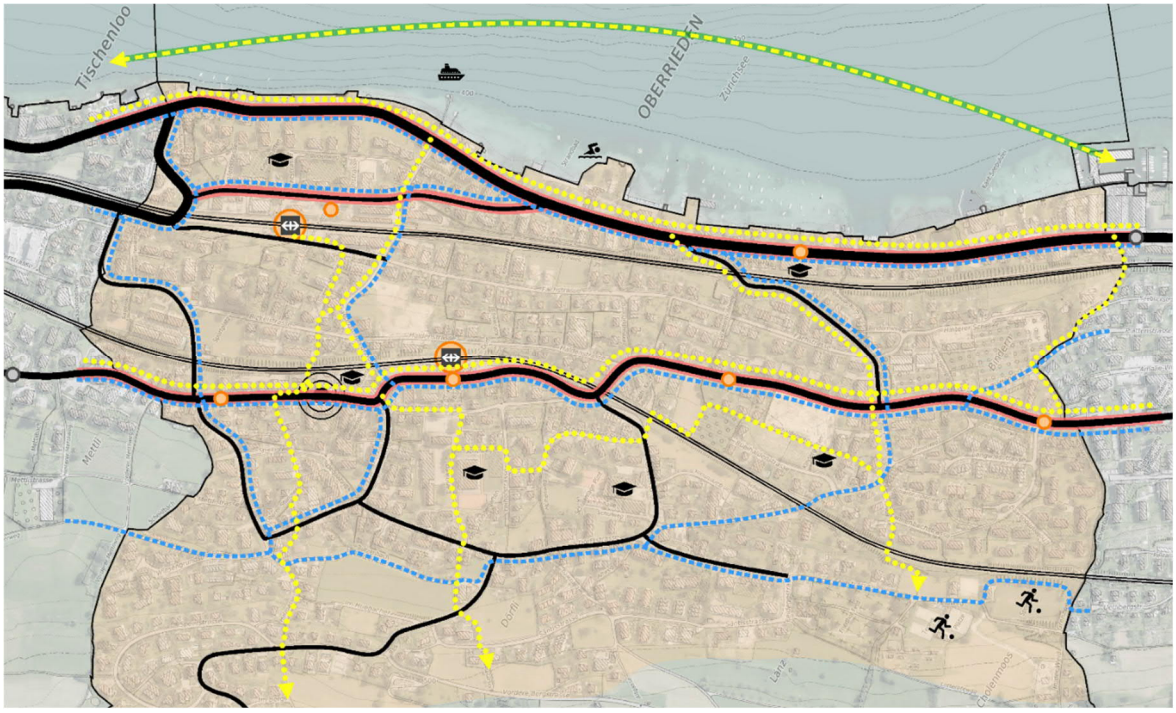
gemeinde
oberrieden

Gemeinde Oberrieden
Verkehrsstudie

1. März 2022



Vom Gemeinderat Oberrieden mit Beschluss vom 1. März 2022 für behördenverbindlich erklärt

SNZ Ingenieure und Planer AG

Ortsplanungskommission:

Mitglieder:	Jean-Luc Meier (Vorsitz)
	Martin Arnold
	Urs Klemm
	Benny Schenk
	Denise Fausch
	Werner Egli
	Anton Fuhrimann
	Urs Schori
	Martin Jenny
	Benjamin Angst
	Maurus Frei
	Beat Stünzi
	Brigitte Wegmüller
	Mario Wagen
	André Guntern
Beratend:	Urs Meier (Planpartner AG)
	Tinus Trottmann (Planpartner AG)
	Manuel Strickler
	Patrick Kyburz

Auftraggeber:

Gemeinde Oberrieden	Gemeinderat:	Jean-Luc Meier
Abteilung Hochbau	Projektleitung:	André Guntern
Alte Landstrasse 32 / 33	Abt. Tiefbau und Umwelt:	Patrick Kyburz
8942 Oberrieden		

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG	Projektleitung:	Urs Ambühl
Siewerdtstrasse 7	Mitarbeit:	Simon Peier
CH-8050 Zürich		
Telefon +41 44 318 78 78		
info@snz.ch		
www.snz.ch		

Projektdaten:

