkehrsachsen zunehmend entschärft werden. Diese Massnahmen können die Verkehrssicherheit noch geringfügig steigern, grössere Trendänderungen sind jedoch nicht zu erwarten.

Abbildung 57 zeigt einen typischen Unfallhäufungspunkt an einem Fussgängerstreifen.

Abbildung 57 Unfallschwerpunkt Fussgängerstreifen



Quelle. eigenes Foto

Stärken:

- geringe Anzahl eigentlicher Unfallschwerpunkte
- keine Unfalhäufungen mit Langsamverkehrsbeteiligung

Schwächen:

- Sicherheitsmängel an stark belasteten Knoten der Hauptachse Uster-Aathal-Wetzikon
- Beeinträchtigung der subjektiven Sicherheit im Langsamverkehr (Strassenraumgestaltung, Verkehrsmenge und Fahrverhalten im MIV), wie im Kapitel 2.2.5 bereits dargestellt.

2.2.8 Güterverkehr

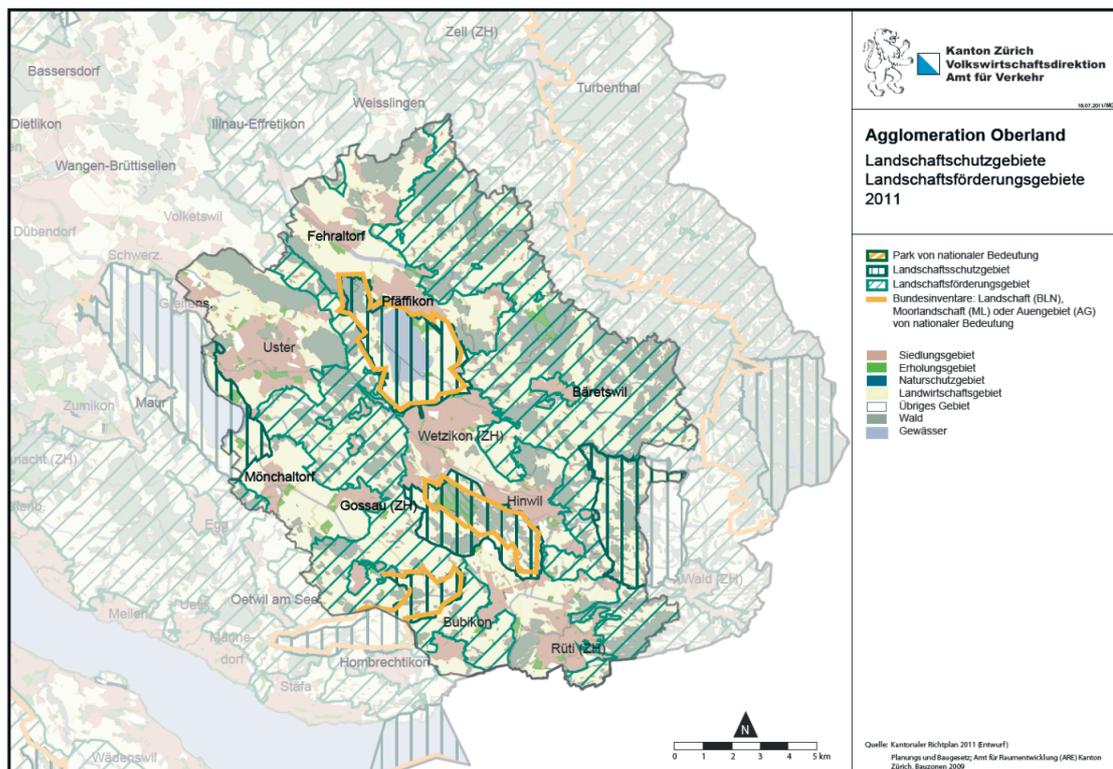
Die Quantifizierung des Güterverkehrs sowie die Identifikation dessen Stärken und Schwächen werden aufgrund der Datenlage im kantonsweiten Dachkonzept beschrieben.

2.3 Natur und Landschaft

2.3.1 Landschaftsräume

Die Region Oberland ist reich an Landschafts- und Naturschutzgebieten von oftmals übergeordneter Bedeutung (kantonale/nationale Schutzverordnungen). Der überwiegende Teil der Region liegt im Landschaftsförderungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan. Die Landschaft wird geprägt und gegliedert durch Hügelketten mit ökologisch wertvollen Wald- und Wiesengebieten, durch die beiden grossen Seen und ausgedehnte Moorgebiete. Die verschiedenen Schutzgüter sind in Abbildung 58 dargestellt.

Abbildung 58 Landschafts- und Naturschutz



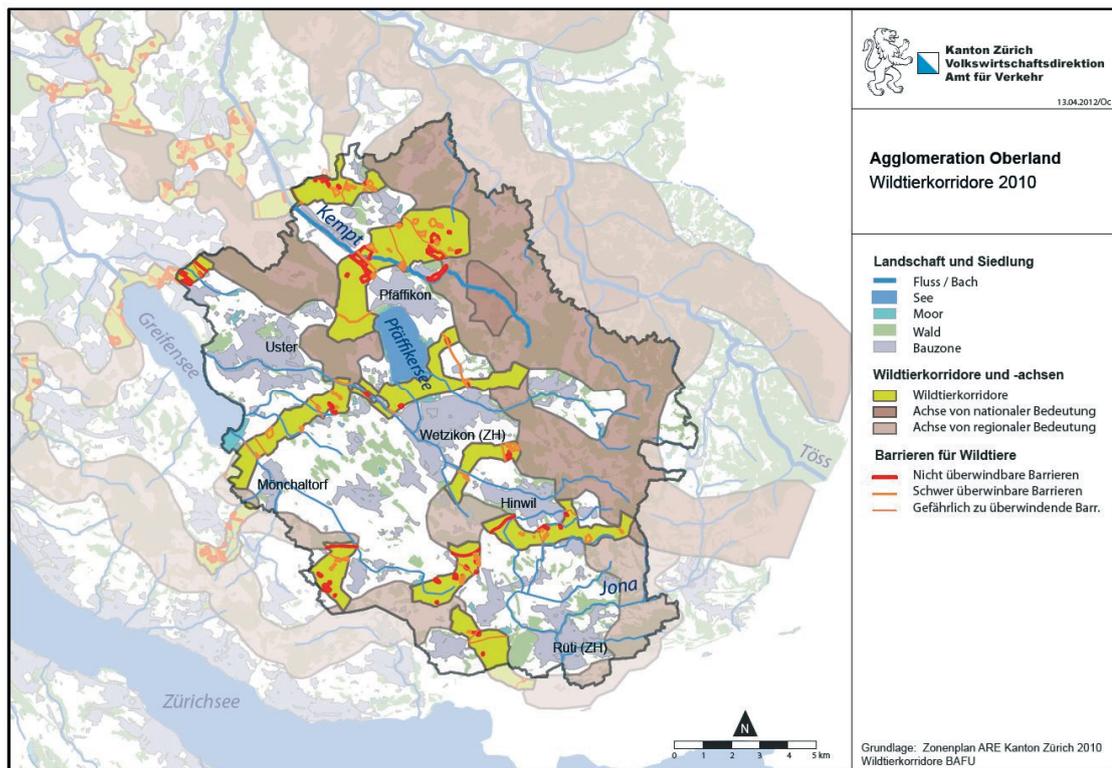
Quelle: AFV

Zu den prägenden Landschaften zählen:

- Die 5 Landschaftsschutzgebiete: Lützelsee, Greifensee, Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, Bachtel/Allmen, Pfäffikersee
- Die Landschaftsförderungsgebiete für die typischen Landschaften (gem. KRP)
 - Uster-Seegräben-Gossau-Grüningen-Dürnten (Vernetzung grosser Mooregebiete, Charakter der Drumlinlandschaft und Weilerstruktur erhalten)
 - Bubikon-Egelsee (Moore fördern und vernetzen)
 - Wald-Rüti (Moore im Westteil vernetzen, Charakter Schichtrippenlandschaft erhalten, Grünlandbewirtschaftung sicherstellen)
 - Tösstal West (Grünlandbewirtschaftung sicherstellen, Charakter Weilerstruktur erhalten)

Dazwischen verlaufen jeweils wichtige Landschaftsquerverbindungen, welche einerseits natürliche Siedlungstrenngürtel bilden und andererseits eine Vernetzung der Grün- und Naturräume über das ganze Gebiet ermöglichen oder Wildtierkorridore beinhalten. Letztere sind allesamt beeinträchtigt oder sogar durchbrochen (vgl. Abbildung 59).

Abbildung 59 Ökologische Vernetzung



Quelle: AFV

Besonders hervorzuheben sind die Qualitäten des Zürcher Oberlandes als **Erholungsraum und Freizeitziel mit überregionaler Ausstrahlung**. Die dünn besiedelten, auf verschiedene Art geschützten Naturräume (vgl. Abbildung 58) bilden einen starken Kontrast zu den nur wenige Kilometer entfernten Stadtlandschaften im Ballungsraum Stadt Zürich/Glattal. Neben einem gut ausgebauten Wander-/Radwegenetz und den Erholungsmöglichkeiten an den Seen bieten die vorhandenen räumlichen Freiheiten auch Spielraum für unkonventionelle Aktivitäten (z.B. Landwirtschaft als „Event“ wie bei Farmart Jucker in Seegräben). Grosse Teile der Region liegen im Landschaftsförderungsgebiet.

Konflikte mit Siedlungsgebiet und Verkehrswegen resultieren vor allem dort, wo Landschaftskorridore, Naturschutzgebiete oder andere sensible Landschaftsräume durch das Siedlungswachstum und/oder hoch belastete Verkehrsachsen beeinträchtigt bzw. „zurückgedrängt“ und zerschnitten werden. Aus entsprechenden Analysen im Rahmen des rGVK Oberland resultieren die folgenden Erkenntnisse (vgl. Abbildung 60):

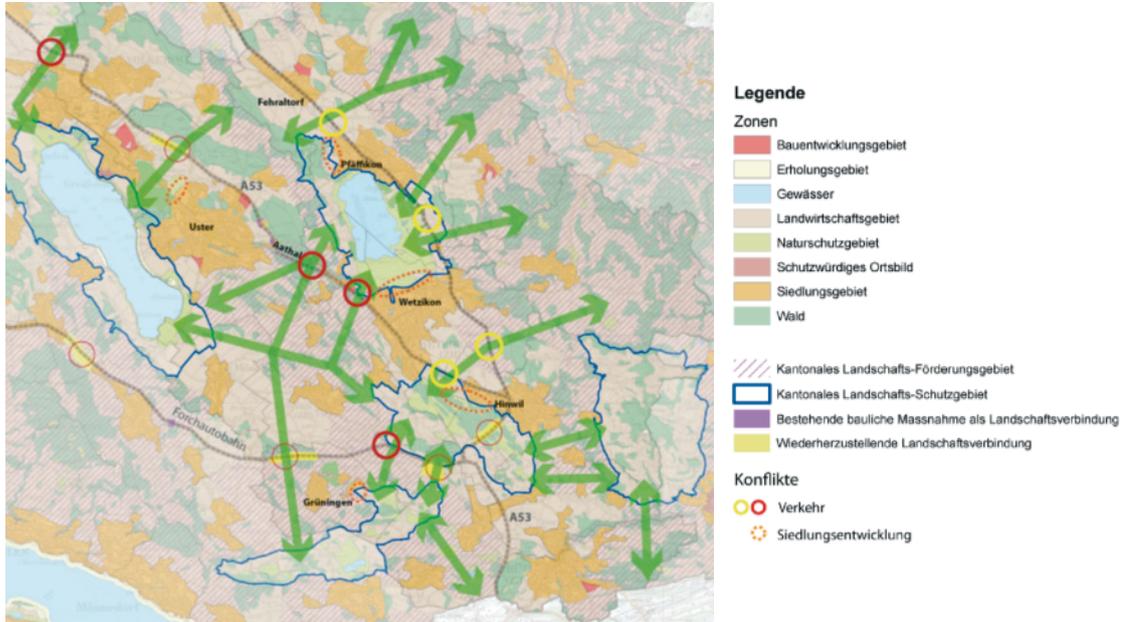
Hinsichtlich der möglichen Siedlungsentwicklung (Reservezonen, Verdichtung an den Siedlungsrändern) finden sich Konfliktpotenziale vor allem am Rand von Wetzikon (Quartiere Weid, Robenhausen), in den Industrie- und Gewerbegebieten von Pfäffikon (Witzberg) und Hinwil (West), in Itzikon bei Grüningen und am westlichen Stadtrand von Uster (Loren).

Verkehrliche Barrieren bilden vor allem die Achsen von A53 und Forchautobahn sowie die Hauptverkehrsstrasse Wetzikon-Pfäffikon-Fehraltorf.

Im kantonalen Richtplan sind einige, durch Verkehrswege zerschnittene Landschaftskorridore als „wiederherzustellende Landschaftsverbindung“ aufgeführt. Im Perimeter des Agglomerationsprogramms Oberland betrifft dies Abschnitte der Forchautobahn (westlich Kreisel Betzholz und nordwestlich von Grüningen), den Autobahnzubringer Betzholz – Hinwil sowie die A53 zwischen Uster und Volketswil. Eine Grobanalyse der bestehenden landschaftlichen Strukturen zeigt jedoch, dass in der Region noch weitere Landschaftsverbindungen durch Verkehrskorridore beeinträchtigt sind:

- die Verbindung zwischen den Landschafts- und Naturschutzgebieten beidseits der Forchautobahn im Bereich des Anschlusses Ottikon
- die Vernetzung der Naturräume im Aathal (Trennung durch A53-Achse und Bahntrasse)
- die Siedlungstrenngürtel und Grünraumverbindungen zwischen Hinwil und Wetzikon, zwischen Wetzikon und Pfäffikon sowie zwischen Pfäffikon und Fehraltorf (beeinträchtigt durch hoch belastete Kantonsstrassen)

Abbildung 60 Konflikte Landschaft versus Siedlung und Verkehr



Quelle: Räumliche Analyse im rGVK Oberland [3]

Die Region Oberland verfügt über einen flächenmässig grossen Anteil noch unverbauter Landschaftsräume und wertvolle Naturlandschaften. Darunter befinden sich national bedeutende Naturschutzzonen (z.B. Moorlandschaften), überregionale Erholungsgebiete (z.B. die Umgebung der Seen), Landwirtschaftsflächen und Wildtierkorridore. Das Siedlungsleitbild der RZO [4] bezeichnet das Zürcher Oberland folgerichtig als „die wohl schönste Landschaft des Kantons“.

Durch das starke Siedlungswachstum werde diese Landschafts- und Naturräume zunehmend beeinträchtigt und “zurückgedrängt“. Hoch belastete Verkehrsverbindungen beeinträchtigen die landschaftliche Vernetzung und unterbrechen Wildtierkorridore.

Entwicklungstrends

Mit der Zunahme der Bevölkerung im Oberland wird der Druck auf die Landschafts- und Naturräume weiter zunehmen. Die wachsenden Verkehrsbelastungen werden die Trennwirkung der Verkehrsanlagen weiter verstärken.

Stärken:

- Reichtum an landschaftlichen Qualitäten: einerseits auf Seite der Natur (Artenvielfalt in Naturschutzgebieten, Vielfalt an Lebensräumen, noch vorhandene Vernetzung) – andererseits in der Funktion als attraktiver, siedlungsnaher Erholungsraum (z.B. Seen, Bachtelgebiet etc.)
- Die Landwirtschaft hat einen hohen Stellenwert und leistet einen wichtigen Beitrag an die Landschaftspflege

Schwächen:

- Beeinträchtigung der Landschaft durch Zerschneidung und Verdrängung aufgrund von Verkehrsachsen und „Siedlungsdruck“ (Wachstum an den Siedlungsändern)
- regionale Gesamtkoordination/Strategie im Bereich Landschaft/Natur bisher nicht sichtbar; Siedlungsleitbild [4] und Regio-ROK [8] enthalten Absichtserklärungen, jedoch keine konkreten Vorgaben
- Bereits bestehende Nutzungskonflikte Erholung ↔ Naturschutz (vor allem an Greifensee und Pfäffikersee)

2.3.2 Gewässer

Fliessgewässer und ökomorphologischer Zustand

Die wichtigsten Fliessgewässer im Oberland und deren ökomorphologischer Zustand können wie folgt beschrieben werden (Grundlage „Ökomorphologie der Fliessgewässer Kanton Zürich“):

- Aabach: Der Aabach, welcher vom Pfäffikersee in den Greifensee fliesst, weist auf seiner Strecke unterschiedliche ökomorphologische Zustände auf: Im dichten Siedlungsgebiet von Uster stark beeinträchtigt, teilweise sogar naturfremd, künstlich; im offenen Gelände zwischen Uster und Wetzikon sowie nach Austritt des Pfäffikersees in Seegräben streckenweise auch wenig beeinträchtigt. Letzteres Gebiet ist als überkommunales Naturschutzgebiet ausgeschieden.
- Chämtnerbach/Aabach: Im Siedlungsgebiet von Wetzikon stark beeinträchtigt, streckenweise sogar naturfremd, künstlich; im Naturschutzgebiet beim Pfäffikersee und im Chämtnertobel zwischen Wetzikon und Bäretswil wenig beeinträchtigt bis natürlich, naturnah.
- Wildbach: Von Hinwil bis Wetzikon mehrheitlich stark beeinträchtigt bis naturfremd, insbesondere im Siedlungsgebiet von Hinwil. Einzig in der Landwirtschaftszone an der Gemeindegrenze Wetzikon-Hinwil ist die Ökomorphologie wenig beeinträchtigt.
- Jona: Der ökomorphologische Zustand der Jona lässt sich klar in zwei verschiedene Klassierungen einteilen: Im Siedlungsgebiet von Rüti und Wald stark beeinträchtigt bis naturfremd, künstlich, auf der Strecke in offenem Gelände hingegen ist der Zustand nur wenig beeinträchtigt oder gar naturnah.

Hochwassergefahr

Auf Grundlage der Gefahrenkarte und des Leitbildes Aabach Aathal zeigt sich folgende Hochwassergefahr:

- Aabach: Entlang des Aabachs gibt es an verschiedenen Bereichen Schwachstellen, u.a. in Medikon (Wetzikon), Ober- und Unteraathal (Seegräben), Trümpler Areal (Uster). Zusätzliches Hochwasserrisiko bringen die Wehre durch Verkläuerung.
- Chämtnerbach: Vor Abschluss des Ausbaus in Wetzikon gibt es noch Hochwasserschutzdefizite des Bachs in Wetzikon selber. Nach Ausbau ist der Chämtnerbach auf der gesamten Länge im Siedlungsgebiet hochwassersicher (HQ100). Im Oberlauf liegt der Bach ausserhalb des Siedlungsgebietes und gewisse Abflusskapazitätsengpässe sind aufgrund des geringeren Schadenspotenzials tolerierbar.
- Wildbach: Entlang des Wildbachs lässt sich an der Stelle, wo der Schlossbach in den Wildbach mündet, ein gewisses Hochwasserschutzdefizit erkennen. Die Gefährdung wird als gering eingestuft (gelbe Zone). Zwei Projekte sind für den Hochwasserschutz geplant.
- Jona: Innerhalb des Agglomerationsperimeters sind bei der Jona keine grösseren Hochwasserprobleme bekannt.

Die mit dem starken Siedlungswachstum einhergehende intensive Bautätigkeit wird die räumlichen Konflikte im Bereich der Gewässer verstärken. Werden keine Massnahmen zum Hochwasserschutz getroffen, wird sich das Schadenpotenzial an den bekannten Schwachstellen erhöhen (insbesondere am Aabach).

Gewässerschutz

Innerhalb des Perimeters bestehen vier Grundwasservorkommen von mittlerer bis grosser Mächtigkeit. Am Ufer des Greifensees befindet sich der Grundwasserstrom Seefeld-Uster. Mit seiner sehr grossen Mächtigkeit bildet er das Rückgrat der Wasserversorgung der Stadt Uster. Der Grösste in seiner Ausdehnung ist der Aathalgrundwasserstrom zwischen Uster/Wermatswil, Wetzikon und Gossau/Grüt. Unterhalb dieses Grundwasserstroms befindet sich zudem ein tieferes Grundwasserstockwerk. Die weiteren Grundwasservorkommen sind der Kemptengrundwasserstrom in Wetzikon und der Grundwasserstrom von Hinwil, der zwischen Wetzikon und Hinwil verläuft. Alle Grundwasserleiter dienen der Trinkwassergewinnung.

Der langfristige Schutz der Grundwasservorkommen stellt eine grosse Herausforderung dar. Bedeutende Fassungsgebiete für die Trinkwasserversorgung befinden sich in unmittelbarer Nähe zu wichtigen Verkehrsträgern und/oder Industrieanlagen. Der anhaltende Siedlungsdruck führt vermehrt zu Einbauten in den Grundwasserleiter.

Im Greifensee kann das Qualitätsziel für Phosphor (0.025 mg P/l) mit weiteren realistisch umsetzbaren Massnahmen nicht erreicht werden (heute 0.075 mg P/l). Nur eine Kombination von sehr einschneidenden Massnahmen könnte die jährlichen Phosphoreinträge in den See, die heute bei rund 10.2 t biologisch verwertbarem Phosphor liegen, deutlich reduzieren. Rund 50 % dieses Phosphors wird über die Siedlungsentwässerung und die Abwasserreinigungsanlagen in den Greifensee eingetragen. Dieser Anteil hängt somit direkt von der Bevölkerung im Einzugsgebiet des Sees ab.

Der starke Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen führt zu erheblichen Belastungen der Oberflächengewässer und des Grundwassers durch die Einleitung bzw. die Versickerung von Strassenabwasser bei Regen. Dabei gelangen sowohl Schwermetalle (Blei, Zink, Kupfer etc.) wie auch organische Stoffe (Benzinzusätze, Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe etc.) in die Gewässer.

Bedeutung der Gewässer für die Erholung

Alle grossen Fliessgewässer im Raum Zürcher Oberland fliessen streckenweise durch dichtes Siedlungsgebiet (z.B. Aabach) und eignen sich aufgrund der kurzen Wegdistanz und der leichten Erreichbarkeit sehr gut als Naherholungsgebiete. Flussparallele Achsen für den Langsamverkehr (Radwege, Skatingrouten) und Wanderwege entlang verschiedenster Flüsse und Bäche werten die Gewässer für die Naherholung zusätzlich auf. Besonders dem Greifensee kommt als Naherholungs- und Freizeitraum eine wichtige Rolle zu. Viele der Seitenbäche (z.B. Jona) sind bereits heute attraktiver Erholungsort, allerdings auf Grund der grösseren Entfernung zur Siedlung für die „Feierabendnaherholung“ nicht sehr bedeutend.

Siedlungs- und Erholungsdruck

Nur die Städte Uster und Wetzikon werden im kantonalen Richtplan als urbane Stadtlandschaften betitelt und nehmen die Funktion als Zentrumsgebiete im Zürcher Oberland ein. Im Vergleich zu anderen Agglomerationen im Kanton Zürich ist das Oberland nicht durch eine Stadtlandschaft geprägt. Vielmehr sind die Gemeinden um Uster/Wetzikon herum als „Landschaften unter Druck“ eingestuft. Mit dem zunehmenden Bevölkerungswachstum und der Erhöhung der Beschäftigten im Zürcher Oberland wächst der Druck auf die Landschaft und somit auch auf den Gewässerraum und die Gewässer selbst. Vor allem der Erholungsdruck auf die Gewässer und die umliegenden Schutzgebiete wird mit der verstärkten baulichen Entwicklung und der zunehmenden Zahl von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Oberland steigen. Dadurch werden auch Zielkonflikte und die Gefahr der Übernutzung zwischen der Entwicklung von Erholungsräumen und Naturräumen an Gewässern zunehmen.

Aufgrund der regen Bautätigkeit wird es zunehmend schwieriger werden, den nötigen Raumbedarf für die Gewässer und deren Ausdolung zu sichern.

Die Beeinträchtigungen der Ressource Wasser werden vor allem am Greifensee (Phosphoreintrag) weiter zunehmen. Siedlungswachstum und Siedlungsverdichtung führen vermehrt zu Bauten in Grundwasserschutz-zonen und Grundwasserleitern mit den entsprechenden Risiken für die Trinkwassergewinnung. Durch die Zunahme des motorisierten Verkehrs wird die stoffliche Belastung der Gewässer ebenfalls weiter ansteigen.

Die Fliessgewässer des Zürcher Oberlandes eignen sich aufgrund ihrer Siedlungsnähe als Erholungsräume, werden im Siedlungsgebiet (insbesondere in Uster und Wetzikon) jedoch auch stark beeinträchtigt und weisen einen zum Teil naturfremden Zustand auf.

Die Grundwasserleiter des Oberlandes dienen der Trinkwasserversorgung, wobei sich wichtige Fassungsgebiete in unmittelbarer Nähe zu Verkehrsträgern und/oder Industrieanlagen befinden und dementsprechend gefährdet sind. Problematisch ist zudem die Tendenz zu vermehrten Einbauten in den Grundwasserleiter aufgrund des anhaltenden Siedlungsdrucks.

Mit Ausnahme des Aabachs im Raum Wetzikon/Uster ist die Hochwassergefahr gering.

Stärken:

- Teilweise naturnaher Zustand der Fliessgewässer ausserhalb der Siedlungsräume
- Grundwasservorkommen grosser Mächtigkeit

Schwächen:

- Gewässer sind im Bereich der Siedlungen in schlechtem ökomorphologischem Zustand
- Diverse Defizite beim Hochwasserschutz
- Gefährdung der Gewässer durch Schadstoffeinträge aus dem Verkehr

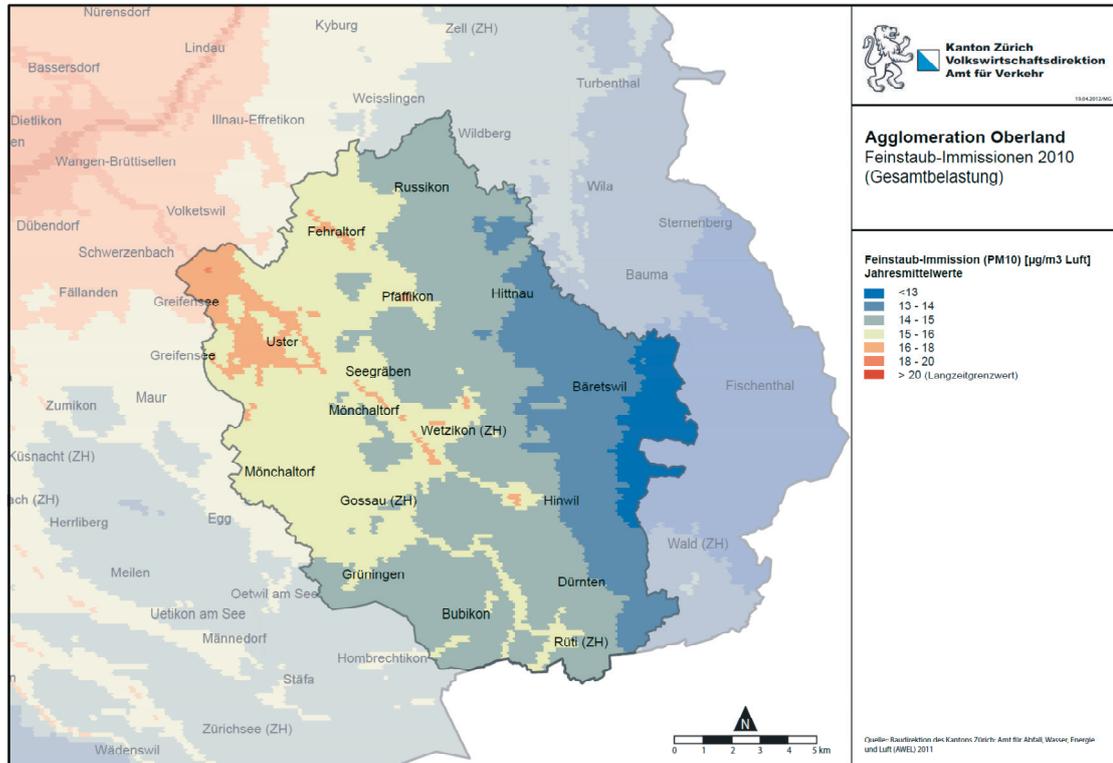
2.3.3 Luft- und Lärmbelastung

Luftschadstoffe

In den dichtbesiedelten Gebieten des Kantons Zürich werden von den Luftschadstoffen Stickstoffdioxid (NO₂, Abbildung 62), Feinstaub (PM10, Abbildung 61) und Ozon im Durchschnitt zu hohe Belastungen gemessen. In der Agglomeration Oberland übersteigt nur das Ozon grossräumig den Immissionsgrenzwert. Infolge der weniger dichten Besiedlung und des vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommens im Oberland liegt auch der Anteil der übermässig mit Luftschadstoffen belasteten Bevölkerung unter dem Durchschnitt des ganzen Kantons.

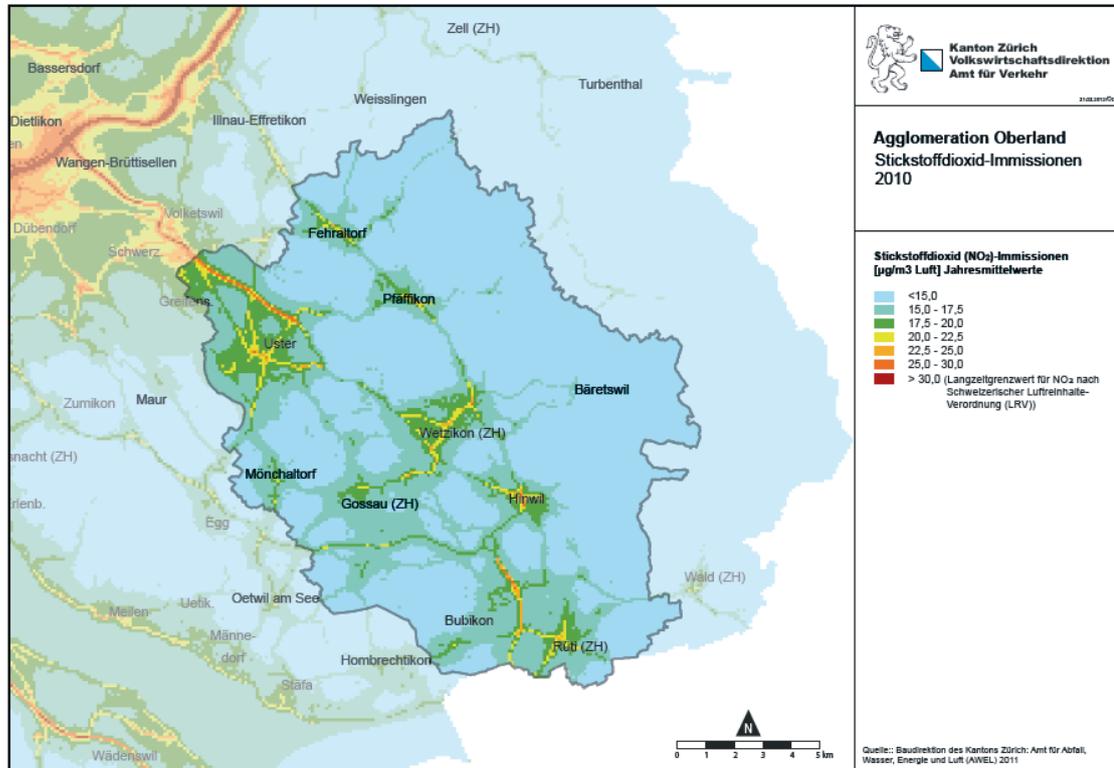
Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr ist aber besonders hoch (67% gegenüber 55% kantonalen Mittel, vgl. Kap. 2.2.1) und trägt somit im Vergleich zur Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze der Agglomeration Oberland überproportional zur durchschnittlichen Luftbelastung im Kanton bei. Die Fahrten des MIV aus dem Oberland mit einem Ziel in den Agglomerationen Zürich oder Winterthur tragen zur Luftbelastung in diesen Städten bei. Da etwa die Hälfte der Stickdioxid-Emissionen (NO₂) sowie die besonders gesundheitsschädlichen Dieselruss-Emissionen aus dem Schadstoffausstoss des Strassenverkehrs stammen, sind die Schadstoffbelastungen der Luft besonders entlang der stark befahrenen Verkehrsachsen auch im Oberland hoch – allerdings insgesamt deutlich weniger kritisch als im benachbarten Glattal (siehe folgende Immissionskarten).

Abbildung 61 Feinstaub-Immissionen (PM10) 2010



Quelle: AWEL, Darstellung AFV

Abbildung 62 Stickstoffdioxid-Immissionen (NO₂) 2010

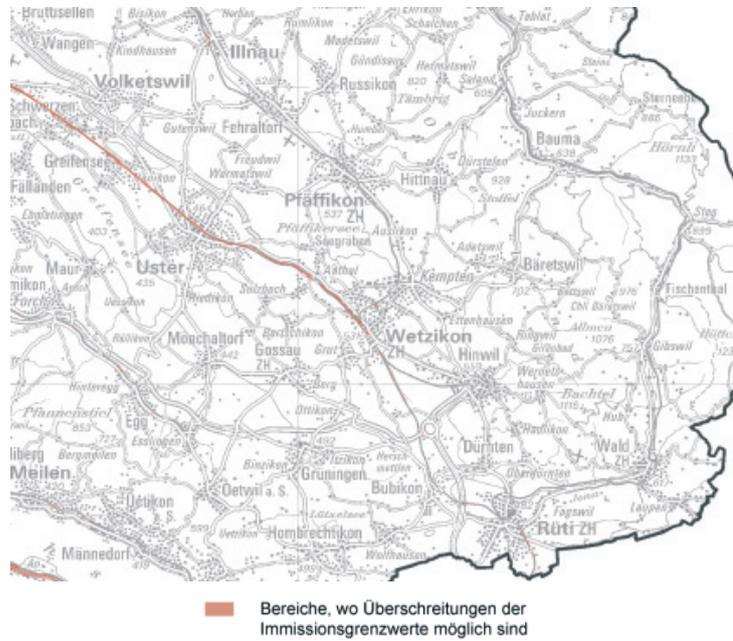


Quelle: AWEL, Darstellung AFV

Lärm

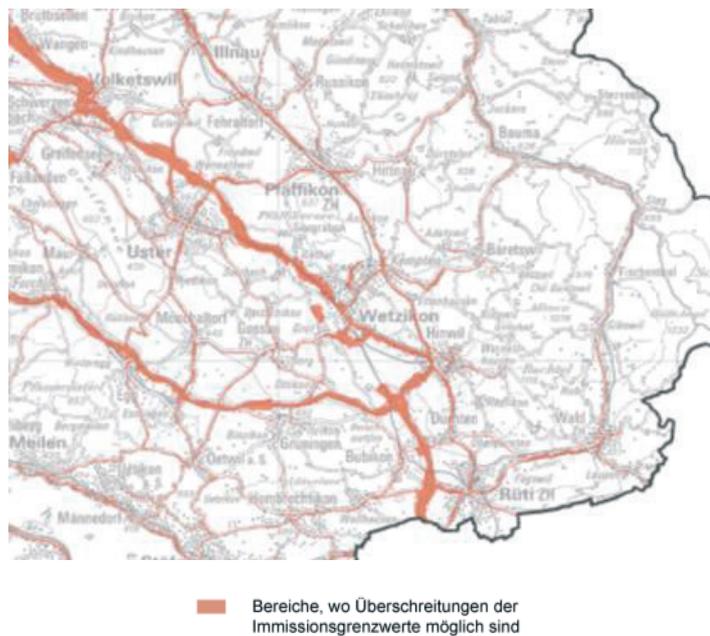
Lärmemissionen des Schienenverkehrs haben in der Region Oberland keine grosse Bedeutung. Grenzwertüberschreitungen sind lediglich entlang der Haupt-S-Bahn-Achse Wetzikon-Uster möglich und belasten dort vor allem das Siedlungsgebiet im Zentrum von Uster. Wesentlich kritischer stellt sich die Situation beim Strassenlärm dar. Die stärksten Lärmbelastungen weisen hier die beiden Hauptachsen A53 und Forchautobahn auf. Letztere verläuft weitgehend ausserhalb der Siedlungsgebiete und ist deshalb für die Bevölkerung weniger problematisch. Die A53-Achse liegt jedoch in Wetzikon und Hinwil inmitten des Siedlungsgebietes und ist somit beim Strassenlärm der regionale Problemschwerpunkt.

Abbildung 63 Bahnlärm 2007



Quelle: FALS, Darstellung AFV

Abbildung 64 Strassenlärm 2007



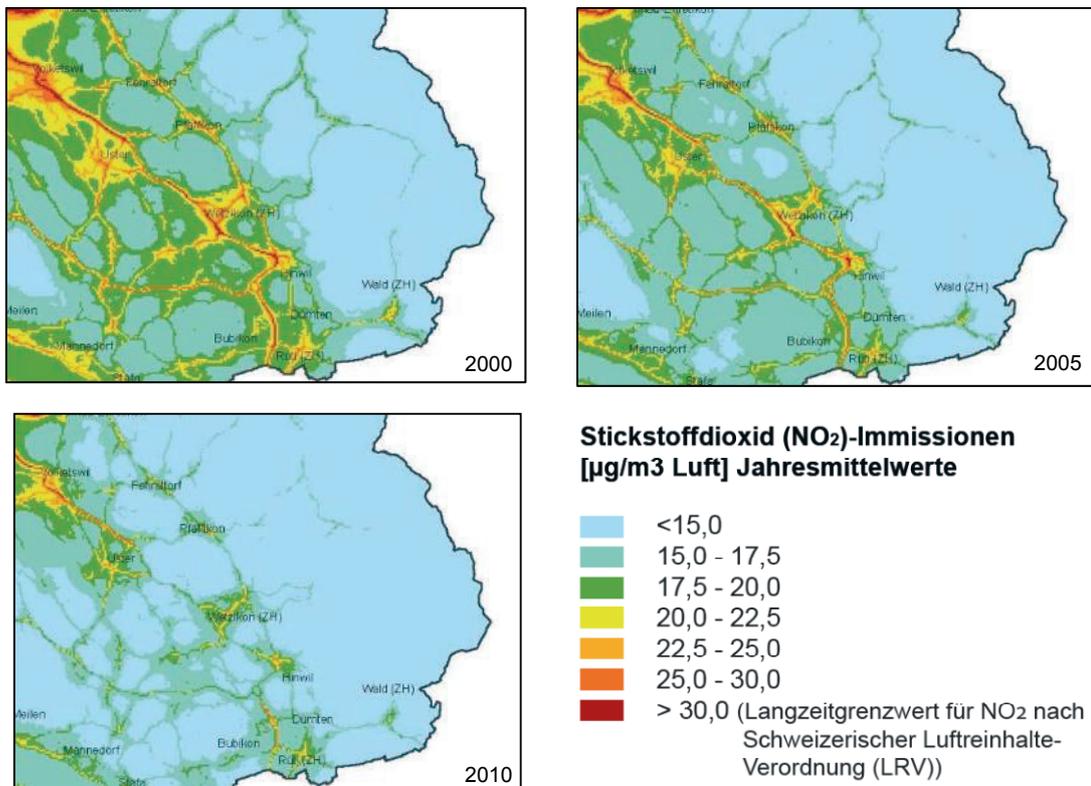
Quelle: FALS, Darstellung AFV

Gemäss ALN wird das Emissionsziel bis 2020 nicht erreicht und somit werden die Immissionsgrenzwerte der LRV auch nicht eingehalten. Insbesondere in den Agglomerationen Zürich und Winterthur aber auch an verkehrsreichen Strassen im Oberland ist im Jahr 2020 immer noch mit zu hohen Schadstoffbelastungen zu rechnen. Das Siedlungswachstum trägt dazu bei, dass der Anteil der übermässig mit Luftschadstoff belasteten Bevölkerung im Kanton bis 2020 weiterhin hoch bleibt. Dem Trend zur Verbesserung der Motorenteknik steht der Mehrverkehr gegenüber.

Während in der Region Oberland die Luftbelastung bis 2020 zurückgeht, wird der motorisierte Verkehr aus dem Oberland die Städte Zürich und Winterthur auch in Zukunft mit Luftschadstoffen belasten. Prognosen für die Zeit nach 2020 sind mit grosser Unsicherheit behaftet. Dank der grösseren Verbreitung der neuen EURO-Normen für Fahrzeuge wird die Luftbelastung insgesamt weiter abnehmen.

Beim Strassenlärm ist davon auszugehen, dass die Belastungen entlang der Hauptverkehrsachsen trotz tendenziell leiserer Fahrzeuge und dem Einbau lärmindernder Strassenbeläge eher zunehmen werden, da der Verkehr im Oberland aufgrund des überdurchschnittlichen Siedlungswachstums weiter zunehmen wird. Die Lärmbelastungen innerhalb der Gebäude werden nach der Umsetzung des Strassenlärmsanierungsprogramms jedoch zurückgehen.

Abbildung 65 Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen – Entwicklung von 2000 bis 2010



Quelle: AWEL

Aufgrund der relativ geringen Bevölkerungsdichte und der Konzentration der Verkehrsströme auf wenige Hauptachsen, sind die Luftbelastungen im Oberland vergleichsweise gering und werden mit Verbesserungen in der Motorentchnik und strengeren Normen weiter abnehmen. Autofahrten aus dem Oberland in die überregionalen Zentren Zürich und Winterthur tragen allerdings dort zu überdurchschnittlich hohen Luftbelastungen bei.

Kritisch bei den Strassenlärmbelastungen sind insbesondere die A53-Achse im Raum Wetzikon-Hinwil, wo sie inmitten des Siedlungsgebietes verläuft, sowie die hoch belasteten Ortsdurchfahrten auf der Strecke Wetzikon-Pfäffikon-Fehraltorf und den Querverbindungen im Raum Uster (Riedikon, Wermatswil) und Wetzikon (Gossau, Grüt).

Stärken:

- die Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Immissionen sind im kantonalen Vergleich relativ gering und beschränken sich auf die hoch belasteten Verkehrsachsen und die Zentren

Schwächen:

- siedlungsunverträgliche Belastungen an den Hauptverkehrsstrassen – insbesondere in Hinwil/Wetzikon, wo eine übergeordnete Hauptachse direkt durch das Siedlungsgebiet führt

2.3.4 Energieverbrauch und Klima

Die Quantifizierung des Energieverbrauchs sowie die Identifikation der Stärken und Schwächen im Bereich Klima werden aufgrund der Datenlage im kantonsweiten Dachkonzept [1] beschrieben.

2.3.5 Störfallvorsorge und Materialwirtschaft

Störfallvorsorge

Im Oberland erfolgen keine substantiellen Gefahrguttransporte auf der Schiene. Jedoch wird auf der Achse Effretikon-Volketswil-Uster eine Hauptgasleitung als relativ sicheres Versorgungssystem von überregionaler Bedeutung betrieben. Von untergeordneter Bedeutung – aufgrund geringerer Transporteinheiten – sind die Autobahn und verschiedene Durchgangsstrassen, auf welchen Gefahrguttransporte abgewickelt werden. Daneben existieren im Oberland einzelne Betriebe, welche der Störfallverordnung unterstellt sind. Für die Durchgangsstrassen werden demnächst Arbeiten aufgenommen, um die Störfallrisiken grob zu analysieren.

Durch den Siedlungsdruck und der damit einhergehenden Bevölkerungszunahme steigt das Risiko entlang von Störfall-relevanten Infrastrukturanlagen. Ob und wo solche Risiken in der Region Oberland auftreten werden, lässt sich aufgrund der derzeitigen Datenlage nicht beurteilen. Entsprechende Untersuchungen für die Durchgangsstrassen sind jedoch geplant.

Materialwirtschaft

Beim Aus- und Umbau von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen fallen grosse Stoffströme an, was zu wesentlichen Transport- und Verkehrsströmen führt. Dies gilt insbesondere auch aufgrund der sogenannten inneren Verdichtung in den Agglomerationsbereichen. Teils werden die mineralischen Bauabfälle dabei vor Ort aufbereitet.

Der Rohstoffbedarf im Hochbau hält unvermindert an, für den Tiefbau ist er rückläufig. Durch die Erhöhung der Bevölkerungszahlen ist von einem insgesamt mindestens gleichbleibenden Materialbedarf auszugehen, bei steigenden Rohstoffpreisen. Dank besseren Trennungs- und Behandlungsprozessen können mineralische Abfallströme vermehrt der Wiederverwendung zugeführt und damit kostbares Deponievolumen gespart werden.

3 Zukunftsbild und Zielprognosen

3.1 Herleitung und Einbettung in übergeordnete Planungen

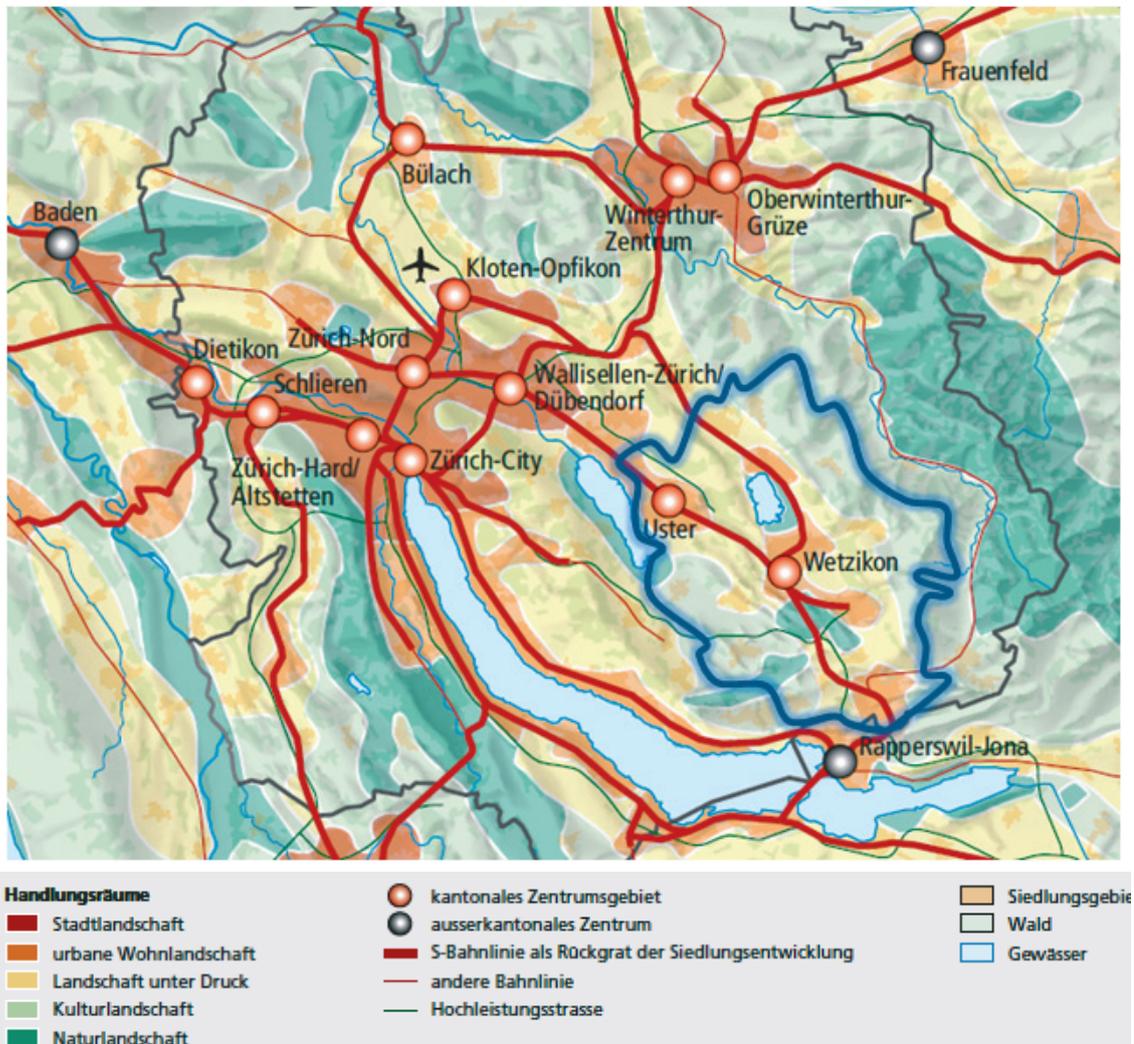
3.1.1 Allgemeines

Das Zukunftsbild bildet den Rahmen für die Bezeichnung und Verortung der Natur- und Landschaftsräume, der zukünftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung und der Gestaltung des Verkehrssystems. Basis für die Herleitung des Zukunftsbildes sind einerseits die übergeordneten Festlegungen zur Raumstruktur – insbesondere das Raumordnungskonzept des Kantons Zürich [5], andererseits die von der Region selbst entwickelten raumplanerischen Ziele aus dem Siedlungsleitbild [4] und dem vorgängig zum vorliegenden AP Zürcher Oberland entwickelten Regio-ROK [8]. Die Koordination von Zukunftsbild und Regio-ROK ist im Kapitel 3.6 dargestellt.

3.1.2 Übergeordnete Festlegungen

Die Heterogenität der unterschiedlichsten Raumtypen des Zürcher Oberlandes wird auch bei den im kantonalen Raumordnungskonzept [5] definierten Raumtypen deutlich: Die dicht besiedelten Gebiete des Oberlandes sind als *urbane Wohnlandschaften* klassifiziert und beschränken sich auf die regionalen Siedlungsschwerpunkte Uster, Pfäffikon, Wetzikon, Hinwil und Rüti. Mit Uster und Wetzikon verfügt das Oberland über zwei kantonale Zentrumsgebiete. Ein flächenmässig grosser Teil der Region – insbesondere entlang der beiden Hauptsiedlungskorridore besteht aus *Landschaften unter Druck*, umgeben von ausgedehnten *Kultur- und Naturlandschaften* – letztere mit ihrer bereits beschriebenen überregionalen Ausstrahlung als Erholungsgebiet (z.B. Greifensee, Pfäffikersee, Zürcher Berggebiet).

Abbildung 66 Handlungsräume gemäss ROK Kt. ZH



Quelle: Planausschnitt ROK Kt. ZH [5], AP Zürcher Oberland blau markiert

Das ROK [5] definiert für die verschiedenen Räume die allgemeinen Stossrichtungen. In urbanen Wohnlandschaften wird eine massvolle Weiterentwicklung der Siedlungen hauptsächlich durch Innenverdichtung insbesondere an gut durch den ÖV erschlossenen Lagen angestrebt. In den Landschaften unter Druck soll die Zersiedlungstendenz unterbrochen und vor allem qualitatives Wachstum im Vordergrund stehen. In den Kulturlandschaften soll der Charakter des durch kleine Siedlungen und durch Landwirtschaft geprägten Raums erhalten und auf neue Verkehrserschliessungen verzichtet werden. Im Bereich der Naturlandschaften steht schliesslich das Schützen und Bewahren im Vordergrund. Im Dachkonzept der Agglomerationsprogramme [1] befindet sich eine ausführliche Beschreibung der Gebietstypen.

Bei der Entwicklung des Zürcher Oberlandes stehen demnach ein Stabilisieren und Aufwerten der unter Druck geratenen Landschaft sowie der Schutz und Erhalt der verbliebe-

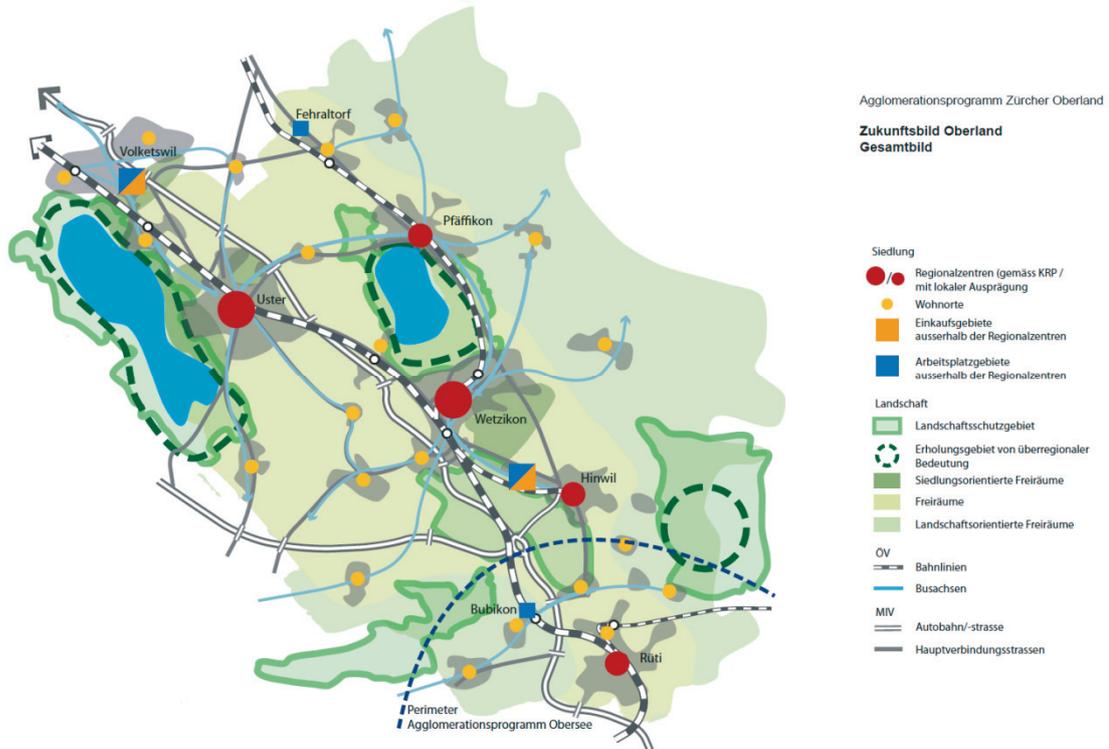
nen Freiräume im Vordergrund. Eine massvolle Weiterentwicklung soll sich auf die urbane Wohnlandschaft der regionalen Zentren konzentrieren.

Die kantonale Stossrichtung des Raumordnungskonzeptes findet sich in den regionalen Strategien wieder: Das RZO-Siedlungsleitbild [4] fordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf den ÖV und die Ausnutzung der bestehenden Infrastrukturen durch eine qualitative *und* quantitative Entwicklung in den Zentren und S-Bahn-Einzugsgebieten, jedoch nur qualitativ in den ländlichen Gebieten. Im Regio-ROK [8] werden diese Vorgaben präzisiert und die Siedlungsgebiete verschiedenen Dichteklassen zugeordnet – von *urban* im Umfeld der Bahnhöfe der Regionalzentren bis hin zu *locker* in Hanglagen oder Einfamilienhausquartieren. Als Verdichtungsgebiete mit hoher Priorität werden die gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Regionalzentren bezeichnet.

Diese, in übergeordneten Konzepten formulierten Handlungsansätze widerspiegeln die grösste Herausforderung für den Bereich Siedlung und Landschaft im Oberland: Das prognostizierte Wachstum soll gezielt und prioritär in den gut erschlossenen Gebieten realisiert werden. Im Rahmen des AP Zürcher Oberland soll aufgezeigt werden, wie diese Grundsätze in der Praxis durchgesetzt werden können. Dabei spielt die Betrachtung der Region als Ganzes eine entscheidende Rolle, was nur mit der in RZO-Siedlungsleitbild und Regio-ROK angemahnten überkommunalen Zusammenarbeit und partnerschaftlichen Absprache erreicht werden kann.