Auftragsnummer:	SNZ#5387
Ablagepfad:	R32\5387_Oberrieden_Verkehrsstudie_220301.docx

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis		**5**
1	**Ausgangslage**	**6**
	1.1 Auftrag	6
	1.2 Projektbegleitung	6
	1.3 Überkommunale Zielsetzungen	6
2	**Ist-Analyse**	**12**
	2.1 Motorisierter Individualverkehr	12
	2.2 Öffentlicher Verkehr	13
	2.3 Veloverkehr	15
	2.4 Fussverkehr	18
	2.5 Naherholungsgebiet Sihlwald	21
	2.6 Gesamtverkehrsnachfrage	22
	2.7 Ruhender Verkehr	23
	2.8 Verkehrssicherheit	23
	2.9 Alte Landstrasse	26
3	**Trend-Analyse**	**29**
	3.1 Regionale Verkehrsentwicklung	29
	3.2 Kommunale Siedlungsentwicklung	30
	3.3 Kommunale Verkehrsentwicklung	33
	3.4 Demografischer Wandel	36
	3.5 Mobilitätsentwicklung	38
4	**Handlungsbedarf**	**40**
	4.1 Handlungsschwerpunkte gemäss rGVK Zimmerberg	40
	4.2 Stärken und Schwächen	41
	4.3 Handlungsstrategien	42
5	**Zielbild mit Massnahmenfeldern**	**44**
	5.1 Aufwertung Strassenraum	44
	5.2 Aufwertung Bus- und S-Bahnhaltestellen	47
	5.3 Veloverbindungen mit erhöhtem Ausbaustandard	47
	5.4 Fusswegverbindungen mit erhöhtem Ausbaustandard	48
6	**Massnahmen**	**49**

6.1 Schlüsselmassnahme Alte Landstrasse 49
6.1.1 Grobbeurteilung Zweckmässigkeit Aufwertungsmöglichkeiten 49
6.1.2 Massnahmen Alte Landstrasse 53
6.2 Weitere Massnahmen 54
7 Grundlagenverzeichnis 63
Anhang 65

Abkürzungsverzeichnis

Diverses

GRB	Gemeinderatsbeschluss
HS	Handlungsstrategie
IT	Informationstechnik
OPK	Ortsplanungskommission
RRB	Regierungsratsbeschluss
WE	Wohneinheiten

Planungsinstrumente

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
KRP	kantonaler Richtplan
kRPV	kommunaler Richtplan Verkehr
Regio-ROK	regionales Rauordnungskonzept
REK	Raumentwicklungskonzept
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
RRP	regionaler Richtplan

Recht

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BZO	Bau- und Zonenordnung
SN	Schweizer Norm
VErV	Verkehrserschliessungsverordnung

Verkehr

AFM	Amt für Mobilität (früher AFV: Amt für Verkehr)
AFV	Amt für Verkehr (neu AFM: Amt für Mobilität)
DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HSS	Hauptsammelstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
LW	Lastwagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
QES	Quartiererschliessungsstrasse
QSS	Quartiersammelstrasse
RSI	Road Safety Inspection
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Die Gemeinde Oberrieden revidiert bis ins Jahr 2025 ihre Ortsplanung. Damit bringt sie ihre Entwicklungsstrategie in Einklang mit den überkommunalen Planungsinstanzen der Region Zimmerberg und des Kantons Zürich und stellt eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung sicher. Als Teil dieser umfassenden Ortsplanungsrevision soll eine Verkehrsstudie erstellt und anschliessend der bestehende kommunale Richtplan Verkehr (kRPV) aus dem Jahr 1984 überarbeitet werden. Die kommunale Verkehrsplanung soll in erster Linie den Bedürfnissen der Gemeinde und ihrer Bevölkerung gerecht werden und eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung sicherstellen. Dabei sind die Ziele des kantonalen und des regionalen Richtplans zu berücksichtigen sowie das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zimmerberg in die Überlegungen der Gemeinde einzubeziehen.

1.2 Projektbegleitung

Parallel zu der Verkehrsstudie erarbeitete das Ortsplanungsbüro Planpartner AG das Raumentwicklungskonzept (REK) für die Gemeinde. Dieses wird den bisherigen Gesamtplan ablösen. Die Projektleitung für die Überarbeitung der Planungsinstrumente liegt beim Abteilungsleiter Hochbau der Gemeinde Oberrieden.

Sämtliche Elemente der Verkehrsstudie und des REK wurden in einer Ortsplanungskommission (OPK) präsentiert und diskutiert. Die OPK besteht aus 15 Mitgliedern uns setzt sich aus Vertretern des Gemeinderats, der Baukommission, aus Parteien und verschiedenen Interessengruppen zusammen.

1.3 Überkommunale Zielsetzungen

Für die Verkehrsstudie sind die Ziele und Strategien aus dem kantonalen und regionalen Richtplan (behördenverbindlich) sowie aus dem rGVK Zimmerberg von Bedeutung. Nachfolgenden werden die für die Verkehrsstudie relevanten Inhalte aufgezeigt.

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan (KRP) ist ein strategisches Instrument für die langfristige räumliche Entwicklung und legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest. In Bezug auf den Verkehr steht die Erneuerung, die Optimierung und die Ergänzung der Verkehrsnetzte unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und dem Bewusstsein für die ökologischen Folgewirkungen im Vordergrund. Im festgesetzten KRP aus dem Jahr 2019 sind zum Verkehr folgende gesamtstrategischen **Ziele** definiert worden:

a) Ressourcen schonen

b) Öffentlichen Verkehr (öV) sowie Fuss- und Veloverkehr stärken

c) Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern

d) Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Regionaler Richtplan «Zimmerberg»

Der regionale Richtplan (RRP) präzisiert und ergänzt die kantonalen Festlegungen und stellt die überkommunalen Abstimmungen sicher. Im Rahmen des RRP «Zimmerberg» (2018) wurden für den Verkehr folgende **Ziele** definiert:

Strassenverkehr

a) Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren

b) Gute Anbindung an die umliegenden Regionen

c) Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen

Öffentlicher Personenverkehr

a) Gut ausbebautes öV-Angebot im Handlungsraum urbane Wohnlandschaft

b) Leistungsfähige Anbindung aller Siedlungsgebiete an die S-Bahn

c) Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

d) Koordination von Erholungsnutzung und öV

e) Förderung der multimodalen Mobilität

f) Zuverlässige Anschlüsse und Fahrplanstabilität

g) Differenzierte Förderung des öV

Um die Auswirkungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung der nächsten Jahre auf die Verkehrsinfrastruktur aufzuzeigen, wurden im Rahmen des RRP zwei Szenarien erarbeitet. Dabei wurden für den Zielhorizont 2030 jeweils unterschiedliche Bi-Modal-Split-Werte angenommen. Im Szenario 1 wurde der vom Amt für Verkehr (AFV, neu Amt für Mobilität (AFM)) vorgegebene öV-Anteil von 32% berücksichtigt. Das Szenario 2 basiert auf den Entwicklungsprognosen des regionalen Raumordnungskonzept (Regio-ROK) und einem auf die Region Zimmerberg abgestimmten öV-Anteil von 31%.

Fuss- und Veloverkehr

a) Veloverkehr
Bei der Planung von neuen Verbindungen ist Wert auf ein attraktives Umfeld zu legen. Dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen. An Bahnhöfen und zentralen Haltestellen, die durch das Velonetz gut erschlossen sind, ist eine ausreichende Anzahl an Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen.

b) Fuss- und Wanderwege
Um den Fussverkehr im Alltag und auch in der Freizeit attraktiv zu machen, sind bestehende Netzlücken zu schliessen und die Netze den Anforderungen der zu Fuss Gehenden und Wandernden bezüglich Ausbau und Zugänglichkeit entsprechend zu gestalten. Bei der Planung von neuen Verbindungen ist Wert auf ein attraktives Umfeld zu legen. Dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen.