3.2 Gesamtbild

Abbildung 67 Zukunftsbild 2030 - Gesamtbild



Quelle: AFV

Die Entwicklung bis ins Jahr 2030 konzentriert sich auf die beiden mit der S-Bahn erschlossenen Hauptsiedlungsachsen Uster – Wetzikon – Rütli und Pfäffikon – Wetzikon – Hinwil.

Uster und Wetzikon zeichnen sich durch eine hohe (städtische) Siedlungsdichte und Nutzungsmischung aus, Pfäffikon, Rütli und Hinwil haben ihre Zentrumsfunktion im lokalen Umfeld erhalten bzw. gestärkt. Die Gemeinde Rütli übernimmt ausserdem eine Art „Scharnierfunktion“ zur Agglomeration Obersee, in deren Perimeter (Agglomerationsprogramm Obersee) auch die entsprechenden Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen behandelt werden (vgl. auch 7.2.2). Aus Sicht des Agglomerationsprogramms Obersee ist Rütli ebenfalls ein regionales Zentrum (regionales Teilgebiet Bubikon-Dürnten-Rütli).

Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunkte sind in erster Linie die Regionalzentren selbst. Das Einkaufs- und Arbeitsplatzgebiet Hinwil West ist Teil des Regionalzentrums Hinwil. Weitere kleinere Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung finden sich in Fehraltorf und Bubikon (im Agglomerationsprogramm Obersee als „Entwicklungsschwerpunkt Wirtschaft“ bezeichnet).

Die übrigen Gemeinden sind vorwiegend Wohnorte mit klar definierten Grenzen zur landschaftlichen Umgebung.

Den „Rahmen“ dieser mehrpoligen Siedlungsstruktur bilden grosse zusammenhängende Landschafts- und Naturräume mit Erholungsgebieten, Landwirtschaftsflächen und Schutzgebieten.

Das Verkehrsnetz orientiert sich an den beiden Hauptachsen der Siedlungsstruktur mit zwei Hauptstrassenkorridoren in NW-SO-Richtung – einer durchgehenden Oberlandautobahn A53 sowie der Regionalverbindung Hinwil – Wetzikon – Pfäffikon – Fehraltorf. Die Oberlandautobahn entlastet die Ortszentren vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr und ermöglicht so die attraktive Siedlungsentwicklung an zentralen Lagen und die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten. In den gleichen Korridoren wie die überregionalen Hauptstrassen verlaufen die Eisenbahnlinien, ergänzt durch ein dichtes Netz von regionalen sowie in Uster und Wetzikon auch städtischen Buslinien.

Die einzelnen Hauptelemente der Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft werden in den folgenden Kapiteln näher beschrieben.

3.3 Strukturen und Hauptelemente Siedlung

Das Siedlungsgebiet des Oberlandes gliedert sich in verschiedene funktionale Siedlungstypen bzw. Räume, die sich nach den folgenden Kriterien unterscheiden:

- Siedlungsdichte, Grösse und regionale Bedeutung als Wohn-, Arbeits-, Schulort
- Funktionalität und Versorgungsdichte bzgl. Einkauf, Kultur, Freizeit, Sozialeinrichtungen
- Zentralität im Verkehrsnetz, Erschliessungsqualität im ÖV, Erreichbarkeit im MIV
- spezielle Funktionen (z.B. Einkaufs- und Arbeitsplatzzentren)

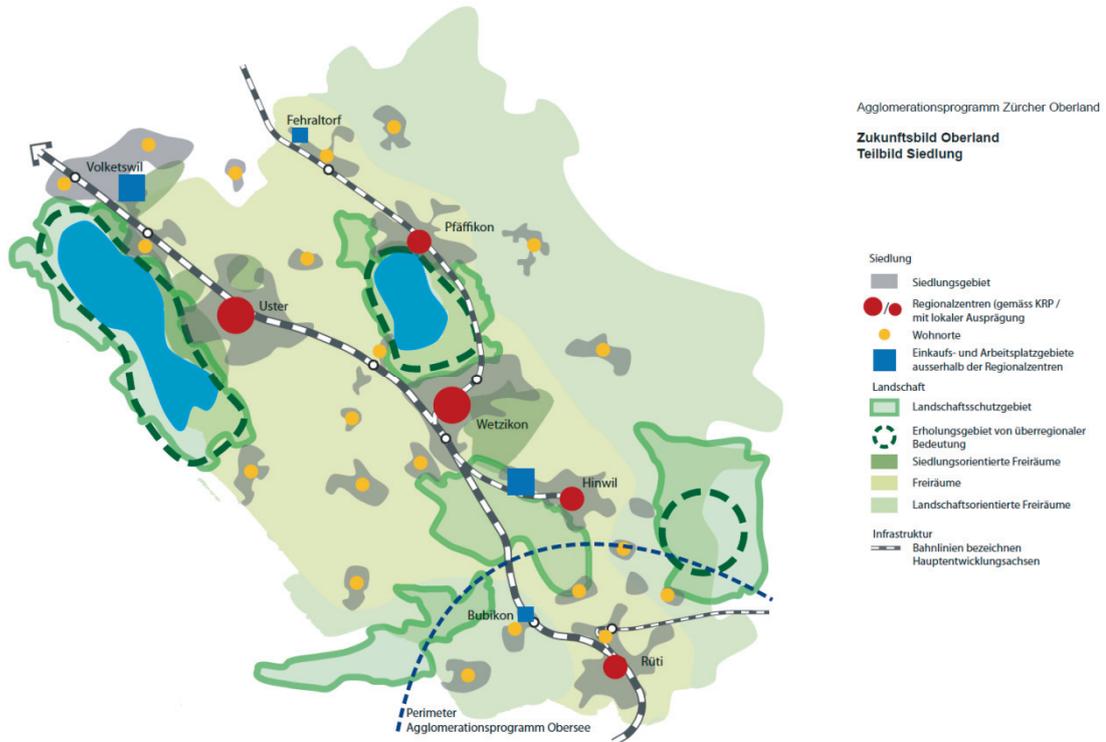
Die Zuordnung erfolgt dabei nicht primär nach Gemeindezugehörigkeit. Einzelne Gemeindeteile können verschiedene funktionale Räume bilden und werden auch so wahrgenommen (z.B. Stadtgebiet und Aussenwachen in Uster und Wetzikon).

Die Siedlungsentwicklung erfolgt grundsätzlich innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets. Die inneren Reserven reichen aus, um das prognostizierte Wachstum aufzunehmen (s. Kapitel 2.1.4).

Basis des Siedlungsgebietes ist eine (heute bereits sichtbare) mehrpolige Struktur, in der die regionalen Zentren den überwiegend ländlichen Raum strukturieren, ohne die bestehenden Qualitäten durch eine zunehmende Ausbreitung in die Fläche zu gefährden. Eine mehrpolige Struktur ist angezeigt, weil ein eigentliches Hauptzentrum für das gesamte Oberland aufgrund der Nähe zur Stadt Zürich nicht existiert.

Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot sind so gestaltet und abgestimmt, dass für wichtige Bedürfnisse nicht zwingend lange Wege zurückzulegen sind und für die Benutzung energieeffizienter und CO₂-armer Verkehrsmittel günstige Randbedingungen bestehen. So wird das Ziel unterstützt, die prognostizierte Verkehrszunahme zum grössten Teil mit ÖV und Langsamverkehr aufzufangen.

Abbildung 68 Zukunftsbild 2030 - Teilbild Siedlung



Quelle: AFV

Die wesentlichen Siedlungselemente sind:

Regionalzentren – Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Hinwil und Rüti

Die Schwerpunkte der polyzentrischen Struktur sind die fünf im Regio-ROK bezeichneten Regionalzentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Rüti und Hinwil. Trotz gemeinsamer Bezeichnung nehmen die fünf Zentren ganz unterschiedliche Funktionen ein und lassen sich grob in zwei Gruppen einteilen.

- Uster und Wetzikon sind und bleiben die einzigen Orte mit städtischen Strukturen. Sie sind als Zentrumsgebiete im kantonalen Richtplan eingetragen, wobei sich die Ausdehnung des Zentrumsgebietes Wetzikon reduzieren wird. Urbane Entwicklungen sind auf diese beiden Orte konzentriert.
- Pfäffikon, Hinwil und Rüti nehmen ihre Zentrumsfunktion im unmittelbaren lokalen Umfeld wahr. Das Potenzial als Regionalzentrum begründet sich dabei nicht nur aus der zu erhaltenden Konzentration überörtlich bedeutender Nutzungen, sondern auch aus der zunehmenden Funktion als Verkehrsknoten (gilt v.a. in Pfäffikon mit zweiter S-Bahnlinie ab 2015) sowie aufgrund der grösseren Entfernung zum Oberzentrum Zürich (Rüti). Hinwil kann sich bei einer verstärkten räumlich-funktionalen Verknüpfung zwischen Kerngemeinde und Einkaufs-/Industriegebiet langfristig ebenfalls als Regionalzentrum etablieren.

Wohnorte

- Die meisten Gemeinden des Oberlandes bleiben in erster Linie Wohnorte, deren Potenzial vor allem in der Attraktivität einer ländlichen, jedoch zentrumsnahen (Regionalzentren und Oberzentrum Zürich) Wohnumgebung liegt. Diese Wohngemeinden entwickeln sich im Rahmen des bestehenden Siedlungsgebietes vorwiegend qualitativ weiter, ohne dabei ihren Charakter zu verändern.

Wohnorte im Perimeter des AP Zürcher Oberland sind die Gemeinden Bäretswil, Fehraltorf, Gossau, Grüningen, Hittnau, Mönchaltorf, Russikon und Seegräben. Zu den Wohnorten zählen auch grössere eigenständige Gemeindeteile wie z.B. Wermatswil (Uster) oder Auslikon (Pfäffikon)

Einkaufs-/Arbeitsplatzgebiete, Industriegebiete

Die verkehrsintensiveren Gewerbenutzungen konzentrieren sich auf die Einkaufs- und Arbeitsplatzgebiete ausserhalb der Regionalzentren. Aufgrund der bereits heute starken funktionalen Verflechtungen mit dem Oberland nimmt die Bedeutung des Industriegebietes Volketswil weiter zu. Strategien und Massnahmen für Volketswil werden im regionalen Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal erarbeitet.

Die kleineren, jedoch regional bedeutenden Gewerbe- und Industriegebiete in Fehraltorf, Bubikon und Hinwil entwickeln sich in Abhängigkeit von der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung im Rahmen ihrer Kapazitäten weiter.

Kleinsiedlungen

Grosse Teile des Oberlandes sind durch landschaftsprägende Kleinsiedlungen und Weiler gekennzeichnet. Dazu zählen auch die als „Traditionelle Streubauweise“ bezeichneten Gebiete im Zürcher Berggebiet¹³. Diese Siedlungstypen werden die Region optisch auch langfristig prägen – unter Berücksichtigung der Vorgaben aus kantonalem und regionalem ROK jedoch mit abnehmender funktionaler Bedeutung.

3.4 Verkehrssystem

Die Verkehrsinfrastruktur im Oberland im Jahr 2030 basiert im Wesentlichen auf dem bestehenden Hauptverkehrsnetz im ÖV und MIV.

Regionales Rückgrat im öffentlichen Verkehr ist das heutige Schienennetz mit einem gemäss 4. Teilergänzung weiterentwickeltem S-Bahn-Angebot. Fernverkehrsverbindungen erfolgen über die Anschlüsse am Hauptbahnhof Zürich. Die Bahnhöfe der Regionalzentren sind die Drehscheiben des Öffentlichen Verkehrs mit attraktiven Verknüpfungen zum Busnetz und zum Langsamverkehr (dies gilt insbesondere für die attraktiven Bike & Ride-Anlagen).

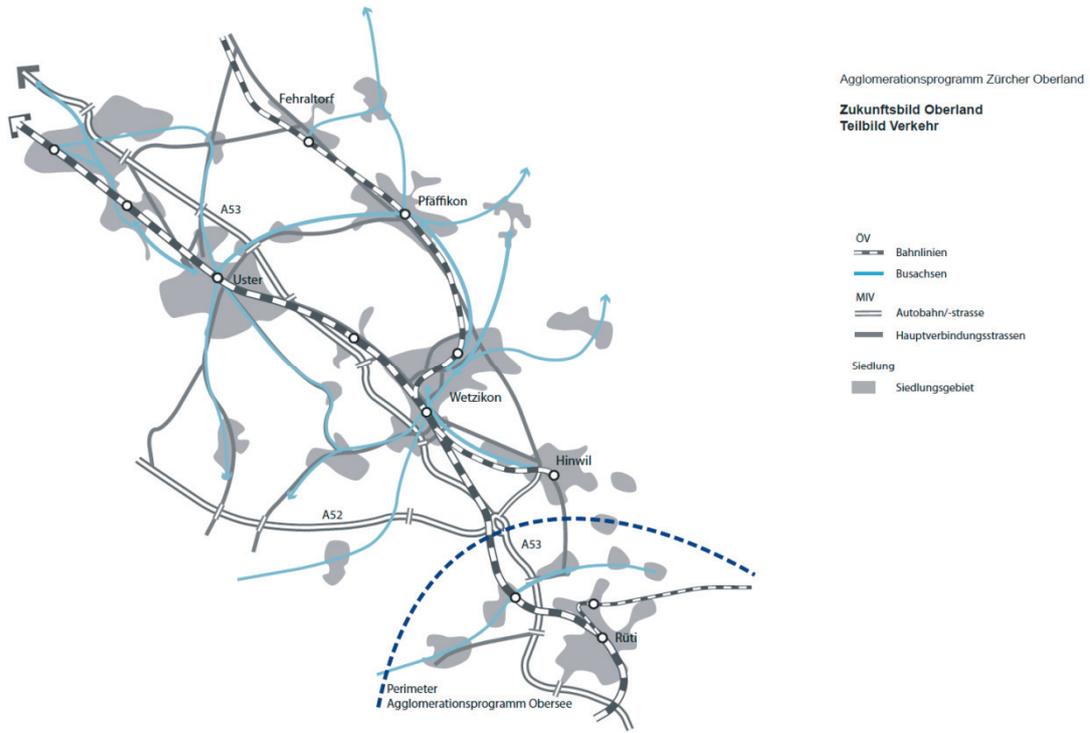
¹³ Gemäss Kant. Richtplan (Kap. 3 Landschaft) finden sich Gebiete mit „Traditioneller Streubauweise“ in den Gemeinden Bäretswil, Hinwil (beide im AP-Perimeter) sowie im angrenzenden Tösstal in Bauma, Fischenthal, Sternenbergr, Wald, Wila, Wildberg und Turbenthal

Das regionale Busangebot garantiert eine attraktive Anbindung der Wohngemeinden an die Regionalzentren und die optimale Vernetzung innerhalb und zwischen den Zentren. Diverse Angebotsausbauten, insbesondere im Raum Wetzikon, Pfäffikon und Uster, führen bedeutende Siedlungsräume abseits der S-Bahn an die hochrangigen ÖV-Korridore heran.

Auch beim motorisierten Individualverkehr soll der Verkehr auf die bereits bestehenden Hauptverkehrsachsen gelenkt werden. Dies wird durch eine optimale Nutzung der heutigen Infrastruktur sichergestellt. Neues Netzelement ist die Oberlandautobahn, welche den Durchgangsverkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil aufnimmt, die Siedlungsgebiete entlastet und damit die Realisierung der gewünschten Siedlungsqualität unterstützt (insbesondere in Wetzikon). Das übrige Netz von Haupt- und Verbindungsstrassen dient der innerregionalen Vernetzung und der Verknüpfung mit jenen Nachbarregionen, zu denen keine Autobahnverbindungen bestehen. Lokale Netzergänzungen entlasten die Regionalzentren vom Durchgangsverkehr (Weststrasse Wetzikon, Uster West). Dort werden die Potenziale für die Umgestaltung der Strassenräume genutzt und damit erhöhte Kapazitäten mit der Folge einer weiteren Attraktivitätssteigerung des MIV vermieden.

Obwohl aus Massstabsgründen nicht im Teilbild Verkehr verzeichnet, geniesst der Langsamverkehr entgegen der Trendprognosen im Jahr 2030 eine erhöhte Bedeutung hauptsächlich im Verkehr über kurze, aber auch über mittlere Distanzen. Die Umgestaltung der Hauptverkehrsstrassen in den Ortszentren des Oberlands und die damit verbundene Aufwertung der angrenzenden Siedlungsräume sowie die konsequente Schliessung von Netzlücken bei der Fussgänger- und bei der Veloinfrastruktur ist im Oberland das Zufussgehen und Radfahren im Alltag noch stärker etabliert und bildet in den Strassenräumen der Regionalzentren ein dominierendes Element. Darüber hinaus kommt dem Veloverkehr als Erholungsmöglichkeit eine hohe Bedeutung zu.

Abbildung 69 Zukunftsbild 2030 - Teilbild Verkehrssystem



Quelle: AFV

3.5 Natur und Landschaftsräume

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf dem Erhalt der landschaftlichen Qualitäten (Vielfalt und Umfang an Lebensräumen, Artenvielfalt und noch vorhandene Vernetzungen) und unverbauten Freiräume als zentrales Qualitätsmerkmal der Region. Das heisst, die Siedlungsentwicklung ist „von der Landschaft aus zu denken“ bzw. die Landschaftsstrukturen geben die mögliche Entwicklung vor.

Mit einer Unterteilung der Freiräume in unterschiedliche Kategorien lässt sich darstellen, welche Funktionen ein Landschaftsraum prioritär erfüllen soll.

Siedlungsorientierten Freiräumen wird in Zukunft, wenn der Druck auf die Landschaft und Natur noch zunehmen wird, eine immer grössere Bedeutung zukommen. Sie bieten als nächste und auf den Menschen ausgerichtete Erholungsgebiete den grössten Erholungsnutzen und können sehr viel Druck von den Naturräumen abfangen. Es ist deshalb wichtig, die siedlungsorientierten Freiräume durch frühzeitige Planung zu sichern. Im Oberland sind das neben Plätzen, Parks und Erholungsanlagen innerhalb der Siedlungen das Erholungsgebiet Nänikon/Volketswil, die zugänglichen, siedlungsnahen Gebiete an Greifensee und Pfäffikersee sowie die siedlungsnahen Freiräume in Uster und Wetzikon. In den *Landschaftsräumen* wird die Landschaft multifunktional genutzt. Landwirtschaft, Erholung sowie Natur- und Landschaftsschutz sind gleichberechtigt. In diesem Raum befinden sich auch

die Erholungsräume von regionaler Bedeutung – der Greifensee, der Pfäffikersee und das Bachtelgebiet.

Die *landschaftsorientierten Freiräume* umfassen einerseits die weniger intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen. Andererseits sind sie prioritär dem Naturschutz vorbehalten (Schutzgebiete / BLN-Gebiete / Naturräume), es handelt sich um naturorientierte Freiräume. Die Landwirtschaft und die Erholungsnutzung sind hier auf die Ziele des Landschafts- und Biotopschutzes abzustimmen.

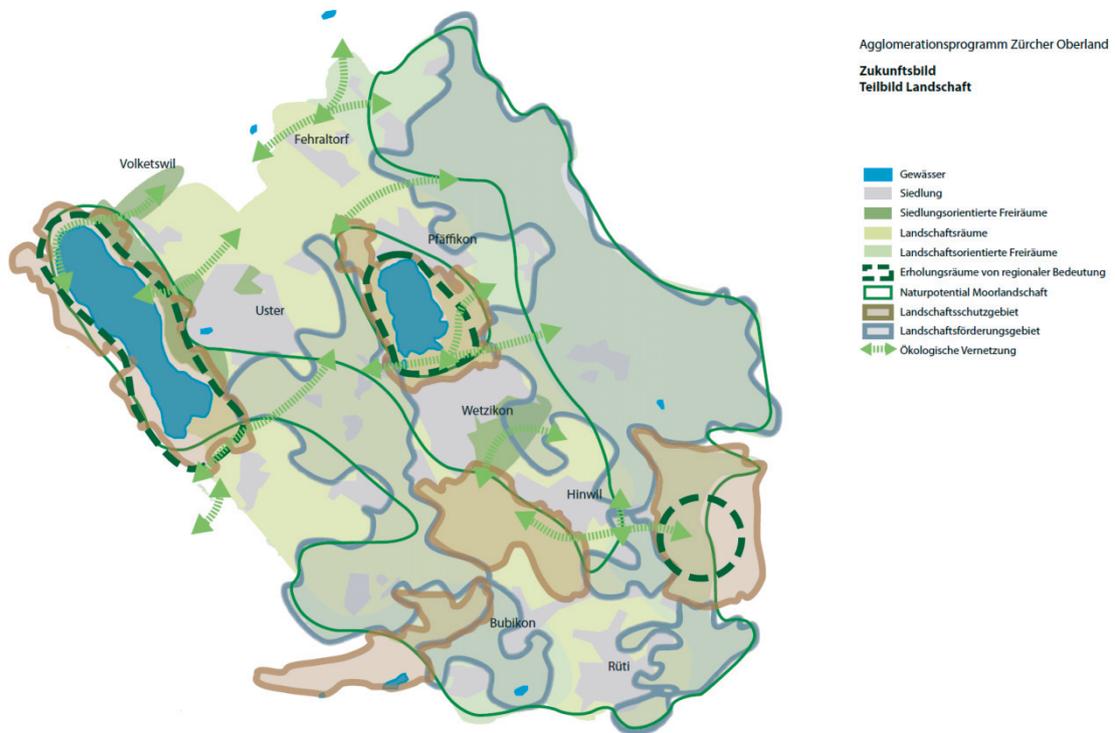
Im Jahr 2030 sind die Landschaftsschutz- und -Förderungsgebiete gut miteinander vernetzt. Schwerpunkte sind die typischen Moor- und Drumlinlandschaften.

Die landschaftsprägenden Fließgewässer wie der Aabach und die Jona erfüllen wichtige Erholungs- und Vernetzungsfunktionen und sind wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna. Noch unbebaute Freiräume in Gewässernähe bleiben von Bauten und Anlagen frei. Beeinträchtigte Gewässerabschnitte sind revitalisiert bzw. ausgedolt und tragen damit zur landschaftlichen Aufwertung bei. Für die Erholung am und mit dem Wasser wird ein differenziertes Angebot geschaffen. Beeinträchtigungen und Übernutzungen werden durch Besucherlenkungs- und Nutzungskonzepte vermindert. Die optimale Erreichbarkeit der Erholungsgebiete mit ÖV und Langsamverkehr ist gewährleistet.

Innerhalb der einzelnen Kategorien erfüllen die einzelnen Landschaftselemente folgenden Zweck:

- Waldgebiete produzieren den nachwachsenden Rohstoff Holz, schützen vor Naturereignissen, dienen dem Menschen als Erholungsraum und bieten Pflanzen und wildlebenden Tieren einen Lebensraum.
- Gewässerräume sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Elemente einer vielfältigen Landschaft, dienen der ökologischen Vernetzung und bieten Raum für Freizeit und Erholung.
- Moorlandschaften sind ein wichtiges gebiets- und landschaftsspezifisches Naturpotential im Zürcher Oberland und sind langfristig vor einer Beeinträchtigung geschützt. (Abbildung 70)
- Landwirtschaft und Fruchtfolgefleichen dienen der langfristigen Sicherung der Ernährungsbasis, der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums sowie als Lebensraum für Flora und Fauna und sollen von Überbauungen weitgehend freigehalten werden. Die gute Ausgangslage für eine qualitativ hochwertige, landwirtschaftliche Nahversorgung innerhalb der Region Oberland wird genutzt.

Abbildung 70 Zukunftsbild 2030 - Teilbild Landschaft und Natur

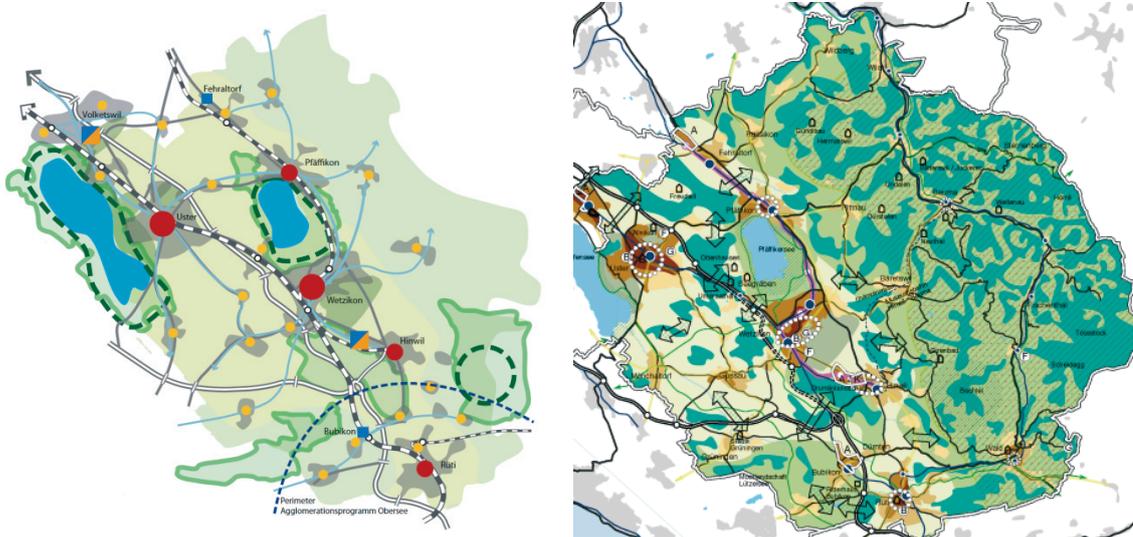


Quelle: AFV

3.6 Gegenüberstellung Zukunftsbild AP Zürcher Oberland und Regio-ROK

Das Regio-ROK [8] präzisiert die übergeordneten Festlegungen des kantonalen Raumordnungskonzeptes (ROK, [5]) unter besonderer Berücksichtigung regionaler Aspekte und Entwicklungsziele (z.B. Siedlungsleitbild [4]). Es bildet wie das kantonale ROK die Grundlage für die bevorstehende Richtplanrevision (kant. ROK für den kantonalen, Regio-ROK für den regionalen Richtplan). Gegenüber dem Regio-ROK ergeben sich verschiedene Unterschiede beim Inhalt, Detaillierungsgrad und Zeithorizont. Dies ist vor allem auf die unterschiedliche Ausrichtung der beiden Planungsinstrumente zurückzuführen. Die grundsätzlichen, strategischen Ausrichtungen für die künftige Siedlungs- und Verkehrsplanung widersprechen sich jedoch nicht.

Abbildung 71 Gegenüberstellung der Zukunftsbilder



links AP Zürcher Oberland / rechts Regio-ROK, vgl. auch Anhang 6

Quellen: AFV und RZO 2011

Abweichungen zwischen Zukunftsbild und Regio-ROK finden sich in den folgenden Punkten:

- **Perimeter:** Das Regio-ROK umfasst das gesamte RZO-Gebiet, das AP Zürcher Oberland konzentriert sich auf den eingangs begründeten Agglomerationsperimeter. Es ist vorgesehen, den nicht im AP-Perimeter behandelten Teil der Region (insbesondere das Tösstal) bei der Weiterbearbeitung des rGVK zu berücksichtigen.
- **Im Teil Siedlung** geht das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms von der momentan bestehenden Begrenzung des Siedlungsgebiets gemäss ROK aus, da die vorhandenen Kapazitäten für den Zielhorizont 2030 als ausreichend angesehen werden. Das Regio-ROK verzichtet auf diese Einschränkung. Der Umgang mit dem bestehenden Siedlungsgebiet wird im Rahmen der Richtplanrevision zwischen Kanton, Region und Gemeinden zu klären sein.
- **Im Teil Verkehr** des Regio-ROK („Verkehrsbild“, Anhang 6) sind diverse Neubauten bei der Schieneninfrastruktur enthalten (Doppelspurausbauten, Infrastruktur Stadtbahn) sowie Ergänzungen des Strassennetzes, die im AP Zürcher Oberland nicht berücksichtigt sind (Moosackerstrasse Uster, Westtangente Pfäffikon, Umfahrung Grüningen). Dies liegt an der kurzfristigeren Ausrichtung der Agglomerationsprogramme. Zudem berücksichtigt das AP-Zukunftsbild nur auf Agglomerationsrelevante Massnahmen und beinhaltet daher lediglich eine Teilmenge der Regio-ROK-Massnahmen.

3.7 Planungsannahmen Zukunftsbild

3.7.1 Planungsannahme Bevölkerung und Arbeitsplätze

Im gesamten Agglomerationsraum Zürcher Oberland entspricht die Trendprognose der Zielprognose. Dies aufgrund der Tatsache, dass die Entwicklung des Raums aktiv geplant wurde und die Prognosen auf die eigenen Entwicklungsvorstellungen ausgerichtet sind (vgl. Tabelle 6 in Kapitel 2.1.4). Die Zielsetzungen für den Perimeter sind mit den kantonalen Zielen abgestimmt.

Die Einwohner- und Beschäftigtenprognose des Zukunftsbildes ist auf den vorhandenen Flächenreserven im Agglomerationsperimeter Zürcher Oberland realisierbar. Der entsprechende quantitative Nachweis durch das Amt für Raumentwicklung Zürich ist im Dachkonzept [1] dargelegt.

3.7.2 Planungsannahme Modal Split

Die Trendprognose gemäss GVM geht bereits von einer Steigerung des ÖV-Anteils aus, da sie sowohl die Angebotserweiterungen der 4. Teilergänzung S-Bahn-Zürich (inkl. Buszubringer) als auch die zunehmenden Kapazitätsprobleme im MIV berücksichtigt. Angesichts der damit zu erwartenden Qualitätsverbesserungen für den MIV und aufgrund der bestehenden Risiken einer dispersen Siedlungsentwicklung des Oberlandes können die angestrebten Modalsplit-Verschiebungen nur mit Hilfe verkehrs- und siedlungsplanerischer Begleitmassnahmen erreicht werden.

Mit einer konsequenten Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Achsen (vgl. Teilstrategie Siedlung), einer attraktiven ÖV-Vernetzung insbesondere innerhalb der Region, der Förderung der Verknüpfung LV/ÖV und der nachfrageseitigen Beeinflussung des MIV ist eine mit dem Trendszenario vergleichbare Steigerung des ÖV-Anteils möglich. Dies ist auch erforderlich, wenn das Verkehrswachstum im MIV und ÖV mindestens zur Hälfte durch den ÖV aufgefangen werden soll¹⁴. Die Zieldefinition für den ÖV-Anteil im Perimeter AP Zürcher Oberland orientiert sich an dieser übergeordneten Festlegung.

¹⁴ entspricht der Forderung des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes (GVK Kanton Zürich, AFV 2006) [17]

Tabelle 11 Modalsplit-Ziel¹⁵

Zustand	MIV	ÖV	LV	Verkehrsaufkommen (Wege pro Werktag)
2010 Ist	65%	14%	21%	~ 539'300
2030 Trend	63%	17%	20%	~ 591'800
Vorgabe GVK Kt. ZH (50% Mehrverkehr auf ÖV)	64,7%	16,6%	18,7%	~ 591'800
2030 Ziel	63%	17%	20%	~ 591'800

Quelle für Trendentwicklung: Kant. GVM 2010, Auswertung AFV

Mit der Realisierung der Oberlandautobahn scheint das Modalsplit-Ziel zunächst gefährdet, da die Anbindung des Perimeters an das Fernstrassennetz verbessert wird. Jedoch trägt die Massnahme dazu bei, dass die Attraktivität von gut mit dem ÖV erschlossenen Siedlungsräumen massgeblich gesteigert wird. Werden die Synergien durch die Oberlandautobahn genutzt, gelingt ein siedlungsorientierter Umbau momentan stark belasteter Hauptverkehrsstrassen. Dies ermöglicht, dass der Durchgangsverkehr stärker auf dem HLS-Netz gebündelt wird und damit die Chancen für den ÖV und den Langsamverkehr im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr steigen.

Wesentliches Ziel der des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts ist, dass mindestens 50 Prozent des Neuverkehrs vom ÖV und vom LV aufzunehmen sind. Dieses Ziel kann nur mit einem Angebotsausbau der ÖV-Infrastruktur erreicht werden, welche jedoch auf kurzen und mittleren Distanzen auch den LV konkurrenziert. Für diesen ergeben sich jedoch erhebliche Chancen im Zugang zu den Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen. Diese gebrochenen Wege werden statistisch jedoch vollständig dem ÖV zugeordnet. Somit ist zu erwarten, dass mit der Erreichung der Modal Split-Ziele die Nutzungsintensität der LV-Verkehrsmittel trotz statistisch konstantem Modalsplit markant steigt.

¹⁵ Das bimodale Verhältnis MIV/ÖV basiert auf kalibrierten Nachfrageberechnungen des AFV. Der Langsamverkehrsanteil stützt sich auf nicht kalibrierte Berechnungen.

4 Handlungsbedarf

4.1 Allgemeines

Der Handlungsbedarf für den Perimeter des AP Zürcher Oberland wird mit einer Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren (SWOT-Analyse) hergeleitet. In Zusammenhang mit der Anwendung dieses Modells auf die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die SWOT-Analyse orientiert sich an einem zu erreichenden Zielzustand. Dieses stellt im Agglomerationsprogramm das Zukunftsbild dar. Entsprechend beziehen sich Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren im Wesentlichen auf das Zukunftsbild.
- Stärken und Schwächen beziehen sich auf die agglomerationsspezifischen Eigenschaften im Oberland. Sie wurden in Kapitel 2 jeweils aus dem beschriebenen Ist-Zustand hergeleitet,
- Chancen und Gefahren beziehen sich auf die Zukunft und die möglicherweise eintretenden, in Kapitel 2 beschriebenen Entwicklungstrends oder auf denkbare Veränderungen des Umfelds der Agglomeration.

Die Einbettung dieses Vorgehens im methodischen Gesamtablauf des Agglomerationsprogramms ist in Abbildung 8 dargestellt.

Zunächst folgt eine Zusammenfassung der im Analysekapitel (vgl. Kap. 2) dargestellten Stärken und Schwächen.

4.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Die im Analyseteil beschriebenen Stärken und Schwächen des Istzustandes in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr lassen sich auf die folgenden wesentlichen Aspekte zusammenfassen.

Bereich	Stärken	Schwächen
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Wohnregion (Nähe Zürich, Glattal, Flughafen), hohe Qualität der Freiräume • Kompakte Siedlungsstrukturen, Konzentration auf Hauptachsen mit Kapazitätsreserven innerhalb der Bauzonen an zentralen Lagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Grosse Gegensätze zwischen Stadt und Land erschweren Orientierung an gemeinsamen Entwicklungszielen • ineffiziente Bauzonenausnutzung (geringe Siedlungsdichten) und Kapazitätsreserven an der Peripherie
Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Reichtum an landschaftlichen Qualitäten • Überregionale Bedeutung als Erholungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> • Beeinträchtigung durch Siedlungsdruck und Zerschneidung „Landschaft unter Druck“ • Konfliktpotenzial zwischen Landschaft (inkl. Gewässer) und Siedlung, Verkehrsinfrastruktur sowie Erholungsnutzung

Bereich	Stärken	Schwächen
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Anteil Binnenverkehr („Eigenversorgung“) • gute topografische Voraussetzungen für den Langsamverkehr • vergleichsweise hohe ÖV-Netzichte • Kapazitätsprobleme im MIV auf wenige Schwachstellen konzentriert 	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr geringe ÖV-Nutzungsintensität, schwache Marktposition gegenüber dem MIV (Angebotslücken, Behinderungen) • Konzentration der Verkehrsprobleme an kritischen Punkten von regionaler Bedeutung (Beeinträchtigung LV, ÖV, Siedlung, Verkehrssicherheit) • Kaum Ansätze für nachfrageseitiges Mobilitätsmanagement (z.B. Parkraumbewirtschaftung) und zur Förderung des Langsamverkehrs • Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgängern- und Velofahrern

4.3 Chancen und Risiken der Trendentwicklung

Aus den heutigen räumlichen und verkehrlichen Voraussetzungen und den prognostizierten Entwicklungstrends lassen sich die im Folgenden beschriebenen Chancen und Risiken für die künftige Entwicklung des Oberlandes ableiten. Randbedingung sind insbesondere die Trendentwicklungen bei Bevölkerung und Beschäftigten (vgl. Kap. 2.1.2), Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl (vgl. Kap. 2.2.1) sowie der Zielzustand gemäss Zukunftsbild (vgl. Kap. 3).

4.3.1 Siedlungsentwicklung

Chancen

Potential zur Positionierung als eigenständige Region im Grossraum Zürich

Aufgrund der attraktiven Lage und der vorhandenen räumlichen Strukturen hat das Oberland beste Voraussetzungen, sich als attraktive Wohn- und Wirtschaftsregion weiter zu entwickeln. Unterstützt wird dies zusätzlich durch die im kantonalen Vergleich relativ günstigen Immobilienpreise¹⁶. In den regionalen Zentren bietet die Region Oberland eine ausreichend hohe Nutzungsdichte und -Vielfalt, um auch als Arbeits-, Einkaufs- und Bildungsstandort zu funktionieren.

Die kompakten Strukturen fördern Erkennbarkeit und Unverwechselbarkeit der Ortsbilder mit entsprechend guten Voraussetzungen für eine identitätsstiftende Ortsplanung.

Der hohe Anteil wenig bis nicht verbauter Landschafts- und Naturräume bietet beste Voraussetzungen für eine „Bewirtschaftung“ als (Nah-)Erholungsgebiet für die Bevölkerung der Region selbst sowie insbesondere auch für Gäste aus den nur wenige Kilometer entfernten Stadtlandschaften des Ballungsraums Zürich. Zudem bestehen gute Voraussetzungen für

¹⁶ Im AP Perimeter Oberland liegen die Preise für Wohneigentum (EFH / Eigentumswohnungen) ca. 12-14% unter dem kantonalen Durchschnitt (Quelle: Statistisches Amt Kt. ZH, www.statistik.zh.ch, 2009)

eine qualitativ hochwertige landwirtschaftliche Nahversorgung sowie Spielraum für kreative landwirtschaftliche Aktivitäten (z.B. Erlebnisbauernhöfe etc.).

Mögliche Konzentration in den Zentren und entlang der Hauptsiedlungskorridore

Die vorhandenen Bauzonenkapazitäten ermöglichen eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die regionalen Zentren und gut mit dem ÖV erschlossene Lagen, ohne das Siedlungsgebiet an den Rändern weiter auszudehnen. Dies gilt vor allem für die Regionalzentren Wetzikon und Uster. Insbesondere im Bereich der Bahnhöfe können Funktionalität, Attraktivität und Belebung noch erheblich gefördert werden, wenn Verdichtungs- und Umnutzungspotenziale ausgeschöpft werden (z.B. in Wetzikon, Pfäffikon, Hinwil – vgl. 2.1.3).

Erhöhung der städtebaulichen Qualität durch Verkehrsentlastung

Durch die verstärkte Bündelung der Verkehrsströme auf dem HLS-Netz sowie auf Hauptverkehrsstrassen, besteht die Chance, dass Siedlungsräume vom Durchgangsverkehr entlastet und systematisch aufgewertet werden. Dies ist insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten innerhalb der Zentren mit guter ÖV-Erschliessung und mit einem gewissen Potenzial für attraktive Nutzungen (Dienstleistung, Einkauf, Gastronomie) zentral. Hierdurch werden die Quartiere belebt, die lokale Wirtschaft gefördert sowie die Voraussetzungen für einen hohen Anteil im LV und im ÖV verbessert.

Risiken

Disperse Siedlungsentwicklung abseits der ÖV-Achsen

Das Risiko einer dispersen Entwicklung bleibt bestehen, da auch abseits der Hauptsiedlungsachsen und ausserhalb der Bahneinzugsgebiete noch genügend Bauzonenkapazitäten vorhanden sind (vgl. 2.1.3). Das Verkehrsgeschehen im ländlichen Raum ist stark MIV-orientiert, die Umgebung meist wertvolle Natur- und Kulturlandschaft. Eine weitere Ausbreitung oder Verdichtung von Siedlungen mit schlechter ÖV-Anbindung würde die umliegenden Freiräume beeinträchtigen und wäre auch aus verkehrlicher Sicht kritisch, da eine attraktive Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oftmals nicht wirtschaftlich möglich ist oder mit hohem Aufwand „nachgerüstet“ werden müsste (ohne dabei grosse Potenziale dazuzugewinnen). Insofern stellen Bauzonenreserven in nicht oder schlecht erschlossenen Gebieten ein Risiko dar.

Abbildung 72 Landschaft unter Druck



Bild ewp

4.3.2 Verkehr

Chancen

Potenzial für höhere ÖV-Nutzungsintensität vorhanden

Die niedrige ÖV-Nutzungsintensität beinhaltet ein erhebliches Steigerungspotenzial insbesondere deshalb, weil mit einer vergleichsweise hohen Netzdichte eigentlich gute Voraussetzungen vorhanden sind. Durch zum Teil lückenhafte Angebote und die mangelnde Zuverlässigkeit kann diese Stärke allerdings zum Teil nicht voll ausgenutzt werden. Noch längst nicht ausgereizt sind zudem die Möglichkeiten einer nachfrageseitigen Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Lenkungs- und Bewirtschaftungsmassnahmen im MIV (*Pull-and-Push-Strategie*), z.B. mittels Parkraummanagement (vgl. 2.2.1).

Hohe Wirksamkeit regionaler Ansätze zur Verkehrsbeeinflussung

Ein grosser Teil der Verkehrsprobleme des Oberlandes ist „hausgemacht“. Allein im Pendler- und Schülerverkehr entfallen ca. 60% auf den Binnenverkehr innerhalb der Region, im Einkaufsverkehr dürfte der Anteil kurzer Strecken aufgrund der polyzentrischen Versorgungsstruktur ebenfalls sehr hoch sein und im Freizeitverkehr spielen die Naherholungsgebiete eine grosse Rolle. Um das Verkehrsgeschehen zu beeinflussen kann deshalb mit lokalen und regionalen Massnahmen eine grosse Wirkung erzielt werden.

Risiken

Steigende Verkehrsbelastungen beeinträchtigen Erreichbarkeit und Umfeldqualität

Da sich die prognostizierte Siedlungsentwicklung noch zu wenig auf die Bahneinzugsgebiete und die starken ÖV-Achsen konzentriert, sind bzgl. der künftigen Siedlungsstrukturen keine neuen Impulse für eine Erhöhung des ÖV-Anteils zu erwarten. Ob die im GVM aufgrund der Angebotserweiterungen (S-Bahn 4. Teilergänzung) prognostizierte Verschiebung des Modal-Split zum ÖV erreicht werden kann, ist deshalb fraglich – zumal die derzeit ge-

planten Infrastrukturausbauten im MIV (insbesondere die Oberlandautobahn) in diesen Überlegungen noch nicht berücksichtigt sind.

Bei ungesteuerter Entwicklung besteht die Gefahr einer Stagnation oder weiteren Verringerung des bereits niedrigen ÖV-Modal-Split, wenn die Verkehrsprobleme in den Zentren aufgrund einer dispersen, eher MIV-orientierten Siedlungsentwicklung weiter zunehmen und der ÖV aufgrund wachsender Verkehrsbehinderungen an Zuverlässigkeit einbüsst. Auch im MIV führt dies zu Erreichbarkeitsproblemen und Beeinträchtigungen von Aufenthalts- und Lebensqualität in den Zentren nehmen zu.

Verlagerung und Export der Verkehrsprobleme im MIV

Die Konzentration der Verkehrsüberlastungen auf wenige, aber zentrale Infrastrukturanlagen wird die hohe Auto-Affinität in der Fläche kaum beeinflussen, an den Engstellen aber eine zunehmende Verdrängung auf das untergeordnete Netz begünstigen.

Die zunehmende Anziehungskraft des Ballungsraumes Zürich und der weiterhin hoch bleibende MIV-Anteil im Oberland begünstigen den Export der Verkehrsprobleme in Richtung Zürich/Glattal. Kapazitätsprobleme wie beispielsweise die langfristig kaum noch beherrschbare Situation am Brüttiseller Kreuz und die Überlastungen der Autobahn A1 im Raum Glattal werden sich weiter verschärfen.

Geringes Problembewusstsein

Aufgrund der weiterhin recht komfortablen Ausgangslage im MIV besteht die Gefahr, dass der gebietseigene (Auto-)Verkehr als wesentliche Problemursache unterschätzt wird: Einerseits, weil das Verkehrsaufkommen und die dadurch verursachten Belastungen in den ländlichen Gemeinden trotz des hohen MIV-Anteils vergleichsweise gering bleiben (weniger Betroffene durch niedrige Siedlungsdichten); andererseits weil sich die Verkehrsprobleme auf wenige Hauptachsen konzentrieren und dort dem – anteilmässig kleinen – gebietsfremden Durchgangsverkehr angelastet werden (A53-Achse, Hauptstrasse Wetzikon – Pfäffikon).

4.3.3 Landschaft

Chancen

Koordination der Nutzungskonflikte

Im Zuge der Planungen für das Agglomerationsprogramm und der Mitwirkungsprozesse ist das Bewusstsein für die Nutzungskonflikte im Perimeter gestiegen. Hieraus ergibt sich die Chance für die bessere Koordination der Nutzungsinteressen, insbesondere zwischen den Erholungs- und Naturschutzanliegen. Beispielsweise tragen Konzepte zur Besucherlenkung dazu bei, dass ökologisch sensible Areale von Besucherströmen freigehalten werden können.

Risiken

Beeinträchtigung der Natur- und Landschaftsräume

Der ineffiziente Verbrauch an Siedlungsfläche und das starke Wachstum an den Siedlungsrändern drohen die landschaftlichen Freiräume in Umfang und Qualität zu beeinträchtigen. Grosse Teile der Region sind im wahrsten Sinne des Wortes „Landschaften unter Druck“.

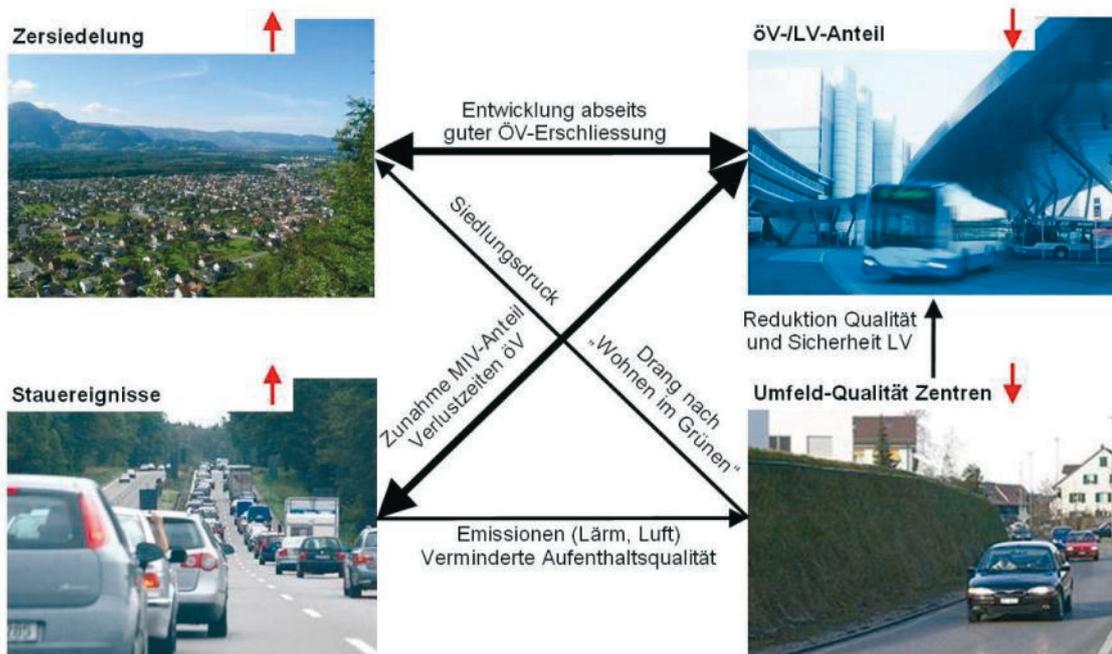
Die Landschaft wird durch die Zersiedelung weiter zerschnitten, siedlungsnah Freiflächen gehen verloren, Lebensräume von Pflanzen und Wildtieren werden zerstört (vgl. 2.3.1). Der Nutzungsdruck auf weitere, bisher verschont gebliebene Landschafts- und Naturräume nimmt zu.

4.3.4 Zusammenfassende Betrachtung

Die dargestellten Gefahren der künftigen Entwicklung lassen sich nicht isoliert nach den Sektoren Siedlung und Verkehr behandeln, sondern sind auf vielfältige Weise miteinander verwoben. Eine mehr oder weniger sich selbst überlassene Trendentwicklung führt in eine Art „Teufelskreis“ (Abbildung 73) mit sich gegenseitig verstärkenden Risiken.

Das Ergebnis ist eine immer ineffizientere, umweltschädliche Raumstruktur welche die Standortattraktivität der Region schwächt. Abgesehen davon ist mit steigenden Kosten für Erstellung und Unterhalt der nötigen Infrastruktur zu rechnen, deren Finanzierung langfristig nicht gesichert werden kann. Zudem verschärfen sich die Konflikte mit übergeordneten Vorgaben (Raumkonzept Schweiz, ROK, Modalsplitziele Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich usw.).

Abbildung 73 "Teufelskreis" der Trendentwicklung



Quelle: AFV

Ganz allgemein besteht der Handlungsbedarf vor allem darin, diesen „Teufelskreis“ einer ungesteuerten Trendentwicklung mit sich gegenseitig verstärkenden siedlungs- und verkehrsplanerischen Problemen zu durchbrechen bzw. wenigstens abzuschwächen.

4.4 Herleitung des Handlungsbedarfs

Aus der Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen der je Themenbereich erkannten Stärken und Schwächen der heutigen Situation (vgl. 4.2) mit den Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung lässt sich der massgebliche Handlungsbedarf ableiten. Das Zukunftsbild dient dabei als „Filter“: nur Handlungsoptionen, welche die identifizierten Schwächen beheben (oder die Stärken festigen), Risiken vermindern (resp. Chancen vergrössern) und gleichzeitig die Erfüllung des Zukunftsbildes anstreben, werden als Handlungsbedarf ausgewiesen.

Aus der SWOT-Analyse resultiert folgender Handlungsbedarf:

HB 1: Regional differenzierte Siedlungsentwicklung

In einer durch hohen Druck auf die Freiräume geprägten Wohnregion ist die Konzentration der Entwicklung an zentralen Standorten von grosser Bedeutung. Die Entwicklung soll primär in den gemäss Zukunftsbild bezeichneten Regionalzentren stattfinden, welche aktiv in die erwünschte Richtung gesteuert werden muss. Dabei stehen die regionalen Zentren Uster und Wetzikon im Vordergrund. Es darf sich keine unkoordinierte Trendentwicklung mit einer dispersen Entwicklung der Siedlungsräume einstellen. In den zentralen Orten sind insbesondere Vorgaben zu städtebaulichen Qualitäten zu treffen. Vor allem in den gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen soll die Veränderung durch Neunutzungen und Dichtevorgaben ausgelöst werden. Es sollen generell urbane Mischnutzungen gefördert werden, um die hohe ÖV-Gunst dieser Gebiete optimal zu nutzen.

Die gemäss Zukunftsbild bezeichneten Wohnorte und die Kleinsiedlungen sollen in erster Linie qualitativ aufgewertet werden. Die Weiterentwicklung orientiert sich weitgehend am Charakter des Gebietes.

HB 2: Erhöhung des ÖV-Anteils

Der ÖV muss mit hochwertigen Angeboten weiterentwickelt werden. Dies muss jedoch vor dem Hintergrund der Effizienz und der Zuverlässigkeit des Gesamtsystems erfolgen. Im Zentrum steht im Oberland die Vernetzung des S-Bahn-Angebots mit dem städtischen und regionalen Busverkehr. Dazu sind die für Umsteigerelationen bedeutsamen Bahnhöfe aufzuwerten und die Umsteigesituation zu verbessern. Damit einher geht auch die Verbesserung der Zugänge für den Langsamverkehr.

HB 3: Förderung des Langsamverkehrs

Um die gute Ausgangssituation für den Langsamverkehr zu erhalten, ist eine Verbesserung der Infrastruktur erforderlich. Für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr ist ein lückenloses, dichtes Veloroutennetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt erschliesst, unabdingbare Voraussetzung. Auch ein ausreichendes und komfortables Parkierangebot v.a. an den S-Bahnhöfen trägt zu einem hohen Veloanteil bei.

Für einen attraktiven Fussverkehr sind hindernisfreie, direkte Zugänge zum ÖV ebenso wichtig wie eine ansprechende Gestaltung von öffentlichen Räumen und ein lückenloses Fusswegenetz, das möglichst unabhängig von den Hauptverkehrsachsen des MIV verläuft. Mit einer durchdachten Gestaltung der Stadträume und Verkehrsachsen kann Fussgängern ein attraktives und sicheres Umfeld geboten werden und dazu führen, dass kürzere Distanzen vermehrt zu Fuss zurückgelegt und MIV und ÖV entlastet werden. Besonders gross ist der Handlungsbedarf an den hochbelasteten Ortsdurchfahrten.

Dabei muss im Oberland sowohl im Fussgänger- wie im Veloverkehr auf die hohe Bedeutung des Langsamverkehrsnetzes für Erholungssuchende geachtet werden.

HB 4: Entlastung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten

Der Schutz der Siedlungsgebiete ist durch eine konsequente Bündelung der Verkehrsströme und Bewirtschaftung des Strassennetzes entlang den Hierarchien und Hoheiten (Bund, Kanton, Gemeinden) weiter voranzutreiben. Der weitere Ausbau des untergeordneten Strassennetzes soll sich auf intelligente Verbindungen zur Entlastung von Ortskernen und Wohngebieten konzentrieren. Die Aufwertung der Ortszentren steht in engem Zusammenhang mit der Förderung des Langsamverkehrs und der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Mit der Bündelung der Verkehrsströme soll gleichzeitig der Verkehr beruhigt und in den Siedlungsgebieten die Ortsdurchfahrten und die vom Verkehr betroffenen Quartierzentren aufgewertet werden. Die Elemente des Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassennetzes sind so zu gestalten, dass die verkehrlichen Beeinträchtigungen in Siedlungs- und Erholungsräumen minimiert werden. Dazu gehören die Lärm- und Luftschadstoffemissionen ebenso wie die Belange der Verkehrssicherheit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer.

HB 5: Sicherung der Erreichbarkeit im MIV

Eine attraktive Erschliessung aller Siedlungsräume mit dem ÖV ist im Oberland nicht effizient. Aus diesem Grund ist es von grosser Bedeutung, dass die Erreichbarkeit der Regionalzentren mit dem MIV gewährleistet und in den einzelnen Gemeinden auch ein funktionierender Durchgangsverkehr in die Stadt Zürich gesichert ist. Eine weitere Bündelung des Verkehrs auf dem HLS-Netz sowie auf dem Hauptstrassennetz sowie eine Verstärkung des Verkehrsflusses in den Regionalzentren sollen sicherstellen, dass die Qualität der Siedlungsräume nicht beeinträchtigt wird.