Parkierung

a) Grössere Parkierungsanlagen und Park+Ride
Gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr des Kantons Zürich sollen regionale Park+Ride-Anlagen insbesondere im ländlichen Gebiet nicht den öffentlichen Personennahverkehr konkurrenzieren. Um den Bedürfnissen der Bevölkerung der Berggemeinden der Region Zimmerberg gerecht zu werden, sind insbesondere in den Gemeinden mit S-Bahn-Haltestellen namentlich Richterswil und Horgen, eine ausreichende Anzahl an Park+Ride-Parkfeldern sicherzustellen.

b) Parkierungsanlagen
Parkierungsanlagen sind nur in dringenden Fällen zur Sicherstellung einer geordneten Erschliessung der Erholungsgebiete aufzubauen. Priorität hat die Erschliessung der Erholungsgebiete durch den öV und Fuss- und Veloverkehr.

Schifffahrt

Zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger sollen die Schifffahrtslinien dem Alltags- und auch dem Erholungsverkehr dienen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Vorhaben auf dem Gemeindegebiet Oberrieden anhand der Karteneinträge zusammengestellt.

Verkehrsart	Objekt / Strecke	Vorhaben	Realisierung
Veloverkehr	Verbindung Horgen, Zentrum – Oberrieden, See (Seestrasse, Nebenverbindung)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurzfristig
	Verbindung Oberrieden, See – Thalwil, See (Seestrasse, Nebenverbindung)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurzfristig
	Verbindung Horgen, Zentrum – Oberrieden, Bahnhof Dorf (Bleier- / Dörflistrasse, mögliche Veloschnellroute)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurz- bis mittelfristig
	Verbindung Oberrieden, Bahnhof Dorf – Thalwil, Tödistrasse (Dörfli- / Huebstrasse, mögliche Veloschnellroute)	Sanierung lineare Schwachstelle	kurz- bis mittelfristig
	Adliswil, Zentrum – Thalwil / Oberrieden, See (Tischenloostrasse, Haupt- / Nebenverbindung	Sanierung lineare Schwachstelle	kurz- bis mittelfristig
	Verbindung Oberrieden – Horgen Abschnitt Plattenstrasse (regionale Freizeitverbindung)	Bei Ersatz aufheben	bestehend
	Veloparkierungsanlage Bahnhof Oberrieden Dorf	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend

Fussverkehr	Zürichseeweg	Wo möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar soll dieser direkt am Wasser geführt werden	-
	Querverbindung Autobahn, Horgen / Oberrieden	Erschliessung regionales Erholungsgebiet Aebnet, Durchlässigkeit Unterführung Autobahn für Fussverkehr erhöhen	bestehend
	Wanderung auf Hangflanke durch Ortschaften	Hindernisfreier Wanderweg, Rollstuhlgängige Wanderwege in der Region Zimmerberg	mittelfristig
Schifffahrt	Hafenanlage Oberrieden	Neue Hafenanlage	mittelfristig

Tabelle 1: Vorhaben auf dem Gemeindegebiet Oberrieden gemäss Karteneintragungen

Im Rahmen der Teilrevision 2019, welche noch nicht festgesetzt wurde (laufendes Verfahren), ist zusätzlich auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden die Umgestaltung des Strassenraums auf der Seestrasse und der Tischenloostrasse (Einmündungsbereich Seestrasse) vorgesehen.

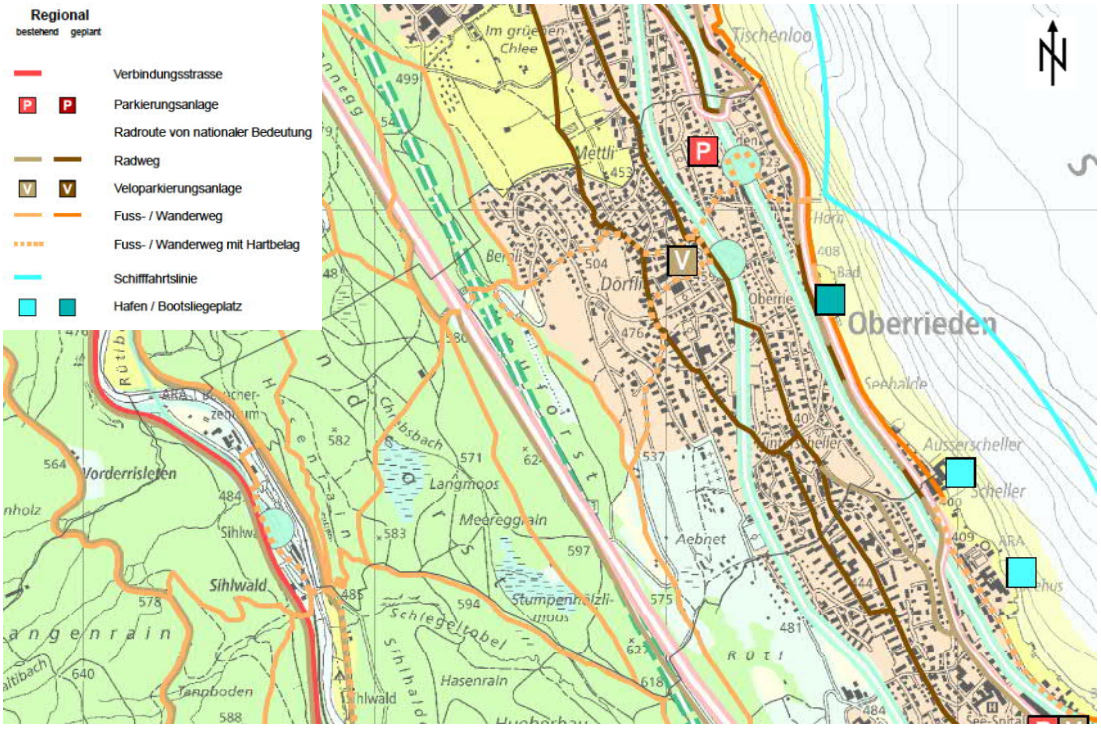


Abbildung 1: Ausschnitt regionale Richtplankarte Verkehr (Quelle: RRP Zimmerberg)

Regionales Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) ist ein Planungsinstrument des Kantons, welches unter Einbezug der Region und der Gemeinden die überkommunalen Ziele und Vorgaben konkretisiert.

Künftige verkehrsplanerische Vorhaben innerhalb der Gemeinde haben sich an dem rGVK zu orientieren.

Strategien

- S1: Polyzentrale Siedlungsentwicklung gemäss RRP fördern
- S2: Der öV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- S3: Leistungs- und Attraktivitätssteigerung öV-Angebote
- S4: Verbesserung der Siedlungserschliessung am Hang für den Fuss- / Veloverkehr
- S5: Steigerung der Attraktivität des Fuss- und Velonetzes
- S6: Optimierung des Parkraummanagement
- S7: Siedlungs- und landschaftsverträglicher Strassenraum
- S8: Optimierung regionaler Durchgangsverkehr
- S9: Angemessene Erschliessung der Naherholungsgebiete

Wichtigste Handlungsschwerpunkte

- Aufwertung der Bahnhaltestellen:
  ➔ Verbesserung der Zuwegung und Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung des Umfelds und Ausbau der Veloparkierung
- Stärkung Längsverbindung auf zweiter Geländeterrasse für den Fuss- und Veloverkehr:
  ➔ Verbindung der Ortszentren über eine attraktive Längsverbindung für den Fuss- und Veloverkehr auf der zweiten Geländeterrasse entlang der Alten Landstrasse
- Überregionaler Durchgangsverkehr auf dem öV und auf der A3:
  ➔ Bündelung des überregionalen Durchgangsverkehres auf dem öV und auf der Autobahn A3
- Aufwertung Strassenraumqualität und Verminderung Trennwirkung:
  ➔ Siedlungs- und landschaftsverträgliche Gestaltung der Strassenräume
- Förderung der polyzentralen Siedlungsstruktur:
  ➔ Förderung der kleinräumigen Siedlungsstruktur mit verschiedenen Zentren auf unterschiedlichen Ebenen (regionale Zentren, lokale Zentren und Sub- / Quartierzentren)

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind Massnahmen zur Umsetzung der Handlungsschwerpunkte, welche im Zusammenhang mit der Gemeinde Oberrieden stehen, aufgelistet.