HB 6: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Trotz der insgesamt rückläufigen Unfallzahlen befinden sich im Agglomerationsperimeter zahlreiche Unfallschwerpunkte, die infrastrukturell entschärft werden können. Insbesondere Velofahrer und Fussgänger fühlen sich an hochbelasteten Ortsdurchfahrten und Knoten unsicher, obwohl keine quantitative Unfalhäufung feststellbar ist. Daher soll die Sanierung von Knoten und kritischen Abschnitten insbesondere auch im Dienste der Sicherheit der Velofahrenden und Fussgängern geschehen. Im Zuge der Neugestaltung von Infrastrukturen soll diesen Verkehrsteilnehmern mehr Raum im Strassenraum zukommen und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs angemessen reduziert werden.

HB 7: Nachfragemanagement

Die angestrebten Entwicklungen zu dichteren Nutzungsformen an zentralen Lagen ermöglichen effiziente und schadstoffarme Mobilitätsformen. Die Verlagerung auf den ÖV und auf den Langsamverkehr kann aber nicht alleine durch die bauliche Entwicklung eingeleitet werden. Es besteht daher der Bedarf, möglichst flächendeckende Mobilitätsmanagementaktivitäten einzuführen (Push-&-Pull-Strategie).

Dies gilt umso mehr, weil:

- Bis zum Zielzustand 2030 zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Verkehr geschaffen werden (Oberlandautobahn, Weststrasse Wetzikon, ggf. weitere), was eine Verkehrsverlagerung auf den ÖV trotz Angebotsausbauten eher erschwert.
- raumplanerische Massnahmen zur Förderung der ÖV-Nutzung wie die verstärkte Lenkung der Siedlungsentwicklung auf ÖV-Einzugsgebiete erst langfristig wirken.
- flankierende organisatorische Massnahmen zur Begrenzung einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs können auch einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Regionalzentren (vgl. Kapitel 2.1.3) und der Verbesserung ihrer Erreichbarkeit leisten (vgl. Kapitel 2.2.1).
- das insgesamt recht grosse Wirkungsspektrum von nachfrageseitigen Massnahmen oft noch im Widerspruch zu ihrem eher geringen Stellenwert in raum- und verkehrsplannerischen Konzepten steht.
- Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements vergleichsweise geringe Kosten verursachen und vielfältige Möglichkeiten partnerschaftlicher Zusammenarbeit bieten (Gemeinden, Regionalverbände, Unternehmen, Verkehrsbetriebe)

HB 8: Erhaltung und schonende Erschliessung der Landschafts- und Naturräume

Im gesamten Perimeter sollen die Freiräume gemäss Zukunftsbild klar definiert sein (Lage, Funktionalität, Bezüge zu anderen Räumen). Der Nutzungsdruck auf die Freiflächen nimmt allgemein zu. Die entstehenden Nutzungskonflikte müssen proaktiv angegangen und gemäss der funktionellen Definition der Freiräume bestmöglich gelöst werden.

Im Zuge der Landschaftsentwicklungsplanung ist die Attraktivität der Gesamtlandschaft gemäss Zukunftsbild im Gesamtkontext zu erfassen und weiter zu entwickeln. Die heute durch Naturschutzgebiete, Waldflächen, typische landwirtschaftliche Strukturen sowie siedlungsorientierten Freiräume geprägte landschaftliche Vielfalt soll Basis für den multifunktionalen Charakter des Landschaftsraums bleiben.

5 Teilstrategien

Für den in Kapitel 4 abgeleiteten Handlungsbedarf lassen sich nun für die drei Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft die verschiedenen Strategieelemente herleiten. Die Zuordnung zwischen Handlungsbedarf und Strategieelementen ist in Tabelle 12 und in Abbildung 74 dargestellt.

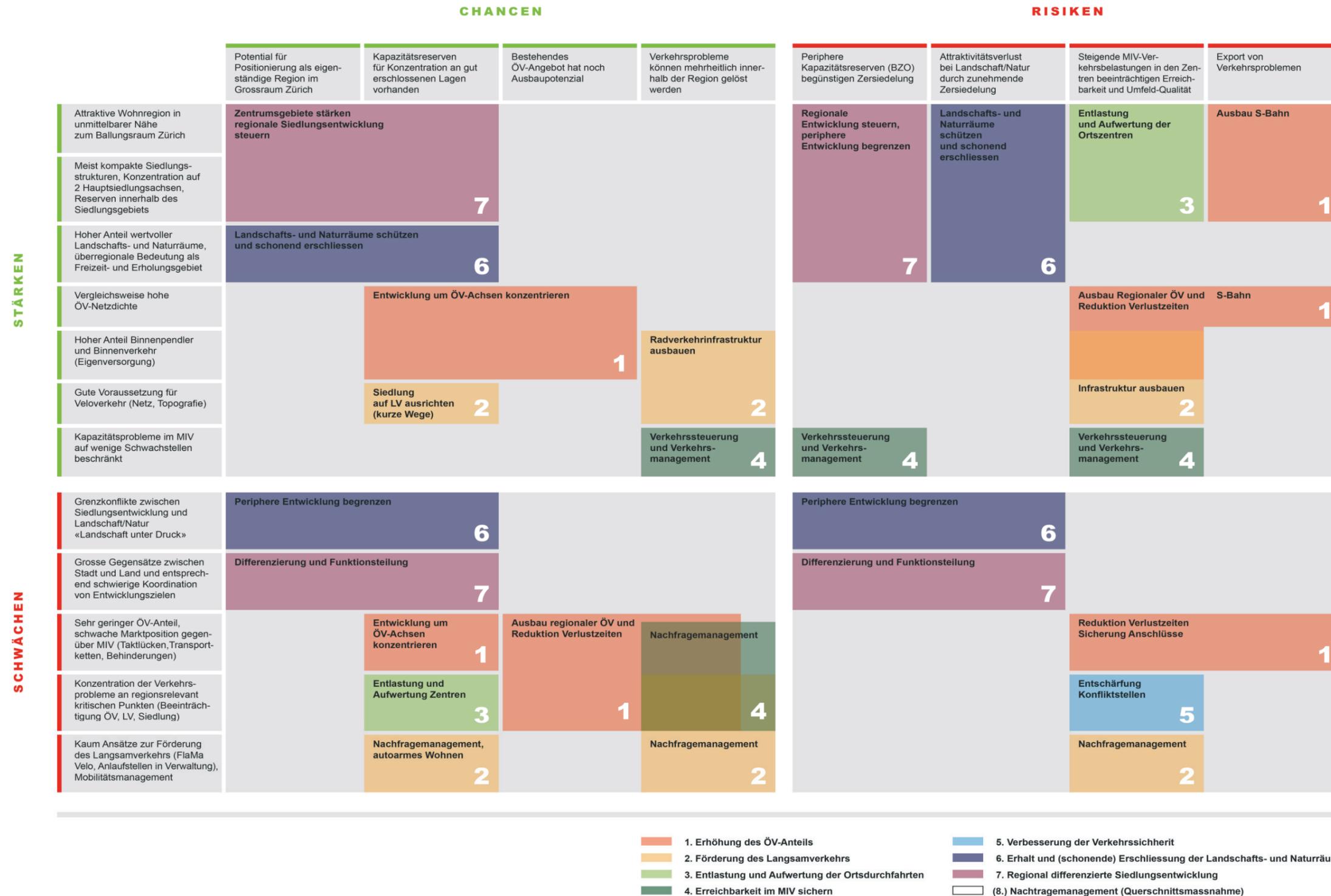
Tabelle 12 Handlungsbedarf und Teilstrategien

	Handlungsfeld	Strategieelemente	Teilstrategie (Verkehr/Siedlung/Landschaft)
1	Regional differenzierte Siedlungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen • Siedlungsentwicklung an den ÖV-Achsen ausrichten • Nutzungsplanung regional abstimmen 	S
2	Erhöhung des ÖV-Anteils	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichend Kapazitäten im überregionalen ÖV bereitstellen • Regionales ÖV-Angebot optimieren • Zuverlässigkeit des ÖV-Systems erhöhen 	V / S
3	Förderung des Langsamverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen • Anreize für die Nutzung des Langsamverkehrs setzen 	V / S
4	Entlastung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten	<ul style="list-style-type: none"> • Koexistenz der Verkehrsarten fördern • Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen 	V / (S)
5	Sicherung der Erreichbarkeit im MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsströme des MIV auf das Hochleistungs- und Hauptstrassennetz verlagern • Vorhandene Kapazitäten durch Verkehrssteuerung optimal nutzen 	V
6	Verbesserung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallschwerpunkte sanieren • Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren 	V

7	Nachfragemanagement	<ul style="list-style-type: none">• Aktivitäten im Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Verwaltung vorantreiben• Parkräume regulieren und bewirtschaften• Mobilitätsberatung auf regionaler Ebene anbieten	V / S
8	Erhalt und schonende Erschliessung der Landschafts- und Naturräume	<ul style="list-style-type: none">• Vorhandene Landschaftsräume durch Siedlungsbegrenzung bewahren• Nutzungsansprüche des Naturschutzes, der Erholung und der Verkehrserschliessung bestmöglich koordinieren	V / L



Abbildung 74 Handlungsbedarf und Teilstrategien



Quelle: AFV

5.1 Teilstrategie Siedlung

Wesentlicher Inhalt der Teilstrategie Siedlung ist die Umsetzung von Massnahmen im Bereich des Handlungsbedarfs „Regional differenzierte Siedlungsentwicklung“, welches in der anstehenden Revision des regionalen Richtplanes und der kommunalen Richtplanungen zu konkretisieren ist. Basis sind das Regio-ROK und die übergeordneten Festlegungen auf kantonaler Ebene – z.B. die langfristige Begrenzung des Siedlungsgebietes auf seine heutige Ausdehnung (derartige Festlegungen sind auf regionaler Ebene deshalb nicht erforderlich). Die durch den Kanton erfolgte Siedlungsbegrenzung ist ausführlich im Dachkonzept erläutert.

Die Bevölkerungsprognosen sowohl vom GVM als auch von den Gemeinden gehen beide von einem Zuwachs aus, welcher von den Kapazitäten der bestehenden Bauzonen aufgenommen werden kann. Der Nachweis hierzu wurde durch das ARE-ZH erbracht und ist ebenfalls im Dachkonzept beschrieben. Da gemäss kantonalem Richtplan keine Erweiterung des Siedlungsgebiets möglich ist, muss sich die Bevölkerungsentwicklung innerhalb dieser Leitplanken abspielen.

Bei der Umsetzung des Regio-ROK in die regionale und kommunale Richtplanung stehen die folgenden Strategieelemente im Vordergrund:

5.1.1 Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen

Aufgrund der guten Entwicklungsvoraussetzungen (ÖV-Knoten, Nutzungsmischung, Kapazitätsreserven), der bestehenden Defizite (geringe Ausnützungsziffern), der Siedlungsprognosen und der regionalen Entwicklungsziele (Regio-ROK) steht bei den AP-Massnahmen insbesondere die **Entwicklung der regionalen Zentren im Vordergrund**.

Für die beiden städtischen Zentren **Uster und Wetzikon** geht es um die Weiterentwicklung als kantonale Zentrumsgebiete. Über die kommunale Nutzungsplanung werden hohe Siedlungsdichten und eine intensive Nutzungsmischung gefördert. Während sich in Uster bereits städtische Strukturen entwickeln, sind diese in Wetzikon unter Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten noch zu realisieren. Die Reduktion des Zentrumsperimeters (kant. Richtplan) unterstützt die Konzentration auf den Kernbereich. Aufgrund der hervorragenden ÖV-Erschliessung (Bahnknoten und Stadtbusnetz) und des grossen Verdichtungspotenzials ist **Wetzikon ein besonderer Brennpunkt** bei der Siedlungsentwicklung im Oberland. Beide Städte verfolgen eigene Konzepte¹⁷ zur Zentrumsentwicklung, welche die regionale Bedeutung als Wohn-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Kulturstandort fördern sollen. Regionale bedeutsame soziale Infrastrukturen (z.B. Spitäler, Alterszentren etc.) werden ebenfalls auf diese beiden Zentren konzentriert.

Die Zentrumsfunktion von **Pfäffikon** wird gefördert durch eine verstärkte Entwicklung im heute unternutzten Bahnhofsumfeld und die Nutzung des Potenzials als wichtiger Umstei-

¹⁷ Räumliches Entwicklungskonzept (REK) in Wetzikon; div. Weisungen des Stadtrates zur Zentrumsentwicklung in Uster

geort für den Feinverteiler in die umliegenden Gemeinden (Nutzung der hohen Fahrgastfrequenzen für Belebung der Bahnhofsumgebungen).

Hinwil soll sich im Sinne einer langfristigen Perspektive zum Regionalzentrum weiterentwickeln. Die Gemeinde nimmt in der Region eine Sonderstellung ein – auf der einen Seite das überregional bedeutende Industrie- und Einkaufsgebiet, auf der anderen Seite das Dorf mit der Funktion eines Bezirkshauptortes. Die derzeit starke räumliche und funktionale Trennung zwischen diesen beiden Gemeindeteilen ist durch eine verstärkte Entwicklung in den Zwischenräumen (Umnutzung Industrieareale) zu reduzieren. Die Integration des fehlentwickelten Industriegebietes Hinwil West in ein künftiges, multifunktionales Regionalzentrum könnte beispielhaft für den Umgang mit derartigen, einseitig auf Einkaufsnutzungen und MIV-Erschliessung ausgerichteten Einrichtungen sein.

In allen Gebieten soll dabei das Siedlungswachstum durch Verdichtung nach Innen und durch Beschränkung auf das bestehende Siedlungsgebiet durch Ausnutzung vorhandener Kapazitäten (Erhöhung der Flächenausnutzung, Umnutzung von Brachen, Lückenschliessungen innerhalb des Siedlungskörpers) bewältigt werden. Dabei gilt der Grundsatz: Entwicklung an zentralen Lagen geht vor Aussenentwicklung an Siedlungsändern. Die kommunalen Richtpläne und Bauordnungen definieren entsprechende Prioritäten.

5.1.2 Siedlungsentwicklung an den ÖV-Achsen ausrichten

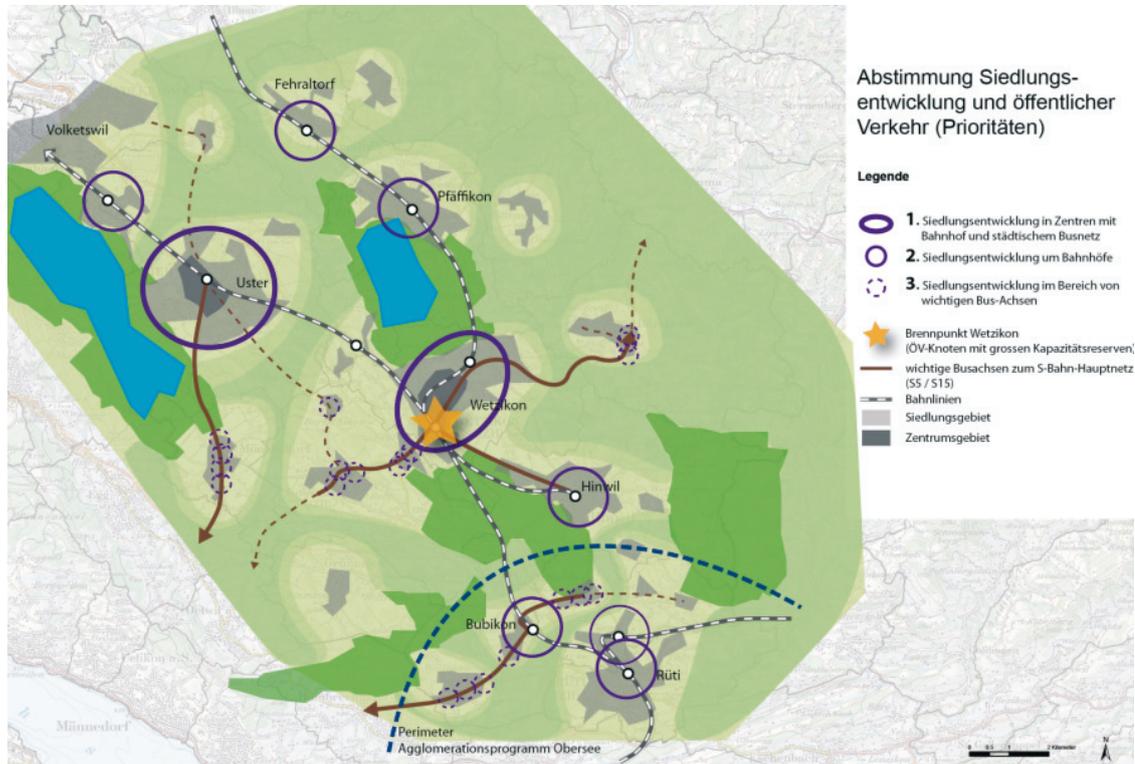
Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich an den ÖV-Einzugsgebieten orientieren. Dabei haben die S-Bahn-Knoten Wetzikon und Uster und die angeschlossenen Stadtbusnetze erste Priorität, zweite Priorität die übrigen Bahneinzugsgebiete und die regionalen Hauptbuslinien. In Gebieten ausserhalb des ÖV-Einzugsgebiets sollen keine neuen Bauzonen ausgewiesen werden. Zudem wird auf die Entwicklung noch unerschlossener Bauzonen verzichtet bzw. deren Erschliessung zurückgestellt, ggf. ist auch eine Rückholung in Betracht zu ziehen. Somit gelten für die Siedlungstypen „Wohnorte“ sowie „Kleinsiedlungen“ zum Grossteil folgende Strategien:

Bei der Entwicklung der **Wohnorte** stehen qualitative Aspekte im Vordergrund. Mögliche Verdichtungen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes erfolgen in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsqualität. Für die Förderung gut erschlossener Lagen auf Kosten einer Rückstellung oder eines Verzichtes auf Neubauten in der Peripherie sind gemeindeübergreifende Strategien mit entsprechenden Ausgleichsmöglichkeiten zu etablieren.

Für die im Oberland weit verbreiteten **Kleinsiedlungen** – insbesondere die Bauten ausserhalb des Siedlungsgebietes (und teilweise ausserhalb von Bauzonen) – sind spezielle Nutzungs- und Entwicklungsstrategien erforderlich, um Zersiedlungstendenzen wirksam zu vermeiden. Grundlage bilden die übergeordneten Festlegungen im Bundesrecht (Raumplanungsgesetz, Raumplanungsverordnung) sowie der kantonale Richtplan.

Abbildung 75 konkretisiert die Strategie zur Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und der ÖV-Erschliessung.

Abbildung 75 Konzentration der Siedlungsentwicklung auf den ÖV – Prioritäten im AP Zürcher Oberland



Quelle: rGVK Oberland 2011

5.1.3 Nutzungsplanung regional abstimmen

Um die Strategieelemente „Stärkung der Zentren“ sowie „Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Achsen“ umzusetzen, ist eine verstärkte regionale, gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in der Siedlungsplanung z.B. bei der Standortplanung von überörtlich bedeutenden Einrichtungen (grössere Gewerbeflächen, Einkauf, Verwaltung, Bildung, soziale Infrastruktur etc.) erforderlich.

So sollen Verkehrsintensive Einrichtungen im Einzelhandel ausserhalb der Regionalzentren nur noch im Gewerbegebiet Hinwil zulässig sein.

Der in der Teilstrategie Verkehr verfolgte Ausbau des ÖV-Angebotes, Infrastrukturverbesserungen für den Langsamverkehr, die Entlastung der Ortsdurchfahrten und die Aufwertung der Hauptstrassenräume verbessern die Randbedingungen für die angestrebte Siedlungsentwicklung.

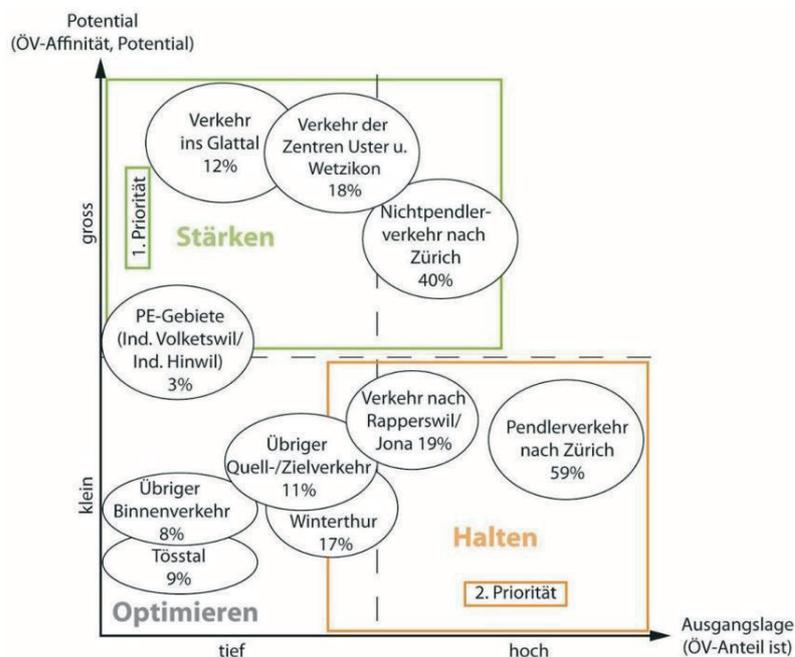
5.2 Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Verkehr umfasst Massnahmen in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Verkehrs- und Nachfragemanagement. Der Umfang der erforderlichen Verkehrsmassnahmen und ihre Wirksamkeit werden massgeblich durch die Siedlungsstrategie beeinflusst – d.h. durch die Art, wie die verkehrlichen Auswirkungen der Siedlungsstrukturen in deren Planung bereits umfassend berücksichtigt werden.

Um das prognostizierte Verkehrsaufkommen möglichst siedlungs- und landschaftsverträglich bewältigen zu können, sind Modalsplit-Verschiebungen zugunsten des ÖV gemäss Zukunftsbild erforderlich. Dies ist ein zentrales Anliegen im Oberland, da die - verglichen mit anderen Regionen sehr niedrige - ÖV-Nutzungsintensität erhebliche Steigerungspotenziale beinhaltet. Ein höherer ÖV-Anteil dient dabei nicht nur der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung, sondern fördert zudem eine siedlungsverträglichere Abwicklung des Gesamtverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die je nach Quellen, Zielen und Verkehrszweck erheblichen Unterschiede bei der ÖV-Nutzung beinhalten ebenso unterschiedliche Steigerungspotenziale. Dies erfordert ein angepasstes Vorgehen mit differenzierten Zielvorstellungen, die im Rahmen des rGVK Oberland bereits skizziert wurden:

Abbildung 76 Potenziale für ÖV-Modalsplit-Beeinflussung



Ausgangslage bimodal gem. GVM-Daten 2007, Auswertung rGVK Oberland

Unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten zum Modalsplit (Mikrozensus, vorliegende rGVK, Studien zum Einkaufsverkehr etc.) lassen sich für die dargestellten Verkehrszwecke und Ströme die folgenden, realistischen Ziele formulieren, um die angestrebte Verlagerung im Gesamt-Modalsplit zu erreichen:

Tabelle 13 Konkretisierung der Modalsplit-Vorgaben

Verbindung bzgl. Perimeter AP Zürcher Oberland	ÖV-Anteil 2007 (bimodal)	Strategie	ÖV-Anteil 2030 Zielgrösse (bimodal)	Anteil am Gesamtverkehr
Pendler Zürich	59%	Halten/Optimieren	65%	6%
Nichtpendler Zürich	40%	Steigern	50%	5%
Glattal	12%	Steigern	25%	10%
Winterthur	17%	Halten/Optimieren	20%	4,5%
Tösstal	9%	punktuell Optimie- ren	12%	4,5%
Rapperswil/Jona	19%	Halten/Optimieren	25%	3,5%
Verkehr der Zentren Wetzikon und Uster	18%	Steigern	25%	14%
Industriegebiete Hin- wil (und Volketswil)	3%	Steigern	10%	1,5% (3%)
übriger Binnenver- kehr im Oberland	8%	punktuell Optimie- ren	12%	14%
Übriger Quell-/Zielv. Oberland	11%	punktuell Optimie- ren	12%	34%
Gesamtverkehr Oberland	17%	Steigern	21%	
<i>Trimodale Betrachtung mit 19% Langsamverkehr (vgl. oben)</i>	14% <i>Annahme: 2007~2010</i>		17%	

Anteil 2007 bimodal gemäss kant. GVM, Auswertung rGVK Oberland

Bei der Umsetzung der Teilstrategie Verkehr stehen folgende Strategieelemente im Vor-
 grund:

5.2.1 Ausreichend Kapazitäten im überregionalen Verkehr bereitstellen

Die Einführung der 2010 durch den Kantonsrat beschlossenen 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich verbessert die Attraktivität des regionalen Bahnangebotes und somit die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV wesentlich (für die Herleitung und Begründung der Massnahme siehe Dachkonzept der Agglomerationsprogramme). Für das Oberland bedeutet dies Verdichtungen zur HVZ in Richtung Zürich via Uster sowie zwischen Effretikon und Wetzikon. Zudem wird ab Pfäffikon (SZ) mit der S-Bahn-Linie S14 das Angebot verdichtet und die neue Linie über die Durchmesserlinie ins Knonaueramt durchgebunden. Gemäss kantonaler Prognose wird mit den Ausbauten aber auch zusätzliche Nachfrage geschaffen. Aus diesem Grund prüft der Kanton weitere Optimierungen und Ausbauten am S-Bahnnetz, welche über die 4. Teilergänzungen hinausgehen (siehe Planungen zur S-Bahn 2G im Dachkonzept). Eine allfällige Realisierung ist erst nach Umsetzung der 4. Teilergänzungen möglich. Die Regionsgemeinden bringen ihre Bedürfnisse an den langfristigen Ausbau der S-Bahn frühzeitig beim Kanton und den weiteren zuständigen Stellen (z.B. SBB) ein und stellen damit eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sicher.

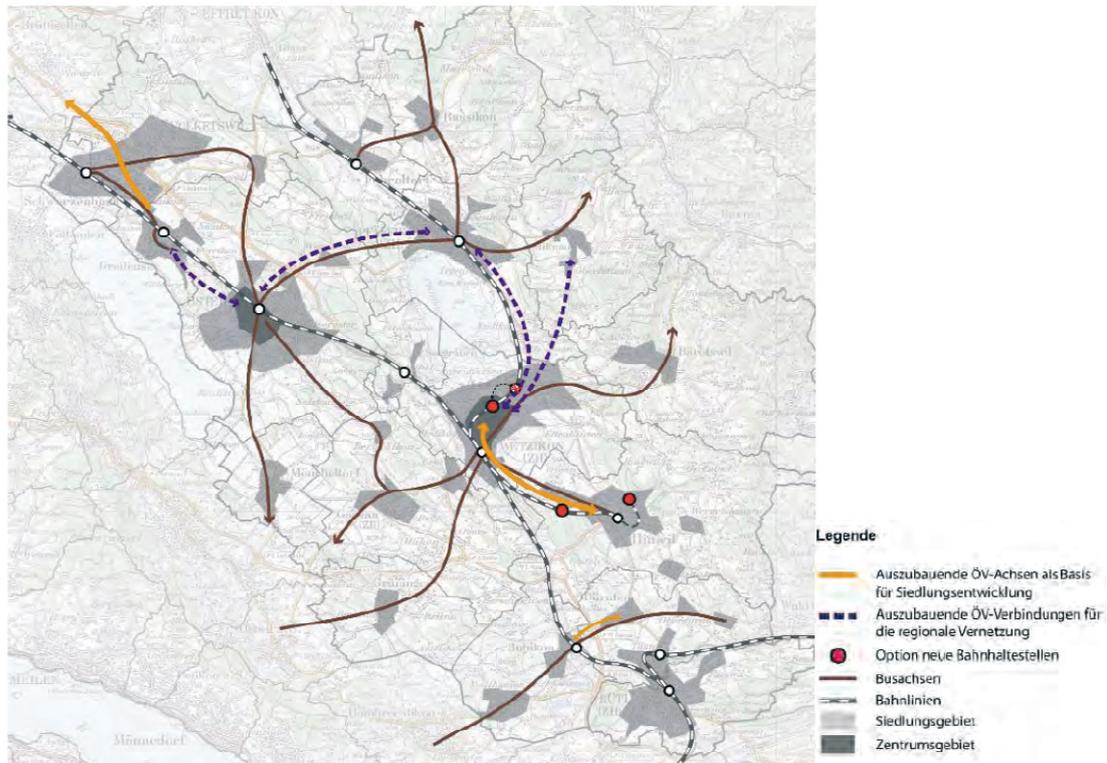
5.2.2 Regionales ÖV-Angebot optimieren

Um die neu geschaffenen Kapazitäten bei der S-Bahn optimal in die Region zu tragen sowie den ÖV-Anteil auf regionalen Verkehrsbeziehungen zu heben, werden folgende Optimierungen im Bereich des Busangebots verfolgt:

- ÖV-Attraktivitätssteigerung bei den bestehenden Hauptverkehrsströmen mit hoher ÖV-Affinität (Kapazitätsausbau, verbesserte Koordination S-Bahn/Bus)
- Erschliessung neuer Potenziale und Nutzergruppen mit dem ÖV (Verbesserte ÖV-Anbindung von Arbeitsplatz- und Einkaufsgebieten, Angebotsverbesserungen im Freizeitverkehr)
- Schliessen von Angebotslücken – insbesondere zur Gewährleistung durchgehender Transportketten
- Netzergänzungen für verbesserte innerregionale Vernetzung (Umsetzung der bereits vorliegenden Buskonzepte)
- ÖV-Beschleunigungsmassnahmen. Insbesondere muss darauf geachtet werden, dass bisher gut laufende Achsen (z.B. Grüt – Wetzikon) nicht verschlechtert werden.

In Abbildung 77 ist die Netzstrategie ÖV gemäss rGVK dargestellt.

Abbildung 77 Netzstrategie ÖV



Quelle: AFV

5.2.3 Zuverlässigkeit des ÖV-Systems erhöhen

Zur Erhöhung der ÖV-Zuverlässigkeit müssen insbesondere die Anzahl von Störungen im strassengebundenen ÖV reduziert werden. Damit werden eine erhöhte Fahrplanstabilität und eine bessere Funktionalität des gesamten ÖV-Systems gewährleistet.

Die Busbehinderungen konzentrieren sich grösstenteils auf die Zentren Uster und Wetzikon, die Industriegebiete Hinwil und Volketswil sowie die hoch belasteten Ortsdurchfahrten Pfäffikon und Fehraltorf. Betroffen sind auch die Einfallsachsen in die Zentren wie z.B. Riedikon vor Uster und Bossikon zwischen Hinwil und Wetzikon.

Lösungsansätze zur Busbevorzugung wurden im VZO-Gebiet im Rahmen des Projekts „Massnahmen Busbeschleunigungen VZO“ bereits erarbeitet und sind weiter zu vertiefen. Darüber hinaus müssen mögliche Synergien, die sich durch die Bündelung des Verkehrs auf die übergeordneten Verkehrsachsen sowie durch die Anstrengungen im Verkehrsmanagement entstehen, konsequent genutzt werden.

5.2.4 Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen

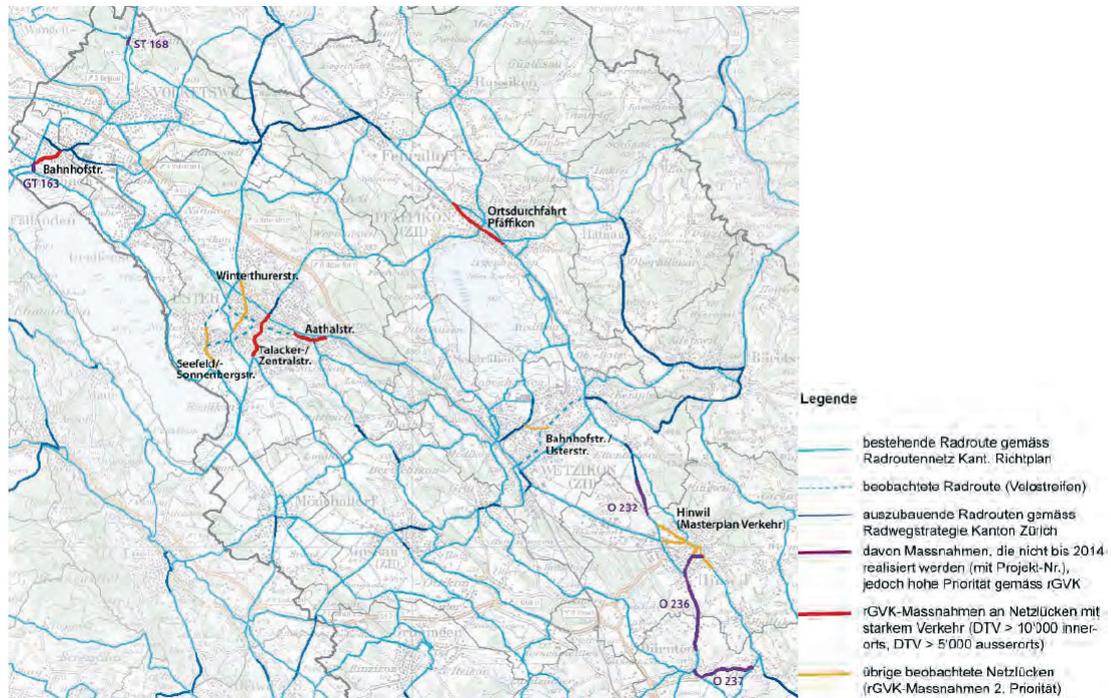
Das Halten des insbesondere im Quell-/Binnenverkehr der Region recht hohen Langsamverkehrsanteils stellt eine erhebliche Herausforderung dar. Dazu müssen vor allem die

Potenziale des Langsamverkehrs zum Ersatz von kurzen Autofahrten genutzt bzw. die Verlagerung heutiger Fuss- und Radwege auf den MIV verhindert werden. Die bis auf wenige Ausnahmen günstigen topografischen Randbedingungen, die bereits vorhandenen dichten Netze und ein hoher Veloverkehrsanteil in den Regionalzentren bieten gute Voraussetzungen für die Veloverkehrsförderung. Die Förderung des Langsamverkehrs dient zudem der Belebung der öffentlichen Räume, vor allem in den Regionalzentren. Dazu sind folgende Lösungsansätze zu verfolgen:

- Sicherung einer hohen Priorität des Langsamverkehrs bei Verkehrskonzepten und in der Strassenraumgestaltung (Reduktion der Trennwirkung von Strassen, Verkehrsberuhigung in Zentren und Quartieren)
- Ergänzungen im Velonetz (Schliessen von Netzlücken auf regionalen Routen sowie auf innerortsstrecken mit Priorität für den Alltagsverkehr)
- langsamverkehrsfreundliche Gestaltung der Verkehrsräume insbesondere in den Ortszentren
- attraktivere Verbindungen an regionalen Schwerpunkten des Fuss-/Radverkehrs (Bahnhöfe, Freizeitziele etc.)

In Abbildung 78 ist die Netzstrategie für den Agglomerationsperimeter gemäss kantonaler Radwegestrategie dargestellt.

Abbildung 78 Netzstrategie Langsamverkehr gemäss kantonaler Radwegestrategie



Quelle: AFV

5.2.5 Anreize für die Nutzung des Langsamverkehrs setzen

Die Vorzüge des Züricher Oberlandes als Veloregion mit gut ausgebauten, landschaftlichen attraktiven Routen sollte in Zusammenarbeit mit „Veloland Schweiz“, den Gemeinden und Verkehrsunternehmen besser vermarktet werden. Ein weiterer, bisher nicht genutzter Lösungsansatz sind Mietveloangebote in den Regionalzentren als integraler Bestandteil städtischer Verkehrskonzepte – beispielsweise in Uster aufgrund der Stadtgrösse und angesichts der Verkehrsprobleme im MIV durchaus chancenreich. Zudem ist durch verbesserte intermodale Verknüpfungen in Form von Bike + Ride – Massnahmen und einer allgemeinen Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen ein zusätzlicher Anreiz zu häufigerer Velonutzung zu setzen.

Das durch den Kanton Zürich entwickelte Veloförderprogramm beinhaltet ein Gesamtpaket strategischer Massnahmen zur Erhöhung des Veloanteils, die über den reinen Radwegbau (durch kantonale Radwegestrategie abgedeckt) hinausgehen. Die in diesem Konzept entwickelten Lösungsansätze sind zu berücksichtigen und im Falle der Eignung für das Oberland umzusetzen.

5.2.6 Koexistenz der Verkehrsarten fördern

Im Bereich der Ortszentren sind die Verkehrsanlagen zum Teil nach wie vor stark auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgelegt. Die vielfältigen Querungsbedürfnisse durch Fussgänger und Velofahrer und die sichere Abwicklung des Gesamtver-

kehrs zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern werden unzureichend berücksichtigt.

Bei der Gestaltung der Verkehrsflächen soll daher in Zukunft ein besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Fussgängerflächen gelegt werden. Diese sollen insbesondere entlang stark frequentierter Strassenabschnitte und auf Plätzen mit hohem Verkehrsaufkommen (ÖV, MIV oder Velo) aufgewertet werden. Auch dem Veloverkehr soll mehr Raum zugesprochen werden. An Orten mit besonders hohem Fussgängeraufkommen und diversifizierten tertiären Nutzungen im Strassenumfeld sollen die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs so reduziert werden, dass eine Koexistenz der Verkehrsarten im Strassenraum möglich ist. Ist dies nicht möglich, sind Mittelinseln als Querungshilfen für Fussgänger bewusst einzusetzen.

5.2.7 Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen

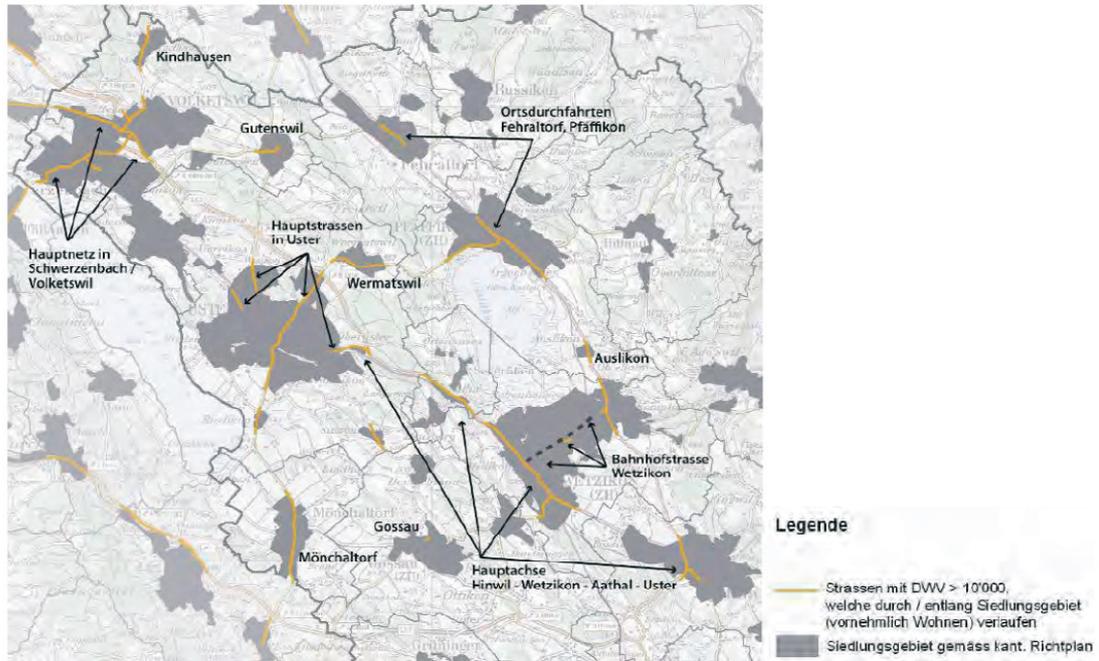
Gut erreichbare und attraktiv gestaltete Ortszentren sind eine wichtige Voraussetzung für deren Funktionalität, die Standort- und Lebensqualität sowie die Akzeptanz und Identifikation seitens der Bevölkerung. Dies gilt insbesondere für die Regionalzentren als Anziehungspunkte für die umliegenden Gemeinden.

Die Gestaltung des Strassenraumes beeinflusst die Nutzbarkeit, Sicherheit und Akzeptanz für den Langsamverkehr und damit auch die Verkehrsmittelwahl. Dies ist gerade angesichts des hohen Binnenverkehrsanteils innerhalb der Oberlandgemeinden ein nicht zu unterschätzender Faktor.

Einer siedlungsverträglichen Abwicklung des verbleibenden Verkehrs kommt somit hohe Bedeutung zu, v.a. dort wo eine Reduktion oder Dosierung der Verkehrsmenge nicht möglich ist und/oder Konflikte mit den Ansprüchen aus Langsamverkehr und Strassenumfeld im Vordergrund stehen. Dabei kommt Betriebs- und Gestaltungskonzepten eine besondere Rolle zu. Diese berücksichtigen nicht nur die unmittelbare Umgestaltung der Verkehrsflächen, sondern bemühen sich um eine integrale Aufwertung des gesamten öffentlichen Strassenraums einschliesslich der umgebenden Nutzungen.

In Abbildung 79 ist die Strategie zur Umgestaltung der besonders belasteten Ortsdurchfahrten dargestellt.

Abbildung 79 Strategie Umgestaltung Ortsdurchfahrten



Quelle: AFV

5.2.8 Verkehrsströme des MIV auf das Hochleistungs- und Hauptstrassennetz verlagern

Grundvoraussetzung für die Funktionalität und die Entwicklungschancen der Regionalzentren – gerade im Hinblick auf die „Konkurrenz“ des überregionalen Hauptzentrums Zürich – ist ihre optimale Vernetzung innerhalb der Region sowie die verbesserte Erreichbarkeit aus den umliegenden Wohngemeinden.

Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen im Perimeter verfügen weitgehend über genügend Kapazität, um den Durchgangsverkehr zu kanalisieren. Dies bildet die Basis, um im Siedlungsraum die Strassen siedlungsverträglich zu gestalten.

Die hieraus resultierende Modalsplit-Verschiebung zugunsten des ÖV und die Förderung des Langsamverkehrs verbessern die Vernetzung bei diesen Verkehrsarten. Die Entlastung vom Durchgangsverkehr durch seine Verlagerung auf das übergeordnete Netz schafft die erforderlichen Kapazitäten für einen funktionierenden Verkehrsfluss im MIV.

Infrastrukturergänzungen über die Oberlandautobahn hinaus sind nur dann vorzusehen, wenn grössere Verkehrsströme das Siedlungsgebiet belasten und nicht verlagert bzw. siedlungsverträglich abgewickelt werden können. Im Rahmen des AP Zürcher Oberland ist dies bei der Weststrasse Wetzikon der Fall, deren Lückenschluss Voraussetzung für die Entlastung des Zentrums ist.

5.2.9 Vorhandene Kapazitäten durch Verkehrssteuerung optimal nutzen

Um weitere Infrastrukturausbauten im Strassennetz zu vermeiden und die vorhandenen Kapazitäten optimal zu nutzen, werden flankierende Massnahmen benötigt.

Eine zentrale Aufgabe der regionalen Verkehrssteuerung ist es, den Verkehr im Siedlungsraum bei angemessenen Geschwindigkeiten zu verstetigen, ohne aber den Durchfahrwiderstand der Verkehrsachsen zu reduzieren. Dies würde ansonsten Ausweichverkehr von HLS-Achsen bzw. Neuverkehr induzieren. So werden die Siedlungsräume von negativen Implikationen eines Stop&Go-Verkehr geschont.

Zu diesem Zweck kommen Verkehrsdosierungsmassnahmen zur Entlastung der Ortszentren während der Spitzenzeiten zum Einsatz, die mit einem konsequenten Management der Stauräume an geeigneten Orten verbunden ist. Durch Verkehrsmanagementmassnahmen wird ferner die Verkehrsverlagerung auf das übergeordnete Netz unterstützt, ggf. auch als Zwischenlösung bis zur Inbetriebnahme von Kapazitätsausbauten.

5.2.10 Unfallschwerpunkte und Konfliktstellen im Strassennetz sanieren

Die Beseitigung der Unfallschwerpunkte erfolgt im Rahmen des Unfallmonitorings der Kantonspolizei in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den kantonalen Fachstellen (Amt für Verkehr, Tiefbauamt). Diese Massnahmen erfolgen unabhängig vom Agglomerationsprogramm Oberland, sind in der Massnahmenliste aber beim Thema MIV enthalten.

Bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit geht es einerseits um die Beseitigung bestehender Unfallschwerpunkte und Konfliktstellen, andererseits um die allgemeine Förderung einer sicheren Verkehrsabwicklung.

Konfliktstellen zwischen dem MIV und dem Langsamverkehr werden auch dadurch entschärft, indem der Langsamverkehr im Strassenraum eindeutig sichtbar ist. Dies geschieht u.a. bereits durch eine hohe Anzahl an Fussgängern und Velofahrern, deren permanente Präsenz ein ständiges „Alarmsignal“ für Fahrzeuglenker bedeutet. Insofern leisten im Rahmen des Agglomerationsprogramms Oberland alle Massnahmen zur ÖV- und Langsamverkehrsförderung bereits einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer.

5.2.11 Aktivitäten im Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Verwaltung vorantreiben

In der Stadt Zürich wurde in den vergangenen Jahren ein systematisches Mobilitätsmanagement etabliert. Dieses kann für das Oberland eine Vorbildfunktion ausüben. Ein Schwerpunkt bildet das Programm Mobilität im Unternehmen (MIU), ein Beratungsangebot für Unternehmen bezüglich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Das Programm wird zusammen mit dem Kanton konsolidiert, d.h. auf möglichst viele Verkehrserzeuger ausgedehnt wird (Unternehmen, Bildungs- und Gesundheitsstätten, Freizeit- und Verwaltungsreichrichten, etc.). Weiterhin wurden Bildungsaktivitäten in Schulen und Quartieren entwickelt, welche zusammen mit der Stadtpolizei und verschiedenen non-profit-Organisationen umgesetzt wurden.

Vergleichbare Anstrengungen sollen in Zukunft systematisch auch im Perimeter der Agglomeration Oberland zur Anwendung kommen. Die Massnahmen sind in der Kooperation

zwischen den Gemeinden sowie durch die kantonalen Stellen zu koordinieren. Wesentliche Aspekte im Bereich des Nachfragemanagements sind die Information und Überzeugung der jeweiligen Entscheidungsträger in Wirtschaft und Verwaltung hinsichtlich erfolgversprechender Lösungsansätze sowie deren Integration als festen Bestandteil von Planungsabläufen.

5.2.12 Parkräume regulieren und bewirtschaften

Alle Gemeinden sollen gemäss der aktuellen Revision des Planungs- und Baugesetzes aktiv ihre Parkplätze im Rahmen spezifischer Parkplatzvorgaben bewirtschaften sowie zur Erhöhung der Effizienz der Verkehrsflächen, zur Sicherung der Parkplätze für Anwohner und zur Steuerung der durch Parkplätze induzierten Verkehrsströme beitragen.

Damit besteht die Möglichkeit zu einer flächendeckenden harmonisierten Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund und zu klaren Rahmenvorgaben in Form von Minimal- und Maximalwerten für die Bereitstellung von Parkplätzen auf privatem Grund und speziell zu Bewirtschaftungsvorgaben für verkehrsintensive Einrichtungen

5.2.13 Mobilitätsberatung auf regionaler Ebene anbieten

Im Rahmen der Mobilitätsmanagementaktivitäten bedarf es zudem einer gezielten Motivation zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten durch zielgruppenspezifische Informationsangebote zu Mobilitätsthemen sowie zielgruppenspezifische Aktionen. Die Imageförderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs soll vorangetrieben werden (z.B. multimodaler Radroutenplaner).

Vorbildfunktion haben ebenfalls Strategien der Stadt Zürich, Kampagnen im Rahmen des Labels „Mobilität ist Kultur“ weitergeführt und die bestehenden Informationsportale weiterentwickelt, vor allem unter Integration von Echtzeitinformationen (v.a. multimodaler Routenplaner).

5.3 Teilstrategie und Massnahmen Natur / Landschaft

Folgende Strategieelemente wurden für den Handlungsbedarf Natur und Landschaft hergeleitet:

5.3.1 Vorhandene Landschaftsräume durch Siedlungsbegrenzung bewahren

Die Natur und Landschaft im Zürcher Oberland ist durch den anhaltenden Druck durch Siedlungsausdehnungen gefährdet. Im ROK ZH und Regio-ROK ist dementsprechend ein grosser Teil des Oberlandes als „Landschaft unter Druck“ klassiert. Die Siedlungsbegrenzung im Oberland wird durch den Kanton Zürich vorgegeben und wird im Rahmen der Agglomerationsprogramme überprüft. Der Kantonale Richtplan gibt für die Landschaft eine Gesamtstrategie vor, welche auf lokaler und regionaler Ebene koordiniert und umgesetzt werden. Speziell im Oberland gelten dabei die folgenden Schwerpunkte:

- Erhaltung und Schutz der bestehenden landschaftlichen Freiräume und Naturlandschaften, landschaftlichen Qualitäten (Vielfalt und Umfang an Lebensräumen) und deren noch vorhandenen Vernetzungen
- Renaturierung der durch das Siedlungswachstum beeinträchtigten Gewässerräume sowie Sicherstellung des Hochwasserschutzes
- Wiederherstellung bzw. Aufwertung der durch Verkehrs- und Siedlungswachstum unterbrochenen oder beeinträchtigten Landschaftskorridore (ggf. Ausgleichsmassnahmen an anderer Stelle)

5.3.2 Nutzungsansprüche des Naturschutzes, der Erholung und der Verkehrserschliessung bestmöglich koordinieren

Bezüglich der Koordination zwischen Naturschutz, Erholung und Verkehr werden im Rahmen der Kantonalen Richtplanung folgende Strategien für das Oberland vorgegeben:

- Förderung der Naherholungsfunktion von siedlungsnahen Naturlandschaften in Verbindung mit deren umweltfreundlicher Erschliessung und damit Reduktion des „Erholungsdrucks“ auf die sensiblen (siedlungsfremden) Schutzgebiete
- Lenkung des Erholungs- und Freizeitverkehrs in den Erholungsräumen von regionaler Bedeutung, Übernutzung von sensiblen Gebieten verhindern, Entflechtung von Erholungsnutzung und Naturentwicklung an Gewässerräumen
- Sicherung der Produktionsgrundlagen für eine landwirtschaftliche Nahversorgung sowie Schaffung von Spielräumen für alternative Angebotsformen in der Landwirtschaft (z.B. Erlebnisbauernhöfe)

Besonderen Schutz erhalten im Oberland neben den Naturschutzgebieten die fünf Landschaftsschutzgebiete Lützelsee, Greifensee, Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, Bachtel/Allmen und Pfäffikersee.

Einen hohen Stellenwert haben zudem die für das Oberland typischen Moorlandschaften sowie die charakteristischen Weilerstrukturen. In Landschaftsförderungsgebieten wird der jeweilige spezielle Charakter typischer Landschaftselemente erhalten und weiterentwickelt.

Als Erholungsräume von (über-)regionaler Bedeutung sind vor allem drei Gebiete zu fördern: Der Greifensee, der Pfäffikersee und das Gebiet rund um den Bachtel. Hier gilt es insbesondere die Zugänglichkeit mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu sichern, die Bereiche um die Seen möglichst naturnah zu belassen bzw. gestalten sowie Nutzungskonflikte mit dem Naturschutz und eine Übernutzung zu vermeiden.

6 Massnahmen

Im Massnahmenkonzept des AP Zürcher Oberland sind alle hinsichtlich des erarbeiteten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung des Zukunftsbildes sinnvollen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen aufgeführt und bewertet – unabhängig von ihrer Mitfinanzierbarkeit.

Das Massnahmenkonzept des AP Zürcher Oberland basiert auf Einträgen aus den kantonalen und regionalen Richtplänen, den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Zürich der 1. Generation, Massnahmenempfehlungen aus dem rGVK Zürcher Oberland sowie konkreten Projekten oder Massnahmenideen der Gemeinden, die während der Bearbeitung eingebracht wurden.

Das Massnahmenkonzept des AP Zürcher Oberland berücksichtigt nur Massnahmen, welche:

- sich aus den Zielvorstellungen (Zukunftsbild) des AP und dem Handlungsbedarf aus der Analyse ableiten lassen sowie den übergeordneten Vorgaben (z.B. ROK Kanton ZH [5]) nicht widersprechen
- für die Region relevant sind (kleinere Massnahmen ggf. im Rahmen von Massnahmenpaketen) und ihre Wirkung hauptsächlich im Massnahmenperimeter des AP Zürcher Oberland entfalten
- bereits in entsprechenden Studien, Konzepten, Projekten, Realisierungsplänen etc. konkretisiert wurden und somit eine gewisse Reife erreicht haben (d.h. mehr als nur reine Ideen oder Wünsche)
- innerhalb der Projektarbeitsgruppe (vgl. Partizipation im Kap. 1.3.5) allgemein akzeptiert werden

Nicht berücksichtigte Massnahmen

Richtplaneintragungen ohne konkreten Realisierungshorizont oder ausserhalb des Massnahmenperimeters AP Zürcher Oberland, Massnahmen ohne Agglomerationsrelevanz (z.B. rein lokale Wunschmassnahmen von Gemeinden) sowie umstrittene Projekte mit derzeit völlig unklaren Realisierungschancen wurden in der Auswahl nicht berücksichtigt.

Die Gesamtübersicht im Anhang 1 gibt einen Überblick über alle bei der Erarbeitung des AP Zürcher Oberland diskutierten Massnahmen.

Die ausgewählten AP-Massnahmen wurden nach den Schwerpunkten Siedlung, Landschaft, Verkehr (LV, ÖV, MIV, Verkehrsmanagement) gegliedert und wo immer möglich in Massnahmenpaketen zusammengefasst. In den Kapiteln 5.1 bis 5.3 werden die aus dem Handlungsbedarf resultierenden strategischen Stossrichtungen und die daraus abgeleiteten AP-Massnahmen zu Siedlung, Verkehr und Landschaft zusammengefasst.

Die detaillierte Dokumentation der einzelnen Massnahmen erfolgt auf den Massnahmenblättern (Anhang 2).

Die in der Analyse mitberücksichtigten Gemeinden Dürnten, Bubikon und Rüti werden im Massnahmenkonzept des Agglomerationsprogramms Obersee behandelt. Eine diesbezügliche Koordination der beiden AP hat während der Bearbeitung stattgefunden.

6.1 Übergeordnete Massnahmen

Massnahmen von übergeordneter Bedeutung und nicht allein auf den AP-Perimeter Oberland fokussierten Wirkung werden im Dachkonzept der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich beschrieben. Dazu zählen neben aktuellen Projekten auch langfristige Optionen für Infrastrukturausbauten, die sich aus Richtplanfestlegungen ableiten lassen. Die folgenden Massnahmen sind in diesem Zusammenhang besonders hervorzuheben:

6.1.1 Oberlandautobahn

Ausgangslage

Dominierendes Thema in der Strassennetzplanung der Region ist die Oberlandautobahn, welche zwar geplant ist, deren Realisierungshorizont aber noch offen ist.

Die Oberlandautobahn ist eine übergeordnete, nicht im Rahmen des AP mitfinanzierbare Massnahme. Aufgrund ihrer grossen verkehrlichen Wirkung im Perimeter des Agglomerationsprogramms Oberland resultieren sowohl positive als auch negative Effekte.

Im positiven Sinn wird der Spielraum für eine Reihe von zentralen verkehrs- und siedlungsplanerischen Massnahmen deutlich erweitert – dazu zählen:

- Verkehrsberuhigung und siedlungsverträgliche Verkehrsraumgestaltung im Raum Wetzikon-Hinwil (Gestaltung der Ortsdurchfahrten); mit etwas geringerem Einfluss gilt das auch auf der Achse Hinwil – Wetzikon – Pfäffikon – Fehraltorf
- Siedlungsentwicklung in Unterwetzikon und im Bereich des Bahnhofes (REK Wetzikon, Nutzungsplanung), welche heute durch die hohen Verkehrsbelastungen blockiert ist.
- ÖV-Priorisierung (Busbeschleunigungsmassnahmen) und ggf. Angebotsausbauten: insbesondere im Abschnitt Hinwil – Wetzikon (Erschliessung Industrie Wetzikon West), auf den Zubringerachsen zu den Regionalzentren (v.a. zum Bhf. Wetzikon), bei neuen ÖV-Verbindungen (Pfäffikon – Auslikon – Wetzikon)
- Massnahmen zur Verkehrslenkung (RVS): Die Oberlandautobahn ist die Voraussetzung für umfangreiche Verkehrsverlagerungen im Raum Wetzikon-Hinwil.
- Wiederherstellung von Landschaftsverbindungen und ökologische Aufwertung der Naturräume insbesondere im Aathal und zwischen dem Anschluss Betzholz und Hinwil

Andererseits verbessert ein Lückenschluss der Autobahn die MIV-Erreichbarkeit der Region und innerhalb der Region. Es werden weitere Kapazitäten bei ohnehin bereits eher MIV-orientierten Verkehrsverhältnissen geschaffen. Flankierende Massnahmen zur Vermeidung einer Modalsplit-Verschiebung hin zum MIV und gegen Zersiedlungstendenzen sind aus regionaler Sicht deshalb zwingend. Dazu gehören:

- Autobahn als Ersatz (nicht Ergänzung!) der bestehenden Transitroute durch Hinwil und Wetzikon betrachten – d.h. die im Projekt vorgesehenen (und ggf. weitere) flankierenden Massnahmen zu Verkehrslenkung und Rückbau an den entlasteten Hauptverkehrsstrassen insbesondere in Unterwetzikon als integralen Projektbestandteil umsetzen.
- Wiederherstellung von Landschaftsverbindungen und ökologische Aufwertung der Naturräume insbesondere im Aathal und zwischen dem Anschluss Betzholz und Hinwil (letztere gem. kant. Richtplan bereits vorgesehen).
- Raumplanerische flankierende Massnahmen, die ein langfristiges „Aufweichen“ der gemäss kantonalem Richtplan gesetzten Siedlungsgrenzen im Umfeld der Autobahnanschlüsse und entlang der Zubringerachsen verhindern (keine Neueinzonungen). Begrenzung des Siedlungswachstums bei primär MIV-erschlossenen Wohngemeinden in der Peripherie im südlichen Teil des Perimeters. Umsetzung im Rahmen der regionalen Richtplanung (Koordination Gemeinden/ARE ZH).

Strategien vor bzw. bei verzögerter Realisierung der Oberlandautobahn

Eine zumindest teilweise Verbesserung der Situation auf dem von der Oberlandautobahn besonders beeinflussten Hauptnetz im Raum Hinwil-Wetzikon-Uster ist in den meisten Fällen auch unabhängig von deren Realisierung möglich bzw. als Zwischenschritt angezeigt:

Tabelle 14 Ersatzmassnahmen zur Oberlandautobahn bzw. Zwischenschritte bis zur Realisierung der Autobahn

Wirkung mit Oberland-Autobahn	mögliche/nötige Ersatzmassnahmen
Entlastung Achse Hinwil – Wetzikon – Pfäffikon - Fehraltorf	- siedlungsverträgliche(re) Verkehrsabwicklung (Massnahmenpaket Ortsdurchfahrten) - Verkehrsdosierung / Pförtnerung (Massnahmenpaket RVS)
Verkehrsentlastung Bühlerkreuzung Hinwil	- Knotenausbau, Optimierung der Steuerung - evtl. Bypass, südwestliche Umfahrung (gem. Masterplan Verkehr Hinwil [32])
Verkehrsentlastung und verbesserte Randbedingungen für den ÖV im Bereich Hinwil West (Industrie)	- Busspur, Neuaufteilung Strassenraum (Massnahmenpaket Busbeschleunigung) - LSA-Bevorzugung, Verkehrsdosierung (Massnahmenpaket RVS) - Parkraumbewirtschaftung Einkaufszentren (Massnahmenpaket Parkierungsmanagement)
Verkehrsentlastung in Unterwetzikon	- Optimierung der Verkehrsdosierung aus Richt. Aathal und Hinwil inkl. Busspur Hinwil-Wetzikon - Wetzikon (Massnahmenpakete RVS,

	Busbeschleunigung)
Entlastung und Aufwertung der Naturräume und Landschaftsverbindungen	- keine Alternative

Überregionale Netzbetrachtung

Ein wesentlicher Faktor bei der Beurteilung der Oberlandautobahn sind deren überregionale Auswirkungen im Hauptverkehrsstrassennetz. Dies gilt einerseits für die Region Zürich/Glattal, wo Kapazitätserhöhungen auf der A53-Achse insbesondere den „Druck“ auf das Brüttiseller Kreuz verstärken werden; andererseits ist ein Lückenschluss der Oberlandautobahn mit den im AP Obersee vorgesehenen Ausbauten der A53 im Abschnitt Rapperswil/Jona – Uznach zwingend zu koordinieren (vgl. 7.2.2).

6.1.2 Infrastrukturausbauten im Schienennetz

Die kantonalen und regionalen Richtpläne enthalten im Raum Oberland einige Eintragungen zu Doppelspurausbauten auf den bestehenden, oftmals eingleisigen Bahnstrecken (Uster-Jona, Rüti-Tann/Dürnten, Wetzikon-Effretikon). Diese Vorhaben weisen jedoch eine geringe Relevanz für die Agglomeration auf und werden nicht in den Agglomerationen behandelt. Derzeit sind keine kurz- bis mittelfristigen Ausbaupläne vorgesehen. Darauf aufbauende Angebotsplanungen, die über die 4. Teilergänzung der 4. S-Bahn Zürich hinausgehen, sind ebenfalls noch nicht aktuell.

6.2 Massnahmen Siedlung

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung der Massnahmen für die einzelnen Elemente der Teilstrategien Siedlung. Alle aufgeführten Massnahmen sind Eigenleistungen (Ae), die von den verschiedenen Planungsinstitutionen geleistet werden.

Zum Teil dienen aber auch Infrastrukturmassnahmen aus dem Verkehrsbereich, um die entsprechenden Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (vgl. Kap. 6.4) umzusetzen.

Das Massnahmenpaket S1 „Umsetzung des Regio-ROK in der Siedlungsplanung“ bildet den Rahmen für alle weiteren Strategien und Massnahmen im Bereich Siedlung und umfasst alle Siedlungstypen. Die Umsetzung erfolgt in enger Koordination zwischen Kanton (ARE ZH), Region (RZO) und den beteiligten Gemeinden in Form eines iterativen Prozesses („Gegenstromprinzip“).

Tabelle 15 Massnahmen Siedlung

Nr.	Massnahme / Massnahmenpaket	Inhalt	Bemerkung
S1	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung von Rahmenbedingungen für die Standortplanung regional relevanter Nutzungen • Festlegung und Umsetzung von Dichtestufen und zweckmässige Strukturierung des Siedlungsgebiets • Erarbeitung von Ansätzen für einen inner-regionalen, raumplanerischen Ausgleich 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
S2a	Wetzikon – Masterplan Zentrumsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Redimensionierung Zentrumsperimeter KRP • Revision BZO (Auf-/Umzonungen, Erhöhung Ausnutzungsziffer) • Einflussnahme auf die Nutzungsplanung • Sicherung der städtebaulichen Qualität 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
S2b	Uster – Masterplanung Zentrumsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Nutzungsvielfalt- und Intensität • Gestaltung der Entwicklungsgebiete • Auf- resp. Umzonungsbestrebungen 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
S2c	Hinwil – Masterplanung Zentrumsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche und funktionale Verknüpfung Hinwil West – Dorfzentrum • Umsetzung siedlungsplanerisches Leitbild • Kommunale Richt- und Nutzungsplanung 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
S2d	Pfäffikon – Masterplanung Zentrumsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung des Ortszentrums • Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfelds 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
S2e	Uster und Volketswil - Masterplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmte Entwicklung im Planungssperimeter • Priorisierung der Siedlungsentwicklung • Ermittlung einer optimalen Siedlungsdichte 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
S3	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen Oberland	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Planungen mit den übergeordneten Festlegungen. 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)

6.3 Massnahmen Verkehr

Folgende Tabellen zeigen die Massnahmen „Verkehr“ im Überblick. Sie sind nach der Art der Massnahme aufgelistet. Die Massnahmen sind gegliedert nach den einzelnen Verkehrsträgern.

Die Massnahmenblätter für die Massnahmen mit A- und B-Priorität sind im Anhang Massnahmenblätter ersichtlich. Eine vollständige Massnahmenliste mit allen Angaben befindet sich im Anhang 5.

6.3.1 Massnahmen ÖV

Tabelle 16 Massnahmen ÖV

Nr.	Massnahme / Massnahmenpaket	Inhalt	Bemerkung
ÖV1	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Busspuren in den Zulaufstrecken der Regionalzentren / Bahnhöfe • Optimierungen der Knotensteuerung 	Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung RVS dienen ebenfalls der Reduktion von Busbehinderungen (vgl. Massnahmen MIV)
ÖV2	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 2. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Busspuren in den Zulaufstrecken der Regionalzentren / Bahnhöfe • Optimierungen der Knotensteuerung 	
ÖV3	Oberland - Infrastrukturergänzungen Busnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturausbauten zur Umsetzung der vorliegenden Buskonzepte (Wendeschleifen, Haltestellen etc.) 	
ÖV4	Wetzikon – Ausbau Bushof	<ul style="list-style-type: none"> • Neu- bzw. Ausbau Bushof am Bhf. Wetzikon (Voraussetzung für Angebotserweiterungen Stadt- und Regionalnetz) 	
ÖV5	Oberland – Infrastruktur für langfristige Angebotsoptimierungen im Busnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliche Optimierungen (z.B. Schliessen von Fahrplanlücken) • Neue Verbindungen, die noch nicht in entsprechenden Konzepten (vgl. ÖV2) vertieft wurden • Verbesserte Anbindung der Gemeinde Seegräben an das regionale Busnetz 	Langfristplanung. Fahrplanangebot wird im Fahrplanverfahren behandelt. Keine Beiträge aus AP.
ÖV6	Pfäffikon - Realisierung zweite Bahnhofunterführung	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung langer Umsteigezeiten bei knapper Anschlusszeit mit Einführung des Viertelstundentakts und der Nutzung des südlichen Gleises • Neubau einer zweiten Fussgängerunterführung im südöstlichen Bereich der Perronanlagen • Bessere Anbindung umliegender Siedlungen an den Bahnhof Pfäffikon 	Priorität C, kein Massnahmenblatt
--	4. Teilergänzung S-Bahn-Zürich	<ul style="list-style-type: none"> • Massgebend im Oberland v.a. die neue S-Bahn-Linie S19 (Effretikon-Zürich) sowie Fahrplanoptimierungen der S14 Hinwil-Zürich 	Übergeordnete, im Gesamt-AP behandelte Massnahmen

6.3.2 Massnahmen Langsamverkehr

Tabelle 17 Massnahmen LV

Nr.	Massnahme / Massnahmenpaket	Inhalt	Bemerkung
LV1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee	<ul style="list-style-type: none"> Entflechtung Velo/Fussverkehr, Optimierung Veloroute Koordination mit Natur-/Gewässerschutz Parkierungskonzept 	
LV2	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Schlüsselmassnahme: Lückenschluss Siedlungsrandweg Uster (Bahnunterführung) 	
LV3	Oberland - Netzergänzungen gem. kantonaler Radwegstrategie - 1. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Massnahmenliste kant. Radwegstrategie gem. Realisierungsplan 	
LV4	Oberland - Netzergänzungen gem. kantonaler Radwegstrategie - 2. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Massnahmenliste kant. Radwegstrategie gem. Realisierungsplan 	
LV5	Pfäffikon, Wetzikon und Hinwil - Velonetzergänzungen / -optimierungen	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzungen gem. Handlungsbedarf rGVK Oberland und Projekten der Gemeinden 	Mit kant. Radwegstrategie zu koordinieren bzw. zu integrieren
LV6	Uster - Umsetzung Velostrategie	<ul style="list-style-type: none"> Eigene städtische Velostrategie bzgl. Wegenetz und Parkierung 	Vertiefung der kant. Strategie auf kommunaler Ebene
LV7	Oberland - Aufbau eines einheitlichen Veloverleihsystems	<ul style="list-style-type: none"> Beteiligung der Region am nationalen Verleihsystem von Post / SBB / rent a bike Standortevaluation und Bereitstellung Infrastruktur 	Eigenleistung Region, Gemeinden
LV8	Oberland - Verbesserung Sicherheit Fussgänger	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung von Mittelinseln im Bereich von Bushaltestellen für die sichere Querung von HVS 	

6.3.3 Massnahmen MIV

Tabelle 18 Massnahmen MIV

Nr.	Massnahme / Massnahmenpaket	Inhalt	Bemerkung
MIV1	Wetzikon - Lückenschluss Weststrasse	<ul style="list-style-type: none"> Lückenschluss Weststrasse (Nordteil) Ausbau bestehender Abschnitt 	Vor- bzw. Eigenleistung (bis 2015)
MIV2	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept Auswertung Langsamverkehr, Verbesserung Verkehrssicherheit 	Koordination mit Weststr. (MIV1)
MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Priorität auf hoch belasteten Ortsdurchfahrten (DTV > 10'000) Vorliegende Projekte in Fehraltorf, Pfäffikon, Wetzikon, Gossau, Hinwil 	
MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Priorität auf hoch belasteten Ortsdurchfahrten (DTV > 10'000) Vorliegende Projekte in Fehraltorf, Pfäffikon, Wetzikon, Grüt (Gossau), Hinwil 	
MIV5	Oberland - Regionale Verkehrssteuerung	<ul style="list-style-type: none"> Lösungsansätze gem. rGVK Oberland 	Langfristplanung (noch keine konkreten Projekte), Koordination mit Busbeschleunigung (ÖV1)
MIV6	Oberland – Entschärfung von Unfallschwerpunkten	<ul style="list-style-type: none"> Handlungsbedarf gem. Unfallmonitoring KaPo Sanierung von Unfallschwerpunkten 	Laufende Massnahmen, unabhängig vom Aggloprogramm (Eigenleistung)

6.3.4 Massnahmen Nachfragemanagement

Tabelle 19 Massnahmen Nachfragemanagement

Nr.	Massnahme / Massnahmenpaket	Inhalt	Bemerkung
NM1	Oberland - Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Regional einheitliche Bemessung des PP-Bedarfs nach Revision PBG • Einheitliche Regeln zur PP-Bewirtschaftung 	
NM2	Oberland - Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliches Mobilitätsmanagement für alle grösseren Unternehmen und Verwaltungen (Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen MIU) • Mobilitätsberatung durch Gemeinden und/oder regionale Portale • Langsamverkehrsförderung mit entsprechenden Anlaufstellen in Gemeinden oder in regionalen Behörden 	

6.4 Massnahmen Landschaft

Massnahmen zum Schutz der landschaftlichen Freiräume beginnen bereits in der Siedlungsplanung. Die auf kantonaler Ebene vorgegebene Beschränkung des Siedlungsgebietes auf die heutige Ausdehnung bildet die Voraussetzung, die noch bestehenden Freiräume zu erhalten und als „Rahmen“ der künftigen Siedlungsentwicklung zu betrachten. Mit einer klaren Priorisierung der Entwicklung in den Zentren (Wachstum durch Verdichtung) und der Rückstellung (ggf. Verzicht) von Erweiterungen an den Siedlungsrändern lässt sich der Druck auf die Landschaft weiter reduzieren. In den Übergangsbereichen sind siedlungsorientierte Freiräume (Naherholung, Parks, Erholungsanlagen) durch frühzeitige Planung zu sichern und umzusetzen.

Aus verkehrlicher Sicht dienen alle Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher und flächeneffizienter Verkehrsmittel – d.h. Modalsplit-Verlagerungen zu ÖV und LV – dem Landschafts- und Naturschutz; einerseits durch eine Reduktion der Schadstoffbelastungen, andererseits durch weniger flächenintensive Verkehrsinfrastrukturen.

Das Teilkonzept Landschaft und Natur konzentriert sich vor allem auf Massnahmen zur ökologischen Vernetzung sowie zum Hochwasserschutz und Renaturierung.

Tabelle 20 Massnahmen Landschaft

Nr.	Massnahme / Massnahmenpaket	Inhalt	Bemerkung
L1	Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung des Abbachs	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung des Leitbildes Aabach 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)
L2	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)	<ul style="list-style-type: none"> Beurteilung der Landschaftsqualität als Grundlage für den Richtplan 	Keine Verkehrsinfrastruktur (nicht mitfinanzierbar)

7 Gesamtbeurteilung

7.1 Wirkungsnachweis

Die Priorisierung der Massnahmen orientiert sich an den Vorgaben des Bundes gem. Weisung zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation [26]. Die dem Infrastrukturfonds anrechenbaren und agglomerationsrelevanten Massnahmen werden dabei anhand ihres Reifegrades und ihrer Wirkung drei Listen (A-, B- und C-Liste) zugeordnet.

Die Wirksamkeitsbeurteilung der Massnahmen des AP Zürcher Oberland richtet sich nach dem im Dachkonzept des Kantons Zürich definierten Punktesystem auf Basis der vier Wirksamkeitskriterien des Bundes [26] und ist Bestandteil jedes Massnahmenblattes.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zielen gesamthaft auf einen mittelfristigen Horizont mit schrittweiser Realisierung bis ca. 2030. Wie bei der Darstellung des Zukunftsbildes in Kapitel 3 erläutert, soll bei der Entwicklung des Zürcher Oberlandes eine massvolle Weiterentwicklung sich auf die urbane Wohnlandschaft der regionalen Zentren konzentrieren. Dies soll entlang der S-Bahn-Achsen ein qualitativ hohes Wachstum ermöglichen, welches ein Stabilisieren und Aufwerten der unter Druck geratenen Landschaft sowie der Schutz und Erhalt der verbliebenen Freiräume ermöglicht. Der öffentliche Verkehr soll den Grossteil des Verkehrswachstums bewältigen. Mit dem angestrebten Siedlungswachstum entlang der S-Bahnachsen und dem Ausbau des ÖV-Angebots werden dazu die Voraussetzungen geschaffen. Im MIV wird eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung mit einer Aufwertung von Ortszentren und deren Entlastung vom Durchgangsverkehr erreicht. Erste Schritte werden bereits angegangen, die Wirkung kann mit dem Ausbau der Oberlandautobahn weiter erhöht werden. Ein weiterer Ausbau des Radwegnetzes stärkt dessen Stellung im Alltags- und Freizeitverkehr.

Mit den vorgesehenen Massnahmen kann eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und die Einhaltung der Modalsplit-Ziele erreicht werden. Dies ermöglicht auch, die wertvolle Landschaft zu erhalten.

7.1.1 WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

Tabelle 21 Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 1

Teilziel	Wirkung	Wichtigste Massnahmen	Kommentar
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Entflechtung der Netze • Aufwertung der Attraktivität innerhalb und ausserhalb im Siedlungsgebiet • Verbesserte LV-Zugänglichkeit Bahnhöfe 	<ul style="list-style-type: none"> • Schliessung Velonetz und Fussgängernetz • LV-Verbindungen (Bahnhöfe, Querungen, Abstellplätze) • Aufwertung Ortsdurchfahrten 	Die LV-Strategie greift nicht nur bei der Infrastruktur sondern auch beim Verhalten selbst an.
Öffentliches Verkehrssystem	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Verbindungen und Entlastung bei der am stärksten belasteten Linie • Bessere Umsteigebeziehungen • Entflechtung und Bevorzugung an Knoten 	<ul style="list-style-type: none"> • 4. TE S-Bahn • Aufwertung multimodale Drehscheiben Wetzikon • Busnetzverdichtungen • Regionale Verkehrssteuerung 	Die Massnahmen greifen an verschiedenen Stellen an (integro-ler Ansatz) und vergrössern die Wirkung des S-Bahnausbaus.
Strassen-netz	<ul style="list-style-type: none"> • Kanalisierung und Harmonisierung der Ströme • Punktuelle Erweiterung der Kapazitäten • Beruhigung und Entflechtung innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Ortsdurchfahrten • Mittelfristig Entlastung der Ortschaften durch die Oberlandautobahn mit integrierten flankierenden Massnahmen 	Die MIV-Massnahmen zielen auf eine bessere Steuerung und Beruhigung ab, was die Zuverlässigkeit und Siedlungsverträglichkeit verbessert.
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Verkehrsgunst ÖV • Steigerung der Attraktivität der multimodalen Drehscheiben 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Massnahmen allgemein (v.a. auch Verbindung der Zentren) • Aufwertungsmassnahmen an Bahnhöfen 	Die bereits hohe Erreichbarkeit wird insbesondere im ÖV weiter gesteigert, indem die Massnahmen auf den Stärken des ÖV aufbauen, ohne die MIV-Erreichbarkeit einzuschränken.
Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanere Siedlungsmuster stärken LV und ÖV • Sensibilisierung für nachhaltigen Verkehr • Stärkung Transportkette ÖV-LV • Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs erhöht MIV-Effizienz 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Ortsdurchfahrten • Förderungsmassnahmen LV • Bewirtschaftungsvorschriften Parkplätze • Mobilitätsmanagement in Unternehmungen und in Schulen 	Die Eigenleistungen umfassen diverse Massnahmen der Information und Kommunikation.
Freizeitverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet • Erhöhte Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Landschaftsräume 	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen Siedlung und Landschaft allgemein • Massnahme Mobilität und Freizeit am Pfäffikersee 	Die qualitative Aufwertung der Räume und die Verbesserung der Erreichbarkeit von Freizeit- und Erholungsräumen steigern die Attraktivität von kurzen Wegen im Freizeitverkehr.

7.1.2 WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen

Tabelle 22 Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 2

Teilziel	Wirkung	Massnahmen	Kommentar
Konzentration an geeigneten Standorten	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Verdichtung in Entwicklungsgebieten • Aufwertung und Verdichtung an Bahnhöfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Bepanung der Entwicklungsgebiete, besonders in Hinwil, Wetzikon und Uster • Massnahmen zur Siedlungsentwicklung an Bahnhöfen 	Die Massnahmen Siedlung und die Dichtevorgaben zielen auf eine Weiterführung der räumlich konkretisierten Verdichtung.
Verringerung Zersiedelung	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung reduziert Zersiedlungsdruck in der offenen Landschaft • Nutzung der inneren Reserven 	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung der Siedlungsgrenzen • Sehr zurückhaltende Einzonung im Agglomerimeter • Verdichtungsmassnahmen Siedlung • Nachfragemanagement MIV 	Mit der Umsetzung des Raumkonzepts und den gesamtkantonalen Massnahmen wird der Agglomerationsraum attraktiver. Die wertvolle Landschaft wird geschont.
Qualität öffentlicher Räume	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Zugänglichkeit und Qualität der Verkehrsknoten • Aufwertung der Aufenthaltsqualität, vor allen in den Zentren Uster, Wetzikon und Hinwil 	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrumsentwicklungen in Pfäffikon, Uster, Wetzikon und Hinwil • Umgestaltung Ortsdurchfahrten 	Die Kombination der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen setzt auf Attraktivitätserhalt und Steigerung der Ortskerne für Aufenthalt und Einkauf

7.1.3 WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen

Tabelle 23 Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 3

Teilziel	Wirkung	Massnahmen	Kommentar
Objektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Entflechtung der Netze • Verkehrsberuhigung im Siedlungsraum • Aufwertung der Attraktivität im Siedlungsgebiet und ausserhalb • Verbesserte LV-Zugänglichkeit Bahnhöfe 	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Ortsdurchfahrten und • Entflechtungsmassnahmen an Knoten • LV-Verbindungen und Ausbau Radwegnetz • Nutzung des künftigen Spielraums der durch die Oberlandautobahn entstehen wird. 	Das Unfallrisiko sinkt durch Beseitigung wesentlicher Konfliktstellen im Verkehrsnetz.
Subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Aufenthaltsqualität und Übersicht • Weniger Konfliktpunkte an Kreuzungen für den LV 	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Ortsdurchfahrten • Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhöfe und Umsteigeverbindungen 	Die erhöhte Aufenthaltsqualität und die klarere Strukturierung des Verkehrsraums erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl, vor allem für den Langsamverkehr.

7.1.4 WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

Tabelle 24 Eigenbeurteilung nach Wirkungskriterium 4

Teilziel	Wirkung	Massnahmen	Kommentar
Luftschadstoffe und CO ₂ -Emissionen	<ul style="list-style-type: none"> • Umlagerung auf emissionsarme Verkehrsmittel und Fahrzeuge • Harmonischer Geschwindigkeitsverlauf im Siedlungsgebiet • Verdichtung und kürzere Wege • Erhöhung Stromverbrauch infolge Steigerung ÖV-Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖV- und LV-Massnahmen allgemein • Sanierung Ortsdurchfahrten • Programme Mobilitätsmanagement und Förderung Veloverkehr 	Im ganzen Agglomerationsperimeter werden die Emissionen der Luftschadstoffe (PM, NO ₂) sowie die CO ₂ -Emissionen gesenkt. In stark belasteten Siedlungskernen werden auch die Luftschadstoff-Immissionen gesenkt.
Lärmimmissionen	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonischer Geschwindigkeitsverlauf im Siedlungsgebiet • Lärmschutz in Erholungsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Ortsdurchfahrten 	Dank der Sanierungsmassnahmen in Kombination mit Verkehrsberuhigung sinkt die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet. Die Massnahmen im Oberland erhöhen die Aufenthaltsqualität entlang den stark lärmbelasteten Verkehrskorridoren.
Flächenbeanspruchung	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung in Entwicklungsgebieten und Nutzung der inneren Reserven • Keine neuen Verkehrsflächen ausserhalb Siedlungsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen allgemein (v.a. auch Grünraum) • Ausdehnung Fussgängerflächen • Aufwertung Ortsdurchfahrten 	Die Verdichtung nach innen und die Stärkung der Verkehrsträger ÖV und LV erhöhen insbesondere auch die Effizienz der Nutzung der Verkehrsflächen.
Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Bezeichnung und Schutz der Landschaftsräume • Verbindung der Landschaftsräume 	<ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsmassnahmen allgemein • Projekt Mobilität, Umwelt, Freizeit Pfäffikersee • Grünraumkorridore in Siedlungsgebieten 	Das Landschaftskonzept schützt und verbindet die verschiedenen Natur- und Landschaftsräume. Gleichzeitig sinkt der Siedlungsdruck.

7.1.5 Übereinstimmung mit der Raumordnungspolitik dem Umweltrecht

Die weitere Planung und Projektierung der im AP der 2. Generation enthaltenen Massnahmen hat selbstredend unter Einhaltung des gültigen Rechts, insbesondere der Belange des Umweltrechts zu erfolgen. Das Agglomerationsprogramm als Ganzes steht in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen.

Eine Abstimmung mit den massgeblichen Richtplanungen ist erfolgt. Alle entwickelten Massnahmen stimmen entweder mit der Richtplanung überein oder werden mit den gegenwärtigen Richtplananpassungen eingegliedert. Ist eine Übereinstimmung mit den Richt-

plandokumenten gegenwärtig nicht gegeben, ist in den einzelnen Massnahmenblättern eine entsprechende Begründung aufgeführt.

7.2 Koordination mit Nachbarregionen

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Oberland grenzt an zwei weitere Gebiete, für die ein AP der 2. Generation erarbeitet wird – im Norden das AP Stadt Zürich-Glattal, im Süden das AP Obersee. In beiden Fällen erfolgte eine Überprüfung der Massnahmenkonzepte auf gegenseitige Abhängigkeiten. Der daraus resultierende Koordinationsbedarf ist in den folgenden Kapiteln dargestellt.

7.2.1 AP Stadt Zürich-Glattal

Wesentlich sind die engen räumlich-funktionalen Verflechtungen im Raum Uster-Volketswil (wichtige Pendlerbeziehungen, Einkaufsverkehr nach Volketswil). Die räumliche Zuordnung und Abgrenzung bei siedlungsplanerischen Massnahmen beider Gebiete ist allerdings gut möglich, wenn nicht die Gemeindegrenzen, sondern vielmehr die bestehenden Siedlungsstrukturen betrachtet werden.

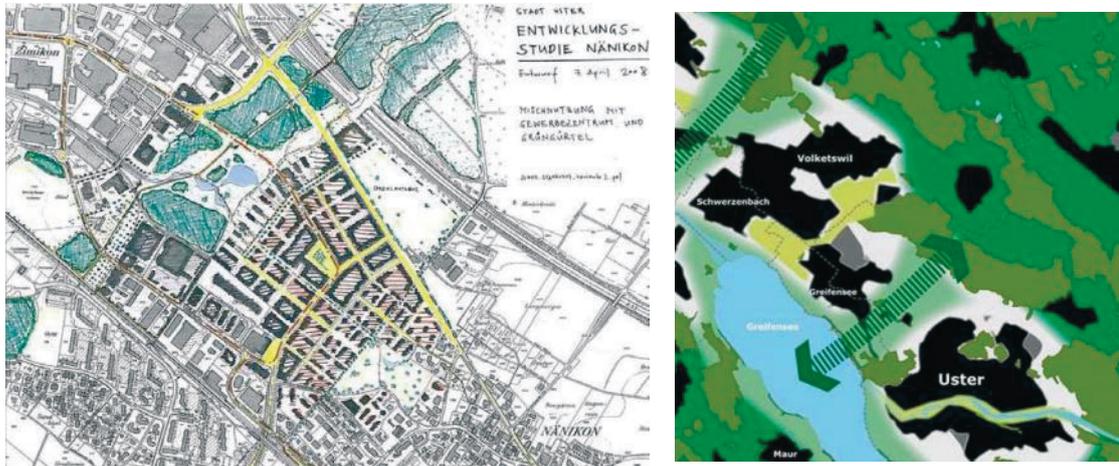
Aufgrund der ausgedehnten, siedlungstrennenden Freiräume zwischen der Stadt Uster und dem Ortsteil Nänikon ist letzterer räumlich eher ein Bestandteil des Siedlungskorridors Glattal (bzw. dessen Begrenzung) als ein Teil des Stadtgebietes der Stadt Uster. Folglich werden Siedlungsentwicklung und Verkehrsproblematik in diesem Bereich mit den Planungen der direkt angrenzenden Gemeinde Volketswil zu koordinieren sein. Dabei sind aktuell vor allem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

Erweiterung des Siedlungsgebietes im Bereich Nänikon-Grossriet

Das Bauentwicklungsgebiet Grossriet/Matten stellt als grossflächige Siedlungsreserve einen Spezialfall dar. Für die Stadt Uster ist eine Erweiterung des Siedlungsgebietes aufgrund der bestehenden Kapazitätsreserven nicht angezeigt; eine Entwicklung des Areals als Teil des Siedlungskorridors Glattal ist jedoch durchaus vorstellbar, zumal es sich um mit dem ÖV gut erschlossene Lagen handelt. Die Siedlungsachse Nänikon-Volketswil-Dübendorf könnte in Zusammenhang mit der Entwicklung des Industriegebiets Volketswil und in Abhängigkeit von der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf eine grosse Dynamik entwickeln.

Im AP Zürich-Glattal wird das Gebiet Nänikon-Grossriet nicht behandelt, in früheren Studien [31] wurden jedoch mehrere Entwicklungsszenarien untersucht. Die Variante „Siedlungsschwerpunkt“ wurde im rGVK Oberland favorisiert, da hier eine relativ hohe Siedlungsdichte bei guter ÖV-Erschliessung, gemischten Strukturen aus Wohn- und Gewerbenutzungen und ein Grüngürtel als Abgrenzung zum Industriegebiet Volketswil vorgesehen sind. Damit werden auch Naturschutzbelange und die Möglichkeit zur Gestaltung eines Naherholungsgebietes berücksichtigt.

Abbildung 80 Nänikon-Grossriet – Strategie „Siedlungsschwerpunkt“, Einbettung in gross-räumige Struktur



Bezeichnung Bauentwicklungsgebiet im Bild rechts
Quelle: Planpartner AG [31]

Projekt Neue Greifenseeestrasse

Die geplante neue Greifenseeestrasse, welche u.a. der Erschliessung des oben genannten Entwicklungsgebietes Grossriet dienen würde, hat auf die Stadt Uster keinen relevanten Einfluss, ist jedoch ein Lösungsansatz zur Entschärfung der Verkehrsprobleme im benachbarten Industriegebiet Volketswil. Sie wurde deshalb im Rahmen der Studie „Abstimmung Siedlung und Verkehr“ (Volketswil / Schwerzenbach / Nänikon, [33]) als Massnahme vorgeschlagen und soll im Rahmen der regionalen Verkehrssteuerung Glattal (RVS) umgesetzt werden¹⁸. Aufgrund des kurzfristigen Zeithorizontes ist das Projekt in den Massnahmenkonzepten der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal und Oberland nicht enthalten.

7.2.2 AP Obersee

Die Perimeter des Agglomerationsprogramms Obersee (AP Obersee) und des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland (AP Zürcher Oberland, erarbeitet durch die Region Zürcher Oberland) überschneiden sich. Die Gemeinden Bubikon, Dürnten und Rüti sind bereits seit dem Agglomerationsprogramm 1. Generation in der Agglo Obersee aktiv eingebunden. Zudem liegen die drei Gemeinden im Perimeter des rGVK Oberland und wurden auch in den Grundlagenanalysen des AP Zürcher Oberland berücksichtigt.

Neben einer gegenseitigen Überprüfung der Massnahmenkonzepte fand am 1. September 2011 eine Koordinationssitzung zwischen den beiden Agglomerationen statt. Des Weiteren wurde die Region Zürcher Oberland in die Vernehmlassungsphase vom 17. September bis

¹⁸ ZMB bereits erfolgt (2004). Projektierung derzeit in Arbeit (2011, AFV Kanton ZH)

21. Oktober 2011 einbezogen. Gemeinsam wurde folgender Umgang mit den Massnahmen festgelegt:

- Massnahmen vollständig auf Gemeindegebiet von Bubikon, Dürnten oder Rüti werden ins AP Obersee (Bsp. Ortsbus, Langsamverkehr) integriert.
- Massnahmen teilweise auf Gemeindegebiet oder mit Nutzen über Gemeindegebiet hinaus werden im AP Obersee oder im AP Zürcher Oberland (in Rücksprache mit dem Kanton) integriert.

An den Schnittstellen der beiden Agglomerationsprogramme sind folgende Themen zu beachten:

Siedlung:

- Rüti ist in beiden Agglomerationsprogrammen als regionales Zentrum bezeichnet, ebenso ist hier die Bildung besonders hervorgehoben (Agglo Obersee: Entwicklungsschwerpunkt Wissen, Oberland: Nutzungsschwerpunkt Bildung)
- Das Arbeitsplatzgebiet in Bubikon ist in der Agglo Obersee als Entwicklungsschwerpunkt Wirtschaft bezeichnet. Es soll sich gemäss Oberland als regionaler Standort weiterentwickeln. Hinsichtlich der Siedlung resultieren somit keine Widersprüche im Überschneidungsbereich der beiden Agglomerationsprogramme.

Motorisierter Individualverkehr:

- Die Agglo Obersee sieht einen Ausbau der A53 zwischen Rapperswil-Jona und Eschenbach auf 2x2 Spuren vor (übergeordnete Massnahme). In der Massnahme wird darauf hingewiesen, dass dieser zwingend mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn zu koordinieren ist. Ein weiterer Kapazitätsausbau der Zulaufstrecke zur Oberlandautobahn würde zu einer erheblichen Problemverschärfung im Raum Hinwil-Wetzikon führen.

Öffentlicher Verkehr

- Im kantonalen Richtplan Zürich sind die Doppelspur Rüti – Rapperswil-Jona und eine Direktverbindung Bubikon – Tann (Rüti) eingetragen. Beide Vorhaben sind jedoch nicht in der 4. Teilergänzung enthalten und sind deshalb in den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation nicht enthalten. Hier besteht langfristig ein Abstimmungsbedarf.

Langsamverkehr

Beide Agglomerationsprogramme sehen die Beteiligung am nationalen Veloverleihsystem PubliBike (Post / SBB / Rent a Bike) vor. Die Agglo Obersee bewirbt sich hier um die Aufnahme als Pilotregion. Hier wird eine gemeinsame, koordinierte Umsetzung angestrebt. Die Massnahmen zur Ergänzung der Veloinfrastruktur basieren im AP Zürcher Oberland auf der Radwegstrategie des Kantons Zürich. Das im AP Obersee in Auftrag gegebene Teilprojekt rollender Langsamverkehr wurde mit dieser Strategie abgestimmt. Deshalb besteht kein Abstimmungsbedarf.

8 Grundlagen- und Literaturverzeichnis

- [1] Dachkonzept der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich (Amt für Verkehr 2011/2012)
- [2] Grundlagenanalysen zu Verkehr/Siedlung/Landschaft im Dachkonzept des Kantons Zürich (Amt für Verkehr, 2011) → jeweils als Quelle bei den entsprechenden Grafiken vermerkt
- [3] Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland – Bericht zur Vernehmlassung (Entwurf vom 25.8.2010, AFV / ewp AG)
- [4] Leitbild für die räumliche Entwicklung im Oberland („Siedungsleitbild“ RZO, 25.3.2010)
- [5] Raumordnungskonzept Kanton Zürich (Grundlage zur Revision des kant. Richtplanes und Kap.1 in KR-Vorlage 4882 vom 28. März 2012)
- [6] Kantonaler Richtplan (bisheriger Stand vor aktueller Revision: Teil Siedlung 2001 / Teil Verkehr 2007)
- [7] Regionaler Richtplan Oberland (Stand 1998)
- [8] Regionales Raumordnungskonzept – Region Zürcher Oberland (RZO, Entwurf vom 5.5.2011)
- [9] GIS-Daten zur Raum- und Siedlungsstruktur: Einwohner und Arbeitsplätze in ha-Raster (Stand 2009, Kapazitätsschätzungen aufgrund BZO gem. ARV)
- [10] Siedlungsprognosen gemäss Trendszenario Siedlung für das Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Zürich (Statistisches Amt des Kantons Zürich im Auftrag AFV, Bearbeitungsstand 2010/2011)
- [11] Kantonaler Richtplan (Teil Siedlung, Stand 2001)
- [12] Leben in der S5-Stadt (ETH Wohnforum - ETH CASE, 2010)
- [13] Konsumkonzept Oberland (RZO, 2003)
- [14] Regionaler Richtplan Oberland (Stand 1998)
- [15] Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz Kanton Zürich, PBG 1975, aktueller Stand von 2010)
- [16] Konkrete Projekte/Vorhaben in der Siedlungsentwicklung (gemäss Planungen der Gemeinden) sofern aus regionaler Sicht relevant – z.B.:
Entwicklungsstudie Uster-Nänikon (Stadt Uster, Planpartner, 2008)
Räumliches Entwicklungskonzept Wetzikon (Stadt Wetzikon, 2010)
- [17] Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich (AFV, 2006)
- [18] Kantonales Gesamtverkehrsmodell, Bearbeitungsstand 2010/2011 (AFV)
- [19] ÖV-Störungsanalysen bzw. Hinweise der betroffenen Verkehrsunternehmen
Postauto: Informationen aufgrund von Erfahrungen im täglichen Betrieb
VZO: Dossier Schwachstellen Busnetz VZO (Februar 2008)
- [20] Projekt „Massnahmen Busbeschleunigung VZO“ – Dossier Schwachstellen Busnetz (VZO, Feb. 2008)

- [21] ÖV- Projekte/Konzepte im Perimeter:
 - 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich (ZVV, Angebotsausbau ab Dez. 2015)
 - Buskonzept Uster (Stadt Uster, TEAMverkehr, 2006)
 - Buskonzept Pfäffikon – Wetzikon – Hittnau (Gemeinden, TEAMverkehr, 2008)
 - Angebotsstrategie ZVV 2011-2014 (Bericht 2008)
 - ZVV-Busvision (ZVV, TEAMverkehr, 2002)
- [22] Infrastrukturprojekte MIV (regionale Bedeutung), Verkehrsstudien / ZMB:
 - Oberlandautobahn, Projektstand 2010
 - Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon, ZMB (2007-2009, SNZ)
 - Entlastung Ortskern Grüningen, ZMB (2008-2009, ewp)
 - Uster West und Neue Greifenseestrasse, ZMB (2003-2004, Emch + Berger)
- [23] Angebotsdaten im ÖV (aktuelle Fahrpläne, Anschlüsse etc.), Informationen SBB zur kombinierten Mobilität (P&R, B&R)
- [24] Verordnung 740.3 über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)
- [25] Kantonale Radwegstrategie, Überarbeitung des Radwegenetzes (AFV, Stand 2010)
- [26] Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (14.12.2010)
- [27] Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Prüfung der Agglomerationsprogramme – Erläuterungsbericht (12.12.2008)
- [28] Strategie Strasse - Schwachstellenanalyse Teilgebiet Oberland (Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann / Volkswirtschaftsdirektion Kt. ZH Verkehr und Infrastruktur Strasse, März 2008)
- [29] Stadt Uster / Büro TEAMverkehr, Juni 2011: Sicherheit Velo – Analyse des Ist-Zustandes auf Usters Strassen (Beurteilung auf der Basis von Ortsbegehungen)
- [30] Stadt Uster / Büro Enz & Partner, Juni 2011: Veloparkierungskonzept Bahnhof Uster
- [31] Stadt Uster / Planpartner AG, 9.9.2008: Uster-Nänikon, Entwicklungsstudie
- [32] Gemeinde Hinwil, 2.12.2009: Masterplan Verkehr
- [33] AFV Kanton Zürich / Ernst Basler + Partner AG, 26.4.2010: Abstimmung Siedlung und Verkehr – Volketswil / Schwerzenbach / Nänikon
- [34] BFS 2000,
http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html, 2011.
- [35] Weisung des Bundesamtes für Raumentwicklung für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation, 2010.

Anhang

Anhang 1 Massnahmenliste

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland						
Bereich	Nr.	Massnahme	Priorisierung GII	Kosten (in Mio. CHF)	Verantwortlich	
Siedlung	S1	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan Oberland (Kapitel Siedlung)	Ae	-	VZO	
	S2a	Wetzikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Ae	-	Stadt Wetzikon	
	S2b	Uster - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Ae	-	Stadt Uster	
	S2c	Hinwil - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Ae	-	Gemeinde Hinwil	
	S2d	Pfäffikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Ae	-	Gemeinde Pfäffikon	
	S2e	Uster und Volketswil - Masterplanung	Ae	-	Kanton / Region / Gemeinden	
S3	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen Oberland	Ae	-	Gemeinden (RZO)		
Landschaft	L1	Oberland - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung des Aabachs	Ae	-	Gemeinden, RZO, Kanton	
	L2	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan Oberland (Kapitel Landschaft)	Ae	-	RZO	
Verkehr	Öffentlicher Verkehr	ÖV1	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität	A	2.5	Kanton ZH, VZO, Gemeinden
		1	Uster: Umbau Nüsslikreisel/Bahnhofstrasse (Busspur)	A	1	
		2	Wetzikon: Busspur Rapperswilerstr. (Bossikon-Eishalle)	A	1.5	
		ÖV2	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität	B	-	Kanton ZH, Stadt Uster
		1	Uster: Busspur und LSA Bevorzugung am Kreisel Chis (Riedikon)	B	-	
		2	Uster: Busspur Kreisel Seefeld-/Riedikerstrasse	B	-	
		3	Uster: Knotenumbau Aathal-/Wermatswilerstr. (Rechtsabbiegespur)	B	-	
		ÖV3	Oberland - Infrastrukturergänzungen Busnetz	Ae	0.9	Gemeinden, ZVV, VZO, Postauto
		1	Buskonzept Uster: neue Wendeschlaufen für Durchmesserlinien (Herracher, Seepark)	Ae	0.4	
		2	Buskonzept Pfäffikon – Wetzikon: neue Haltestellen in Pfäffikon, Auslikon und Kempten (Wetzikon)	Ae	0.3	
		3	Buskonzept Hittnau – Wetzikon: neue Haltestellen in Hittnau, Balm und Kempten (Wetzikon)	Ae	0.2	
		4	Gemeinde Russikon: 4 neue Haltestellen im Rahmen der Neugestaltung des Dorfzentrums	Ae	-	
		ÖV4	Wetzikon - Ausbau Bushof	A	58	VZO, SBB, Stadt Wetzikon
		ÖV5	Oberland - Infrastruktur für langfristige Angebotsoptimierungen im Busnetz	B	-	Gemeinden, ZVV, VZO, Postauto
		ÖV6	Pfäffikon - Realisierung zweite Bahnhofunterführung	C	-	Stadt Pfäffikon, SBB
		Motorisierter Individualverkehr	MIV1	Wetzikon - Lückenschluss Weststrasse (zwischen Industrie- und Pfäffikerstrasse)	Ae	-
	MIV2		Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	A	14	Kanton ZH, Stadt Wetzikon
	MIV3		Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität	A	14.6	Betroffene Gemeinden
	1		Gossau: Grüningerstrasse bis Grenze Wetzikon	A	2.9	
	2		Gossau: Gossau Dorf, Abschnitt Unterhofen, 3. Etappe	A	3.4	
	3		Pfäffikon: Seestrasse/Kirchplatz	A	2	
	4		Fehraltorf	A	4.7	
	5		Hinwil: Zürcherstrasse, Dümtnerstrasse	A	5	
	MIV4		Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität	B	-	Betroffene Gemeinden
	1		Pfäffikon: Hoch-/Kempthalstrasse, Durchfahrt Auslikon	B	-	
	2	Wetzikon: Rapperswiler-/Zürichstrasse	B	-		
	3	Mönchaltorf	B	-		
	MIV5	Oberland - Regionale Verkehrssteuerung	Be	-	Kanton Zürich, Gemeinden (RZO)	
	MIV6	Oberland - Entschärfung von Unfallschwerpunkten	Ae	-	Kanton ZH, Gemeinden	
	Langsamverkehr	LV1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee	A	17	Kanton ZH, Gemeinden
		LV2	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	A	3	Stadt Uster
		LV3	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 1. Priorität	A	6	Kanton ZH, Gemeinden RZO
1		Ergänzung O 225 Grüningen/Hombrechtikon	A	1		
2		Ergänzung O 230 Wetzikon	A	1		
3		Ergänzung O 218 Mönchaltorf	A	1		
4		Ergänzung O 201 Fehraltorf	A	1		
5		Ergänzung O 222: Gossau - Wetzikon	A	2		
LV4		Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität	B	12.2	Kanton ZH, Gemeinden RZO	
1		Ergänzung O 232: Hinwil - Wetzikon	B	1.6		
2		Ergänzung O 207: Pfäffikon	B	1.9		
3		Ergänzung O 215: Uster	B	0.3		
4		Ergänzung O 220: Gossau	B	1.3		
5		Ergänzung O 216: Uster - Gossau	B	0.6		
6		Ergänzung O 236: Hinwil - Dürnten	B	6.5		
LV5		Pfäffikon, Wetzikon und Hinwil - Velonetzergänzungen / -optimierungen	B	-	Kanton ZH, Gemeinden	
1	Hoch-/ Kempthalstrasse, Pfäffikon	B	-			
2	Spitalstrasse, Usterstrasse Wetzikon	B	-			
LV6	Uster - Umsetzung Velostrategie	A	15.9	Stadt Uster		
LV7	Oberland - Aufbau eines einheitlichen Veloverleihsystem	Ae	-	RZO, Stadt Uster, Stadt Wetzikon		
LV8	Oberland - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	A	13.2	Kanton ZH		
NM	NM1	Oberland - Parkraummanagement	Ae	-	Gemeinden (RZO)	
	NM2	Oberland - Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung	Ae	-	Gemeinden (insbes. Uster, Wetzikon), Kanton ZH	

Anhang 2 Massnahmenblätter

Die Inhalte der Massnahmenblätter sowie die Methode zur Beurteilung des Kosten-Nutzenverhältnisses sind im Anhang 15.1 des Dachkonzepts der AP Zürich beschrieben.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung)	Lfd. Nr.	S1
		Priorität	Ae

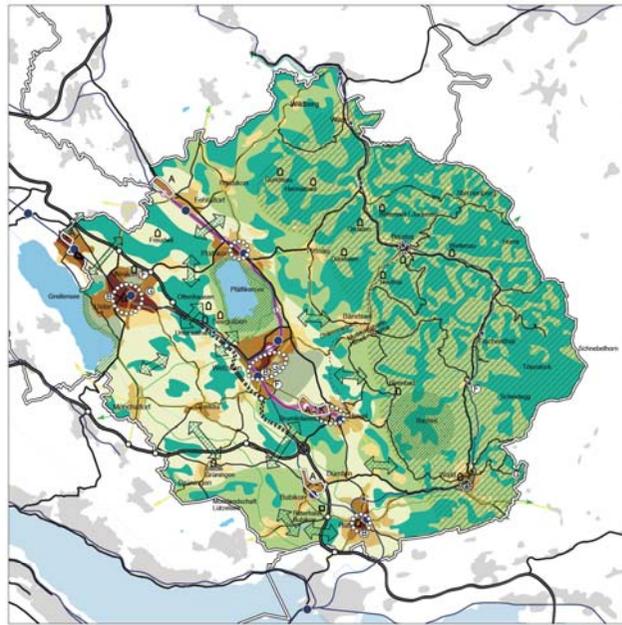
Teilstrategie	Siedlung → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Behördenverbindliche Festlegung von Entwicklungsabsichten, welche für die ganze Agglomeration relevant sind und aus dem erkannten Handlungsbedarf erfolgen.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungszeitpunkt	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: RZO Kostenträger: RZO

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	<p>Der kantonale Richtplan legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest. Bauzonen dürfen nur innerhalb des Siedlungsgebiets ausgeschieden werden. Die Regionen sind gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz dazu verpflichtet, das Siedlungsgebiet im regionalen Richtplan zu strukturieren. Dies betrifft insbesondere Dichte- und Nutzungsvorgaben. Die Regio-ROK sind der erste Schritt zur Konkretisierung der kantonalen Vorgaben und bilden den konzeptionellen Überbau für die regionalen Festlegungen.</p> <p>Die Region Zürcher Oberland RZO besteht aus einem ländlich geprägten Teil (Tösstal) und einem Teil, welcher die Regionalzentren Uster, Pfäffikon, Wetzikon, Hinwil und Rüti beinhaltet. Das AP Oberland untersucht nur die für die Agglomerationspolitik relevanten Räume, worauf sich die nachfolgenden Ausführungen beziehen. Im kantonalen Vergleich sind im Oberland die Wachstumsraten bei Bevölkerung und Beschäftigten sowohl in den letzten 15 Jahren als auch in der Trendprognose 2030 überdurchschnittlich hoch – die Region scheint als Wohn- und Wirtschaftsstandort gleichermaßen attraktiv zu sein. Die Kapazitätsreserven im bestehenden Baugebiet sind genügend gross, um das prognostizierte Wachstum aufzunehmen. Die vorhandenen Reserven, die Entwicklungsdynamik und die attraktive Umgebung bieten vielfältige Chancen einer Positionierung als eigenständige Region für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung. Trotz der Nähe zu</p>
-------------------------------	---

	<p>Zürich bestehen noch ungenutzte Potenziale, die regionalen Zentren zu verdichten und zu stärken.</p> <p>Das starke Bevölkerungswachstum findet überall statt – der zahlenmässig grösste Teil in den Städten Uster und Wetzikon, überdurchschnittliche Zunahmen werden aber auch in kleineren Landgemeinden erwartet. Hier besteht das Risiko einer unkoordinierten, dispersen Entwicklung. Diese wäre eher MIV-orientiert, die Verkehrsprobleme würden zunehmen und zu Erreichbarkeitsnachteilen sowie steigenden Belastungen für Umwelt und Wohnumfeld führen. Es besteht die Gefahr, die attraktiven Freiräume durch unkontrolliertes Siedlungswachstum zu zerstören und die Konflikte einer „Landschaft unter Druck“ zu verschärfen. Deshalb ist die Entwicklung an zentralen Lagen zu fördern.</p>
Beschreibung	<p>Die Massnahme „Revision regionaler Richtplan“ beinhaltet verschiedene Teilaspekte, welche sich aus der Problemlage und dem angestrebten Zukunftsbild ableiten lassen:</p> <p>1. Festlegung von Rahmenbedingungen für die Standortplanung regional relevanter Nutzungen</p> <p>Im regionalen Richtplan wird sichergestellt, dass eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit bei der Standortplanung von überörtlich bedeutenden Einrichtungen und stark verkehrserzeugenden Nutzungen wie grössere Gewerbeflächen, höhere Schulen, Spitäler, Einkaufszentren, soziale Infrastrukturen usw. stattfindet. Dazu gehören auch Überlegungen zur gemeinsamen Standortförderung. Dabei sind insbesondere die regionalen Zentren zu stärken und das Gebiet Hinwil-Industrie als Arbeits- und Einkaufsgebiet qualitativ zu entwickeln. Darüber hinaus soll Standorten für freizeitrelevante verkehrssensitive Einrichtungen unter Berücksichtigung der Überlegungen aus der Strategie Freizeitverkehr des Bundes (Schweizerischer Bundesrat, 2009), besonderes Augenmerk geschenkt werden.</p> <p>2. Festlegung und Umsetzung von Dichtestufen und zweckmässige Strukturierung des Siedlungsgebiets</p> <p>Die Dichtestufen werden im zu überarbeitenden regionalen Richtplan gemäss den Vorgaben des Regio-ROK gebietsweise und behördenverbindlich festgelegt. Zudem werden die überkommunalen schutzwürdigen Ortsbilder, Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur, Arbeitsplatzgebiete, Mischgebiete sowie Gebiete für öffentliche Bauten festgelegt. Mit diesen Vorgaben werden die wesentlichen konzeptionellen Vorgaben für die Erreichung einer hohen Siedlungsqualität geleistet. Damit werden die Grundlagen geschaffen, dass auf kommunaler Stufe die grundeigentümergebundenen Festlegungen getroffen werden können (siehe Massnahme S3 „Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanung“).</p> <p>3. Erarbeitung von Ansätzen für einen innerregionalen, raumplanerischen Ausgleich</p> <p>Mögliche Verdichtungen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes erfolgen in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsqualität. Für die Förderung gut erschlossener Lagen auf Kosten einer Rückstellung oder eines Verzichtes auf Neubauten in der Peripherie sind gemeindeübergreifende Strategien mit entsprechenden Ausgleichsmöglichkeiten zu etablieren.</p> <p>4. Postivplanung für güterverkehrsintensive Einrichtungen</p> <p>Im regionalen Richtplan sollen basierend auf dem Logistikstandortkonzept des Kantons Gebiete zuhanden der Nutzungsplanung ausgewiesen werden, die für güterverkehrsintensive Aktivitäten geeignet sind.</p>

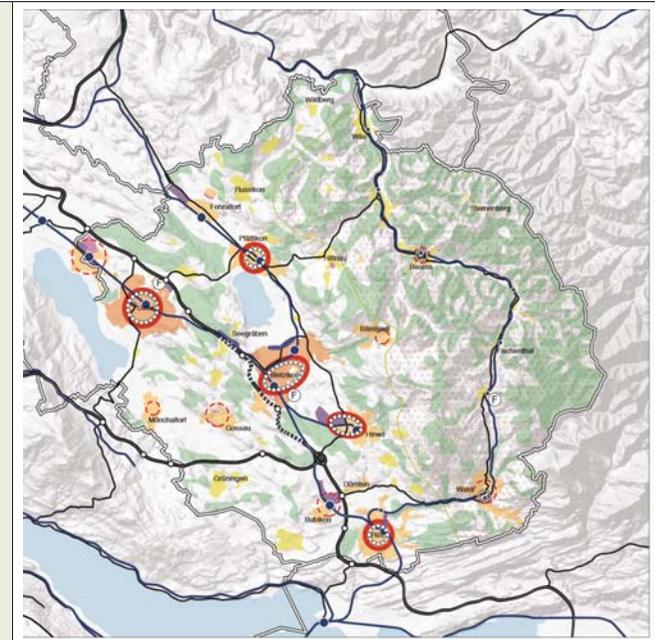
Kartographische
 Darstellung



Legende

Landschaft	Siedlung	Verkehr	Nutzungsschwerpunkte
Wald	Siedungsdichte urban	Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen	K Konsum
Gewässer	Siedungsdichte semiurban	Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke	A Arbeit
Siedungsorientierte Freiräume	Siedungsdichte mitteldicht	Kantonsstrassen (HVS / VS)	G Gesundheit
Landschaftsorientierte Freiräume	Siedungsdichte locker	S-Bahn-Netz	B Bildung
Landschaftsräume	Siedungsgebiet ausserhalb des Perimeters	Haltestellen S-Bahn Takt < 15min	F Freizeit
Erholungsgebiete von überregionaler Bedeutung	Streusiedlungsgebiet	Haltestellen S-Bahn Takt 15-30min	
Wildtierkoridore	Regionalzentrum	Busnetz	
	Subzentrum	Radrouten Veloland	

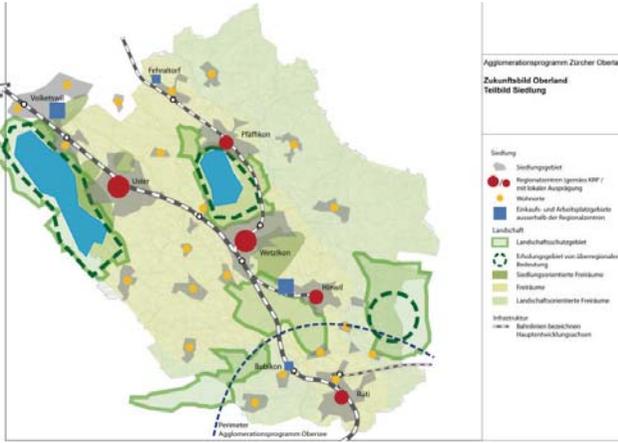
RegioROK Gesamtgebiet RZO



Legende

Verdichtungsgebiet hohe Priorität	Regionalzentrum
Verdichtungsgebiet	Subzentrum
Umstrukturierungsgebiet	urbanes Wohnen und Arbeiten
Arbeitsplatzgebiet von reg. Bedeutung	Wohnen und Arbeiten an ÖV-Achse
Sportzentrum	ländliches Wohnen
Wachstum Siedlungsgebiet	
Streusiedlungsgebiet	

Regio-ROK Teilkarte Siedlungsbild

	 <p>Prioritäten der Siedlungsentwicklung innerhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms (Quelle: AP Oberland)</p>
<p>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bauzonen dürfen nur innerhalb des Siedlungsgebiets ausgeschieden werden. Die Regionen sind gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz dazu verpflichtet, das Siedlungsgebiet im regionalen Richtplan zu strukturieren. Dies betrifft insbesondere Dichte- und Nutzungsvorgaben. - Aufträge an die Regionen gemäss kantonalen Richtplans; - Aufgaben der Regionen gemäss PBG (inkl. laufende Revision zu Parkplatzbestimmungen); - kommunale Nutzungsplanungen und Parkplatzverordnungen.
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Die Revision des regionalen Richtplans dient der Umsetzung der einleitend aufgeführten Teilstrategien in den genannten Handlungsfeldern. Insbesondere tragen die Teilaspekte der Revision dazu bei, die folgenden Elemente des Zukunftsbildes zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehrpolige Struktur: Zuteilung des Siedlungsgebietes zu verschiedenen funktionale Raumtypen (Regionalzentren, Einkaufs-/Arbeitsplatzzentren und Industriegebiete, Wohnorte, Kleinsiedlungen) • Sicherstellung der Siedlungsentwicklung innerhalb des heutigen Siedlungsgebietes • Förderung von kurzen Wegen durch Abstimmung Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot • Schaffung von Rahmenbedingungen für die Benutzung von energieeffizienten und CO₂-armen Verkehrsmitteln <p>Zudem dient das Massnahmenpaket der Umsetzung der Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan.</p>
<p>Machbarkeit</p>	<p>Da es sich nicht um eine Infrastrukturmassnahme handelt, kann die technische Machbarkeit nicht nachgewiesen werden.</p>
<p>Zeitplan / Meilensteine</p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Regio-ROK (Mitte 2010 bis Mitte 2011)

	<ul style="list-style-type: none"> • Verabschiedung Regio-ROK und entsprechendes Budget an der Delegiertenversammlung 30. Juni 2011 <p><u>Laufend:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung / Vertiefung von Grundlagen <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Formelle Verfahren nach Gesamtüberprüfung kantonalen Richtplan (Festsetzung voraussichtlich im Frühjahr 2013)
<p>Umsetzbarkeit</p>	<p>Die in den regionalen Richtplänen festzulegenden Inhalte ergeben sich aus dem PBG und dem kantonalen Richtplan. Die regionale Planung ist eine ständige Aufgabe der Planungsverbände nach § 12 PBG.</p>
<p>Konformität mit Richtplanung</p>	<p>Auftrag des kantonalen Richtplanes; Konkretisierung der konzeptionellen Vorgaben.</p>
<p>Weitere Bemerkungen, Hinweise</p>	<p>-</p>

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Wetzikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Lfd. Nr.	S2a
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Siedlung → Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Attraktive, multifunktionale Regionalzentren sind essenzieller Teil der Siedlungsstrategie und Voraussetzung für die „Lebendigkeit“ der Region.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Wetzikon Kostenträger: Stadt Wetzikon

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Wetzikon ist ein Zentrumsgebiet gemäss kantonalem Richtplan und nimmt in der Region vielfältige Zentrumsfunktionen wahr (Arbeit, Bildung, Freizeit, Soziales, Verkehr etc.) – ist als Regionalzentrum jedoch nicht klar erkennbar und für Besucher wenig attraktiv. Der Zentrumsbereich ist weitläufig, nicht lesbar und unattraktiv: „Die längste Bahnhofstrasse zu haben ist eher eine Qual“ (U. Fischer, Stadtpräsident). Siedlungsdichte und Nutzungsvielfalt an zentralen Lagen sind häufig niedrig; die kommunale Nutzungsplanung erfüllt die übergeordneten Vorgaben teilweise noch nicht, Nutzungsintensität und städtebauliche Qualität um den hoch frequentierten Bahnhof sind mangelhaft. Die Stadtentwicklung wurde durch die ungelösten Verkehrsprobleme (Oberlandautobahn, Lückenschluss Weststrasse) lange blockiert. Die Stadt Wetzikon hat ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet, welches in der künftigen Stadtplanung umzusetzen ist.
Beschreibung	Dem Zentrum Wetzikon sollen klare Konturen gegeben werden, um als „Zentrum“ zu

	<p>funktionieren. An den zentralen Lagen wird eine urbane Siedlungsdichte und Nutzungsmischung erreicht und die städtebauliche Qualität erhöht. Das Raumentwicklungskonzept (REK) zeigt die Schwerpunkte der qualitätsvollen, langfristigen Entwicklung der Stadt in den Bereichen Städtebau, Freiraum und Verkehr auf. Im Rahmen der Richtplan- und BZO-Revision werden diese Vorgaben weiterentwickelt im Einklang mit kantonalen und regionalen raumplanerischen Zielen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redimensionierung des Zentrumsperimeters im kantonalen Richtplan (Konzentration auf Abschnitt Unterwetzikon-Oberwetzikon gemäss "Zentrumsraum" REK) • Verdichtung durch Auf-/Umzonungen bzw. Erhöhung der Ausnützungsziffer insbesondere an zentralen Lagen • Einflussnahme auf die Nutzungsstruktur im Rahmen der Nutzungsplanung • Sicherung der städtebaulichen Qualität mit Quartier- und Gestaltungsplänen <p>Gemäss REK zu behandelnde Teilgebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zentrum Unterwetzikon • Zentrum Oberwetzikon • Bahnhofsumfeld Kempton • Weidquartier (Sonderbauvorschriften für die Transformation des Quartiers Weid vom reinen Arbeitsstandort in ein attraktives Mischgebiet) • Fjord Schönau • Gestaltungsplanpflicht für Hochhausstandorte
Kartographische Darstellung	 <p>Planausschnitt räumliches Entwicklungskonzept Wetzikon (Quelle: AFV)</p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Bahnhofstrasse Oberwetzikon (Betriebs- und Gestaltungskonzept, MIV2) • Lückenschluss Weststrasse (MIV1)

Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraummanagement (NM1) • Oberlandautobahn (bestimmt den Handlungsspielraum v.a. in Unterwetzikon) <ul style="list-style-type: none"> • Die Förderung hoher Siedlungsdichten und Nutzungsmischung sichert die Funktionalität von Wetzikon als Regionalzentrum und unterstützt die angestrebte hohe Dynamik in der Siedlungsentwicklung. • Die regionale Bedeutung als Wohn-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Kulturstandort, Einkaufsschwerpunkt und Standort sozialer Einrichtungen wird gestärkt, was dem angestrebten Zukunftsbild der Region (Regio-ROK) und der Funktion gemäss kantonalem Richtplan entspricht.
Machbarkeit	Eine technische Machbarkeit ist nicht nachzuweisen, da es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.
Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes REK (Stadt Wetzikon, 2010) • Festsetzung des REK als Planungsgrundlage durch den Gemeinderat (16.06.2010) <p>Laufend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • - <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung der kommunalen Richtplanung Siedlung und Verkehr auf Basis des REK • Überarbeitung der kommunalen Nutzungsplanung Siedlung (Überprüfung der Zonierung; Bezeichnung von Gebieten, in denen Hochhäuser zulässig sind; Gestaltungsplanpflicht für spezielle Entwicklungsgebiete; Umgang mit sensiblen Siedlungsändern festschreiben; Parkplatzverordnung (regionale Koordination) • Sondernutzungsplanung und Prüfen der Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht
Umsetzbarkeit	<p>Der Gemeinderat setzte das räumliche Entwicklungskonzept am 16.06.2010 fest. Dieses ist nun für Behörde und Verwaltung verbindlich und somit begleitend bei sämtlichen raumrelevanten Tätigkeiten. Namentlich bildet es die Grundlage für die nachfolgende Revision der Richt- und Nutzungsplanung. Die einzelnen Massnahmen der BZO-Revision müssen im politischen Prozess noch bestätigt werden</p> <p>Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Gemeinde Wetzikon, dass sie die Planungen und Projekte vorantreiben wird.</p>
Konformität mit Richtplanung	Die Massnahmen werden Teil der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung sein. Dabei muss auch die Konformität mit dem kantonalen Richtplan gewährleistet werden. Strategische Widersprüche zwischen der erwünschter Zentrumsverdichtung und den bezeichneten Verdichtungsgebieten an der Peripherie müssen geklärt werden.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Das REK beinhaltet neben Massnahmen bzgl. Siedlungsentwicklung, auch Massnahmen im Bereich Verkehr. Die Aufwertung der Bahnhofstrasse Oberwetzikon (MIV2), die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Unterwetzikon (Teil MIV3) sowie Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz (LV4) sind in den entsprechenden themenspezifischen Massnahmenblättern dokumentiert.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Uster - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Lfd. Nr.	S2b
		Priorität	Ae

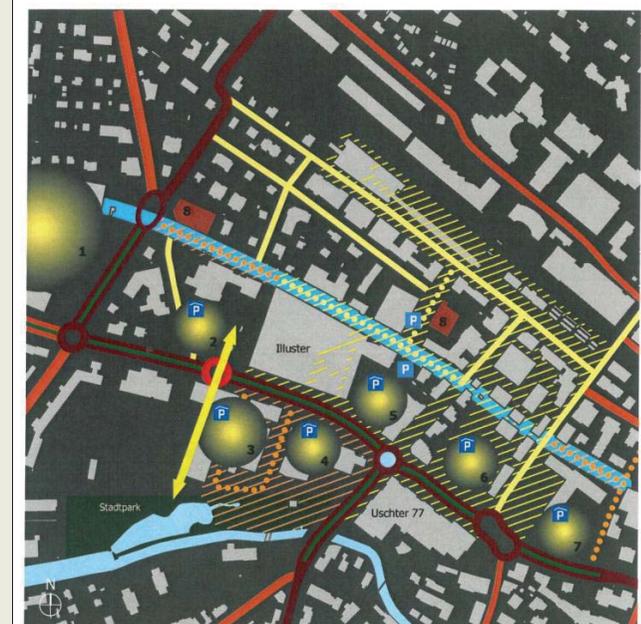
Teilstrategie	Siedlung → Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Attraktive, multifunktionale Regionalzentren sind essenzieller Teil der Siedlungsstrategie und Voraussetzung für die „Lebendigkeit“ der Region.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Uster Kostenträger: Stadt Uster

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die Zentrumsentwicklung wird durch das realisierte Projekt „Kern Nord“ und das aktuelle Projekt „Kern Süd“ bereits gefördert. Der Zentrumsbereich ist kompakt und städtisch, wirkt aber zum Teil noch unattraktiv und ausserhalb der Stosszeiten wenig belebt. Das Stadtzentrum ist weder zentraler Ort der Versorgung noch des Treffpunktes. Aussenquartiere weisen auf Kosten der Zentrumsentwicklung zum Teil eine höhere Dynamik auf. Die Siedlungsdichte im Einzugsbereich des Bahnhofs ist zum Teil nicht zentrums-konform. Das grösste bauliche Verdichtungspotential liegt zwischen dem Zentrum Illuster und der Dammstrasse sowie im Gebiet der Theaterstrasse südlich der Zürichstrasse.
Beschreibung	Das Zentrum wird mit einer vielfältigen Nutzungsstruktur und attraktiven städtischen Räumen belebt um ein „Abwandern“ in die Peripherie zu verhindern. Dies soll erreicht werden, indem: <ul style="list-style-type: none"> die Nutzungsvielfalt und –Intensität in den Kernbereichen gefördert wird (mittels

Kartographische Darstellung

- entsprechender Nutzungsplanung)
- die Entwicklungsgebiete des Zentrums zu attraktiven, vielfältig genutzten Stadtquartieren entwickelt werden. Dies gilt insbesondere für das Zeughausareal und den Stadthof, wofür entsprechende Testplanungen in Vorbereitung sind.
 - langfristig eine Auf-, resp. Umzonung in Gebieten realisiert wird, welche heute keine zentrums-konformen Baudichten aufweisen.
- Folgenden Gebieten ist spezielle Beachtung zu schenken:
- Entwicklungsgebiet Zeughausareal
 - Entwicklungsgebiet Stadthof
 - Kernbereich



- Gebäude bestehend
- Gebäude projektiert
- Fussgängerachse
- Vernetzung
- Begegnungsraum
- Begegnungszone (SSV Art. 22b)
- 2. Etappe Begegnungsraum
- 2. Etappe Begegnungszone
- Bückgrat der Zentrumserschliessung
- weitere Strassen
- Kreisverkehrsplatz neu
- Mittelinsel
- Stadtpark
- Standort für mögliches neues Parkhaus bei Ersatz aufzuhebender öffentlicher Parkplatz
- Entwicklungsgebiete
- 1) Zeughaus
- 2) Bezirksgebäude
- 3) Landhallenweg
- 4) Stadthof
- 5) Jelmoli-Parkplatz
- 6) Kern Süd
- 7) Erweiterung Stadthaus
- 8) Weitere absehbare private Bauvorhaben

Ausschnitt aus Zentrumsentwicklung Stadt Uster – Weisung an den Gemeinderat (Quelle: ...)

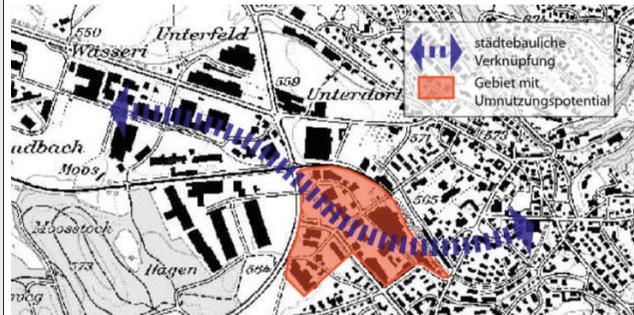
	le: Stadt Uster, www.uster.ch , 2009)
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit aktuellen Arealplanungen (Zeughaus, Stadtpark, etc.) • Umsetzung Velostrategie Uster (LV 5) • Netzergänzungen gemäss kantonaler Radwegstrategie (LV 3)
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Die Förderung hoher Siedlungsdichten und Nutzungsmischung sichert die Funktionalität von Uster als Regionalzentrum und unterstützt die angestrebte hohe Dynamik in der Siedlungsentwicklung. • Die regionale Bedeutung als Wohn-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Kulturstandort, Einkaufsschwerpunkt und Standort sozialer Einrichtungen wird gestärkt, was dem angestrebten Zukunftsbild der Region (Regio-ROK) und der Funktion gemäss kantonalem Richtplan entspricht.
Machbarkeit	Eine technische Machbarkeit ist nicht nachzuweisen, da es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.
Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekte Kern Nord (realisiert 2008) • Testplanung Zeughausareal, Nutzungskonzept und Gestaltungsplan (Stadt Uster, 2011) <p>Laufend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Testplanung Entwicklungsgebiet Zeughausareal (2011-2012) • Kern Süd in Umsetzung (Stadt Uster) <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelvorhaben noch zu definieren • Anpassung des Zonenplans (Auf-/Umzonungen)
Umsetzbarkeit	<p>Allg. Stossrichtung ist akzeptiert, Einzelmassnahmen noch zu präzisieren und im politischen Prozess zu bestätigen.</p> <p>Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Gemeinde Uster, dass sie die Planungen und Projekte vorantreiben wird (vorbehalten bleiben Entscheide über dem Exekutivniveau).</p>
Konformität mit Richtplanung	Konformität ist gegeben, das Zentrum von Uster ist im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet ausgewiesen
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Hinwil - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Lfd. Nr.	S2c
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Siedlung → Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Attraktive, multifunktionale Regionalzentren sind essenzieller Teil der Siedlungsstrategie und Voraussetzung für die „Lebendigkeit“ der Region.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungszeitpunkt	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Hinwil Kostenträger: Gemeinde Hinwil

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem	Heute besteht die Gemeinde Hinwil aus dem historisch gewachsenen Siedlungsgebiet mit dörflichen Strukturen im Osten und mit dem räumlich davon abgetrennten Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunkt im Westen. Das Industriegebiet ist gekennzeichnet durch eine einseitig auf den MIV ausgerichtete Nutzungsstruktur und Erschliessung. Diese Struktur ist in Richtung einer besseren Anbindung an das Ortszentrum und einer höheren Nutzungsvielfalt zwischen diesen Ortsteilen zu korrigieren. Die unterschiedlichen Gemeindeteile sollen räumlich/funktional besser verbunden werden. Hinwil könnte dabei ein Musterbeispiel werden, wie mit der Fehlentwicklung eines peripheren Industrie- und Einkaufsgebietes umgegangen werden kann.
Beschreibung	Um aus dem zweigeteilten Hinwil ein Regionalzentrum zu entwickeln, müssen die beiden Teilgebiete funktional und städtebaulich zusammengeführt und der Verkehr des Industriegebiets siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Gemeinde Hinwil hat deshalb ein siedlungsplanerisches Leitbild 2040 erarbeitet, welches in der kommunalen

Kartographische Darstellung	Richtplanung sowie im Rahmen der Nutzungsplanung zu konkretisieren und umzusetzen ist.  Gebiet mit Umnutzungspotenzial, städtebauliche Verknüpfung zw. Ortszentrum und Hinwil West (Industrie)
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Koordination mit Siedlungsplanung in Wetzikon Masterplan Verkehr, Kommunaler Verkehrsrichtplan Massnahmen Busbeschleunigung im Bereich Hinwil West - Wetzikon
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Hinwil zu einem funktionierenden Regionalzentrum zu entwickeln entspricht der polyzentrischen Struktur des Zukunftsbilds und der angestrebten Funktion der Gemeinde gem. Regio-ROK. Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl entspricht dem Modal-Split-Ziel und der Förderung des Langsamverkehrs
Machbarkeit	Eine technische Machbarkeit ist nicht nachzuweisen, da es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.
Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsleitbild, verabschiedet durch Gemeinderat 2008 Planungszone Hinwil West (Festsetzung 2009, Kanton ZH) Masterplan Verkehr, genehmigt von Gemeindeversammlung März 2010 Kommunaler Verkehrsrichtplan (Gemeinde Hinwil, 2011) Leitbild 2040, verabschiedet durch Gemeinderat im Februar 2011 <p>Laufend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prüfung Teilrevision der Nutzungsplanung aufgrund Planungszone Hinwil West (seit 2009) <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungskonzept Bahnhofgebiet Weitere Schritte auf Basis Leitbild 2040 noch zu definieren Revision Nutzungsplanung
Umsetzbarkeit	Im politischen Prozess noch zu klären.

	Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Gemeinde Hinwil, dass sie die Planungen und Projekte vorantreiben wird (vorbehalten bleiben Entscheide über dem Exekutivniveau).
Konformität mit Richtplanung	Im Regio-ROK wird Hinwil als Regionalzentrum bezeichnet. Das Regio-ROK wurde mit dem kantonalen ROK-ZH abgestimmt, welches wiederum Grundlage des kantonalen Richtplans bildet.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Pfäffikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung	Lfd. Nr.	S2d
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Siedlung → Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Attraktive, multifunktionale Regionalzentren sind essenzieller Teil der Siedlungsstrategie und Voraussetzung für die „Lebendigkeit“ der Region.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungszeitpunkt	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Pfäffikon Kostenträger: Gemeinde Pfäffikon

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die Bahnhofsumgebung weist eine sehr geringe Nutzungsintensität auf, grössere Flächen sind nicht bebaut. Aufgrund der hohen Frequentierung des wichtigen ÖV-Knotens wäre genügend Potential für eine „Belebung“ vorhanden. Das eigentliche Dorfzentrum liegt abseits des Bahnhofs und ist mit diesem nicht attraktiv verbunden. Quartiere in Bahnhofsnähe bieten Umnutzungs- bzw. Verdichtungspotential.
Beschreibung	Entwicklung eines Ortszentrums, das der Funktion als Regionalzentrum gerecht wird. Der Bahnhof wird als zentraler Ort etabliert und aufgewertet, die Frequentierung des ÖV-Knotens wird für eine Belebung und Verdichtung der Umgebung genutzt. Die Verknüpfung von Bahnhof, historischem Ortskern, See und geplanter Neuüberbauungen südlich der Durchgangsstrasse wird optimiert. Zur Überprüfung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon und der Verkehrsstudie zum Verkehrsmanagement soll im Rahmen eines

Kartographische Darstellung	<p>Studienauftrages eine städtebauliche Gesamtvision hinsichtlich der Verlängerung der Zelglstrasse und der Tunnelstrasse erarbeitet werden. Dabei sind die städtebaulichen Auswirkungen und Möglichkeiten infolge von verkehrlichen Massnahmen und Netzveränderungen aufzuzeigen. Die Ergebnisse der Studie dienen als Entscheidungshilfe zur Lösung des Verkehrsproblems betreffend der Ortsdurchfahrt Pfäffikon.</p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Studie/Arbeitspapier der Gemeinde 2009 als Grundlage • Koordination mit Verkehrsentwicklung (Netzstrategie Ortsdurchfahrt)
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Die Förderung hoher Siedlungsdichten und Nutzungsmischung sichert die Funktionalität als Regionalzentrum.
Machbarkeit	Eine technische Machbarkeit ist nicht nachzuweisen, da es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.

Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Zentrumsentwicklung (Gemeinde Pfäffikon) (2011) • ZMB Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon (2009) • Vertiefungsstudie zum Verkehrsmanagement (2010) <p>Laufend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Gesamtvision Zelgli- und Tunnelstrasse (Studienauftrag) (Anfang bis Mitte 2012) <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliches Entwicklungskonzept (Gemeinde Pfäffikon) • Revision Nutzungsplanung (Verdichtung in der Bahnhofsumgebung) • Gestaltungspläne
Umsetzbarkeit	<p>Im politischen Prozess noch zu klären.</p> <p>Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Gemeinde Pfäffikon, dass sie die Planungen und Projekte vorantreiben wird (vorbehalten bleiben Entscheide über dem Exekutivniveau).</p>
Konformität mit Richtplanung	<p>Im Regio-ROK wird Pfäffikon als Regionalzentrum bezeichnet. Das Regio-ROK wurde mit dem kantonalen ROK-ZH abgestimmt, welches wiederum Grundlage des kantonalen Richtplans bildet.</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Uster und Volketswil - Masterplanung	Lfd. Nr.	G_S2e
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Siedlung → Zentren stärken und Wachstum durch Innenentwicklung sicherstellen → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet von kantonalen Bedeutung, welches bezüglich Siedlung und Verkehr koordiniert entwickelt werden sollte, damit dem erkannten Handlungsbedarf begegnet werden kann.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton/Region/Gemeinden Kostenträger: Kanton/Region/Gemeinden

Allgemeine Beschreibung

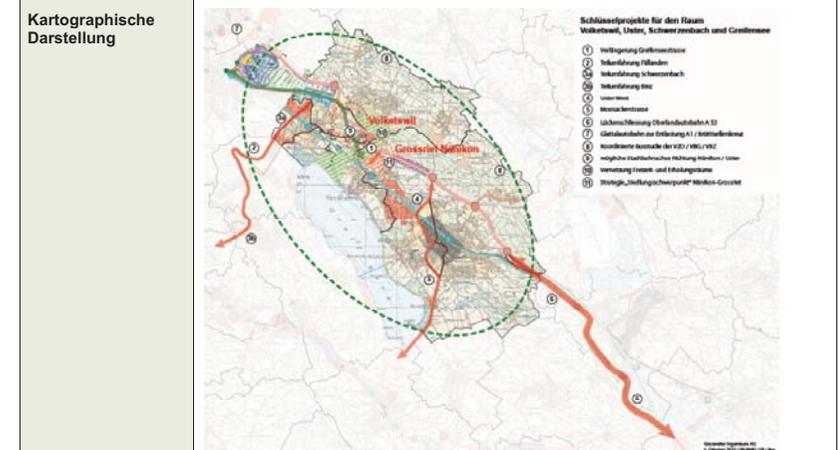
Ausgangslage / Problem	Die Entwicklung im Raum Uster-Volketswil ist raumplanerisch von grosser Bedeutung. Es handelt sich um einen jener Räume, in welchem ein substantieller Anteil des künftigen Bevölkerungswachstums und Beschäftigtenwachstums im Kanton Zürich erfolgen soll. Zudem ist absehbar, dass dieses Gebiet im Rahmen der langfristigen Raumentwicklungsstrategie des Kantons Zürich (Legislativziel) einen Schlüsselraum darstellen wird, welcher stellvertretend für andere Teilräume einer vertieften Betrachtung unterzogen werden soll. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplanes hat sich gezeigt, dass die Koordination der Siedlungsentwicklung zwischen den Gemeinden und die Abstimmung mit der übergeordneten Verkehrsplanung rasch an die Hand zu nehmen sind. Gestützt auf die bereits vorhandenen Grundlagen soll ein Masterplan für das Gebiet erarbeitet werden.
-------------------------------	--

Beschreibung

Als Ergebnis ist von Interesse, welche Beiträge die Projektpartner Kanton, Regionen und Gemeinden künftig in ihrem Aufgabenbereich leisten müssen, um eine abgestimmte Entwicklung im Planungsperimeter zu ermöglichen.

Als Planungsperimeter sollen neben Uster und Volketswil auch Greifensee und Schwerzenbach einbezogen werden. Es erfolgt kein direkter Einbezug der Stadt Dübendorf. Die Abstimmung mit dem Gebietsmanagement Flugplatzareal erfolgt durch die Vertretung der ZPG.

Sämtliche Potenziale zur Siedlungsentwicklung im Planungsperimeter sollen einer Priorisierung unterzogen werden. Daraus soll ein etappiertes Vorgehen abgeleitet werden. Es geht um Fragen zur städtebaulichen Dichte sowie zu einer angemessenen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Insbesondere interessiert, welche Dichten erforderlich sind, um mittelfristig eine substantielle Verbesserung im übergeordneten ÖV-Netz (z.B. durch eine Stadtbahn) zu rechtfertigen. Die Perspektive der Masterplanung soll bis ca. 2050 reichen.



Masterplanung Uster-Volketswil (Quelle: Gossweiler Ingenieure, 2010)

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplanes wurde auf den Masterplan hingewiesen. Gestützt auf die Ergebnisse der Masterplanung soll eine eigenständige Richtplanrevision durchgeführt werden.

Zweckmässigkeit

Gemäss Zukunftsbild findet das weitere Siedlungswachstum auf den inneren Reserven statt, welches in einer mehrpoligen Struktur in Form von regionalen Zentren strukturiert ist. Damit kommt gemäss Zukunftsbild der weiteren Siedlungsentwicklung von Uster und Volketswil an der Schnittstelle zum Glattal mit zahlreichen Arbeitsplätzen und Einzelhandelseinrichtungen eine besondere Bedeutung zu.

Machbarkeit

Eine technische Machbarkeit ist nicht nachzuweisen, da es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.

Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none">• Regio-ROK ZPG (Beschluss DV: 26.10.2011) und Regio-ROK RZO (Beschluss DV: 30.06.2011) <p>Laufend:</p> <ul style="list-style-type: none">• Masterplanung Uster-Volketswil, Anfang 2012 <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Teilrevision kantonaler Richtplan
Umsetzbarkeit	<p>Es wird eine gute Umsetzbarkeit erwartet, da die Masterplanung die Grundlage für die Teilrevision des kantonalen Richtplanes und die Weiterentwicklung des strategisch wichtigen Raumes ist.</p>
Konformität mit Richtplanung	<p>richtplankonform</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland			
Massnahme, Massnahmenpaket	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen	Lfd. Nr.	S3
		Priorität	Ae
Teilstrategie	Siedlung → Siedlungsentwicklung an den öV-Achsen ausrichten → Nutzungsplanung regional abstimmen		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Umsetzung der behördenverbindlichen Festlegungen im regionalen Richtplan in grundeigentümergebundene Vorschriften. Da alle Gemeinden betroffen sind ist das Massnahmenpaket agglomerationsrelevant.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Siedlungsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Siedlungsmassnahme	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: RZO-Gemeinden Kostenträger: RZO-Gemeinden
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Problem	Im kantonalen und regionalen Richtplan werden die Leitlinien für die künftige Entwicklung behördenverbindlich festgelegt. Diese sind in den kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen weiter zu konkretisieren. Mit grundeigentümergebundenen Festlegungen werden letztlich die Voraussetzungen für die Umsetzung der nutzungs- und dichtebezogenen Vorgaben der Richtpläne geschaffen.		
Beschreibung	Die Gemeinden und Städte überprüfen ihre Richt- und Nutzungsplanungen in Bezug auf die Konformität mit den übergeordneten Planungen und passen sie gegebenenfalls an.		

Kartographische Darstellung	<p>Perimeter des regionalen Richtplans RZO.</p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> kantonaler Richtplan regionaler Richtplan AP-Massnahmen S1 und S2
Zweckmässigkeit	Die Überprüfung und Anpassung der kommunalen Nutzungsplanungen dient der Umsetzung der einleitend aufgeführten Teilstrategien indem sie die Vorgaben der überkommunalen Richtpläne für die Grundeigentümer rechtsverbindlich festlegt.
Machbarkeit	Da es sich nicht um eine Infrastrukturmassnahme handelt, kann die technische Machbarkeit nicht nachgewiesen werden.
Zeitplan / Meilensteine	<u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Vertiefende Grundlagenarbeiten (nach Bedarf, ab sofort) Masterplanungen gemäss Massnahmen S2 Anpassung der kommunalen Nutzungsplanungen nach Verabschiedung des regionalen Richtplans durch den Zürcher Regierungsrat (ca. ab 2015)
Umsetzbarkeit	Die Umsetzung erfolgt gestützt auf § 31 und 45ff PBG.
Konformität mit Richtplanung	Massnahme zur Umsetzung der überkommunalen Richtplanung
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland			
Massnahme, Massnahmenpaket	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung 1. Priorität (Uster und Wetzikon)	Lfd. Nr.	ÖV1
		Priorität	A
Teilstrategie	Verkehr → Regionales öV-Angebot optimieren → Zuverlässigkeit des öV-Systems erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: beeinflusst Qualität des Verkehrssystems und Verkehrsmittelwahl in der ganzen Agglomeration. Ein zuverlässiger Busbetrieb sichert die Konkurrenzfähigkeit des öV-Systems. Ohne das Massnahmenpaket können die Modal-Split-Ziele des Zukunftsbildes nicht erreicht werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Infrastrukturmassnahmen, Infrastrukturmassnahme des öffentlichen Verkehrs, welche die Qualität des Orts- und Regionalverkehrs verbessert und mithilft, das Gesamtverkehrssystem funktionsfähig zu erhalten.	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: einzelne Massnahmen bereits auf Vorprojektstufe, weitere noch zu konkretisieren	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Städte Uster und Wetzikon, Kanton ZH (ggf. weitere Gemeinden), VZO Kostenträger: Kanton ZH, Gemeinden
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Problem	Die hohen Verkehrsbelastungen in den regionalen Zentren führen zu starken Behinderungen im Busbetrieb, welche die Zuverlässigkeit (v.a. Anschlussqualität) gefährden und damit die Marktposition des ÖV schwächen. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wird sich die Situation weiter verschärfen – es besteht dringender Handlungsbedarf. Seitens der Verkehrsunternehmen liegen Schwachstellenanalysen vor; für einige Busbeschleunigungsmassnahmen wurden bereits Vorprojekte erarbeitet, jedoch bisher nicht umgesetzt.		
Beschreibung	Das vorliegende Massnahmenpaket präzisiert das weitere Vorgehen. Bestandteil sind ausschliesslich mitfinanzierbare, bauliche Massnahmen zur Busbevorzugung (Busspuren, Knotenanpassungen), welche einen hohen Konkretisierungsgrad haben. Steuerungsmassnahmen und betriebliche Anpassungen (Busbevorzugung an LSA, Änderung Verkehrsregime/Linienführung etc.) werden als Eigenleistung angesehen (Beschreibung im Bericht).		
Abhängigkeiten und Koordinati-	<ul style="list-style-type: none"> Koordination mit RVS-Massnahmen (diese ggf. terminlich vorziehen, vgl. MIV5) Wenn möglich, im Rahmen von ohnehin geplanten Strassensanierungen, Gestal- 		

onsbedarf	tungsprojekten umsetzen
Kartographische Darstellung	 <p>Plananschnitt Vorprojekt im Zentrum von Uster (Stadt Uster / Metron AG, 2008)</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung für einen zuverlässigen ÖV, sonst sind die Modal-Split-Ziele nicht erreichbar Zweckmässigkeit der Beschleunigungsmassnahmen in vergleichbaren Projekten nachgewiesen <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Erreichung der Modal-Split-Ziele. <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	in bestehenden Vorprojekten geklärt, für weitere Massnahmen noch nachzuweisen
Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> Störungsanalyse VZO (Dossier Schwachstellen Busnetz, 2008) Vorprojekte in Uster (2008) und in Wetzikon (in Arbeit) Weitere Massnahmenideen VZO / Gemeinden <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Busbeschleunigung Nüsslikreisel in Uster Umsetzung Busbeschleunigung Busspur Bossikon in Wetzikon
Umsetzbarkeit	Im weiteren Planungsprozess zu klären. Mit dem Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die Städte Uster und Wetzikon, der Kanton Zürich und die VZO, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Kein direkter Bezug zum regionalen Richtplan, jedoch kein Widerspruch zu dessen Inhalten

Weitere Bemerkungen, Hinweise	
--------------------------------------	--

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten Mio. CHF (Priorität im AP)
1	Uster: Umbau Nüsslikreisel/ Bahnhofstrasse (Busspur)	Stadt Uster, Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt 2008 Umsetzung offen 	1
2	Wetzikon: Busspur Rapperswilerstr. (Bossikon- Eishalle)	Stadt Wetzikon Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt offen Umsetzung offen 	1,5
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)				2.5

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 19 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Grundlage für Betriebsstabilität
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion der Konflikte MIV/ÖV
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung ÖV-Erreichbarkeit
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte ÖV-Förderung
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV-Nutzung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung der Siedlungsentwicklung im ÖV-Einzugsgebiet
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung der Siedlungsentwicklung im ÖV-Einzugsgebiet
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	geringes Unfallrisiko im ÖV
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	ÖV mit höherer Flächeneffizienz als MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis			
Total	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)
		Kosten-	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut

Nutzen	<input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	kategorie	<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)	Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend
---------------	---	------------------	---	--------------------------	--

Priorität	
Priorität	A <u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht. Hohe Priorität als Schlüsselmassnahmen zur ÖV-Förderung.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung	Lfd. Nr.	ÖV2
		Priorität	B

Teilstrategie	Verkehr → Regionales öV-Angebot optimieren → Zuverlässigkeit des öV-Systems erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: beeinflusst Qualität des Verkehrs- systems und Verkehrsmittelwahl in der ganzen Agglomeration. Ein zuverlässiger Busbetrieb sichert die Konkurrenzfähigkeit des öV-Systems. Ohne das Massnahmenpaket können die Modal Split-Ziele des Zukunftsbilds nicht erreicht wer- den.	
Mitfinanzierbarkei t aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Infrastrukturmassnahmen, Infra- strukturmassnahme des öffentlichen Verkehrs, welche die Qualität des Orts- und Regionalver- kehrs verbessert und mithilft, das Gesamtver- kehrssystem funktionsfähig zu erhalten.	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: einzelne Massnahmen bereits auf Vorprojektstufe, weitere noch zu konkretisieren	
Realisierungsho- rizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verant- wortung	Massnahmenträger: Kanton ZH Kostenträger: Kanton ZH

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die hohen Verkehrsbelastungen in den regionalen Zentren führen zu starken Behinderungen im Busbetrieb, welche die Zuverlässigkeit (v.a. Anschlussqualität) gefährden und damit die Marktposition des ÖV schwächen. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wird sich die Situation weiter verschärfen – es besteht dringender Handlungsbedarf.
Beschreibung	Seitens der Verkehrsunternehmen liegen Schwachstellenanalysen vor; für einige Busbeschleunigungsmassnahmen wurden bereits Vorprojekte erarbeitet, jedoch bisher nicht umgesetzt. Das vorliegende Massnahmenpaket präzisiert das weitere Vorgehen. Bestandteil sind ausschliesslich mitfinanzierbare, bauliche Massnahmen zur Busbevorzugung (Busspuren, Knotenanpassungen), deren Konkretisierungsgrad noch nicht so weit fortgeschritten ist wie beim Massnahmenpaket ÖV1-1. Steuerungsmassnahmen und betriebliche Anpassungen (Busbevorzugung an LSA, Änderung Verkehrsregeln/Linienführung etc.) werden als Eigenleistung angesehen (Beschreibung im Bericht).
Abhängigkeiten und Koordinati- onsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Koordination mit RVS-Massnahmen (diese ggf. terminlich vorziehen, vgl. MIV5) Wenn möglich, im Rahmen von ohnehin geplanten Strassensanierungen, Gestaltungsprojekten umsetzen
Kartographische Darstellung	

Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung für einen zuverlässigen ÖV, sonst sind Modal-Split-Ziele nicht erreichbar, Zweckmässigkeit der Beschleunigungsmassnahmen in vergleichbaren Projekten nachgewiesen. Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Im Rahmen der bestehenden Vorprojekte geklärt, für die anderen Massnahmen noch nachzuweisen
Zeitplan / Meilen- steine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> Störungsanalyse VZO (Dossier Schwachstellen Busnetz, 2008) Massnahmenideen VZO / Gemeinden Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> Konkretisierung im Rahmen von Vorprojekten
Umsetzbarkeit	Im weiteren Planungsprozess zu klären. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die Gemeinden und Verkehrsunternehmen, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Kein direkter Bezug zum regionalen Richtplan, jedoch kein Widerspruch zu dessen Inhalten
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen- träger	Meilensteine	Kosten Mio. CHF
1	Uster: Busspur und LSA- Bevorzugung am Kreisel Chis (Riedikon)	Stadt Uster	• Bedarfsnachweis (VZO 2008)	offen
2	Uster: Busspur Kreisel Seefeld-/ Riedikerstrasse	Stadt Uster	• Bedarfsnachweis (VZO 2008)	offen --
3	Uster: Knotenumbau Aathal-/ Wermatswilerstr. (Rechtsabbiege- spur)	Stadt Uster	• Bedarfsnachweis (VZO 2008)	offen --
Gesamtkosten				offen

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 18 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern						
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung der Siedlungsentwicklung im ÖV-Einzugsgebiet
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	geringes Unfallrisiko im ÖV
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	ÖV mit höherer Flächeneffizienz als MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	B	Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Generell hohe Priorität als Schlüsselmassnahme zur ÖV-Förderung, jedoch keine Projektreife für A-Liste

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Infrastrukturergänzungen Busnetz	Lfd. Nr.	ÖV3
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Verkehr → Regionales öV-Angebot optimieren → Zuverlässigkeit des öV-Systems erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Voraussetzung für Angebotserweiterungen im Stadtnetz und bei Zubringerlinien der Regionalzentren, wichtige Grundlage für Erhöhung ÖV-Modal-Split. Gemäss Zukunftsbild garantiert das regionale Busangebot eine attraktive Anbindung der Wohngemeinden an die Regionalzentren und die optimalen Vernetzung innerhalb und zwischen den Zentren.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Als Infrastrukturmassnahmen mitfinanzierbar. Massnahme wird zum Teil bis 2015 als Sofortmassnahme umgesetzt und wird daher als Eigenleistung geführt.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Vorprojekte, Konzeptstudien vorhanden	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinden, ZVV, VZO, Postauto Kostenträger: Gemeinden, Kanton (Strasseneigentümer)

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die Region Oberland verfügt bereits über eine hohe Netzdichte im regionalen und städtischen Busverkehr. Einige, den Wunschnlinien (Pendler/Schüler) entsprechende Verbindungen fehlen jedoch bzw. haben Ausbaupotenzial. Die dafür erforderlichen Netzergänzungen sind in bereits vorliegenden Angebotskonzepten dokumentiert; der Ausbau des Busnetzes ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung ÖV-Anteils in der Region und zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Vernetzung der Regionalzentren.
Beschreibung	Bestandteil des Massnahmenpaketes sind die zur Umsetzung der vorliegenden Buskonzepte Angebotserweiterungen gem. AP Oberland erforderlichen Infrastrukturergänzungen (Haltestellen, Wendeanlagen), nicht jedoch die Betriebskosten neuer Angebote.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanverfahren ZVV Angebotsplanungen Postauto und VZO Buskonzepte Uster (2006), Buskonzept Wetzikon-Pfäffikon-Hittnau (2008) Neubau Bushof Wetzikon (vgl. ÖV3)

Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmen sind Voraussetzung für die erforderlichen Angebotsausbauten und damit für die Attraktivität des künftigen ÖV-Angebotes gem. Zukunftsbild Ohne einen Angebotsausbau im ÖV sind die Modal-Split-Ziele nicht erreichbar Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Im Rahmen der Angebotskonzepte und durch Vorabklärungen der betroffenen Gemeinden nachgewiesen.
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> Buskonzepte Uster (TEAMverkehr, 2006) und Wetzikon-Pfäffikon-Hittnau (TEAMverkehr, 2008) Vorabklärungen/Kostenschätzungen und Projektskizzen der Gemeinden Uster, Hittnau, Russikon (2009-2011) Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> Realisierung in Koordination mit dem Fahrplanverfahren ZVV
Umsetzbarkeit	Abhängig von den Ausbauschritten gem. Fahrplanverfahren sowie Bereitschaft zur Mitfinanzierung durch die betroffenen Gemeinden. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die Gemeinden, ZVV, VZO, Postauto, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Die Netzergänzungen sind im regionalen Richtplan als Optionen für neue Buslinien enthalten.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten Mio. CHF
1	Buskonzept Uster: neue Wendeschleifen für Durchmesserlinien (Herracher, Seepark)	Stadt Uster	<ul style="list-style-type: none"> Vorstudien/Projektskizzen (Stadt Uster 2009) Vorprojekt offen Umsetzung offen 	0,4
2	Buskonzept Pfäffikon – Wetzikon: neue Haltestellen in Pfäffikon,	Stadt Wetzikon, Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Schritte offen 	0,3

	Auslikon und Kempton (Wetzikon)	Pfäffikon		
3	Buskonzept Hittnau – Wetzikon: neue Haltestellen in Hittnau, Balm und Kempton (Wetzikon)	Stadt Wetzikon, Gemeinde Hittnau	<ul style="list-style-type: none"> Kostenschätzung Gde. Hittnau (4 neue Hst.) 	0,2
4	Gemeinde Russikon: 4 neue Haltestellen im Rahmen der Neugestaltung des Dorfzentrums	Gemeinde Russikon	<ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt (2011) 	offen
Gesamtkosten				0.9

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 21 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
	WK1	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserungen im ÖV steigern die Effizienz des Gesamtsystems
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung durch verbesserte Zugänglichkeit zum ÖV
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Angebotsverbesserungen
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Schliessen von ÖV-Angebotslücken
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung durch verbesserte Zugänglichkeit im LV
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Angebotserweiterungen
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV-Nutzung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
	WK2	+3	+2	+1	0	-1	Förderung von zentralen, gut mit dem ÖV erschlossene Lagen, bessere Vernetzung und innere Erschliessung der Regionalzentren
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV-Einzugsgebiete
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
	WK3	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Beeinflussung der Verkehrssicherheit durch Modal-Split-Verschiebung
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	geringes Unfallrisiko im ÖV
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
	WK4	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, höhere Flächeneffizienz im Verkehrsraum
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel

3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	ÖV mit höherer Flächeneffizienz als MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	Ae	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; laufende Umsetzung. Als Voraussetzung für die geplanten Angebotsbauten bereits vor dem Realisierungshorizont des AP umzusetzen (<2015), Vor- bzw. Eigenleistung

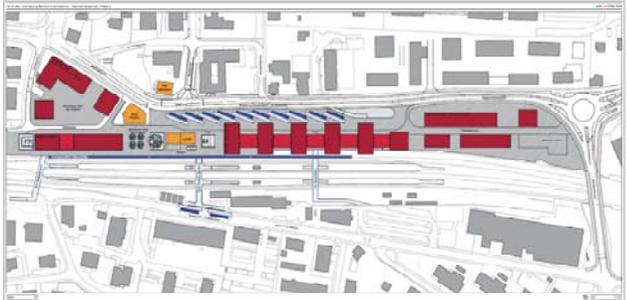
Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

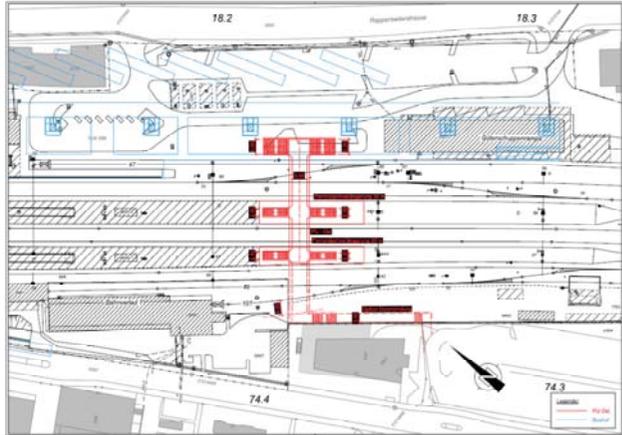
Massnahme Massnahmenpa- ket	Wetzikon – Ausbau Bushof	Lfd. Nr.	ÖV4
		Priorität	A

Teilstrategie	Verkehr → Ausreichend Kapazitäten im überregionalen öV bereitstellen → Regionales öV-Angebot optimieren → Zuverlässigkeit des öV-Systems erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Schlüsselmassnahme und Voraus- setzung für einen ÖV-Angebotsausbau im Stadt- und Regionalnetz (regionaler ÖV-Knoten). Ohne die Massnahme können die diversen Infrastruk- turanpassungen, die Angebotsverbesserungen sowie die Erhöhung der Zuverlässigkeit des öV- Systems nicht realisiert werden. Damit wäre die Erreichung des Modal Split-Ziels in Frage ge- stellt.	
Mitfinanzierbarkei- t aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Umfangreiche Infrastrukturm- assnahme, Infrastrukturm- assnahme des öffent- lichen Verkehrs, welche die Qualität des Orts- und Regionalverkehrs verbessert und mithilft, das Gesamtverkehrssystem funktionsfähig zu erhalten.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Machbarkeitsstudie inkl. Kosten- schätzung liegt vor, anschliessend Testplanung und Bauprojekte	
Realisierungsho- rizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verant- wortung	Massnahmenträger: Stadt Wetzikon, VZO, SBB Kostenträger: Stadt Wetzikon, Nachbargemein- den, Kanton Zürich, SBB

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Der Bahnhof Wetzikon ist der wichtigste regionale ÖV-Verkehrsknoten und Drehscheibe im Stadt- und Regionalverkehr. Der bestehende Bushof verfügt über 8 Anlegekanten, welche bereits für das heutige Angebot nicht mehr ausreichen (Entlastungsbusse halten auf dem Bhf.-Platz). Angebotsausbauten im Stadt- und Regionalnetz werden durch diesen Engpass blockiert. Der Bushof ist zudem im Kontext mit der derzeit unbefriedigenden städtebaulichen Situation im Bahnhofsumfeld zu betrachten (2009 Festlegung Planungszone). Es besteht dringender Handlungsbedarf.
Beschreibung	Der Bushof ist Teil der derzeit laufenden städtebaulichen und verkehrsplanerischen Untersuchungen im Bereich Bahnhof/Rapperswilerstrasse. Er wird in den Bereich zwischen der bahnseitigen Bebauung und der Rapperswilerstrasse im Baufeld Mitte „Bahnhofzentrum Wetzikon“ verlegt und auf 10 gelenkbustaugliche Anlegekanten ausgelegt (Erweiterungsmöglichkeit auf 12 Anlegekanten). Die Einfahrt zum Busbahnhof erfolgt direkt von der Rapperswilerstrasse und gewährleistet ein sicheres Zufahrtregime. Die zentrale Busausfahrt wird mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Durch bauliche

	<p>Querungs- und Abbiegehilfen im Strassenraum sowie durch diebstahlsichere und witterungsgeschützte Veloparkieranlagen wird ein attraktiver Zugang zu Bus und Bahn für den Langsamverkehr bereitgestellt. Eine zusätzliche Personenunterführung im östlichen Teil des Areals schliesst eine Lücke im städtischen Fusswegnetz und erhöht die Erreichbarkeit des Bahnhofszentrums. Zudem sind unterirdische Parkieranlagen für die Vernetzung zum MIV vorgesehen. Mit der neu strukturierten Arealerschliessung können zudem die Standplätze der Mobility-Fahrzeuge bevorzugt an zentraler Lage positioniert werden.</p> <p>Die areal-internen, oberirdischen Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs werden zu Gunsten einer sicheren Verkehrsabwicklung reduziert und gebündelt. Die Verkehrsflächen werden auf der Basis eines Niedriggeschwindigkeitsregimes (Tempo 30 und Begegnungszone dimensioniert. Die lineare Ausprägung der Strasse löst sich in einer platzartigen Gestaltung auf.</p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbe- darf	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrumsentwicklung Wetzikon, REK (vgl. Massnahmenpaket S1) • Planungszone Unterwetzikon (Kanton ZH, 2009) • ÖV-Angebotsplanungen (Buskonzepte Massnahmenpaket ÖV2), Fahrplanverfah- ren ZVV • Umgestaltung Rapperswilerstrasse <p>Massnahmen zur Strassenraumgestaltung (MIV3), Realisierung Oberlandautobahn (bestimmt Verkehrssituation in Unterwetzikon)</p>
Kartographische Darstellung	 <p>Quelle: Machbarkeitsstudie, 2012</p>

	 <p>Quelle: Machbarkeitsstudie, 2012</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Schlüsselmassnahme und Voraussetzung für die Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busangebotes • Wichtiger Beitrag zur Beeinflussung des ÖV-Modal-Split <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild garantiert das regionale Busangebot eine attraktive Anbindung der Wohngemeinden an die Regionalzentren und die optimalen Vernetzung innerhalb und zwischen den Zentren.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input checked="" type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	Mit Machbarkeitsstudie nachgewiesen
Zeitplan / Meilensteine	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Planungszone Unterwetzikon (Kanton Zürich, 2009) • Einreichung Vorstudie (2010) • Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung (Februar 2012) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Testplanung (Januar 2013) • Gestaltungsplan mit UVB (September 2014) • Kredite öffentliche Hand (bis 2014) • Abschluss Bewilligungsverfahren (2015) • Realisierung bis 2019
Umsetzbarkeit	Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die Stadt Wetzikon, VZO und der SBB, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Kein Inhalt im regionalen Richtplan, unterstützt jedoch die im Richtplan angestrebte Weiterentwicklung als Regionalzentrum mit guter ÖV-Anbindung
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)	
1 Bushof 10+2 mit Personenunterführung Ost ¹	Stadt Wetzikon	• siehe oben	38.6	
2 Veloparkieranlagen Personenunterführung West und Mitte	Stadt Wetzikon	• siehe oben	9.7	
3 Parkplatz-Anlagen	Stadt Wetzikon	• siehe oben	0.3	
4 Stadtaufwertung Entwicklungsschwerpunkt	Stadt Wetzikon	• siehe oben	9.5	
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)			58	

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 24 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Komfortverbesserung für Fahrgäste
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Voraussetzung für weiteren Ausbau
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion von Konflikten mit MIV
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Indirekt durchermöglichte Angebotsausbauten
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung eines regionalen ÖV-Knotens
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV-Nutzung
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung ÖV-Erreichbarkeit
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV-Einzugsgebiete
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Aufwertung und Gestaltung der Bahnhofsumgebung
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	geringes Unfallrisiko im ÖV
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Aufwertung öffentlicher Raum
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Flächenmehrbedarf wird durch höhere

¹ Kosten für Bushof und Personenüberführung Ost sind separat auszuweisen.

							Verkehrsflächeneffizienz ausgeglichen
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis			
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)
			Kosten-Nutzen-Verhältnis <input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität	
Priorität	A <u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmabsicht erreicht. Agglomerationsrelevante Schlüsselmassnahme im Bereich ÖV, Machbarkeit inkl. Kostenschätzung nachgewiesen, Grundlagen zur baulichen Umsetzung werden bis 2014 erarbeitet.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Infrastruktur für langfristige Angebotsoptimierungen im Busnetz	Lfd. Nr.	ÖV5
		Priorität	Be

Teilstrategie	Verkehr → Regionales öV-Angebot optimieren → Zuverlässigkeit des öV-Systems erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Angebotsverbesserungen dienen der verbesserten Erreichbarkeit und inneren Vernetzung der Regionalzentren sowie optimalen Verbindungen zu Nachbarregionen. Das Massnahmenpaket ist zentral für die Förderung der öV-Nutzung in den Siedlungsräumen abseits der Bahnhöfe. Dies ist auch im Zukunftsbild entsprechend dargelegt.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: betriebliche Angebotsausbauten oder langfristige Konzeptideen ohne bisher konkretisierten Infrastrukturbedarf	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: keine konkreten Vorplanungen	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinden, ZVV, VZO, Postauto Kostenträger: ZVV, evtl. Eigenleistung Gemeinden

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Neben den erforderlichen Netzergänzungen mit entsprechendem Infrastrukturbedarf bestehen in der Region Oberland noch Schwachstellen in der Angebotsdichte der bestehenden Linien (Taktlücken, nicht geschlossene Transportketten, fehlende Bedienung am Wochenende). Die Attraktivität des Angebotes wird dadurch stark beeinträchtigt. Ausserdem besteht weiteres, in den vorliegenden Buskonzepten noch nicht berücksichtigtes Verbesserungspotential bei der Vernetzung der Regionalzentren sowie bei Verbindungen in die Nachbarregionen.
Beschreibung	Die bestehenden Angebotslücken werden in den folgenden Fahrplanverfahren unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes wo immer möglich geschlossen. Bei der Finanzierung ist auch eine Beteiligung der betroffenen Gemeinden denkbar. Für neue Angebote, die in vorliegenden Konzepten noch nicht konkretisiert wurden, werden Infrastrukturbedarf und Betriebsaufwand geklärt, um deren Realisierung in einer späteren Phase zu ermöglichen (C-Liste im Agglomerationsprogramm).
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanverfahren ZVV Angebotsplanungen der Verkehrsunternehmen VZO und Postauto ÖV-Planungen in den Nachbarregionen (gilt vor allem für überregionale Angebote in

	Richtung Glattal)
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Die vorliegenden Buskonzepte (Umsetzung gem. Massnahmenpaket ÖV2) behandeln noch nicht alle Schwachstellen des ÖV-Angebotes. Insbesondere die schrittweise Beseitigung von Fahrplanlücken ist eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität des regionalen ÖV-Angebotes. Verbesserungen in der ÖV-Vernetzung zwischen den Regionalzentren und bei Verbindungen in die Nachbarregionen unterstützen die polyzentrische Struktur gem. Zukunftsbild und fördern die Modal-Split-Verlagerung zum ÖV. Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Schliessen von Fahrplanlücken grundsätzlich machbar (Wirtschaftlichkeit massgebend), Infrastruktur für neue Angebote noch zu prüfen
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> Diverse Ausbauiden aus vorliegenden Buskonzepten (Stadt Uster / TEAMverkehr 2006, Gemeinden Wetzikon-Pfäffikon-Hittnau / TEAMverkehr 2008) ZVV-Busvision 2001 (Teilgebiete Pfannenstiel/Oberland und Pfäffikon/Tösstal) Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> Konkretisierung der Angebotsoptimierungen in den folgenden Fahrplanverfahren (ZVV, laufend) Überprüfung von Folgemassnahmen im Busnetz im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, gilt insbesondere für Achse Fehraltorf-Pfäffikon mit neuer S19 (<2015)
Umsetzbarkeit	Im Rahmen konkreter Projekte nachzuweisen.
Konformität mit Richtplanung	Einige Netzergänzungen sind im regionalen Richtplan als Optionen für neue Buslinien enthalten.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Im Agglomerationsperimeter sind darüber hinaus verschiedene weitere Optimierungen im Busnetz geplant, die als betriebliche Leistungen jedoch Eigenleistungen darstellen, z.B. eine neue Busverbindung Wetzikon – Gossau – Mönchaldorf – Maur – Stettbach.

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Schliessen von Lücken im bestehenden Angebot Fahrplanlücken allg. (gilt v.a. für Postautolinien im Raum Pfäffikon/Fehraltorf) Verbesserte Anschlüsse von Bahn auf Bus am Abend (geschlossene Transportketten)	ZVV, Postauto, VZO	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanverfahren allgemein (zweijährliche Weiterentwicklung) 	--
2 Angebotsergänzungen/Optimierung im Raum Pfäffikon/Fehraltorf im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich (Veränderungen der Fahrplanlage bestehender Linien, evtl. neue Linien)	ZVV, Postauto, Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> Konzeptionelle Vorüberlegungen (Buskonzept Pfäffikon-Wetzikon-Hittnau, 2008) Überarbeitung Busangebot im Rahmen 4. TE S-Bahn (bis 2015) 	--
3 Zusätzliche ÖV-Verbindungen in den Räumen Wetzikon, Hinwil, Uster und Volketswil	ZVV, Gemeinden, Transportunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> div Vorüberlegungen (z.B. Busvision ZVV 2001) Im Rahmen der Fahrplanverfahren zu konkretisieren 	--

Gesamtkosten	--
--------------	----

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 17 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	ggf. Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Angebotsausbauten
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Bei Verbesserung ÖV-Erreichbarkeit von Freizeitzielen

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV-Einzugsgebiete
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	geringes Unfallrisiko im ÖV
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Hohe Flächeneffizienz
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität

Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; ungenügender Reifegrad. Oder Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; sehr gutes KNV; laufende Umsetzung. Schliessen von Fahrplanlücken ist keine Infrastrukturmassnahme, hat jedoch hohe Priorität für Angebotsattraktivität, Infrastrukturbedarf für neue Angebote noch zu klären (C-Liste)
-----------	----------	---

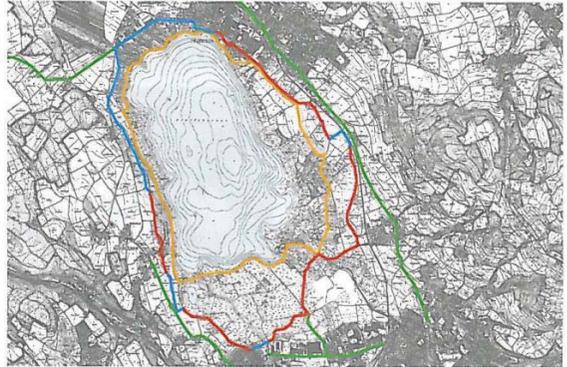
Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpaket	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee	Lfd. Nr.	LV1
		Priorität	A

Teilstrategie	Verkehr und Landschaft/Natur → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Nutzungsansprüche des Naturschutzes, der Erholung und der Verkehrser-schliessung bestmöglich koordinieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Das Gebiet um den Pfäffikersee ist im Regio-ROK als Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung mit intensiver Erholungs-nutzung sowie als Landschaftsschutzgebiet be-zeichnet. Ohne die Massnahme können die Nutzungskonflikte in diesem sensiblen Raum nicht gelöst werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Mitfinanzierbar aufgrund der Ag-glomerationsrelevanz, umfangreiches Infrastruk-turpaket.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Vorprojekte in Arbeit	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verant-wortung	Massnahmen-träger: Kanton ZH, Gemeinden Kosten-träger: Kanton Zürich, Ge-meinden Pfäffikon, Seegräben, Stadt Wetzikon

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die Pfäffikerseelandschaft, eines von 37 schweizerischen Naturschutzgebieten, welches im November 2009 für das europäische Schutzgebiet-Netzwerk „Smaragd“ vorgeschla-gen wurde, rechtfertigt (und erfordert) bestmögliche Lösungen für den Langsamverkehr und die Parkierung. Ziel muss die schonende Erschliessung des immer mehr unter (Frei-zeit-)druck stehenden Erholungsgebietes sein. Heute ist der Rad-/Fussverkehr kaum entflochten. Streckenweise wird der Radverkehr ohne Velomassnahmen auf der Strasse geführt (Ruetschbergstr.). Die Parkierung erfolgt zum Teil an ungeeigneten Standorten.
Beschreibung	Durch eine Neuordnung des Radrundweges, wo möglich auf bestehenden Weganla-gen, kann ein attraktiver und verkehrssicherer Radweg angeboten werden. Dadurch kann der seenahe Wanderweg nur noch dem Wanderer zugewiesen werden. Ebenso werden Konflikte in heiklen Naturschutzzonen vermieden. Erst durch die Verlegung der Ruetschbergstrasse kann ein Fahrbauteil des bisherigen Fahrbauteiles für den geplanten Radrundweg genutzt und die Radweglücke geschlos-sen werden. Die heutige Holzweidstrasse, welche durch Wohnliegenschaften hindurch geführt wird, aber auch die bestehende schmale Ruetschbergstrasse gilt für alle Ver-kehrsteilnehmer als sehr gefährlich. Mit der rückwärtigen Neuführung der Ruetsch-

	bergstrasse können weitreichende Strassenabschnitte aufgehoben und neu an land-schaftlich weniger störender Lage angeordnet werden. Dieses Konzept ermöglicht auch die Aufhebung etlicher konzeptloser Parkierungsanlagen an verkehrstechnisch und landschaftlich heiklen Standorten. Mit der Neuordnung einer zentralen Parkierungsan-lage „Ruetschberg“ kann an guter Lage (direkt am Radrundweg, nahe dem engsten Wanderweg, Nahe zum See und den Fischerstegen) ein bewirtschafteter Parkplatz mit WC und Sitzbänken erstellt werden. Mit der Neuanlage eines Parkplatzes am Ortsrand von Auslikon kann der Verkehr durch das Naturschutzgebiet reduziert werden.
Abhängigkeiten und Koordinati-onsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtverkehrskonzept Gemeinde Pfäffikon (Netzstrategie – insbesondere im Zusammenhang mit Westtangente) • Netzergänzungen gem. kantonaler Radwegstrategie (LV3)
Kartographische Darstellung	 <p>Innerer Ring (gelb): Fussgänger; mittlerer Ring, kein Hartbelag (rot bestehend, blau geplant): langsame Radfahrer; äusserer Ring (grün): MIV, bestehende Radrouten</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Erholungsnutzung landschafts- und naturverträglich gestalten und Erlebarkeit der Landschaft stärken • Förderung des Langsamverkehrs <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild sind die zugänglichen, siedlungsnahen Gebiete am Pfäffikersee für die Erholung zu schützen, gleichzeitig aber dem Naturschutz unterzuordnen.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	ist gegeben, wurde im Rahmen des Gesamtkonzeptes Pfäffikersee überprüft
Zeitplan / Meilen-steine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt im Bereich Ruetschberg (Wiesendanger AG, 2011): Grundeigentümer sind informiert, kantonale Fachstellen, der Gemeinderat Pfäffikon, wie auch der Gemeinderat Seegräben unterstützen die Massnahmen <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Vorprojekte Radrundweg und Parkierung 2012/13 • Teilrevison regionaler Richtplan 2012/13
Umsetzbarkeit	Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen der Kanton Zürich und die Gemeinden, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit	Eintrag in kommunalen Richtplan muss noch erfolgen

Richtplanung	
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1	Verlegung Ruetschbergstrasse	Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> Projektierung, Finanzierung, Projektgenehmigung: 2014 Realisierung: 2016 	4.6
2	Neubau Radweg	Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> Projektierung, Finanzierung, Projektgenehmigung: 2015 Realisierung: 2017 	4.4
3	Zentrale Parkierungsanlage Ruetschberg	Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> Projektierung, Finanzierung, Projektgenehmigung: 2015 Realisierung: 2017 	4
4	Zentrale Parkierungsanlage Auslikon	Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> Projektierung, Finanzierung, Projektgenehmigung: 2015 Realisierung: 2017 	4
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)				17

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 21 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Entflechtung und Förderung des LV
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	Strassenführung in weniger sensiblen Bereich
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung für den LV
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	LV-Förderung
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Verkehrsoptimierung an überregionalem Freizeitziel
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Entflechtung fördert objektive Sicherheit
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Entflechtung fördert subjektive Sicherheit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Verringerung im Naturschutzgebiet
2	Lärmmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Verringerung im Naturschutzgebiet
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	MIV-Führung und Parkierung in landschaftlich weniger störenden Lagen

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	A	Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbootschaft erreicht. Hohe Priorität, Konflikt zwischen Verkehr und Naturschutz sowie Konflikte der Verkehrsarten untereinander müssen dringend gelöst werden, Planungen sind bereits weit fortgeschritten.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

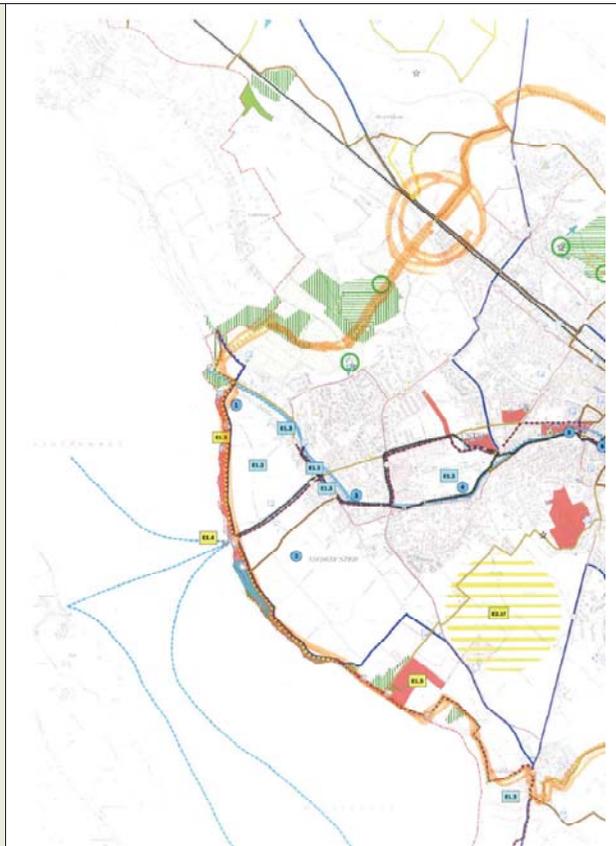
Massnahme Massnahmenpa- ket	Uster – Öffnung der ortstrennenden Ver- kehrssachse für den Langsamverkehr	Lfd. Nr.	LV2
		Priorität	A

Teilstrategie	Verkehr: → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent fortsetzen → Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Die Massnahme verbessert die zentra- le Verkehrsachse von Uster massgeblich. Ohne eine Querungsmöglichkeit der Kantonsstrasse kann die Situation für den Langsamverkehr in dem am dichter- sten besiedelten Regionalzentrum der Agglomerati- on nicht verbessert werden. Damit hat die Mass- nahme eine gewisse Relevanz für die Erreichung der Modal-Split-Ziele im gesamten Agglomerati- onsperimeter. Das Vorhaben ist beispielhaft für die gesamte Agglomeration.	
Mitfinanzierbar- keit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Die aus kommunaler Sicht schwer finanzierbare Schlüsselmassnahme der Infrastruktur (Unterführung) ist Voraussetzung für zusammen- hängende und sichere Wegenetze im Langsamver- kehr	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Teil des LEK Uster von 2006, Planung weit fortgeschritten (Vorprojekt 2009)	
Realisierungsho- rizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verant- wortung	Massnahmenträger: Stadt Uster Kostenträger: Stadt Uster

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die Erhalt und die schonende Erschliessung der Landschafts- und Naturräume ist eine der wesentlichen Stossrichtungen des Agglomerationsprogrammes. Dazu gehören u.a. die Gestaltung der Siedlungsränder und der Übergänge zur umgebenden Landschaft sowie die Nutzung und umweltfreundliche Erschliessung der siedlungsnahen Landschaftsräume als Naherholungsgebiet. Entsprechende Massnahmen wurden von der Stadt Uster in einem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) erarbeitet. Der Siedlungsrandweg ist als Schlüsselprojekt im Solplan Erholung bereits grösstenteils realisiert, ein Lückenschluss aufgrund der Trennwirkung der Bahnlinie erschwert.
Beschreibung	Der erforderliche Lückenschluss im Siedlungsrandweg Uster wird mit einer Rad-/ Gehwegunterführung hergestellt. Ein entsprechendes Vorprojekt wurde bereits erarbeitet.
Abhängigkeiten und Koordinati- onsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Evtl. Koordination mit Neubaustrasse Uster West, falls diese kurzfristig realisiert wird • Velostrategie Uster (vgl. LV5)

Kartographische
Darstellung



Quelle: Solplan Erholung Stadt Uster

Zweckmässigkeit	Beispielprojekt, wie die Naherholungsnutzung landschafts- und naturverträglich gestaltet werden kann Schlüsselmassnahme zur Förderung des Langsamverkehrs Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Die Umgestaltung der Hauptstrassen und die konsequente Schliessung von Netzlücken sollen den LV gemäss Zukunftsbild noch stärker etablieren. <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input checked="" type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Im Vorprojekt nachgewiesen
Zeitplan / Meilen- steine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunales Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Uster 2. Etappe – Solplan Erholung (Stadt Uster, Januar 2006) • Vorprojekt Rad-/Gehwegunterführung (Stadt Uster, 2009)

	<ul style="list-style-type: none"> Städtisches Velokonzept (Stadt Uster, 2011) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Weiteres Vorprojekt (2012) Realisierung (2016)
Umsetzbarkeit	Im politischen Prozess sowie in Koordination mit Parallelplanungen (Uster West) zu klären. Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Stadt Uster, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird.
Konformität mit Richtplanung	Kein Bestandteil des regionalen Richtplans, jedoch nicht im Widerspruch zu dessen Inhalten
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Bau einer Rad-/ Gehwegunterführung an der SBB-Linie zwischen Winterthurer und Zürcherstrasse	Stadt Uster	<ul style="list-style-type: none"> Routenfestlegung im LEK (2006) Vorprojekt mit Kostenschätzung (2009) Realisierung ... (Ergänzung Stadt Uster) 	3
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)			3

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 15 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Schlüsselmassnahme LV-Verknüpfung
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung LV-Netz
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	LV-Förderung
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Attraktive LV-Route im Naherholungsgebiet
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung Querungssicherheit
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Höhere Frequentierung der LV-Achse beeinflusst Sicherheitsempfinden

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in Siedlungsnähe
2	Lärmmissionen	+3	+2	+1	0	-1	
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	Umweltfreundliche Erschliessung der Landschaftsräume um Uster

Kosten-Nutzen-Verhältnis			
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)
		Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität	
Priorität	A <u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmabsicht erreicht. Schlüsselmassnahme zur Fertigstellung des Siedlungsrandweges.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Netzergänzungen gemäss kantonomer Radwegstrategie	Lfd. Nr.	LV3
		Priorität	A

Teilstrategie	Verkehr → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Verbesserung des agglomerations- weiten Velowegnetzes. Ohne eine systematische Beseitigung der Netzlücken kann die Agglomerati- on Oberland den Langsamverkehrsanteil weder halten noch steigern und auch ihrer Funktion als Erholungsregion nicht gerecht werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomerati- on <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Die Infrastruktur für zusammenhän- gende und sichere Langsamverkehrsnetze kann mitfinanziert werden.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Streckenabschnitte sind in der Rad- wegstrategie definiert, Projektierung und Umset- zung gemäss laufendem Programm	
Realisierungsho- rizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig) <i>[gemäss Realisierungsprogramm]</i>	Verant- wortung	Massnahmenträger: Kanton Zürich, Gemeinden RZO Kostenträger: Kanton Zürich, Ge- meinden RZO

Allgemeine Beschreibung

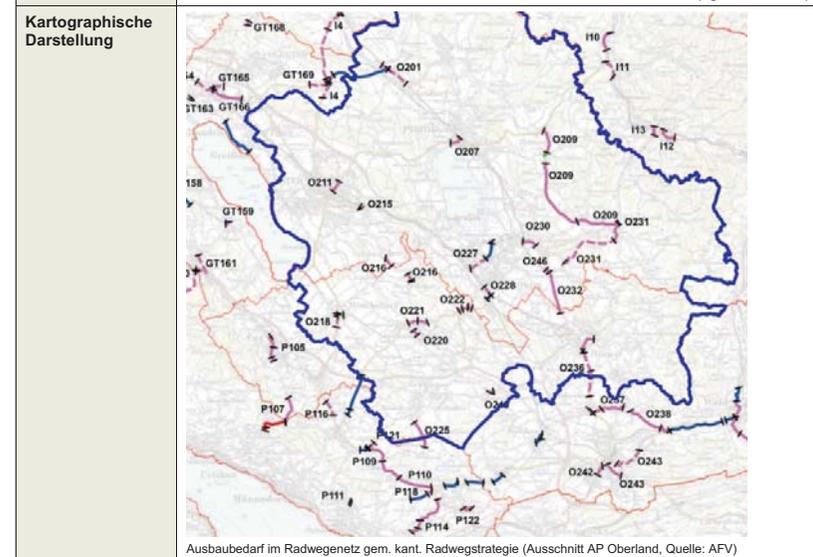
Ausgangslage / Problem	Das Zürcher Oberland verfügt über ein dichtes, meistens sehr gut ausgebautes und markiertes Radroutennetz insbesondere für den Freizeitverkehr. Bei alltagstauglichen Direktverbindungen zwischen den Gemeinden bzw. innerorts existieren jedoch noch einige Lücken.
-----------------------------------	--

Beschreibung	Netzlücken für die täglichen Velofahrten im Pendler- und Einkaufsverkehr, sowie für Schulwege werden geschlossen und sicher gestaltet. Auf kantonaler Ebene erfasst der Radwegstrategiebericht vom Mai 2001 sämtliche in den „Regionalen Richtplänen, Verkehr“ vorgesehenen Radrouten. Die Dringlichkeit des Ausbaus der entsprechenden Strassenabschnitte sind aufgrund von 8 Kriterien in Fünffahrpläne eingestuft worden. Vorliegende Liste bezeichnet den Stand 2010. Für die A-Liste relevant sind die markierten Abschnitte mit Erstellungsperiode 2015-2019.
---------------------	---

Nr.	Gemeinde	Erstellungsperiode	Priorität AP	Kosten
O211	Uster	2005-2009	Vorleistung	1'389'000
O221	Gossau	2005-2009	Vorleistung	653'000
O231	Bäretswil	2010-2014	Vorleistung	906'000
O249	Gossau (Herrschmetteln)	2010-2014	Vorleistung	122'000
O209	Hittnau, Bäretswil	2010-2014	Vorleistung	8'288'000

O228	Wetzikon	Koordination Projekt Rapperswilerstr.		
O227	Wetzikon	Koordination mit Projekt Weststrasse		
O246	Wetzikon	Evtl. Koordination Projekt Ettenhausen		
O225	Grünigen, Hombrechtikon	2015-2019	A	862'000
O230	Wetzikon	2015-2019	A	950'000
O218	Mönchaltorf	2015-2019	A	1'043'000
O201	Fehraltorf	2015-2019	A	1'051'000
O222	Gossau (Grüt), Wetzikon	2015-2019	A	1'916'000
O232	Hinwil, Wetzikon	2020-2024	B	1'641'000
O207	Präffikon	2020-2024	B	1'926'000
O215	Uster	2020-2024	B	284'000
O216	Uster, Gossau	2020-2024	B	1'315'000
O220	Gossau	2020-2024	B	553'000
O222	Gossau (Grüt), Wetzikon	2020-2024	B	1'916'000
O236	Hinwil, Dürnten	2025-2030	B	6'548'000

Abhängigkeiten und Koordinati- onsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmenpaket LV4: weitere Velonetzergänzungen/Optimierungen (ausserhalb der kant. Radwegstrategie) Massnahmenpaket LV5: Velostrategie Uster div. Strassensanierungs- /gestaltungs-Projekte (Rapperswilerstrasse Wetzikon, Ortsdurchfahrt Ettenhausen, Lückenschluss Weststrasse Wetzikon (vgl. Liste oben))
---	--



Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> erfüllt Handlungsfeld/Hauptstossrichtung Förderung des Langsamverkehrs Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild geniesst der Langsamverkehr über kurze aber auch mittlere Distanzen, sowie als Erholungsmittel eine erhöhte Bedeutung.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
------------------------	---

Machbarkeit	ist gegeben, wurde im Rahmen der Radwegstrategie überprüft und etappenweise sicher- gestellt
--------------------	---

Zeitplan / Meilensteine	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Radwegstrategie (AFV Kanton ZH, 2001) Aktualisierung Radwegstrategie (AFV Kanton ZH, 2005), laufende Aktualisierung der Massnahmenlisten Umsetzung Realisierungsperiode 1 (2009) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Realisierungsperiode 2 (2014, derzeit laufend) Umsetzung Realisierungsperiode 3 (2019)
Umsetzbarkeit	Umsetzung läuft bereits. Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt der Kanton Zürich, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird.
Konformität mit Richtplanung	ist gegeben, da im kantonalen und regionalen Richtplan definierte Velonetzergänzungen in der Strategie berücksichtigt werden
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)	
1 Ergänzung O 225 Grüningen / Hombrechtikon	Kanton ZH	Realisierung 2015-2019 gemäss Umsetzungsplan	1	
2 Ergänzung O 230 Wetzikon	Kanton ZH	Realisierung 2015-2019 gemäss Umsetzungsplan	1	
3 Ergänzung O 218 Mönchaltorf	Kanton ZH	Realisierung 2015-2019 gemäss Umsetzungsplan	1	
4 Ergänzung O 201 Fehraltorf	Kanton ZH	Realisierung 2015-2019 gemäss Umsetzungsplan	1	
5 Ergänzung O 222: Gossau - Wetzikon	Kanton ZH	Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	2	
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)			6	

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 22 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung des LV-Systems durch Lückenschluss
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung im Bereich Veloverkehr
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Förderung LV durch attraktiveres Angebot
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung Freizeitroutes
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	

2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Attraktive Radwegverbindungen in der Agglomeration fördern indirekt kompakte Siedlungsgebiete im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Sicherheit im LV-Netz und durch höheren LV-Anteil insgesamt
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Bessere Wahrnehmung/Umgang mit LV-Teilnehmenden durch die Förderung des Veloverkehrsanteils
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	LV ist weniger Flächenintensiv gegenüber MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	Begünstigung einer umweltfreundlichen Erschliessung

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität	
Priorität	<p>A</p> <p><u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbootschaft erreicht. Die Priorität der Einzelnen Teilabschnitte ist in der kant. Radwegstrategie in 5-Jahres-Schritten geregelt. Die A-Massnahmen sind diejenigen, deren Erstellungsperiode in den Zeithorizont zwischen 2015-2019 fällt.</p>

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

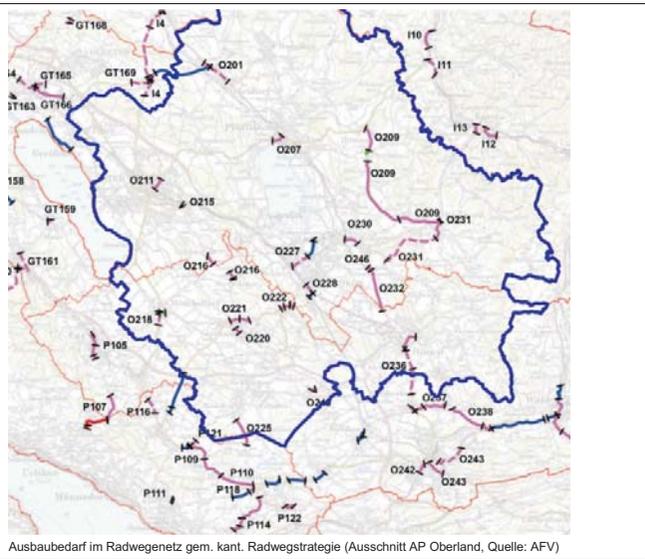
Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Netzergänzungen gemäss kantonaler Radwegstrategie	Lfd. Nr.	LV4
		Priorität	B

Teilstrategie	Verkehr → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Verbesserung des agglomerationsweiten Velowegnetzes. Ohne eine systematische Beseitigung der Netzlücken kann die Agglomeration Oberland den Langsamverkehrsanteil weder halten noch steigern und auch ihrer Funktion als Erholungsregion nicht gerecht werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Die Infrastruktur für zusammenhängende und sichere Langsamverkehrsnetze kann mitfinanziert werden.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Streckenabschnitte sind in der Radwegstrategie definiert, Projektierung und Umsetzung gemäss laufendem Programm	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig) <i>[gemäss Realisierungsprogramm]</i>	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zürich, Gemeinden RZO Kostenträger: Kanton Zürich, Gemeinden RZO

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Das Zürcher Oberland verfügt über ein dichtes, meistens sehr gut ausgebautes und markiertes Radroutennetz insbesondere für den Freizeitverkehr. Bei alltagstauglichen Direktverbindungen zwischen den Gemeinden bzw. innerorts existieren jedoch noch einige Lücken.
-------------------------------	--

Beschreibung	<p>Netzlücken für die täglichen Velofahrten im Pendler- und Einkaufsverkehr, sowie für Schulwege werden geschlossen und sicher gestaltet.</p> <p>Auf kantonaler Ebene erfasst der Radwegstrategiebericht vom Mai 2001 sämtliche in den „Regionalen Richtplänen, Verkehr“ vorgesehenen Radrouten. Die Dringlichkeit des Ausbaus der entsprechenden Strassenabschnitte sind aufgrund von 8 Kriterien in Fünfjahrespläne eingestuft worden.</p> <p>Vorliegende Liste bezeichnet den Stand 2010. Für die B-Liste relevant sind die markierten Abschnitte mit Erstellungsperiode nach 2019.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Gemeinde</th> <th>Erstellungsperiode</th> <th>Priorität AP</th> <th>Kosten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>O211</td><td>Uster</td><td>2005-2009</td><td>Vorleistung</td><td>1'389'000</td></tr> <tr><td>O221</td><td>Gossau</td><td>2005-2009</td><td>Vorleistung</td><td>653'000</td></tr> <tr><td>O231</td><td>Bäretswil</td><td>2010-2014</td><td>Vorleistung</td><td>906'000</td></tr> <tr><td>O249</td><td>Gossau (Herrschmetteln)</td><td>2010-2014</td><td>Vorleistung</td><td>122'000</td></tr> <tr><td>O209</td><td>Hittnau, Bäretswil</td><td>2010-2014</td><td>Vorleistung</td><td>8'288'000</td></tr> <tr><td>O228</td><td>Wetzikon</td><td colspan="3">Koordination Projekt Rapperswilerstr.</td></tr> <tr><td>O227</td><td>Wetzikon</td><td colspan="3">Koordination mit Projekt Weststrasse</td></tr> <tr><td>O246</td><td>Wetzikon</td><td colspan="3">Evtl. Koordination Projekt Ettenhausen</td></tr> <tr><td>O225</td><td>Grüningen, Hombrechtikon</td><td>2015-2019</td><td>A</td><td>862'000</td></tr> <tr><td>O230</td><td>Wetzikon</td><td>2015-2019</td><td>A</td><td>950'000</td></tr> <tr><td>O218</td><td>Mönchaltorf</td><td>2015-2019</td><td>A</td><td>1'043'000</td></tr> <tr><td>O201</td><td>Fehraltorf</td><td>2015-2019</td><td>A</td><td>1'051'000</td></tr> <tr><td>O222</td><td>Gossau (Grüt), Wetzikon</td><td>2015-2019</td><td>A</td><td>1'916'000</td></tr> <tr><td>O232</td><td>Hinwil, Wetzikon</td><td>2020-2024</td><td>B</td><td>1'641'000</td></tr> <tr><td>O207</td><td>Pfäffikon</td><td>2020-2024</td><td>B</td><td>1'926'000</td></tr> <tr><td>O215</td><td>Uster</td><td>2020-2024</td><td>B</td><td>284'000</td></tr> <tr><td>O216</td><td>Uster, Gossau</td><td>2020-2024</td><td>B</td><td>1'315'000</td></tr> <tr><td>O220</td><td>Gossau</td><td>2020-2024</td><td>B</td><td>553'000</td></tr> <tr><td>O236</td><td>Hinwil, Dürnten</td><td>2025-2030</td><td>B</td><td>6'548'000</td></tr> </tbody> </table>	Nr.	Gemeinde	Erstellungsperiode	Priorität AP	Kosten	O211	Uster	2005-2009	Vorleistung	1'389'000	O221	Gossau	2005-2009	Vorleistung	653'000	O231	Bäretswil	2010-2014	Vorleistung	906'000	O249	Gossau (Herrschmetteln)	2010-2014	Vorleistung	122'000	O209	Hittnau, Bäretswil	2010-2014	Vorleistung	8'288'000	O228	Wetzikon	Koordination Projekt Rapperswilerstr.			O227	Wetzikon	Koordination mit Projekt Weststrasse			O246	Wetzikon	Evtl. Koordination Projekt Ettenhausen			O225	Grüningen, Hombrechtikon	2015-2019	A	862'000	O230	Wetzikon	2015-2019	A	950'000	O218	Mönchaltorf	2015-2019	A	1'043'000	O201	Fehraltorf	2015-2019	A	1'051'000	O222	Gossau (Grüt), Wetzikon	2015-2019	A	1'916'000	O232	Hinwil, Wetzikon	2020-2024	B	1'641'000	O207	Pfäffikon	2020-2024	B	1'926'000	O215	Uster	2020-2024	B	284'000	O216	Uster, Gossau	2020-2024	B	1'315'000	O220	Gossau	2020-2024	B	553'000	O236	Hinwil, Dürnten	2025-2030	B	6'548'000
Nr.	Gemeinde	Erstellungsperiode	Priorität AP	Kosten																																																																																																	
O211	Uster	2005-2009	Vorleistung	1'389'000																																																																																																	
O221	Gossau	2005-2009	Vorleistung	653'000																																																																																																	
O231	Bäretswil	2010-2014	Vorleistung	906'000																																																																																																	
O249	Gossau (Herrschmetteln)	2010-2014	Vorleistung	122'000																																																																																																	
O209	Hittnau, Bäretswil	2010-2014	Vorleistung	8'288'000																																																																																																	
O228	Wetzikon	Koordination Projekt Rapperswilerstr.																																																																																																			
O227	Wetzikon	Koordination mit Projekt Weststrasse																																																																																																			
O246	Wetzikon	Evtl. Koordination Projekt Ettenhausen																																																																																																			
O225	Grüningen, Hombrechtikon	2015-2019	A	862'000																																																																																																	
O230	Wetzikon	2015-2019	A	950'000																																																																																																	
O218	Mönchaltorf	2015-2019	A	1'043'000																																																																																																	
O201	Fehraltorf	2015-2019	A	1'051'000																																																																																																	
O222	Gossau (Grüt), Wetzikon	2015-2019	A	1'916'000																																																																																																	
O232	Hinwil, Wetzikon	2020-2024	B	1'641'000																																																																																																	
O207	Pfäffikon	2020-2024	B	1'926'000																																																																																																	
O215	Uster	2020-2024	B	284'000																																																																																																	
O216	Uster, Gossau	2020-2024	B	1'315'000																																																																																																	
O220	Gossau	2020-2024	B	553'000																																																																																																	
O236	Hinwil, Dürnten	2025-2030	B	6'548'000																																																																																																	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenpaket LV4: weitere Velonetzergänzungen/Optimierungen (ausserhalb der kant. Radwegstrategie) • Massnahmenpaket LV5: Velostrategie Uster • div. Strassensanierungs- /gestaltungs-Projekte (Rapperswilerstrasse Wetzikon, Ortsdurchfahrt Ettenhausen, Lückenschluss Weststrasse Wetzikon (vgl. Liste oben)) 																																																																																																				

Kartographische Darstellung	 <p>Ausbaubedarf im Radwegenetz gem. kant. Radwegstrategie (Ausschnitt AP Oberland, Quelle: AFV)</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • erfüllt Handlungsfeld/Hauptstossrichtung Förderung des Langsamverkehrs • Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild geniesst der Langsamverkehr über kurze aber auch mittlere Distanzen, sowie als Erholungsmittel eine erhöhte Bedeutung.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	<p>ist gegeben, wurde im Rahmen der Radwegstrategie überprüft und etappenweise sichergestellt.</p>
Zeitplan / Meilensteine	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radwegstrategie (AFV Kanton ZH, 2001) • Aktualisierung Radwegstrategie (AFV Kanton ZH, 2005), laufende Aktualisierung der Massnahmenlisten • Umsetzung Realisierungsprogramm 1 (2009) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Realisierungsperiode 2 (2014) • Umsetzung Realisierungsperiode 3 (2019) • Umsetzung Realisierungsperiode 4 (2024)
Umsetzbarkeit	<p>Umsetzung läuft bereits. Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt der Kanton Zürich, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird.</p>
Konformität mit Richtplanung	<p>ist gegeben, da in regionalen und kantonalen Richtplänen definierte Velonetzergänzungen in der Strategie berücksichtigt werden</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Ergänzung O 232: Hinwil - Wetzikon	Kanton ZH	• Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	1.6
2 Ergänzung O 207: Pfäffikon	Kanton ZH	• Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	1.9
3 Ergänzung O 215: Uster	Kanton ZH	• Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	0.3
4 Ergänzung O 220: Gossau	Kanton ZH	• Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	1.3
5 Ergänzung O 216: Uster - Gossau	Kanton ZH	• Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	0.6
6 Ergänzung O 236: Hinwil - Dürnten	Kanton ZH	• Einzelprojekte nach 2019 gemäss Umsetzungsplan	6.5
Gesamtkosten			12.2

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 22 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung des LV-Systems durch Lückenschluss
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung im Bereich Veloverkehr
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Förderung LV durch attraktiveres Angebot
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung Freizeittrouten
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Attraktive Radwegverbindungen in der Agglomeration fördern indirekt kompakte Siedlungsgebiete im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Sicherheit im LV-Netz und durch höheren LV-Anteil insgesamt
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Bessere Wahrnehmung/Umgang mit LV-Teilnehmenden durch die Förderung des Veloverkehrsanteils
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrs-

	Emissionen									mittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1				Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1				LV ist weniger Flächenintensiv gegenüber MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1				Begünstigung einer umweltfreundlichen Erschliessung

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität	
Priorität	<p>B</p> <p><u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Die Priorität der Einzelnen Teilabschnitte ist in der kant. Radwegstrategie in 5-Jahres-Schritten geregelt. Die B-Massnahmen sind diejenigen, deren Erstellungsbeginn in den Zeithorizont nach 2019 fällt.</p>

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

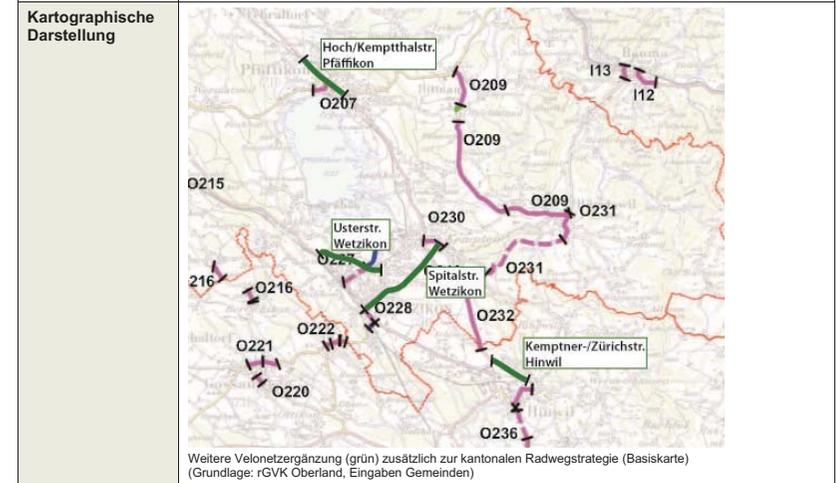
Massnahme Massnahmenpa- ket	Pfäffikon, Wetzikon und Hinwil - Velo- netzergänzungen / -optimierungen	Lfd. Nr.	LV5
		Priorität	B

Teilstrategie	Verkehr → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur		
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Ergänzung und Verbesserung des agglomerationsweiten Velowegnetzes – insbesondere auf Verbindungen im Alltagsverkehr. Das Massnahmenpaket beseitigt wesentliche Qualitätsdefizite im Langsamverkehr im Perimeter und ist damit zentral für die Attraktivität des Veloverkehrs.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Die Infrastruktur für zusammenhängende und sichere Wegenetze kann mitfinanziert werden.	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Handlungsbedarf definiert, Lösungsansätze erarbeitet, konkrete Projekte noch offen	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinden, Kanton ZH <u>Kostenträger:</u> Kanton ZH Gemeinden

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Das Zürcher Oberland verfügt über ein dichtes, meistens sehr gut ausgebautes und markiertes Radroutennetz für den Freizeitverkehr. Diese Verbindungen sind jedoch nicht immer für den Alltagsverkehr geeignet. Die meisten Netzlücken auf Staatsstrassen werden in der kantonalen Radwegstrategie aufgeführt. Darüber hinaus bestehen weitere Schwachstellen, die aufgrund der prominenten Lage (Regionalzentren, Hauptachsen) als agglomerationsrelevant eingestuft werden. Für die Stadt Uster wurde ein eigenes städtisches Velokonzept erarbeitet (vgl. LV5). Erforderliche Netzergänzungen in der Gemeinde Hinwil sind im regionalen Richtplan enthalten und im kommunalen Verkehrsrichtplan präzisiert. Netzlücken in Pfäffikon und Wetzikon wurden in den Analysen zum rGVK festgestellt und durch die Gemeinden ergänzt.
Beschreibung	Das Massnahmenpaket umfasst die Schliessung von Velonetzlücken in den Regionalzentren, die (derzeit) nicht in der kant. Radwegstrategie behandelt werden. Das sind: <ul style="list-style-type: none"> • Pfäffikon: Ortsdurchfahrt Hoch-/Kempthalstrasse • Wetzikon: Spitalstrasse, Usterstrasse (Verbindung Bahnhofstr.-Weststrasse) • Hinwil: Netzlücken im Dorfzentrum (Kemptnerstrasse, Zürichstrasse)
Abhängigkeiten und Koordinati-	<ul style="list-style-type: none"> • LV3 Velonetzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie

onsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • MIV3 Umgestaltung Ortsdurchfahrten (Pfäffikon) • Planungen gem. Verkehrsleitbild/Verkehrsrichtplan Hinwil
------------------	--



Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs (Modal-Split-Beeinflussung) • Verbesserung der Verkehrssicherheit Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild geniesst der Langsamverkehr über kurze Distanzen eine erhöhte Bedeutung. <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
------------------------	---

Machbarkeit	Machbarkeitsbachweise werden in entsprechenden Vorprojekten erarbeitet
--------------------	--

Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Kant. Radwegstrategie (AFV Kanton ZH, Stand 2005) • Definition weiterer Handlungsbedarf in rGVK (2010), Ergänzungen Gemeinden • Velomassnahmen gem. Verkehrsleitbild (2010) und kommunalem Verkehrsrichtplan (2011) in Hinwil <u>Vorgesehen:</u> Überprüfung nach Kriterienkatalog der kant. Radwegstrategie und Aufnahme in das Realisierungsprogramm
--------------------------------	--

Umsetzbarkeit	Im kommunalen politischen Prozess zu klären. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen der Kanton Zürich und die Gemeinden, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
----------------------	--

Konformität mit Richtplanung	Die behandelten Netzlücken sind im regionalen/kommunalen Richtplan aufgeführt bzw. verstehen sich als Ergänzung zu den Richtplänenhalten
-------------------------------------	--

Weitere Bemerkungen, Hinweise	Velonetzergänzung Hinwil (Kemptnerstrasse / Zürichstrasse als Eigenleistung der Gemeinde.
--------------------------------------	---

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
------------------------	-------------------	--------------	-------------------

1	Hoch-/ Kempthalstrasse, Pfäffikon	Kanton ZH	• Koordination/Integration kant. Radwegstrategie (<i>Zeitpunkt offen</i>)	--
2	Spitalstrasse, Usterstrasse Wetzikon	AFV Kanton ZH	• Koordination/Integration kant. Radwegstrategie (<i>Zeitpunkt offen</i>)	--
Gesamtkosten				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 19 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung des LV-Systems durch Lückenschluss
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung im Bereich Veloverkehr
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Förderung LV durch attraktiveres Angebot
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Attraktive Radwegverbindungen in der Agglomeration fördern indirekt kompakte Siedlungsgebiete im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Sicherheit im LV-Netz und durch höheren LV-Anteil insgesamt
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Bessere Wahrnehmung/Umgang mit LV-Teilnehmenden durch die Förderung des Veloverkehrsanteils
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	LV ist weniger Flächenintensiv gegenüber MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	
Kosten-Nutzen-Verhältnis							

Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	B	Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Im Gegensatz zur den in der kant. Radwegstrategie aufgeführten Massnahmen (LV3) liegen für dieses Paket noch keine konkreten Projekte und Realisierungspläne vor. Die Einordnung erfolgt deshalb in der B-Liste.

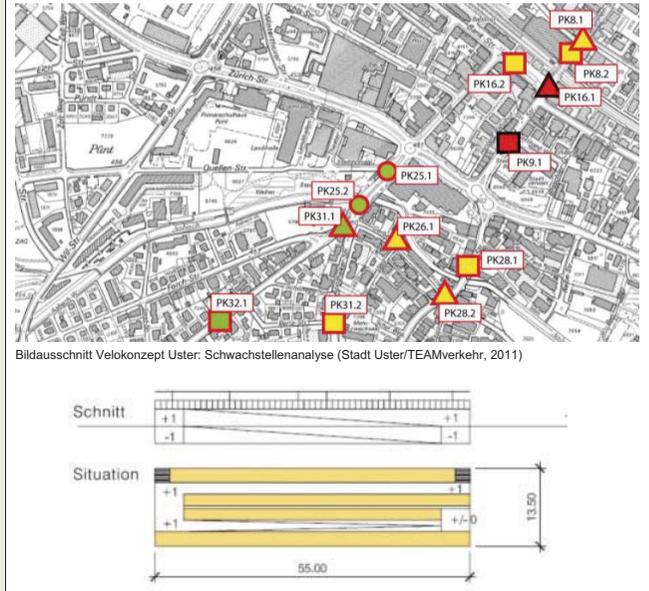
Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Uster – Umsetzung Velostrategie	Lfd. Nr.	LV6
		Priorität	A

Teilstrategie	Verkehr → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur		
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Verbesserung des Velowegnetzes im grössten Regionalzentrum mit entsprechenden Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsgeschehen. Damit hat die Massnahme für die Erfüllung der Modal Split-Ziele des Zukunftsbilds eine gewisse Bedeutung.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Die Infrastruktur für zusammenhängende und sichere Radwegetze, sowie Massnahmen zur Verbesserung der Intermodalität können mitfinanziert werden.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Schwachstellenanalyse Velonetz, Massnahmenskizzen (inkl. Kostenschätzung) und Veloparkierungskonzept vorhanden.	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig) <i>[Zeitraum Beginn Realisierung]</i>	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Uster Kostenträger: Kanton Zürich, Stadt Uster

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Das Velo in Uster gilt bei der Bevölkerung schon seit jeher als ein wichtiges Verkehrsmittel. Uster profitiert von der ausgezeichneten topografischen Lage. Die kurzen Distanzen zur Innenstadt und zum Bahnhof begünstigen den Veloverkehr zusätzlich. Die Sicherheit auf den optimalen Verbindungen für den Veloverkehr ist jedoch nicht überall zufriedenstellend. Eine grosse Bedeutung hat auch die kombinierte Mobilität: mit dem Velo zum Bahnhof Uster und von dort mit dem Zug weiter in Richtung Zürich. Dementsprechend gross ist am Bahnhof der Bedarf an Veloabstellplätzen. Ein Bedarf, der mit der Einführung der S-Bahn explodierte und mit dem immer dichter werdenden Taktfahrplan weiter steigt. Die Stadt Uster hat mit einer Schwachstellenanalyse das Radroutennetz überprüft. Die Problemstellen wurden in 4 Prioritäten gegliedert.
Beschreibung	Velorouten: Die Stadt Uster hat mit einer Schwachstellenanalyse das Radroutennetz überprüft. Die Problemstellen wurden in 4 Prioritäten gegliedert. Im Rahmen des Massnahmenblattes erfolgt eine konsequente Behebung der Konfliktpunkte und Netzlücken im gesamten Stadtgebiet. Veloparkierung: Damit am Bahnhof genügend Veloabstellplätze am Richtigen Ort angeboten werden können, hat die Stadt Uster ein Veloparkierungskonzept erstellt. Die Massnahmen sind in

	vier Etappen eingeteilt. Die aufwändigste Massnahme, die jedoch auch die meisten zusätzlichen Abstellplätze am richtigen Ort bezüglich Nachfrage bringt, ist ein Veloparkhaus im Bereich des heutigen Veloparks Ost. Mit einem dreigeschossigen Veloparkhaus liessen sich die heute ständig überbelegten 667 Abstellplätze auf rund 1100 erhöhen. Der Investitionsumfang der übrigen Massnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung ist vergleichsweise niedrig und soll als Eigenleistung durch die Stadt Uster übernommen werden.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Koordination zwischen Velostrategie Uster und kant. Radwegstrategie Kant. Strategie Bike & Ride auf Basis der Erhebung Veloparkieranlagen 2011 (AFV)
Kartographische Darstellung	 <p>Bildausschnitt Velokonzept Uster: Schwachstellenanalyse (Stadt Uster/TEAMverkehr, 2011)</p> <p>Planskizze Veloparkaus Uster: rund 1'100 Veloabstellplätze auf drei Geschossen mit Rampengesossen (Stadt Uster / Büro Enz & Partner, 2011)</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> erfüllt Handlungsfeld/Hauptstossrichtung Förderung des Langsamverkehrs Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Beitrag zur Verbesserung der innerregionale Vernetzung (Bike & Ride von/zum Regionalzentrum) <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild geniesst der Langsamverkehr über kurze Distanzen eine erhöhte Bedeutung.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input checked="" type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	ist gegeben, wurde im Rahmen der Schwachstellenanalyse und des Veloparkierungskonzepts untersucht
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> Veloparkierungskonzept Bahnhof Uster (Stadt Uster / Büro Enz & Partner, 2011) Schwachstellenanalyse gem. Velokonzept Uster (Stadt Uster / TEAMverkehr, 2011) Vorgesehen:

	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzungsplan / Strategie noch zu definieren
Umsetzbarkeit	In konkreten Projekten nachzuweisen und im politischen Prozess zu bestätigen. Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Stadt Uster, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird.
Konformität mit Richtplanung	Handlungsbedarf gem. regionalen Richtplan in Strategie enthalten, weitere Präzisierung auf kommunaler Ebene
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Diverse Vorleistungen in vergangenen Realisierungsphasen getroffen.

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten Mio. CHF (Priorität im AP)	
1 Schwachstellenbehebung Velo-netz Priorität A	Stadt Uster	• Massnahmenpaket (2012)	10.4	
2 Veloparkhaus	Stadt Uster	• Konzeptvarianten (2014)	5.5	
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)			15.9	

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 23 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung des LV-Systems durch Netzoptimierung
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Optimierung im Bereich Veloverkehr
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Veloparkhaus optimiert Verknüpfung Velo/ÖV
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Förderung LV durch attraktiveres Angebot (indirekt ÖV-Förderung durch B&R)
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Netzoptimierung berücksichtigt auch Verbindungen zu Freizeitzielen
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Förderung der „Stadt der kurzen Wege“
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Förderung der „Stadt der kurzen Wege“
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Sicherheit im LV-Netz und durch höheren LV-Anteil insgesamt
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Bessere Wahrnehmung/Umgang mit LV-Teilnehmenden durch die Förderung des Veloverkehrsanteils
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							

	WK4	+3	+2	+1	0	-1	
							Die Veränderung im Modalsplit (höherer LV-Anteil) verringert die Umweltbelastungen und ermöglicht flächensparende Infrastrukturen.
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	LV ist weniger flächenintensiv als MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität	
Priorität	A
Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmatschaft erreicht. Die Schwachstellenbehebung und das Veloparkhaus am Bahnhof sind in der Planung bereits genügend weit fortgeschritten und im grössten Regionalzentrum agglomerationsrelevant. Sofortmassnahmen werden vor 2015 als Eigenleistung realisiert.	

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Aufbau eines einheitlichen Veloverleihsystems	Lfd. Nr.	LV7
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Verkehr → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Anreize für die Nutzung des Langsamverkehrs setzen → Aktivitäten im Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Verwaltung voranbringen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Ein regional einheitliches Angebot zur Velomiete beeinflusst die Verkehrsmittelwahl in der gesamten Agglomeration. Mit der Massnahme gewinnt der ÖV auch für Zielstandorte abseits der Bahnhöfe an Attraktivität. Gemäss Zukunftsbild geniesst der Langsamverkehr über kurze Distanzen eine erhöhte Bedeutung. Die Bahnhöfe der Regionalzentren entwickeln sich zu Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs mit einer attraktiven Verknüpfung zum Langsamverkehr.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: relativ günstige, durch Gemeinden und Region tragbare Eigenleistung	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Vorabklärungen mit Anbieter und Koordination mit Nachbarregion Obersee	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: RZO, Uster, Wetzikon (evtl. weitere Gemeinden) Kostenträger: beteiligte Gemeinden

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Die Region Oberland ist sehr attraktiv für den Veloverkehr (dichtes, ständig weiter ausgebauten Routennetz, meist günstige Topografie). In den städtischen Zentren ist die Nutzungsintensität bereits hoch, das Velo hat ausserdem hohes Potenzial als Bindeglied zum ÖV (insbesondere bei weitläufigen Strukturen und Bahnhöfen in Randlage wie in Wetzikon). Angebote zur Velomiete, welche diese Chancen fördern könnten, sind aber derzeit nicht vorhanden (Ausnahme: Veloverleih der Greifenseestiftung in Uster). Von Postauto, den SBB und Rent a Bike wird ab Sommer 2011 ein national einheitliches Veloverleihsystem „PubliBike“ aufgebaut. Im Angebot sind auch eBikes, welche grössere Distanzen und/oder ungünstige Topografien leichter bewältigen lassen. Die Etablierung dieses Veloverleihsystems in der Region Oberland wäre sehr sinnvoll und liesse sich mit ähnlichen Bestrebungen in der Nachbarregion Obersee koordinieren.
Beschreibung	Die Region Oberland (RZO) führt in Zusammenarbeit mit Postauto, SBB und Rent a Bike eine Standortevaluation für eine erste Ausbauphase eines Veloverleihsystems durch und erstellt die erforderliche Infrastruktur. Im Vordergrund stehen dabei Angebote in den Städ-

	ten Uster (Bahnhof) und Wetzikon (Bahnhof, Oberwetzikon). Dabei werden Erfahrungen aus dem Überschneidungsbereich mit dem AP Obersee genutzt (vorgesehene Standorte in Rüti und Bubikon). Neben der Erstellung der erforderlichen Infrastruktur sind die örtlichen Betreiber zu bestimmen und für die Kostendeckung ggf. erforderliche zusätzliche Einnahmequellen zu eruieren (Werbung, Sponsoring, Gemeindebeiträge etc.). Die erste Phase ist ggf. auch als Versuchsbetrieb durchführbar.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Koordination mit Planung des Veloverleihsystems bei Post / SBB / Rent a Bike Absprache bzw. Zusammenarbeit mit Nachbarregion Obersee Koordination mit bestehendem Angebot am Greifensee (Greifenseestiftung)
Kartographische Darstellung	 <p>PubliBike von Post/ SBB / Rent a bike (www.publibike.ch)</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Die Massnahme ist zweckmässig, da die Einsatzmöglichkeiten des Velos in einem dafür sehr gut geeignetem Umfeld erweitert werden und die Verkehrsmittelwahl somit direkt beeinflusst wird. Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Machbarkeitsstudie des in der Stadt Biel entwickelten Systems liegt vor.
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> noch keine konkreten Massnahmen Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> Koordination/Erfahrungsaustausch mit Region Obersee (ab 2012) Standortevaluation (Schwerpunkt: Uster und Wetzikon)
Umsetzbarkeit	Umsetzbarkeit durch die RZO bzw. die beteiligten Gemeinden noch zu klären. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die RZO, Uster und Wetzikon, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Das Veloverleihsystem ist nicht Gegenstand der Richtplanung, widerspricht jedoch nicht deren Inhalten.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1	Standortevaluation und Erstellung der erforderlichen Infrastruktur für erste Phase (Wetzikon/Uster)	Städte Uster und Wetzikon (ggf. weitere Gemeinden)	<ul style="list-style-type: none"> Noch zu definieren 	--

2	(Versuchs-)Betrieb / Jahr	Städte Uster und Wetzikon (ggf. weitere Gemeinden)	• <i>Noch zu definieren</i>	--
3	Ausbau auf weitere Standorte	<i>offen</i>	• <i>Noch zu definieren</i>	--
Gesamtkosten				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 20 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Förderung Veloverkehr
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Förderung der Verknüpfung ÖV/Velo
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Veloerreichbarkeit (ohne eigenes Velo)
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Win-win-Situation ÖV/Velo
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Förderung ÖV und Veloverkehr
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Velomiete in attraktiver Veloregion
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Veloförderung begünstigt Verkehrssicherheit
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	LV ist weniger flächenintensiv als MIV
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität

Priorität	Ae	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; laufende Umsetzung. Priorisierung hoch (A), jedoch als Eigenleistung vorgesehen
------------------	-----------	---

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Oberland - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	Lfd. Nr.	LV8
		Priorität	A

Strategielemente	Verkehr → Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr konsequent weiterverfolgen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Steigerung der Verkehrssicherheit	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Massnahme der Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung des Langsamverkehrs	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Projektierung von einzelnen Inseinbauten ausserhalb eines Ortsdurchfahrtenperimeters können umgehend angegangen werden. Im Falle einer Ortsdurchfahrt ist der Planungs- und Projektierungsprozess länger.	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> laufend <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zürich Kostenträger: Kanton Zürich

Allgemeine Beschreibung

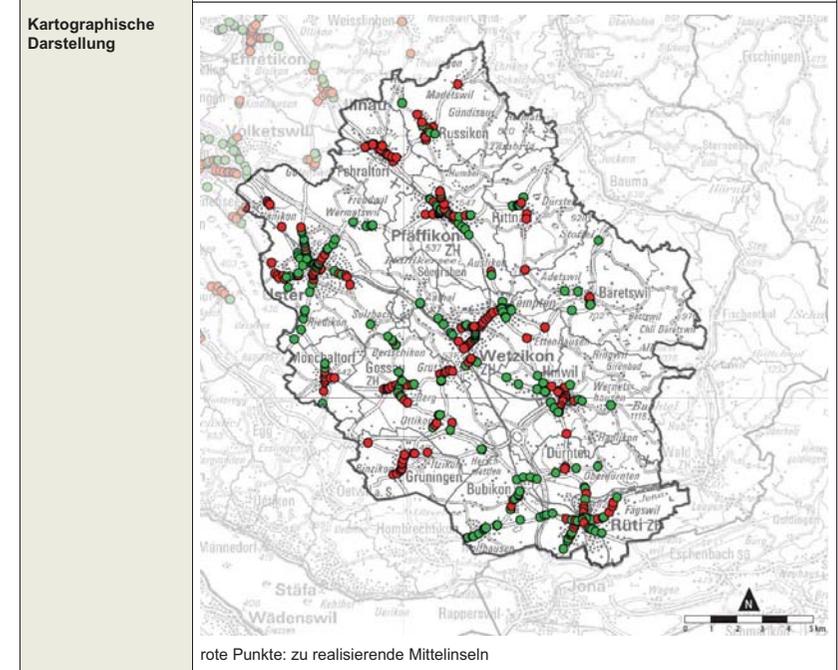
Ausgangslage / Problem	<p>Als Querungshilfe für zu Fuss Gehende auf Staatsstrassen sehen beiden Kantone Fussgängerstreifen vor. Werden Fussgängerstreifen nur dann erstellt, wenn die Voraussetzungen gemäss der VSS-Norm erfüllt sind, können diese Streifen als einigermassen sicher angesehen werden.</p> <p>Wie komplex die Massnahme einer Fussgängeranlage tatsächlich ist, wird erst bei genauer Betrachtung der Verhaltensweisen von Fussgängern und Motorfahrzeuglenkern deutlich. Unbestritten ist die Tatsache, dass ein Fussgängerstreifen keinen physischen Schutz bieten kann. Besteht aber eine Mittelinsel so kann die Strasse etappiert überquert werden. Beim Vorhandensein einer Mittelinsel liegt die Anhaltequote deutlich höher, sowohl auf der ersten Fahrbahnhälfte (Fahrzeuge von links) als auch auf der zweiten Fahrbahnhälfte (Fahrzeuge von rechts). Viele Fahrzeuglenker halt bereits „vorausschauend“ an – also bevor der Fussgänger die Insel erreicht hat.</p> <p>Der Fussgängerstreifen regelt lediglich den Vortritt zwischen Fussgängern und Motor-</p>
-------------------------------	--

fahrzeuglenkern, indem der Fussgänger das Recht erhält, den Vortritt für sich zu beanspruchen. Es besteht somit die Gefahr, dass sich Fussgänger aufgrund der gelben Bodenmarkierung in zu grosser Sicherheit wagen. Dieses Sicherheitsgefühl kann zu unvorsichtigerem Verhalten verleiten. Hinzu kommt die Problematik, dass sich Menschen je nach Alter gegenüber Gefahren anders verhalten. Ortszentren werden oft von Verkehrsachsen durchschnitten, welche die Attraktivität für Geschäfte, KundInnen und AnwohnerInnen beeinträchtigen. Fussgängerstreifen ermöglichen das gebündelte Überqueren der Staatsstrassen.

Beschreibung

Damit die Verkehrssicherheit von Fussgängerstreifenanlagen sowohl subjektiv als auch objektiv gewährleistet ist, sind die nachstehenden Voraussetzungen zu beachten: Um den Anforderungen an die Attraktivität der Querungsstelle aus Sicht der Fussgänger zu genügen, ist eine direkte Fusswegverbindung zwischen Quellen und Zielen anzustreben. Weiter sind Querungen derart auszugestalten, dass diese aus der Sicht der Mobilitätsbehinderten ungehindert passiert werden können.

Im Bereich von Bushaltestellen sollten Querungsstellen mittels einer Mittelinsel erstellt werden. Somit wird gewährleistet, dass Fahrzeuglenker auf der Gegenfahrbahn mögliche öV-Kunden, welche gleich hinter dem Bus die Strasse queren frühzeitig erkannt werden. Weiter sollten alle Querungsstellen den Aspekt des behindertengerechten Bauens im öffentlichen Strassenraum durch hindernisfreie Fahrbahnanschlüsse Rechnung tragen.



Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Mit den Strassensanierungen, der Realisierung der Ortsdurchfahrten oder der Sanierung von Bushaltestellen sollen die Mittelinseln erstellt werden. Wo keine Projektabhängigkeiten bestehen sollen auch Einzelmassnahmen von Inseleinbauten gemäss dieser Massnahme möglich sein.
Zweckmässigkeit	Steigerung der Verkehrssicherheit Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Machbarkeit nicht nachgewiesen, aber gegeben.
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: - Vorgesehen: Realisierung nach Konzeptvorgaben ab 2015 beabsichtigt
Umsetzbarkeit	Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt der Kanton Zürich, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird (vorbehalten bleiben Entscheide über dem Exekutivniveau).
Konformität mit Richtplanung	Die Massnahme bedarf keiner Änderung in den Richtplänen, da keine Festsetzung erforderlich ist.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Erstellung von Mittelinseln zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerquerungen	Kantone ZH/AG	Baubeginn ab 2015	13.2
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)			13.2

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK)							total 15 Punkte
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Sicherheitsgewinn für den Fussverkehr
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung für die öV-Kunden, welche über eine Mittelinsel zur Haltestelle gelangen. Bei Fahrbahnhaltestellen wird das Überholen durch den MIV verunmöglicht, was zur Verbesserung der Fahrbahnstabilität führt.
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	Aufgrund der Inseleinbauten resultiert

							eine angepasste Fahrweise der Fahrzeuglenker. Fahrzeuglenker erhöhen ihre Anhaltbereitschaft.
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Steigerung der Attraktivität für das zu Fuss gehen
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Steigerung der Attraktivität für das zu Fuss gehen

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Sicherheitssteigerung durch Inseleinbau
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Erhöhung des individuellen Sicherheitsempfinden

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Zunahme der Emissionen sind kaum messbar
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Zunahme der Lärmimmissionen sind nicht wahrnehmbar (< 2db)
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Landerwerb in Abhängigkeit der Strassenbreite
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kostenkategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität und Begründung Priorität	
A	Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht.
Beschreibung / Bewertung von Zusatzkriterien	
-	-

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland			
Massnahme Massnahmenpa- ket	Wetzikon – Lückenschluss Weststrasse (zwischen Industrie- und Pfäffikerstras- se)	Lfd. Nr.	MIV1
		Priorität	Ae
Teilstrategie	Verkehr → Verkehrsströme des MIV auf das Hochleistungs- und das Hauptstrassennetz verlagern		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	<u>Begründung:</u> verkehrliche Entlastung des Regionalzentrums schafft Verbesserungen für LV, regionalen und städtischen ÖV, entschärft Überlastungsprobleme im MIV, erhöht den Gestaltungsspielraum und fördert die Chancen in der Siedlungsentwicklung. Gemäss Zukunftsbild soll der Verkehr durch weitere Netzelemente kanalisiert werden, um Siedlungsräume vom Verkehr zu entlasten und umzubauen.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Als Sofortmassnahme nicht über das Agglomerationsprogramm mitfinanzierbar.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekte und ZMB erfolgt, Teilstrecken bereits realisiert, Lückenschluss in Planung	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	<u>Verantwortung</u>	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Wetzikon, Kanton ZH <u>Kostenträger:</u> Kanton ZH

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem	Wetzikon ist neben Uster eines der beiden grossen Regionalzentren des Oberlandes und im kant. Richtplan als Zentrumsgebiet festgelegt. Die hohen Verkehrsbelastungen entlang der zentralen Achse Bahnhofstrasse beeinträchtigen die Erschliessungsqualität, behindern den ÖV, gefährden die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer und stellen eine ungünstige Randbedingung in der Siedlungsentwicklung dar. Durch neue, zentrumsnahe Quartiere (Widum) wird das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen und auf dem bestehenden Netz nicht siedlungsverträglich abgewickelt werden können. Die Weiterentwicklung der Stadt als multifunktionales Regionalzentrum ist beeinträchtigt.
Beschreibung	Das Projekt Weststrasse soll eine Verkehrsverlagerung aus dem sensiblen Zentrumsbereich ermöglichen und damit die Voraussetzungen zur Lösung der genannten Probleme schaffen: Entlastung der heutigen Hauptachse Bahnhofstrasse (Voraussetzung für Gestaltung) Alternativroute für den städtischen und regionalen ÖV (erforderlich im Rahmen von Netzausbauten) Siedlungsverträgliche Erschliessung neuer zentrumsnaher Quartiere (v.a. Widum)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung Bahnhofstrasse (MIV2)

und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Städtische Siedlungsentwicklung (S1)
Kartographische Darstellung	Folgt aus Projektdarstellung (Ergänzung AFV)
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung für siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung des Quell-/Ziel- und Binnenverkehrs des Regionalzentrums Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input checked="" type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	In Vorprojekten, ZMB und Bauplanung nachgewiesen
Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none"> ZMB Weststrasse Wetzikon (20xx?) – Ergänzung AFV Neubau im Abschnitt Usterstrasse-Motorenstrasse (20xx?) Ergänzung Stadt Wetzikon <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Sanierung Ausbau Abschnitt Usterstrasse – Zürcherstrasse (ab 2014) Sanierung Industriestrasse und Neubau im Abschnitt Industriestr. – Pfäffikerstrasse (ab 2014)
Umsetzbarkeit	Umsetzbarkeit in breit abgestützter Vernehmlassung (Stadt/Kanton) bestätigt. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigten die Stadt Wetzikon und der Kanton Zürich, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Massnahme entspricht Eintrag im regionalen Richtplan
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Neubaubereich Weststrasse (Lückenschluss) zwischen Industrie- und Pfäffikerstrasse	Kanton ZH	<ul style="list-style-type: none"> ZMB Vorprojekt Bauprojekt ... 	offen
Gesamtkosten			--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 11 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Bestimmt Spielraum für LV-freundliche Gestaltung Bahnhofstrasse
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Entlastung Bahnhofstrasse (Reduktion von Konflikten), neue ÖV-Alternativroute
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	Ermöglicht Verkehrsverlagerung im MIV
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Sicherung Erreichbarkeit im MIV
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Bestenfalls neutrale Auswirkungen, eher MIV-Förderung

7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Entlastung und Attraktivitätssteigerung Zentrum
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Begünstigung Zersiedlung durch MIV-seitige Erreichbarkeitsvorteile
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Bestimmt Spielraum für Gestaltung Bahnhofstrasse
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	LV-Sicherheit im Zentrum profitiert
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	LV-Sicherheit im Zentrum profitiert
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	evtl. leichte Vorteile durch Zentrumsentlastung
2	Lärmmissionen	+3	+2	+1	0	-1	evtl. leichte Vorteile durch Zentrumsentlastung
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Neue MIV-Verkehrsflächen
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	Beeinträchtigung Landschaftsschutzgebiet (mit FlaMa lösbar)

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input checked="" type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	Ae	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; laufende Umsetzung, Eigenleistung aus kantonalem Strassenbauprogramm. Wichtig dabei ist die Koordination mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse Oberwetzikon.

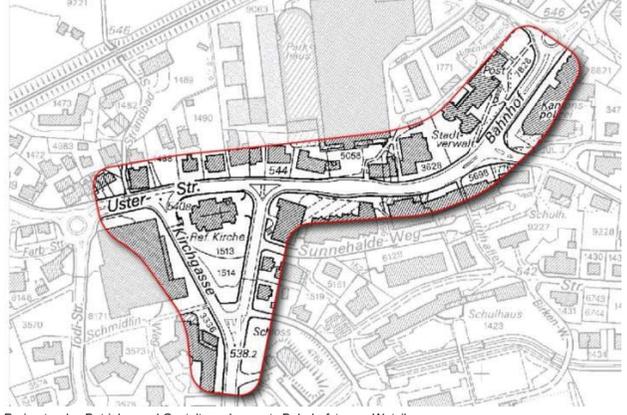
Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	Lfd. Nr.	MIV2
		Priorität	A

Teilstrategie	Verkehr / (Siedlung) → Koexistenz der Verkehrsarten fördern → Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: wesentlicher Einfluss auf Funktionalität und Attraktivität eines Regionalzentrums. Die Massnahme verbessert die zentrale Verkehrsachse in Wetzikon massgeblich. Ohne eine Aufwertung der Kantonsstrasse kann die Situation für den Langsamverkehr im Regionalzentrum der Agglomeration nicht verbessert werden. Dies hat eine Bedeutung für die Modal Split Ziele der Agglomeration.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: umfangreiche Infrastrukturmassnahmen primär des Langsamverkehrs, welche die Effizienz des gesamten Verkehrssystems im Regionalzentrum Wetzikon fördert.	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Vorstudie vorhanden (2010), Vorprojekt in Arbeit (2011)	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Wetzikon, Kanton ZH <u>Kostenträger:</u> Stadt Wetzikon / Kanton ZH

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Das Zentrum Oberwetzikon ist heute stark durch den MIV belastet. Die Strassenräume werden den Bedürfnissen von ÖV und Langsamverkehr nicht gerecht, die Aufenthaltsqualität ist beeinträchtigt. Der öffentliche Raum sollte über die Strasse hinweg besser nutzbar und erreichbar sein. Dies bedingt u.a. eine Verkehrsberuhigung und eine Umgestaltung des Strassenraums. Mit dem Lückenschluss an der Weststrasse (Massnahme MIV1) wird ein grosser Teil des Verkehrs über diese Achse gleitet werden können. Dies ermöglicht (und erfordert) flankierende, verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Bahnhofstrasse bei gleichzeitiger Umklassierung im Bereich Oberwetzikon in eine Gemeindestrasse.
Beschreibung	Der Raum der Bahnhofstrasse soll grundsätzlich als fussgängergerechte Strasse gestaltet werden. Die Zugänglichkeit soll für alle Verkehrsteilnehmer gesichert werden. Querungshilfen und Sitzmöglichkeiten für zu Fuss Gehende sollen in regelmässigen Abständen angeboten werden. Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sind als Fahrbahnhaltestellen zu gestalten. Dadurch können Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig das Tempo des rollenden Verkehrs reduziert werden.
Abhängigkeiten und Koordinati-	<ul style="list-style-type: none"> MIV1 Lückenschluss Weststrasse Wetzikon

onsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsentwicklung in Wetzikon (S1) MIV5: Regionale Verkehrssteuerung RVS
Kartographische Darstellung	 <p>Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Bahnhofstrasse Wetzikon</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung des Ortszentrums Wetzikon ist Voraussetzung zur Förderung der Standortqualität. Die Umgestaltung ermöglicht die Attraktivitätssteigerungen beim Langsamverkehr und die bessere Einbindung des öffentlichen Verkehrs. <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild werden die Potenziale durch die Bündelung der Verkehrsströme genutzt für die siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input checked="" type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	Die technische Machbarkeit wurde in der Vorstudie untersucht und ist Bestandteil der laufenden Konkretisierung (Ausarbeitung Vorprojekt, BGK).
Zeitplan / Meilensteine	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Vorstudie (Stadt Wetzikon, 2010) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Konkretisierung BGK (Stadt Wetzikon, bis Februar 2012) Ausarbeitung Vorprojekt (Stadt Wetzikon, bis Mai 2012)
Umsetzbarkeit	ist gegeben. Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt festgelegt. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigten die Stadt Wetzikon und der Kanton Zürich, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Richtplankonform als Begleitmassnahme bei Strassenumklassierungen
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Umsetzung der baulichen Massnahmen	Stadt Wetzikon	<ul style="list-style-type: none"> Vorstudie (2009/2010) 	14

			• BGK, Vorprojekt (2011/2012)	
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)				14

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 22 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Attraktivere, komfortablere Verbindungen
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Weniger Konflikte mit MIV
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Vorteile durch konfliktärmeren Verkehrsablauf v.a. im LV und ÖV
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Attraktivitätssteigerung für LV und ÖV
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Erhöhung Umfeldqualität im Zentrum
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Allenfalls indirekter Einfluss
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Wesentliches Ziel der Massnahme
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Geschwindigkeitsreduktion, mehr Platz für Fussgänger und Veloverkehr
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Weniger MIV-Dominanz, attraktivere LV-Flächen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Stetiger Verkehrsfluss, LV-Förderung
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Stetiger Verkehrsfluss, LV-Förderung
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	ggf. Verkehrsflächenreduktion möglich
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis			
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)
		Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	A	Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbootschaft erreicht. Hohe Dringlichkeit für Zentrumsentwicklung in Wetzikon und damit relevant für Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms. weit fortgeschrittene Projektreife.

Beschreibung /Bewertung von Zusatzkriterien

DTV	bis 15'000 (abschnittsweise Unterschiede)
Betroffenheit	gross – Klasse 3 (gem. Definition ARE Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.)

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland			
Massnahme, Massnahmenpaket	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	Lfd. Nr.	MIV3
		Priorität	A
Teilstrategie	Verkehr → Koexistenz der Verkehrsarten fördern → Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	<u>Begründung:</u> Sowohl verkehrlich (Sicherheit und Attraktivität Langsamverkehr) als auch siedlungsplanerisch (Attraktive Voraussetzungen für Zentrumsentwicklung) zentrale Massnahmen, mit der zentrale Siedlungsräume deutlich aufgewertet und die Modal-Split-Ziele unterstützt werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Umfangreiche Infrastrukturmassnahmen primär des Langsamverkehrs, welche die Effizienz des gesamten Verkehrssystems im Regionalzentrum Wetzikon fördert.	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Variantenstudien, z.T. Vorprojekte vorhanden	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Betroffene Gemeinden <u>Kostenträger:</u> Kanton Zürich, betroffene Gemeinden
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Problem	Die hohen Verkehrsbelastungen und die siedlungsunverträgliche Verkehrsabwicklung (hohe Geschwindigkeiten, wenig Platz für Rad- und Fussverkehr) auf den Ortsdurchfahrten der Hauptverkehrsachsen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit – insbesondere aus Sicht der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer. Die verminderte Wohn- und Aufenthaltsqualität im Strassenumfeld beeinträchtigt die Attraktivität der Zentren und begünstigt indirekt die Zersiedlung. Die Strassenräume vieler Ortsdurchfahrten sind verkehrsorientiert und gestalterisch nicht in die Ortsbilder integriert. Es besteht dringender Handlungsbedarf.		
Beschreibung	Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die hoch belasteten Ortsdurchfahrten (>10'000 DTV) schaffen die Voraussetzung für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs, verbessern die Verkehrssicherheit und wirken sich insbesondere in den regionalen Zentren positiv auf die Lebensqualität aus. In der Region Oberland existieren Planungen unterschiedlicher Projektreife – das Massnahmenpaket umfasst die weiter fortgeschrittenen Projekte.		

Kartographische Darstellung	<p>Plananschnitt Vorprojekt Ortsdurchfahrt Grüt (Gemeinde Gossau 2009)</p> <p>Quelle: rGVK Oberland</p>		
	Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> RVS (MIV5): beeinflusst Gestaltungsspielraum durch Verkehrsverlagerung und -dosierung Infrastrukturprojekte: Oberlandautobahn, Weststrasse Wetzikon (MIV1) Laufende Sanierungsarbeiten (kant. Strassensanierungsprogramm) 	
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit (geringeres Gefahrenpotential durch siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten und mehr Platz für Velo/Fussgänger) Grundlage für Standortqualität vieler Ortszentren <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild werden die Potenziale durch die Bündelung der Verkehrsströme genutzt für die siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>		
Machbarkeit	Die technische Machbarkeit wurde und wird in den entsprechenden Vorprojekten nachgewiesen (z.B. Grüt 2009)		
Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none"> Grüt: Vorprojekt 2009 (Gemeinde Gossau) Pfäffikon Seestrasse: Vorprojekt 2009 <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Weite Schritte noch zu definieren 		
Umsetzbarkeit	Vorbehaltlich gemeindeinterner Abstimmungen. Mit den Exekutivbeschlüssen vom		

	März 2012 bestätigen die betroffenen Gemeinden, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Richtplankonform als Begleitmassnahme bei Strassenumklassierungen, ansonsten kein Einfluss auf Richtplan
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Die Gemeinde Gossau realisiert als Vorleistung die Laufenbachstrasse im ZentrumMitteldorf (2. Teil). Die Realisierung ist für 2012/2013 vorgesehen.

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten	Mio. CHF
1 Gossau: - Grüningerstrasse bis Grenze Wetzikon	Gemeinde Gossau	• Vorprojekt 2009	2.9 Mio.	
2 Gossau: - Gossau Dorf, Abschnitt Unterhofen, 3. Etappe	Gemeinde Gossau	• Vorprojekt 2010	3.4 Mio.	
3 Pfäffikon - Seestrasse/Kirchplatz	Gemeinde Pfäffikon	• Seestrasse: Vorprojekt 2009	2.0 Mio.	
4 Fehraltorf	Gemeinde Fehraltorf	• Nächster Bearbeitungsschritt: Politischer Prozess vorantreiben	4.7 Mio.	
5 Hinwil - Zürcherstrasse - Dürntnerstrasse	Gemeinde Hinwil	• Nächster Bearbeitungsschritt: VP Kanton 2012	5.0 Mio	
Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 30%)			18.0 Mio.	

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 18 Punkte					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern					
1 Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0 -1	Erheblicher Attraktivitätsgewinn möglich (mehr Platz, weniger MIV-Dominanz)
2 öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0 -1	ggf. verbesserte Koexistenz im Strassenraum
3 Strassennetz	+3	+2	+1	0 -1	Keine Netzveränderung
4 Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0 -1	i.d.R. keine relevanten Veränderungen (evtl. verbesserte Erreichbarkeit im LV)
5 Intermodalität	+3	+2	+1	0 -1	Kein wesentlicher Einfluss
6 Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0 -1	Steigerung Attraktivität LV, Beitrag zur Erhöhung des LV-Anteils
7 Güterverkehr	+3	+2	+1	0 -1	keine Relevanz / Wirkung
8 Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0 -1	keine Relevanz / Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern					
1 Konzentration	+3	+2	+1	0 -1	Indirekter Einfluss durch Attraktivitätssteigerung in den Zentren
2 Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0 -1	Indirekter Einfluss durch Attraktivitätssteigerung in den Zentren

3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0 -1	Schonendere Integration der Verkehrsanlagen in das Ortsbild
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen						
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0 -1	Bei Geschwindigkeitsenkung geringere Konfliktschwere
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0 -1	Mehr Platz für den Langsamverkehr und weniger MIV-Dominanz verbessern das Sicherheitsempfinden
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern						
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0 -1	Verringerung der Emissionen aufgrund verstellter, langsamer Fahrweise
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0 -1	Verringerung der Emissionen aufgrund verstellter, langsamer Fahrweise
3 a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0 -1	Reduktion der Verkehrsflächen möglich
3 b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0 -1	keine Relevanz / Wirkung

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität und Begründung Priorität	
Priorität	A <u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmabschätzung erreicht. A-Massnahmen mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis, relevant für Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, hohe Akzeptanz

Beschreibung / Bewertung von Zusatzkriterien	
DWW	Gossau – Grüt: 9'000 Pfäffikon Seestrasse/Kirchplatz: 5'000-10'000

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	Lfd. Nr.	MIV4
		Priorität	B

Teilstrategie	Verkehr / Siedlung → Koexistenz der Verkehrsarten fördern → Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	<u>Begründung:</u> Sowohl verkehrlich (Sicherheit und Attraktivität Langsamverkehr) als auch siedlungsplanerisch (Attraktive Voraussetzungen für Zentrumsentwicklung) zentrale Massnahmen, mit der zentrale Siedlungsräume deutlich aufgewertet und die Modal-Split-Ziele unterstützt werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Umfangreiche Infrastrukturmassnahmen primär des Langsamverkehrs, welche die Effizienz des gesamten Verkehrssystems im Regionalzentrum Wetzikon fördert.	
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Variantenstudien, z.T. Vorprojekte vorhanden	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Betroffene Gemeinden <u>Kostenträger:</u> Kanton Zürich, betroffene Gemeinden

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem	Die hohen Verkehrsbelastungen und die siedlungsunverträgliche Verkehrsabwicklung (hohe Geschwindigkeiten, wenig Platz für Rad- und Fussverkehr) auf den Ortsdurchfahrten der Hauptverkehrsachsen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit – insbesondere aus Sicht der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer. Die verminderte Wohn- und Aufenthaltsqualität im Strassenumfeld beeinträchtigt die Attraktivität der Zentren und begünstigt indirekt die Zersiedlung. Die Strassenräume vieler Ortsdurchfahrten sind verkehrsorientiert und gestalterisch nicht in die Ortsbilder integriert. Es besteht dringender Handlungsbedarf.
Beschreibung	Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die hoch belasteten Ortsdurchfahrten (>10'000 DTV) schaffen die Voraussetzung für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs, verbessern die Verkehrssicherheit und wirken sich insbesondere in den regionalen Zentren positiv auf die Lebensqualität aus. In der Region Oberland existieren Planungen unterschiedlicher Projektreife – das Massnahmenpaket die weniger weit fortgeschrittenen Projekte.

Kartographische Darstellung	<p>Quelle: rGVK Oberland</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> RVS (MIV5): beeinflusst Gestaltungsspielraum durch Verkehrsverlagerung und -dosierung Infrastrukturprojekte: Oberlandautobahn, Weststrasse Wetzikon (MIV1) dito Laufende Sanierungsarbeiten (kant. Strassensanierungsprogramm) 		
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit (geringeres Gefahrenpotential durch siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten und mehr Platz für Velo/Fussgänger) Grundlage für Standortqualität vieler Ortszentren <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: Gemäss Zukunftsbild werden die Potenziale durch die Bündelung der Verkehrsströme genutzt für die siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume.</p> <p><input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>		
Machbarkeit	Die technische Machbarkeit wurde und wird in den entsprechenden Vorprojekten nachgewiesen (z.B. Fehraltorf 2010, Wetzikon in Planung)		
Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none"> Fehraltorf: Vorprojekt 2010 (in Gemeindeversammlung abgelehnt, Juli 2010) <u>Vorgesehen:</u> --		
Umsetzbarkeit	Vorbehaltlich gemeindeinterner Abstimmungen. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die betroffenen Gemeinden, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.		
Konformität mit Richtplanung	Richtplankonform als Begleitmassnahme bei Strassenumklassierungen, ansonsten kein Einfluss auf Richtplan		
Weitere Bemerkungen, Hinweise			

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 Pfäffikon - Hoch-/Kempthalstrasse	Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Hoch-/Kempthalstrasse: offen 	offen

	- Durchfahrt Auslikon	Pfäffikon	(abh. von Gesamtnetzstrategie)	
			• Auslikon: Projektideen Gemeinde	
2	Wetzikon - Rapperswiler-/Zürichstrasse	Stadt Wetzikon	• Rapperswiler-/Zürichstrasse (abh. von Oberlandautobahn)	offen
3	Mönchaltorf	Gemeinde Mönchaltorf	• Projekt/Idee Strassenumgestal- tung mit Fahrbahnhaltestellen	offen
Gesamtkosten				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 18 Punkte							
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Erheblicher Attraktivitätsgewinn möglich (mehr Platz, weniger MIV-Dominanz)
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	ggf. verbesserte Koexistenz im Strassen- raum
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	Keine Netzveränderung
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	i.d.R. keine relevanten Veränderungen (evtl. verbesserte Erreichbarkeit im LV)
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Kein wesentlicher Einfluss
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Steigerung Attraktivität LV, Beitrag zur Erhöhung des LV-Anteils
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration	+3	+2	+1	0	-1	Indirekter Einfluss durch Attraktivitätsstei- gerung in den Zentren
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Indirekter Einfluss durch Attraktivitätsstei- gerung in den Zentren
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Schonendere Integration der Verkehrsan- lagen in das Ortsbild
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Bei Geschwindigkeitssenkung geringere Konfliktschwere
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Mehr Platz für den Langsamverkehr und weniger MIV-Dominanz verbessern das Sicherheitsempfinden
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Verringerung der Emissionen aufgrund verstärkter, langsamer Fahrweise
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Verringerung der Emissionen aufgrund verstärkter, langsamer Fahrweise
3 a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion der Verkehrsflächen möglich
3 b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	keine Relevanz / Wirkung

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten- kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten- Nutzen- Verhält- nis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomera- tionsrelevant		<input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität und Begründung Priorität	
Priorität	B
Begründung: Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. relevant für Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, die meisten Projekte müssen jedoch noch stark konkretisiert werden.	

Beschreibung / Bewertung von Zusatzkriterien	
DWW	Fehraltorf: je nach Abschnitt 11'000-15'000 Pfäffikon: Hoch-/Kempthalstrasse 12'000-15'000, Auslikon 15'000 Wetzikon: Rapperswiler-/Zürcherstrasse 19'000-24'000 Mönchaltorf: 10'000

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpaket	Oberland - Regionale Verkehrssteuerung	Lfd. Nr.	MIV5
		Priorität	Be

Teilstrategie	Verkehr → Zuverlässigkeit des öV-Systems erhöhen → Attraktivität der öffentlichen Räume und des Strassenraums sicherstellen → Verkehrsströme auf das Hochleistungs- und Hauptstrassennetz verlagern → Vorhandene Kapazitäten durch Verkehrssteuerung optimal nutzen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Grossräumige Verkehrssteuerung beeinflusst Erreichbarkeit und damit Funktionalität der Zentren. Sie trägt dazu bei, dass die bestehenden Infrastrukturen bei Kapazitätsproblemen optimal ausgenutzt werden. Damit werden einseitige Attraktivitätssteigerungen für den MIV vermieden. Gemäss Zukunftsbild sollen die bestehenden Infrastrukturen optimal genutzt werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: konzeptionelle Phase ist Eigenleistung, spätere Umsetzung evtl. mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: noch keine regionalen Ansätze	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zürich, Gemeinden, (RZO) Kostenträger: Kanton Zürich, Gemeinden

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Massnahmen zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS) sind einerseits eine wirkungsvolle Ergänzung zu Infrastrukturprojekten (FlaMa zur Verkehrslenkung) und dienen andererseits der Verkehrsdosierung, um Behinderungen an kritischen Punkten zu reduzieren (z.B. zur Störungsreduktion im ÖV-Betrieb). RVS-Konzepte wurden bereits für die Regionen Zürich-Glattal, Limmattal und Winterthur erarbeitet. Im Oberland existieren bisher lediglich lokale Ideen zur Verkehrssteuerung (z.B. in Pfäffikon oder Wetzikon). Die Verkehrsprobleme auf den Hauptstrassen (Kapazitätsüberlastungen Busbehinderungen, Beeinträchtigungen des Langsamverkehrs) sind jedoch mit den anderen Regionen durchaus vergleichbar und der nötige Spielraum für Dosierungsmassnahmen (Stauräume ausserhalb des Siedlungsgebietes) vorhanden. Die Erarbeitung und Umsetzung eines RVS-Konzeptes ist insbesondere im Bereich der Regionalzentren des Oberlandes angezeigt.
Beschreibung	Basierend auf Vorüberlegungen zu einer RVS-Strategie im Rahmen des rGVK und den bereits bekannten lokalen Ansätzen wird für die Region Oberland ein grossräumiges RVS-Konzept entwickelt. Dabei können die Erfahrungen mit derartigen Konzepten in

	den Nachbarregionen gezielt genutzt werden. Die RVS-Massnahmen im Oberland sollen zwei wesentliche Zielsetzungen verfolgen: Verkehrsdosierung im Hauptnetz (insbesondere in den Zufahrten der Zentren), um Behinderungen im Busbetrieb zu reduzieren, Zusammenbrüche im Verkehrsablauf zu vermeiden (Erreichbarkeit sichern) und Beeinträchtigungen für Langsamverkehr und Siedlungsumfeld in Grenzen zu halten. Gezielte Lenkung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete Netz – insbesondere als flankierende Massnahme zu den vorgesehenen Netzergänzungen (Oberlandautobahn, Weststrasse Wetzikon, Uster West)
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit ÖV-Beschleunigungsmassnahmen (z.B. Busspuren, ÖV1) • Einsatz als FlaMa bei Strasseninfrastrukturergänzungen (z.B. Oberlandautobahn) • Massnahmen zur Strassenraumgestaltung (RVS in Koordination mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen bzw. als Randbedingung für den Spielraum bei Umgestaltungen) • Erweiterung des Dosierungskonzepts für den Raum Rapperswil durch den Kanton St.Gallen
Kartographische Darstellung	<p>Ideenskizze RVS-Massnahmen Oberland auf Basis rGVK Oberland</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • RVS-Massnahmen sichern die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems in Überlastungssituationen Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	in ähnlichen Projekten in den Nachbarregionen nachgewiesen
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> • Grobabklärung und Ideenskizzen im rGVK (2010) • Lokale Projekte (LSA-Steuerung Aathal-Wetzikon 2010, Pfäffikon in Diskussion) Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung RVS-Konzept • Massnahmenumsetzung
Umsetzbarkeit	Ist im Rahmen des zu erarbeitenden Konzeptes nachzuweisen. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen der Kanton Zürich und die Gemeinden (RZO) dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird.
Konformität mit Richtplanung	Richtplankonform als flankierende Massnahme zu Infrastrukturausbauten
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1	RVS-Konzept Oberland	Kanton ZH, Gemeinden	• <i>Noch zu definieren</i>	--
2	Umsetzung der Massnahmen	Kanton ZH, Gemeinden	• <i>Noch zu definieren</i>	--
3	Wirkungscontrolling	Kanton ZH, Gemeinden	• <i>Noch zu definieren</i>	--
Gesamtkosten				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 14 Punkte									
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern									
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Vorteile bei Verkehrsverlagerung MIV und Reduktion Verkehrsspitzen		
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	grosser Einfluss durch Reduktion von Behinderungen		
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1			
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Sicherung/Verbesserung der Erreichbarkeit im MIV und ÖV		
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1			
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1			
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1			
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1			
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern									
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung Umfeldqualität in der Hauptverkehrszeit		
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1			
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion der Spitzenbelastungen, weniger Verkehrsdominanz		
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen									
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1			
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion Verkehrsdominanz		
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern									
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion der Spitzenbelastungen		
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion der Spitzenbelastungen		
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1			
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1			

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.) <input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-	<input type="checkbox"/> sehr gut <input checked="" type="checkbox"/> gut

<input type="checkbox"/> klein <input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant	<input checked="" type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.) <input type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)	Verhältnis	<input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend
Priorität			
Priorität	Be	Begründung: Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; laufende Umsetzung.	

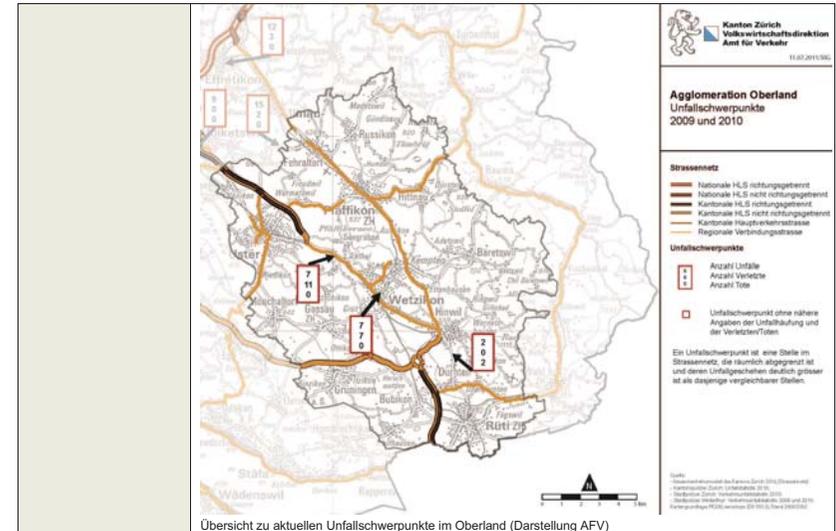
Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Entschärfung von Unfall- schwerpunkten	Lfd. Nr.	MIV6
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Verkehr → Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte im Strassennetz sanieren		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: beeinflusst Sicherheitsniveau in der Agglomeration, Unfallschwerpunkte zum Teil auf agglomerationsrelevanten Haupttrouten. Das Sicherheitsempfinden für die Verkehrsteilnehmer im Langsamverkehr ist durch die Umgestaltung der Knotenpunkte verbessert.	
Mitfinanzierbar- keit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Massnahmen in Abhängigkeit des Unfallgeschehens (keine Langfristplanung möglich)	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: je nach Sanierungsprojekt unterschiedlicher Stand	
Realisierungsho- rizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verant- wortung	Massnahmenträger: KaPo und Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden) Kostenträger: Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden)

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Gemäss Unfallanalyse der Kantonspolizei existieren im Perimeter AP Oberland aktuell drei Unfallschwerpunkte (2009-2010) – eine im kantonalen Vergleich eher geringe Konzentration. Eine spezielle Gefährdung der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer lässt sich aus der Unfallstatistik (Kapo 2009-2010 sowie Analyse rGVK 2004-2008) im Raum Oberland nicht ableiten. Die Entschärfung der bestehenden Unfallschwerpunkte ist ein direkter Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Beschreibung	Die regionalen Unfallschwerpunkte werden im Rahmen des Unfallsanierungsprogrammes der Kantonspolizei behandelt. Hierzu existiert ein Monitoringkonzept, welches das Unfallgeschehen periodisch auswertet, Unfallschwerpunkte identifiziert entsprechenden Handlungsbedarf ableitet.
Abhängigkeiten und Koordinati- onsbedarf	ggf. mit ohnehin anstehenden Strassen-/Kontensanierungsprojekten zu koordinieren
Kartographische Darstellung	



Zweckmässigkeit	• unverzichtbare Massnahmen im Bereich Verkehrssicherheit Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input checked="" type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Laufendes, etabliertes Programm der Kantonspolizei
Zeitplan / Meilen- steine	Bisher: / Vorgesehen: • laufendes Unfallmonitoring und Sanierungsprogramm
Umsetzbarkeit	Einzelfallprüfung geeigneter Sanierungsmassnahmen. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die KaPo und Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden), dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Kein Bestandteil der Richtplanung, kein Widerspruch zu deren Inhalten
Weitere Bemerkun- gen, Hinweise	Die Kapo wird in der Regel bei der Ausarbeitung von Strassenbauprojekten durch den Strasseneigentümer beigezogen.

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen- träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1	Unfallmonitoring KaPo	Strasseneigen- tümer (Kt. ZH, Gemeinden)	•	--
2	Unfallsanierungsprojekte	Strasseneigent. (Kt., Gemein- den)	•	projekt- abhängig
Gesamtkosten				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 9 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Positiver Einfluss auf alle Verkehrsarten
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Beseitigung Unfallschwerpunkte
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Reduktion Konfliktwahrscheinlichkeit, verbessertes Sicherheitsempfinden
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input type="checkbox"/> sehr gut
	<input type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input checked="" type="checkbox"/> gut
	<input checked="" type="checkbox"/> klein		<input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	Ae	Begründung: Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; laufende Umsetzung. Keine Einteilung in A/B/C-Listen des Agglomerationsprogramms, jeweils kurzfristige bzw. Sofortmassnahmen zur Entschärfung der identifizierten Unfallschwerpunkte in Eigenleistung

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Parkraummanagement	Lfd. Nr.	NM1
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Verkehr / (Siedlung) → Mobilitätsmanagement (Wirtschaft / Verwaltung) → Regulierung der Parkierung		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: einheitliche Parkierungsregelungen für mehr Transparenz und Akzeptanz (Chancengleichheit) in der gesamten Agglomeration sowie Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Die Umsetzung eines Parkraummanagements ist ein integrales Element für die Verlagerung zum ÖV und für die Erhöhung der Langsamverkehrsanteile. Nur mit ihr können die Modal-Split-Ziele erreicht werden. Demnach ist die Massnahme für den Gesamtverkehr in der Agglomeration unverzichtbar.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: keine Infrastrukturmassnahme	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: noch keine regionalen Vorarbeiten	
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmen-träger: Gemeinden (RZO) Kosten-träger: Gemeinden

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Sowohl Bedarfsermittlung als auch Bewirtschaftung des Parkraumes werden in der Region sehr unterschiedlich gehandhabt. Zum Teil erfolgt die Bedarfsermittlung auf Basis der Kant. Wegleitung, zum Teil gelten gemeindeeigene Vorschriften. Die Parkraumbewirtschaftung ist ebenfalls sehr unterschiedlich und meist einzelfallbezogen geregelt. Zum Teil sind grössere Anlagen gar nicht bewirtschaftet (Einkaufszentren Hinwil West). Die fehlende Parkraumbewirtschaftung begünstigt die MIV-Nutzung gegenüber den anderen Verkehrsmitteln; einzelne Gebührenerhebungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen im Handel, eine (zu) grosszügige Auslegung des Bedarfs bedingt einen übermässigen Flächenverbrauch für Parkierungsanlagen. Ein regional einheitliches Vorgehen könnte hier eine gewisse Lenkungswirkung entfalten, die Parkraumplanung erleichtern und transparenter gestalten sowie die Akzeptanz entsprechender Regelungen positiv beeinflussen.
Beschreibung	Die Region Oberland erarbeitet unter Federführung der RZO und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Kant. Stellen (ARE ZH, AFV) ein regional einheitliches Parkierungskonzept, welches Bedarfsermittlung und Bewirtschaftung regelt. Grundlage für die Bedarfsermittlung sind die Vorgaben aus dem PBG, welche derzeit überarbeitet werden.

	Ein einheitliches Vorgehen zur Bewirtschaftung kann aus einzelnen bestehenden kommunalen Regelungen in der Region Oberland und/oder Erfahrungen von Gemeinden in Nachbarregionen (z.B. Obersee, Glattal) abgeleitet werden.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Revision PBG (Bedarfsermittlung) Spezielle, übergeordnete Vorgaben für verkehrsentensive Einrichtungen (Bedarf und Bewirtschaftung) Koordination mit Nachbarregionen (Glattal, Obersee)
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit	Eine regionale einheitliche Regelung der Parkierung ist die Voraussetzung für eine gewisse Planungssicherheit und Chancengleichheit in diesem Bereich. Die Bewirtschaftung des Parkraumes ist ein Bestandteil der nachfrageseitigen Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Die generierten Einnahmen können zudem zur Mitfinanzierung anderer Verkehrsmassnahmen beitragen (z.B. im Bereich Langsamverkehr oder intermodaler Verknüpfung). Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch
Machbarkeit	Ist innerhalb der Region zu klären. Bei der Bedarfsermittlung ist die Abhängigkeit von übergeordneten Vorgaben (PBG-Revision) zu berücksichtigen.
Zeitplan / Meilensteine	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> Diverse, einzelfallbezogene kommunale Ansätze, jedoch keine Massnahmen im Sinne einer einheitlichen Strategie Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> Revision PBG (Parkplatzbedarfsermittlung), derzeit in Arbeit Überführung in regional einheitliche Regelung – <i>Vorgehen noch zu klären</i>
Umsetzbarkeit	Im politischen Prozess innerhalb der Region zu klären. Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigen die Gemeinden (RZO), dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Kein eigentlicher Richtplanningehalt, aber aufgrund der Orientierung an den kantonalen Regelungen werden Widersprüche zu übergeordneten Planungen ausgeschlossen.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1	Analyse der bestehenden Situation	RZO-Gemeinden	• <i>offen</i>	<i>offen</i>
2	Konzept zur Bedarfsermittlung (Basis PBG-Revision)	RZO-Gemeinden	• <i>offen</i>	<i>offen</i>
3	Bewirtschaftungskonzept	RZO-Gemeinden	• <i>offen</i>	<i>offen</i>
Gesamtkosten				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 13 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern							
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Profitieren indirekt von Nachfragesteuerung im MIV

2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Profitiert indirekt von Nachfragesteuerung im MIV
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Erhalt/Verbesserung der Erreichbarkeit durch nachfrageseitige Verkehrslenkung
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	„Push“-Massnahme im MIV
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung ÖV-Standorte
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Beschränkung MIV-Attraktivität
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Gestaltungsspielraum durch Flächenreduktion im ruhenden Verkehr
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Indirekte Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Begrenzung Parkierungsflächenbedarf
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität		
Priorität	Ae	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; laufende Umsetzung. Keine Infrastrukturmassnahme, jedoch hohe Priorität als Kernmassnahme im Bereich Nachfragemanagement.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme Massnahmenpa- ket	Oberland - Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung	Lfd. Nr.	NM2
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Verkehr / (Siedlung) → Mobilitätsmanagement (Wirtschaft / Verwaltung) → Mobilitätsberatung		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Die Förderung des wesensgerechten und wirtschaftlichen Einsatzes der verschiedenen Verkehrsmittel leistet einen Beitrag zur Effizienzsteigerung der vorhandenen Mobilitäts- und Infrastrukturangebote und zur Entlastung der bestehenden Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz. Das Mobilitätsmanagement ist eine agglomerationsrelevante Begleitmassnahme zur Erreichung der Modal-Split-Zielsetzungen.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: keine Infrastrukturmassnahme und daher nicht mitfinanzierbar durch Bund	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: nicht relevant, da nicht mitfinanzierbar durch Bund	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinden (insb. Uster, Wetzikon), Kanton ZH, Kostenträger: RZO / Kanton / Verkehrsunternehmen

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Unter dem Begriff Mobilitätsmanagement haben sich vielfältige nachfrageseitige Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl etabliert – von betrieblichen Mobilitätskonzepten in Firmen und Verwaltung bis hin zur Mobilitätsberatung in regionaler Trägerschaft (Mobilitätszentrale, Infoportale im Internet etc.). Derartige Ansätze sind in der Region Oberland bisher weitgehend unbekannt. Ähnlich wie beim Parkraummanagement ist hier ein koordiniertes, regionales Vorgehen anzustreben, um entsprechende Effekte in der Verkehrsmittelwahl zu erzielen, nachfrageseitige Massnahmen langfristig zu etablieren und in Planungsprozessen zu verankern (z.B. Vorgaben/anreize bei der Ansiedelung von Firmen).
Beschreibung	Die Region Oberland erarbeitet unter Federführung der RZO und in Zusammenarbeit mit den zuständigen kant. Stellen (ARE ZH, AFV) und „Mobilitätsanbietern“ (Verkehrsunternehmen, ZVV, Mobility, Rent a Bike etc.) ein Konzept, welches die künftige Anwendung von Verkehrsmanagementmassnahmen in der Region so klar und verbindlich wie möglich aufzeigt. Dabei werden vorhandene Ansätze (z.B. im Rahmen des Projektes Mobilität im Unternehmen MIU) und übergeordnete Strategien (z.B. Veloförderprogramm Kanton ZH) einbezogen und auf regionaler Ebene weiterentwickelt. Beispiele liefern zudem Regionen, in denen Mobilitätszentralen/Portale bereits realisiert wurden.

	Ziel ist die feste Verankerung von Verkehrsmanagementmassnahmen in regionalen und kommunalen Planungsprozessen.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Koordination mit bestehenden Massnahmen (MIU, Veloförderprogramm, Mobilitätsberatung in Gemeinden etc.) Verknüpfung mit Angeboten von ZVV und Verkehrsunternehmen
Kartographische Darstellung	 <p>Beispiel für Internetportal zur Mobilitätsberatung (www.mobilitaetsdurchblick.ch)</p>
Zweckmässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsmanagementmassnahmen unterstützen die angestrebte Verlagerung in der Verkehrsmittelwahl mit einem vergleichsweise geringem Aufwand Mobilitätsberatung öffentlicher Stellen und Mobilitätskonzepte in Unternehmen fördern zudem den bewussten Umgang mit dieser Thematik bzw. schaffen überhaupt erst ein entsprechendes Problembewusstsein <p>Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: <input type="checkbox"/> vernachlässigbar <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
Machbarkeit	Für kantonal etablierte Massnahmen nachgewiesen (MIU, Veloförderprogramm), Mobilitätsberatung in vielen CH-Regionen etabliert
Zeitplan / Meilensteine	<p>Bisher:</p> <ul style="list-style-type: none"> Übergeordnete Konzepte liegen vor MIU (AFV Kanton ZH, 2010), Veloförderprogramm (AFV Kanton ZH, 2010) <p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> MIU-Partnerschaft von Wetzikon und Uster ab 2012
Umsetzbarkeit	Nachweis in der Region Oberland noch zu erbringen. Mit den Exekutivbeschlüssen vom März 2012 bestätigen die Gemeinden (insb. Uster, Wetzikon) und der Kanton ZH, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben werden.
Konformität mit Richtplanung	Kein direkter Bestandteil der Richtplanung, aber auch kein Widerspruch zu deren Inhalten
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1	Uster: Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen (MIU)	Uster, Kt. ZH	• <i>Offen (Start 2012 geplant)</i>	offen
2	Wetzikon: Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen (MIU)	Wetzikon, Kt. ZH	• <i>Partnerschaft seit 2012</i>	offen
3	Konzept zur Mobilitätsberatung seitens der Region	RZO	• <i>offen</i>	offen
4	Schaffung von Anlaufstellen in den Gemeinden – insbesondere zur Förderung des Langsamverkehrs	RZO, Gemeinden	• <i>offen</i>	offen

Gesamtkosten	--
--------------	----

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 22 Punkte

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Direkte Förderung durch organisatorische Massnahmen (Beratung, Information)
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1	Direkte Förderung durch betriebliches Mobilitätsmanagement
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1	
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung durch Information
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Verkehrsmittelübergreifende Angebote
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Modal-Split-Beeinflussung durch spezifische Mobilitätsempfehlungen, Angebote
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Mobilitätsmanagement von Freizeitanlagen

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	ÖV-Förderung über betriebliches Mobilitätsmanagement
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung LV/ÖV
2	Lärmmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Förderung LV/ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserte Verkehrsflächeneffizienz durch wesensgerechte Verkehrsmittelnutzung
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Total Nutzen	<input type="checkbox"/> gross	Kosten-kategorie	<input type="checkbox"/> Grossprojekt (> 300 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	<input checked="" type="checkbox"/> sehr gut
	<input checked="" type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> umfangreiches Projekt (< 300 Mio.)		<input type="checkbox"/> gut
	<input type="checkbox"/> klein		<input type="checkbox"/> mittleres Projekt (< 30 Mio.)		<input type="checkbox"/> genügend
	<input type="checkbox"/> nicht agglomerationsrelevant		<input checked="" type="checkbox"/> kleines Projekt (< 3 Mio.)		<input type="checkbox"/> ungenügend

Priorität

Priorität	Ae	Begründung: Mitfinanzierbarkeit nicht gegeben; agglomerationsrelevant; sehr gutes KNV; laufende Umsetzung. Keine Infrastrukturmassnahme, jedoch hohe Priorität und langfristig laufend weiter zu entwickelnde Kernmassnahmen im Bereich Nachfragemanagement (Eigenleistungen der Region)
-----------	----	--

Massnahmenpaket	Oberland - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung des Aabachs		Lfd. Nr.	L1
			Priorität	Ae
Handlungsbedarf	Landschaft → Nutzungsansprüche des Naturschutzes, der Erholung und der Verkehrerschliessung bestmöglich koordinieren			
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Siedlung <input checked="" type="checkbox"/> Landschaft/ Natur <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur			
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	<u>Begründung:</u> Hohe Relevanz der Massnahme für die durch die Teilstrategien verfolgte nachhaltige Landschaftsentwicklung		
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> keine Infrastrukturmassnahme		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> nicht relevant für Eigenleistungen		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinden, RZO, Kanton <u>Kostenträger:</u> Gemeinden, RZO, Kanton	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem	Der Aabach ist zwischen Pfäffikersee und Greifensee geprägt von zahlreichen historischen Wasserkraftanlagen. Das Gewässer weist grössere ökologische Defizite und verschiedene Schwachstellen bezüglich des Hochwasserschutzes auf. Insbesondere im Siedlungsgebiet von Uster bestehen am Aabach grosse Potenziale für die Naherholung und den Städtebau. Im Aathal zwischen Uster und Wetzikon ist der Bau von Verkehrsinfrastrukturen (Oberland Autobahn, Ausbau Bahnlinie) sowie die Umnutzung alter Industrieareale geplant. Diese Vorhaben wirken sich auch auf den Aabach aus.
Beschreibung	Um die Anliegen des Hochwasserschutzes und des Städtebaus in Einklang zu bringen, haben die Stadt Uster und das AWEL 2004 eine Testplanung mit 3 Teams für das Stadtgebiet Uster erarbeitet. Aus den Ergebnissen der Testplanung wurden sodann die wesentlichen gestalterischen Entwicklungsleitlinien und vorrangige Interventionsgebiete abgeleitet (Masterplan Aabach Uster). Für den Abschnitt des Aabachs zwischen Uster und Wetzikon wurde 2007 – 2010 unter Federführung des AWEL ein Leitbild erarbeitet (Leitbild Aabach Aathal). Es stellt die für die nächsten 15- 20 Jahre anzustrebende Entwicklung des Aabaches dar. Ziel ist es, die verschiedenen Nutzungen und Interessen besser aufeinander abzustimmen. Das Leitbild zeigt auf, wie der erforderliche Gewässerraum gesichert und wie der Aabach ökologisch und erholungsfunktional aufgewertet werden kann. Es ist nun ein konkretes Umsetzungsprogramm für diese beiden Planungen zu

	erarbeiten.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenplan Wasser Einzugsbereich Greifensee • LEK Uster • Kantonaler Richtplan, regionaler Richtplan
Kartographische Darstellung	<p>Quelle: Masterplanung Aabach Uster, anthos, 2006</p> <p>Quelle: Leitbild Aabach Aathal, AWEL, Sept. 2010</p>
Zweckmässigkeit	Die Aufwertung des Aabachs dient der Umsetzung der einleitend aufgeführten Teilstrategien. Insbesondere tragen die Teilmassnahmen dazu bei, das folgende Element des Zukunftsbildes zu erreichen: <ul style="list-style-type: none"> • Gewässerräume: Gewässer sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Elemente einer vielfältigen Landschaft, dienen der ökologischen Vernetzung und bieten Raum für Freizeit und Erholung Zudem dient das Massnahmenpaket der Umsetzung der Vorgaben aus dem kantonalen Naturschutzkonzept, dem Massnahmenplan Wasser Einzugsgebiet Greifensee, dem LEK Uster und dem kantonalen Landschaftsplan Richtplan.
Machbarkeit	Die Festlegung des Aabachs als zu revitalisierendes Gewässer erfolgt gestützt auf das PBG im regionalen Landschaftsplan. Zudem sind direkt aus dem Leitbild bzw. aus der Masterplanung abgeleitete Projekte und Massnahmen umzusetzen.
Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Masterplanung Aabach Uster 2004 - 2005 • Erarbeitung des Leitbildes Aabach Aathal 2007 - 2010

	<u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Übertragung der Umsetzungsverantwortung für das Leitbild Aabach Aathal an die Zweckverband Region Zürich Oberland RZO (Organisation der Überprüfung von Arbeitsfortschritt und Zielerreichung)
Umsetzbarkeit	Auftrag aus kantonalem Richtplan sowie Masterplanung Uster und Leitbild Aabach Aathal (vgl. Machbarkeit)
Konformität mit Richtplanung	Konkretisiert die konzeptionellen Vorgaben des Kantonalen Richtplans
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme, Massnahmenpaket	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)	Lfd. Nr.	L2
		Priorität	Ae

Teilstrategie	Landschaft → Vorhandene Landschaftsräume durch Siedlungsbegrenzung bewahren → Nutzungsansprüche des Naturschutzes, der Erholung und der Verkehrerschliessung bestmöglich koordinieren		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LIV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft/ Natur
Relevanz	<input checked="" type="checkbox"/> agglomerationsrelevant <input type="checkbox"/> teilweise relevant	Begründung: Behördenverbindliche Festlegung von Entwicklungsabsichten, welche für die ganze Agglomeration relevant sind und aus dem erkannten Handlungsbedarf erfolgen.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	Begründung: Landschaftsmassnahmen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	Begründung: Nicht relevant, da Landschaftsmassnahme	
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: RZO Kostenträger: RZO

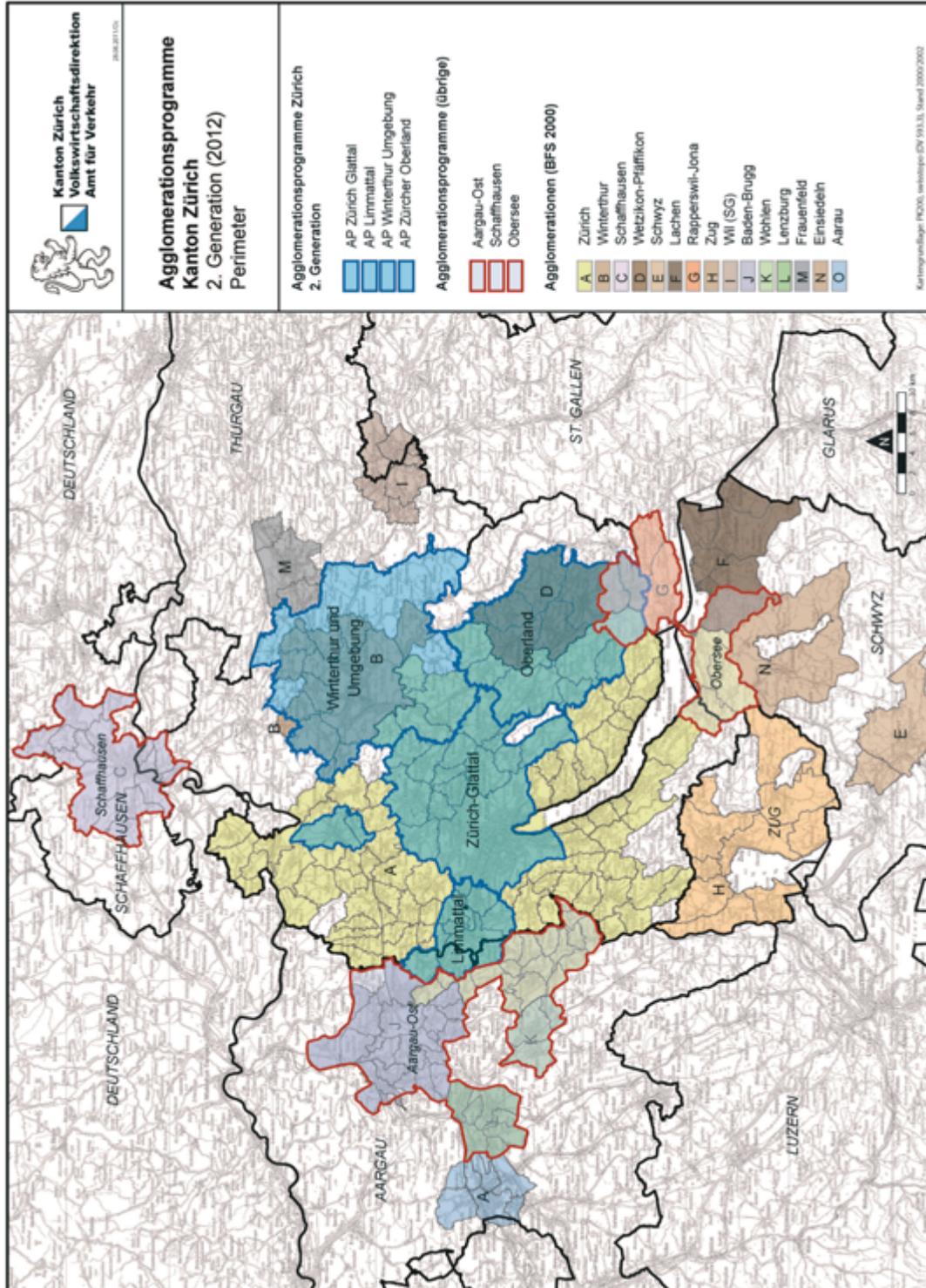
Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage / Problem	Im kantonalen Richtplan wird das Landwirtschaftsgebiet festgelegt und mit überlagerten Festlegungen strukturiert. Diese Gebietsfestlegungen orientieren sich an den Handlungsfeldern „Freihalten“, „Fördern“, „Schützen“, „Aufwerten“ und „Verbinden/Vernetzen“. Dies können beispielsweise dies Landschaftsschutzgebiete, Landschaftsförderungsgebiete, wiederherzustellende Landschaftsverbindungen oder Freihaltegebiete sein. Die Umsetzung dieser Festlegungen erfolgt im Rahmen von Nutzungsplanungen, von Infrastrukturprojekten, von Schutzverordnungen und anderweitigen Projekten. In Ergänzung und Konkretisierung der Festlegungen des kantonalen Richtplans sind auch im regionalen Richtplan entsprechende Festlegungen zu treffen. Die Strukturierung der Landschaft erfolgt somit schwergewichtig mit dem kantonalen und regionalen Richtplan.
Beschreibung	Die Regionen überarbeiten den regionalen Richtplan im Bereich Landschaft im Sinne des Zukunftsbildes bzw. des RegioROK.

Kartographische Darstellung	<p>Beurteilung der Landschaftsqualität als Grundlage für den Richtplan (Quelle: www.are.zh.ch)</p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Aufträge an die Regionen gemäss kantonalen Richtplans; - Aufgaben der Regionen gemäss PBG; - Landschaftsentwicklungskonzepte und Vernetzungsprojekte.
Zweckmässigkeit	Die Revision des regionalen Richtplans dient der Umsetzung der einleitend aufgeführten Teilstrategien in den genannten Handlungsfeldern. Insbesondere tragen die Teilaspekte der Revision dazu bei, die Multifunktionalität der Landschaft als Produktionsraum, als Erholungsraum, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und als kulturgeschichtlicher Raum zu sichern.
Machbarkeit	Da es sich nicht um eine Infrastrukturmassnahme handelt, kann die technische Machbarkeit nicht nachgewiesen werden.
Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Regio-ROK (Mitte 2010 bis Mitte 2011) • Verabschiedung Regio-ROK und entsprechendes Budget an der Delegiertenversammlung 30. Juni 2011 <u>Laufend:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung / Vertiefung von Grundlagen <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Formelle Verfahren nach Gesamtüberprüfung kantonalen Richtplan (Festsetzung voraussichtlich im Frühjahr 2013)
Umsetzbarkeit	Die in den regionalen Richtplänen festzulegenden Inhalte ergeben sich aus dem PBG und dem kantonalen Richtplan. Die regionale Planung ist eine ständige Aufgabe der Planungsverbände nach § 12 PBG.
Konformität mit Richtplanung	Auftrag des kantonalen Richtplanes; Konkretisierung der konzeptionellen Vorgaben.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

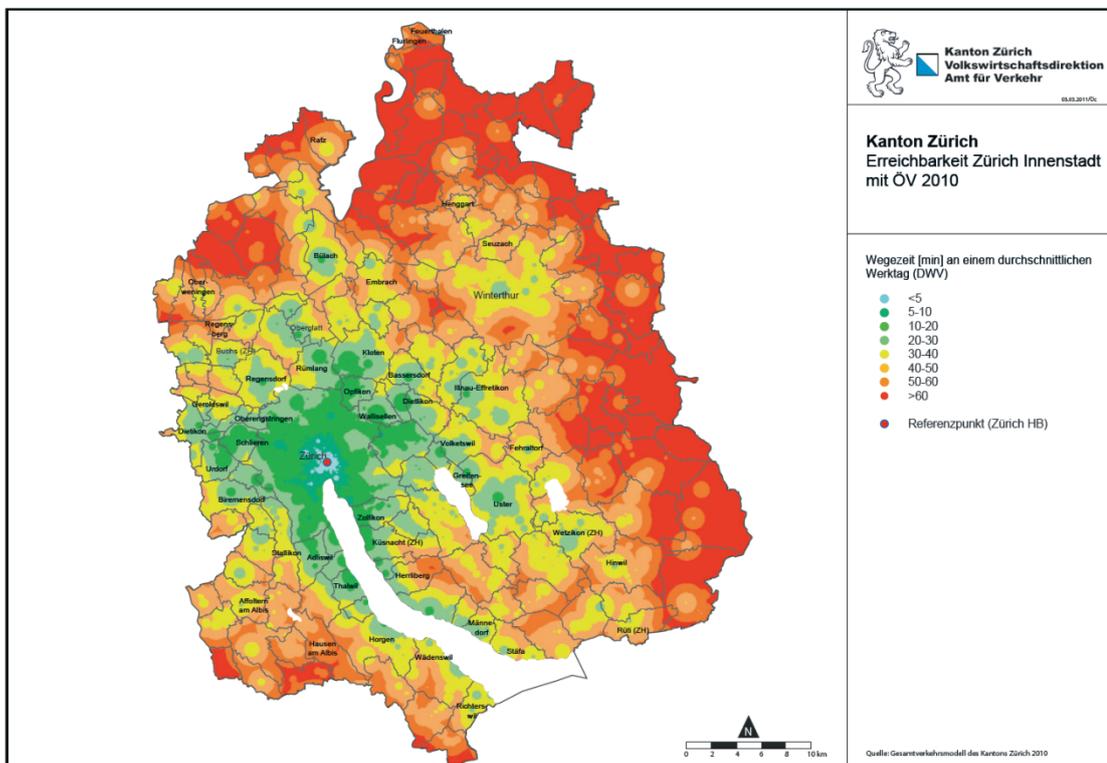
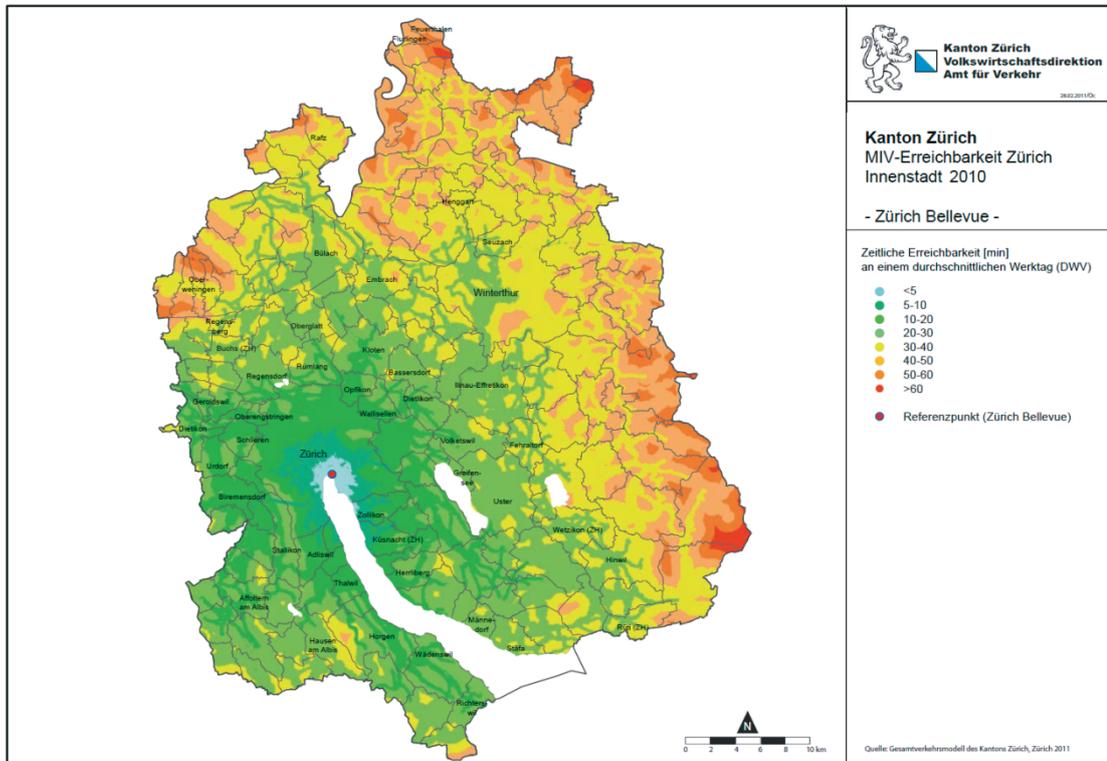
Anhang 3 Übersicht Aggloprogramme im Raum Zürich

Agglomerationsprogramme Kanton ZH – Perimeter (Darstellung AFV 2011)

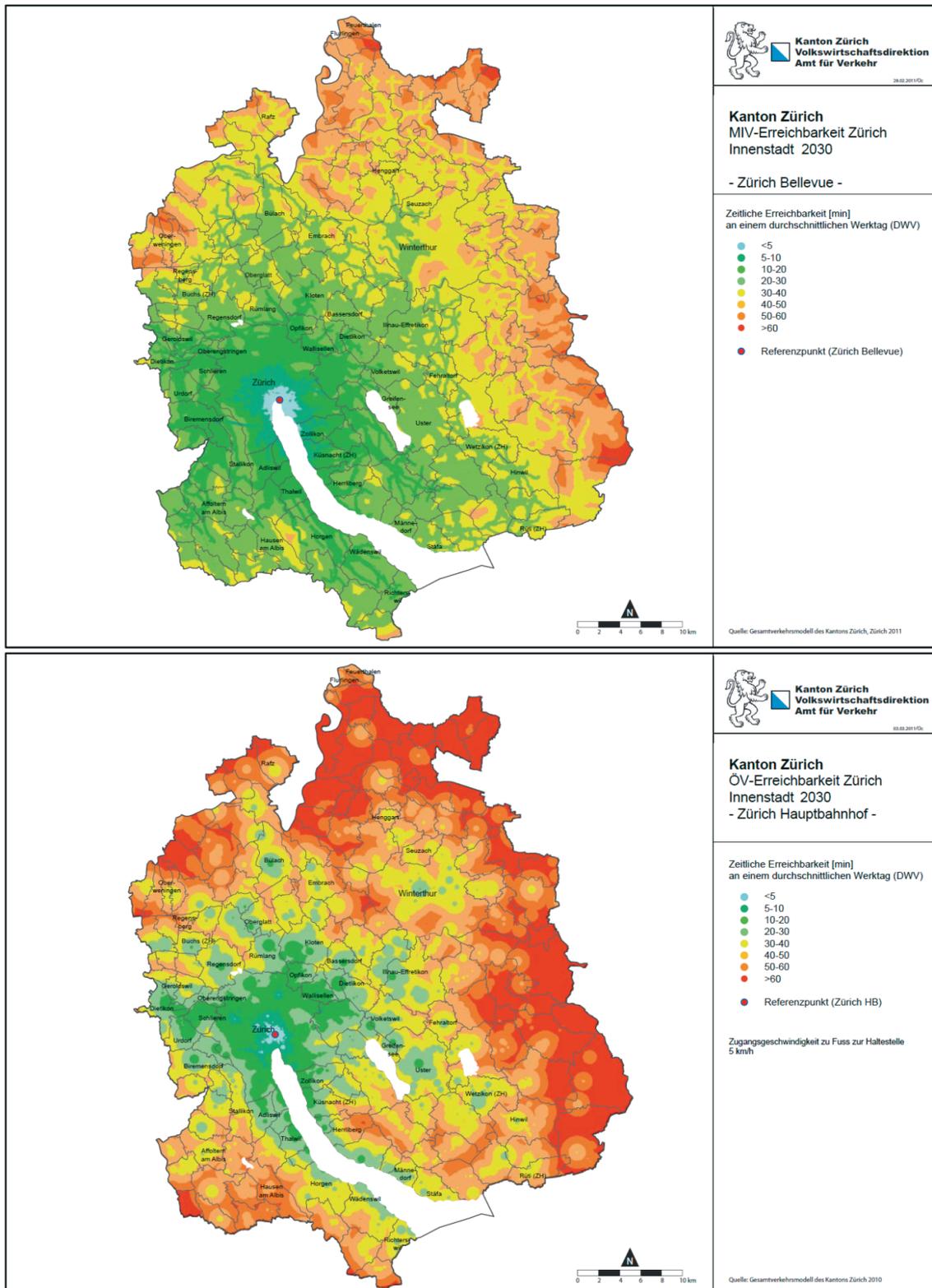


Anhang 4 Auswertung Reisezeiten MIV/ÖV

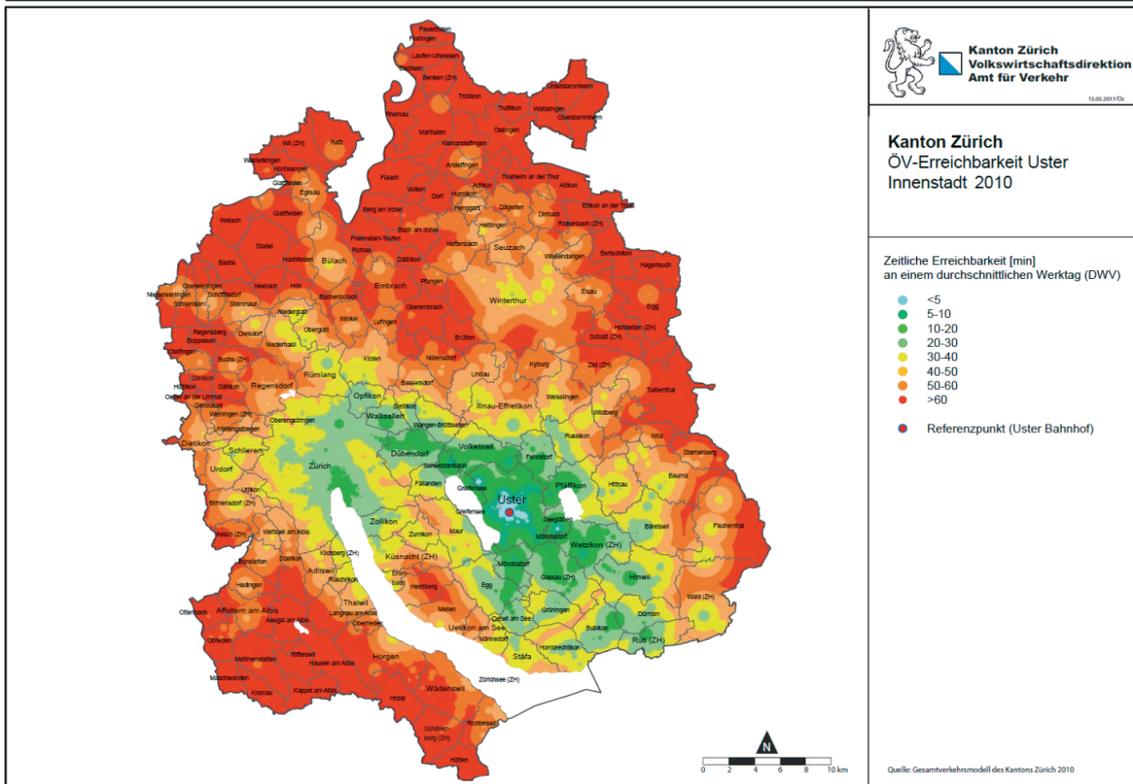
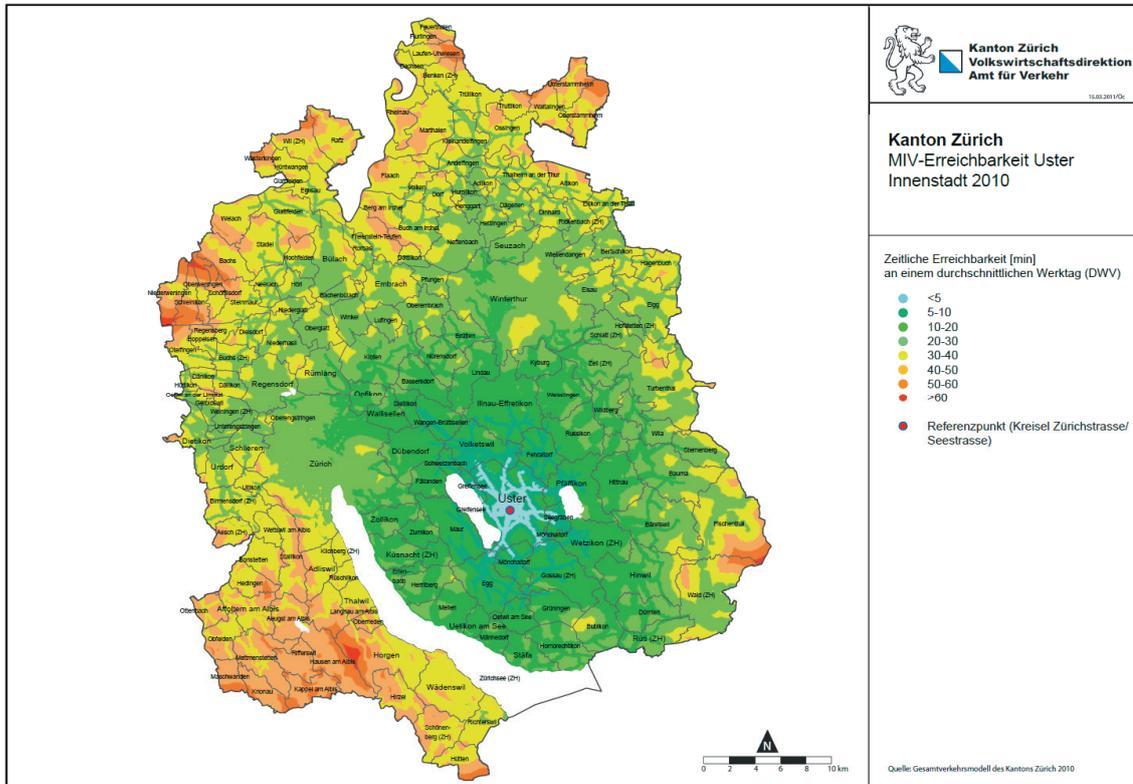
Erreichbarkeitsvergleiche MIV/ÖV (Darstellung AFV)



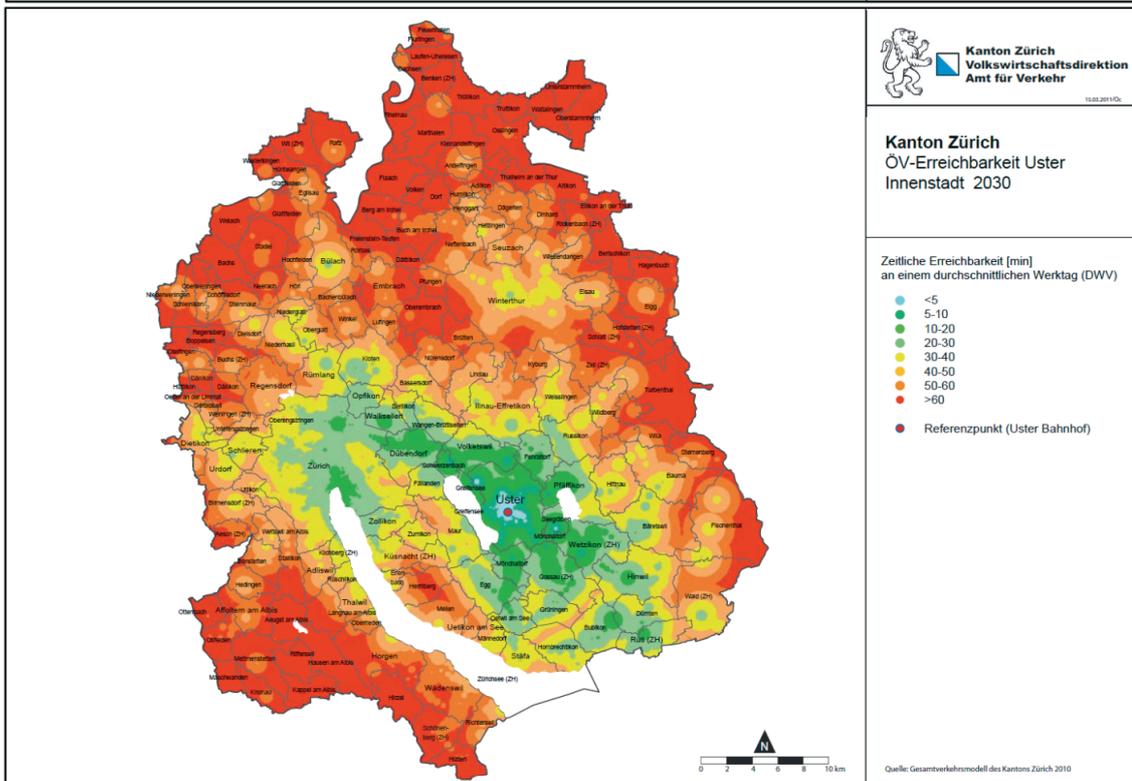
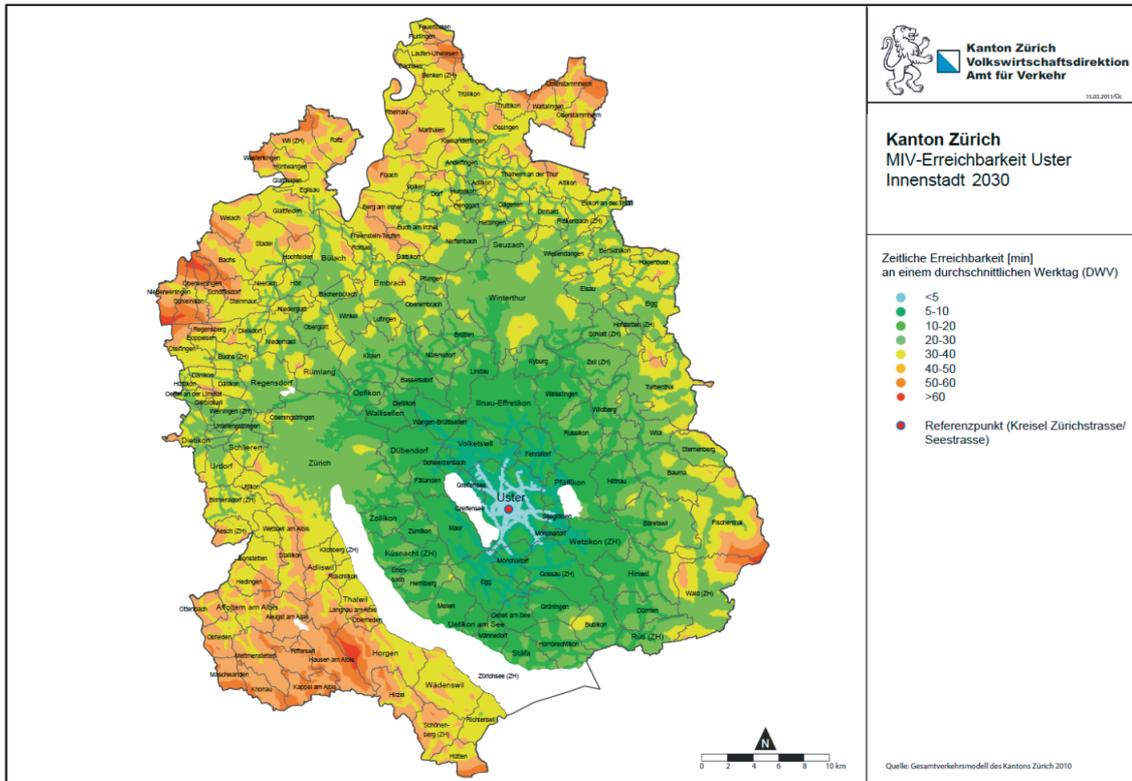
Erreichbarkeitsvergleiche MIV/ÖV (Darstellung AFV)



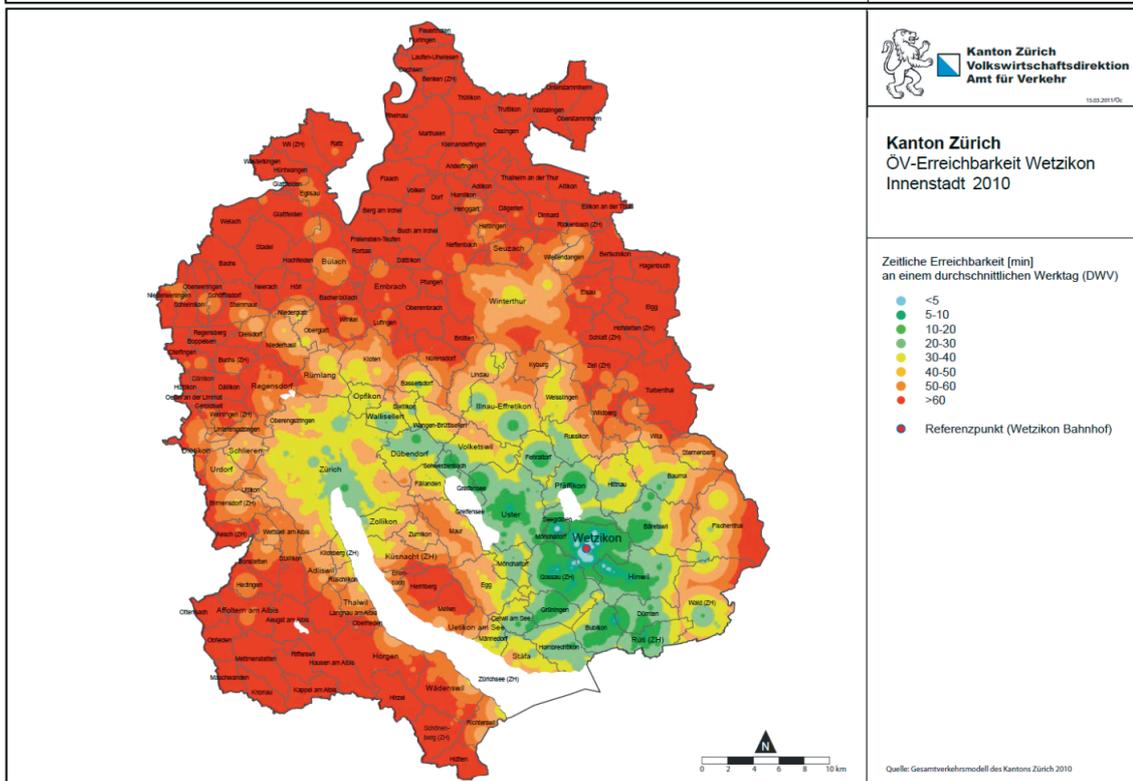
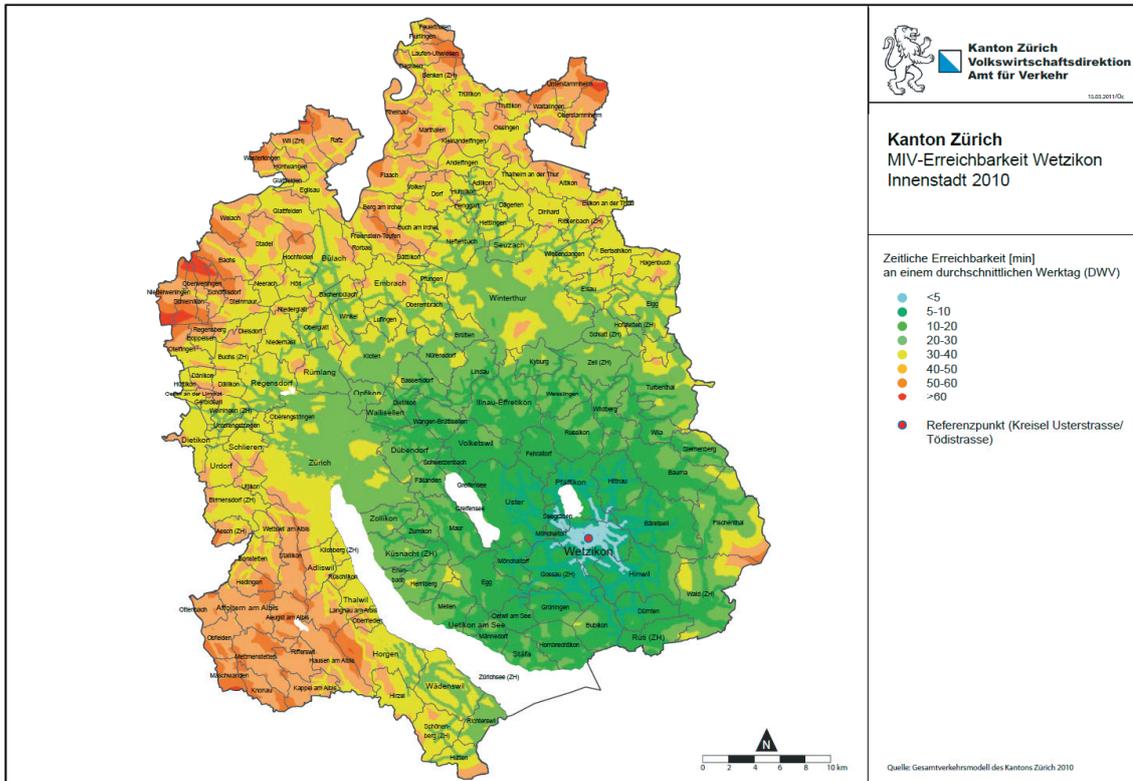
Erreichbarkeitsvergleiche MIV/ÖV (Darstellung AFV)



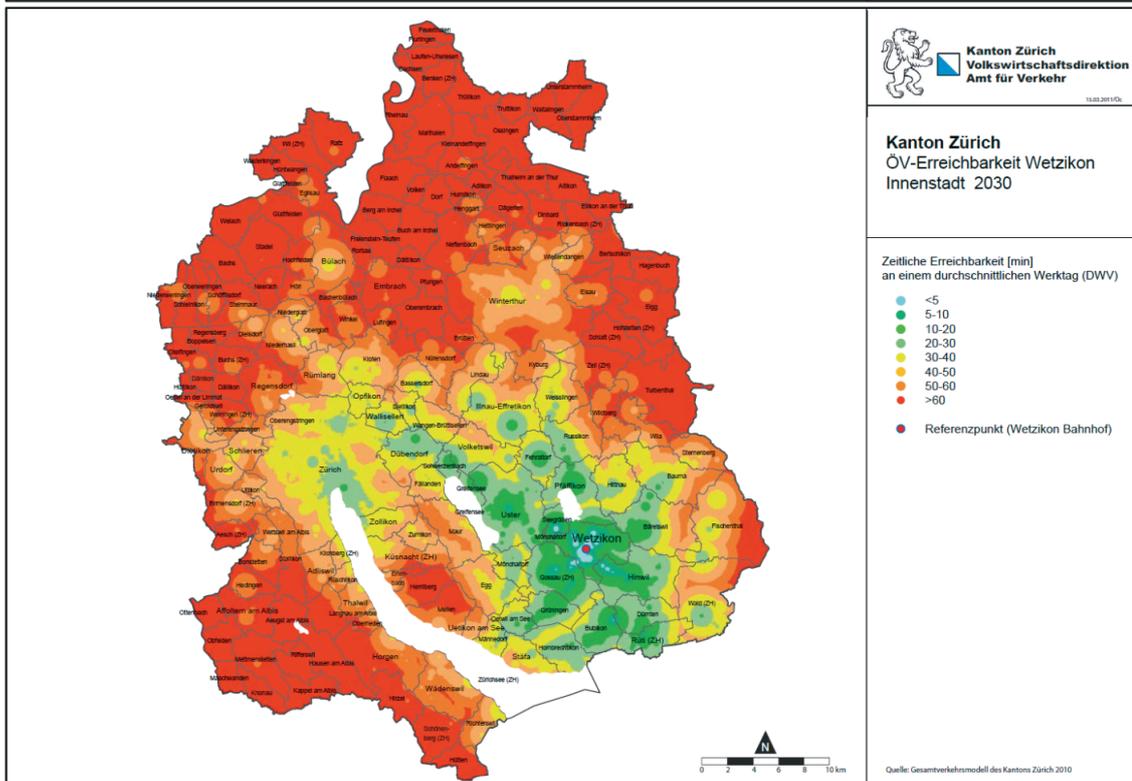
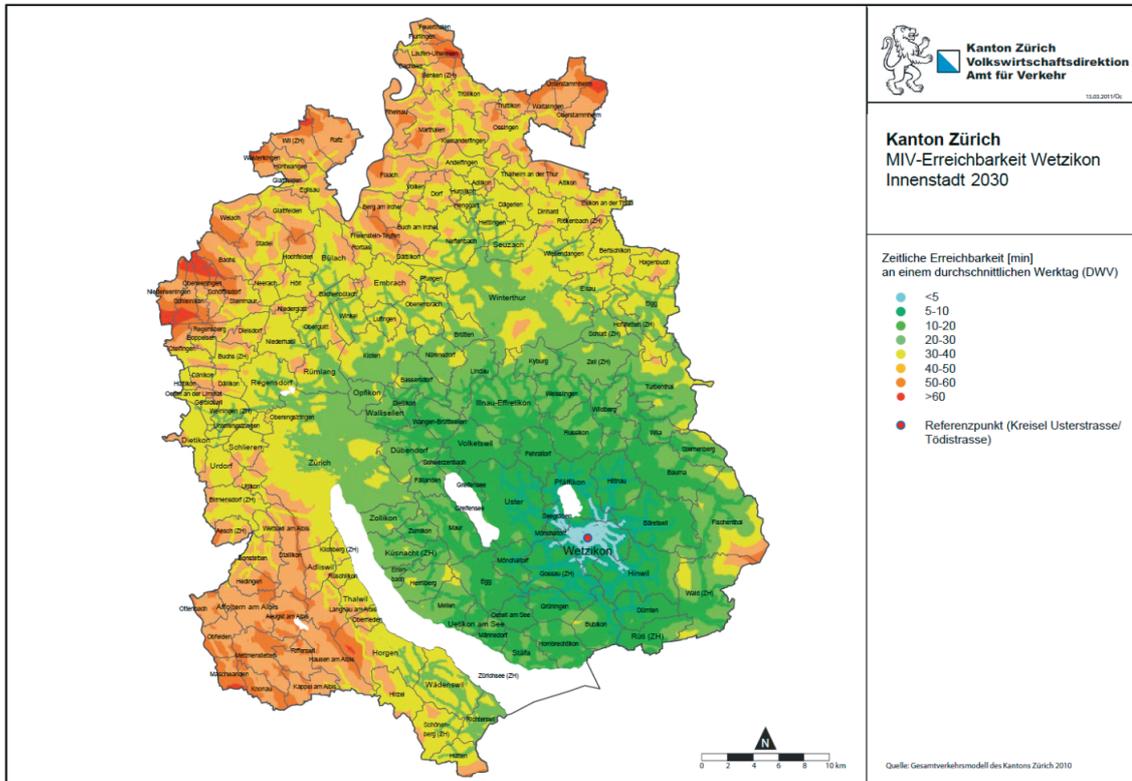
Erreichbarkeitsvergleiche MIV/ÖV (Darstellung AFV)



Erreichbarkeitsvergleiche MIV/ÖV (Darstellung AFV)



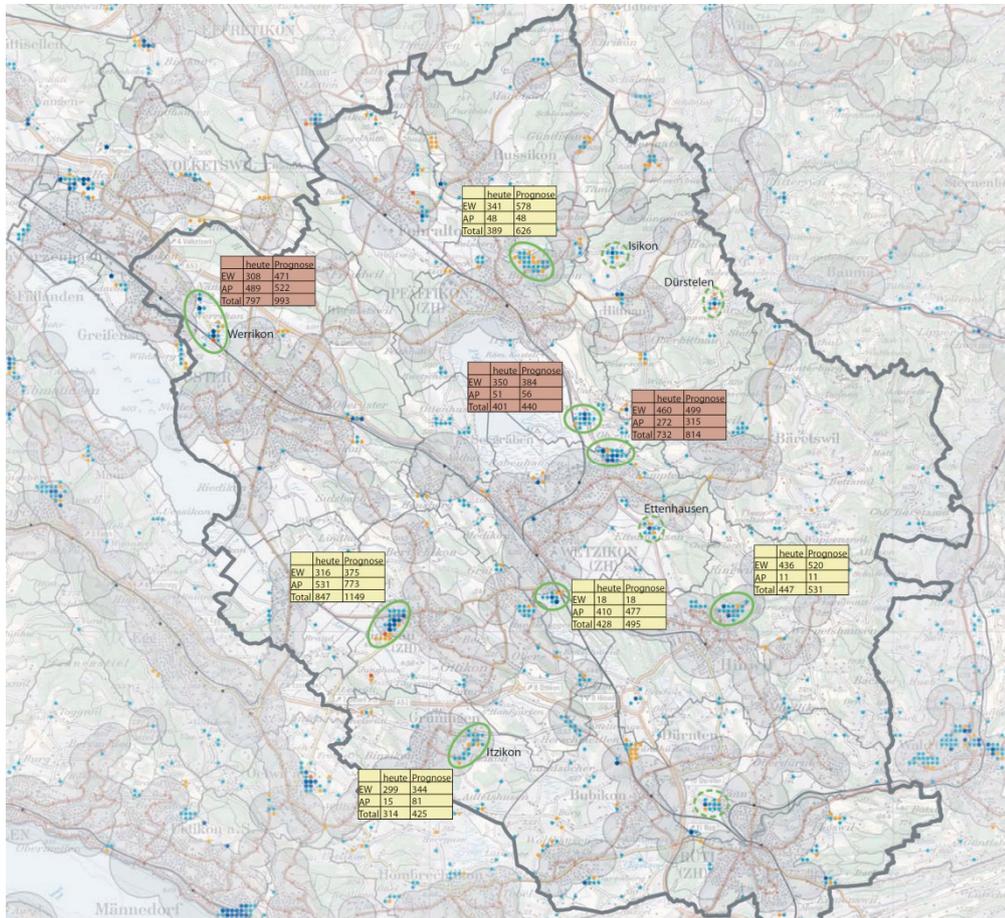
Erreichbarkeitsvergleiche MIV/ÖV (Darstellung AFV)



Anhang 5 ÖV-Erschliessungslücken

Grössere ÖV-Erschliessungslücken (vgl. Abbildung) liegen in Auslikon (Pfäffikon) und am Nordrand von Wetzikon (Ortsteil Schornäglen). Viele kleinere Weiler und Aussenwachen verfügen ebenfalls über keinen ÖV-Anschluss, sind aber keine Erschliessungslücken im Sinne der ZVV-Angebotsverordnung [24] (z.B. Isikon und Dürstelen bei Hittnau oder Ettenhausen bei Wetzikon). Weitere Quartiere liegen im Einzugsbereich von Haltestellen, die jedoch nur durch wenige tägliche Fahrten bedient werden – dazu gehören die nördlichen Randbereiche von Pfäffikon und Hinwil, der Westteil von Gossau, Itzikon bei Grüningen und das Industriegebiet Schöneich im Süden von Wetzikon.

ÖV-Erschliessungslücken



Legende

Erschliessungslücken nach
 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare

Heute (Einwohner 2007/Arbeitsplätze 2005)

- 10 - 50
- 41 - 100
- > 100

Prognose (2030)

- 10 - 50
- 41 - 100
- > 100

□ ÖV-Einzugsgebiete (Bahn 750 m, Bus 400 m)

— Buslinien und Haltestellen

— Bahnliesen und Bahnhöfe

○ Gebiete ohne, bzw. mit schlechter Erschliessung

○ Gebiete ohne Erschliessung, jedoch keine Erschliessungslücken
 gemäss Angebotsverordnung

Tabelle: Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze der Erschliessungslücke

rot: ohne Erschliessung

gelb: mit schlechter Erschliessung (weniger als Stundentakt)

Quelle: ha-Daten und ÖV-Güteklassen gem. ARE ZH, Trendprognose gem. GVM, Auswertung aus rGVK Oberland [3]

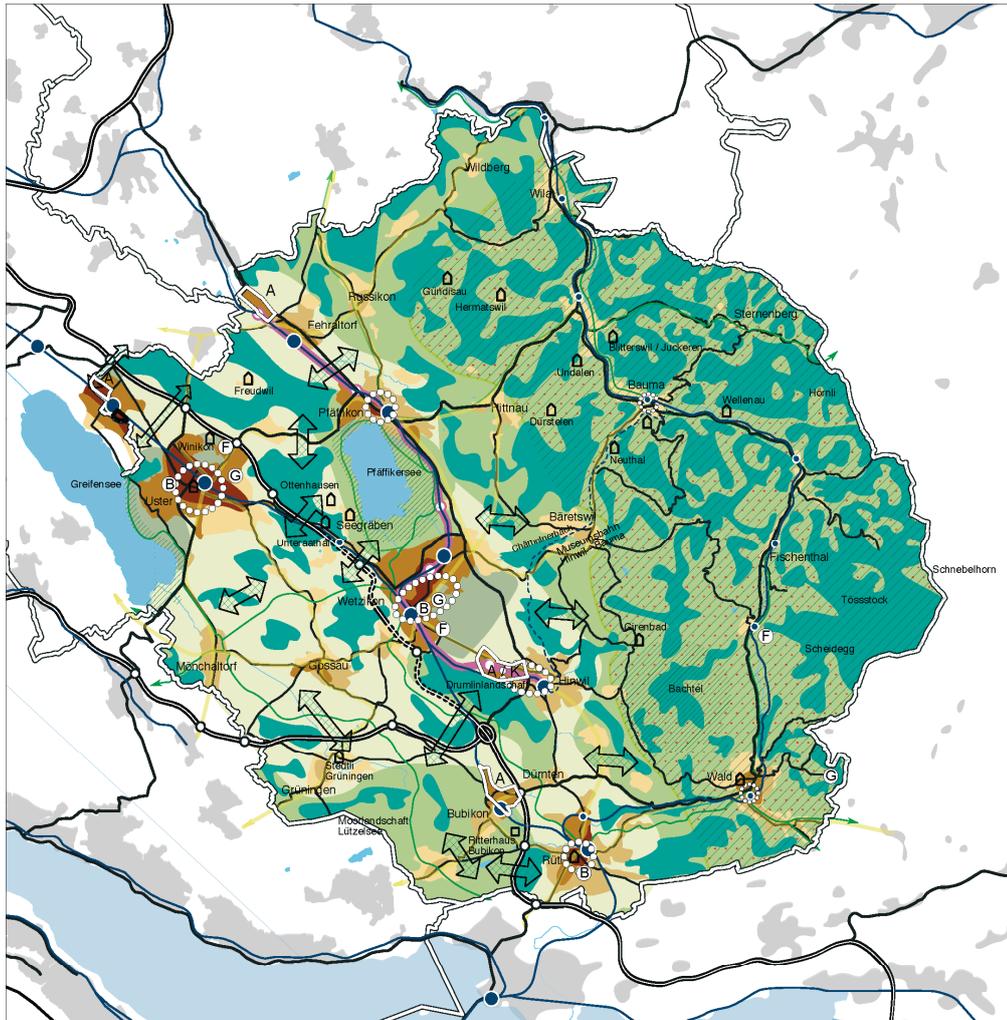
Anhang 6 Entwicklungsziele des Regio-ROK

Zukunftsbild Region-ROK

RZO Region Zürcher Oberland

Regionales Raumordnungskonzept - Teilkarte Zukunftsbild

30. Juni 2011



Legende

Landschaft

- Wald
- Gewässer
- Siedlungsorientierte Freiräume
- Landschaftsorientierte Freiräume
- Landschaftsräume
- Erholungsräume von überregionaler Bedeutung
- intensiv / extensiv genutzt
- Wildtierkorridore

Siedlung

- Siedlungsdichte urban
- Siedlungsdichte semiurban
- Siedlungsdichte mitteldicht
- Siedlungsdichte locker
- Siedlungsgebiet ausserhalb des Perimeters
- Streusiedlungsgebiet
- Regionalzentrum
- Subzentrum

Verkehr

- Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
- Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
- Kantonsstrassen (HVS / VS)
- S-Bahn-Netz
- Haltestellen S-Bahn Takt < 15min
- Haltestellen S-Bahn Takt 16-30min
- Busnetz
- Radrouten Veloland

Nutzungsschwerpunkte

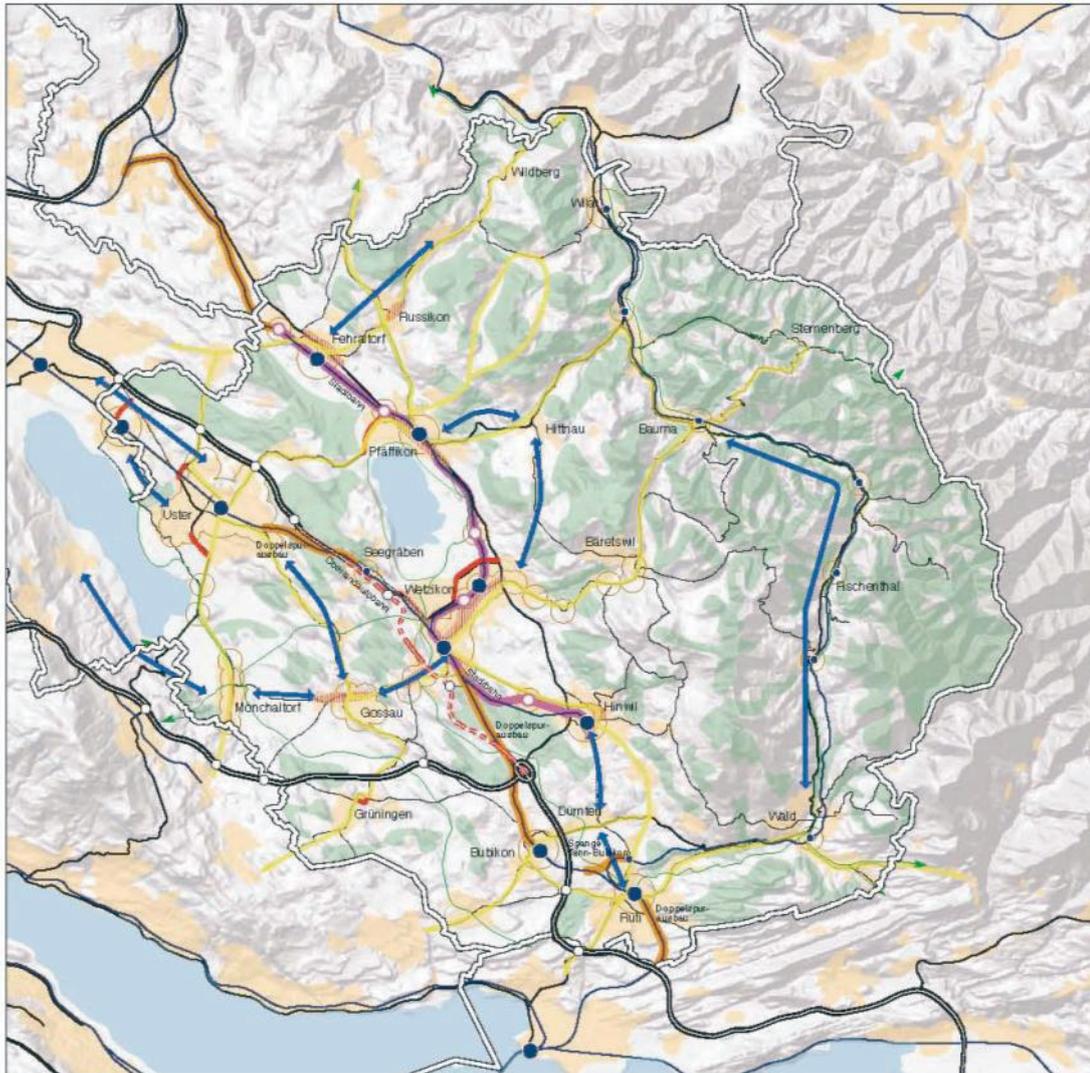
- K Konsum
- A Arbeit
- G Gesundheit
- B Bildung
- F Freizeit

Verkehrsbild Region-ROK

RZO Region Zürcher Oberland

Regionales Raumordnungskonzept - Teilkarte Verkehrsbild

30. Juni 2011



Legende

Bestehendes Strassennetz

- HLS Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
- HVS Hauptverbindungsstrassen
- VS Verbindungsstrassen

Strassennetzergänzung

Aufwertung Ortsdurchfahrt

bestehendes Bahnliniennetz

Haltestellen S-Bahn, Takt ≤ 15 Min / Takt 16 - 30 Min

Haltestelle neu

Trasse Stadtbahn

Aus-/Neubau S-Bahn

Bestehendes Busnetz

Ergänzung Busnetz (Taktverdichtung)

Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung (Guteklassen A bis C, Takt Bus ≤ 15 Min / Takt Bahn ≤ 30 Min)

Radrouten Veloland

Siedlungsgebiet