rGVK-Nr.	Massnahme / Planungsgrundsatz	Realisierung
02.02.01	Erneuerung Bahnhofstrasse Oberrieden, Siedlungsorientierte Gestaltung und Temporeduktion	> 2031
03.01.01	Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements	laufend
03.02.01	Erstellung von Mobilitätskonzepten	laufend
03.02.02	Mobilitätskonzepte zur PP-Reduzierung bei grösseren Überbauungen	Seit 2018
04.01.01	Erarbeitung Konzept Erschliessung Erholungsgebiete	2022
09.01.01	Anpassung Betriebsregime Seestrasse (inkl. Klärung der Voraussetzungen)	2020 - 2021
10.01.01	Erarbeitung Werkzeugkoffer Parkraumplanung und -bewirtschaftung	2021
11.01.01	Erarbeitung regionales Park&Ride-Konzept	2020
12.01.01	Korridorstudie hochwertige Veloverbindung im Abschnitt Zürich - Horgen	2021 - 2023
13.02.01	Schwachstellenbeseitigung kantonale Veloverbindung Seestrasse	offen
14.03.01	Potentialstudie weitere Aufstiegshilfen	> 2022
15.01.01	Erarbeitung Massnahmenplan Fussverkehr	> 2020

Tabelle 2: Massnahmenliste rGVK Zimmerberg bezüglich der Gemeinde Oberrieden

2 Ist-Analyse

2.1 Motorisierter Individualverkehr

Entlang des Zürichsees führt die Hauptverkehrsstrasse (HVS) Nr. 3 (Seestrasse), welche die verschiedenen Seegemeinden verbindet. Die Seestrasse weist mit einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 10'000 Fahrzeugen (Quelle: Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2018) die höchsten Belastungen auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden auf. Parallel zur Seestrasse führt die Alte Landstrasse (Gemeindestrasse) mitten durch das Dorfzentrum von Oberrieden und nimmt entsprechend für den Ortsverkehr eine wichtige Rolle ein. Diese stellt wie die Seestrasse, jedoch auf einer höheren Geländeebene, die Verbindung in Richtung Horgen respektive Thalwil sicher. Der DTV auf der Alten Landstrasse liegt zwischen rund 6'000 und 8'000 Fahrzeugen (Quelle: Verkehrserhebung 2018, Suter Ingenieurbüro). Westlich des Siedlungsgebiets befindet sich die Autobahn A3, welche in Horgen und Thalwil Anschlüsse hat. Entsprechend ist der Anteil des überregionalen Durchgangsverkehres auf dem Strassennetz der Gemeinde Oberrieden gering. Für den regionalen Quell- / Zielverkehr stellt die Seestrasse jedoch eine wichtige Verbindung dar. An der nördlichen Gemeindegrenze befindet sich die Tischenloostrasse (HVS Nr. 384) welche die Verbindung zwischen der Seestrasse und dem Autobahnanschluss Nr. 34 (Thalwil) sicherstellt. Auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden verkehren auf der Tischenloostrasse ca. 4'000 Fahrzeuge pro Tag.

An die Seestrasse und die Alte Landstrasse schliessen verschiedene Strassenzüge an, welche zur Erschliessung des Siedlungsgebiets dienen. Insbesondere die Bahnhofstrasse (DTV ca. 3'000 Fz; Quelle: GVM 2018) weist dabei ein verkehrsorientiertes Erscheinungsbild auf. Dies ist darauf zurückzuführen, da die Bahnhofstrasse im Abtausch mit der Tischenloostrasse von einer HVS zu einer Quartiersammelstrasse abklassiert wurde. Ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), welches insbesondere die Integration der Bahnhofstrasse in die angrenzende Tempo-30-Zone vorsieht, wurde bereits ausgearbeitet.

Weiter ist bis auf die Bahnhofsstrasse sowie die Alte Landstrasse das gesamte Siedlungsgebiet mit Tempo-30 verkehrsberuhigt. Entsprechend ergibt sich aufgrund des Temporegimes eine Strassennetzhierarchie. Verschiedene Strassenzüge innerhalb der Tempo-30-Zonen sind trotz verkehrsberuhigenden Elementen immer noch verkehrsorientiert. Fertigbauelemente, teilweise grosse Strassenbreiten und grosszügige Knotenbereichen mit grossen Einlenkradien geben den Strassen diesen Charakter.

Aufgrund des guten Ausbaugrades des Strassennetzes besteht heute auf dem gesamten Gemeindegebiet weder auf der Strecke noch an einem Knoten ein Leistungsengpass.

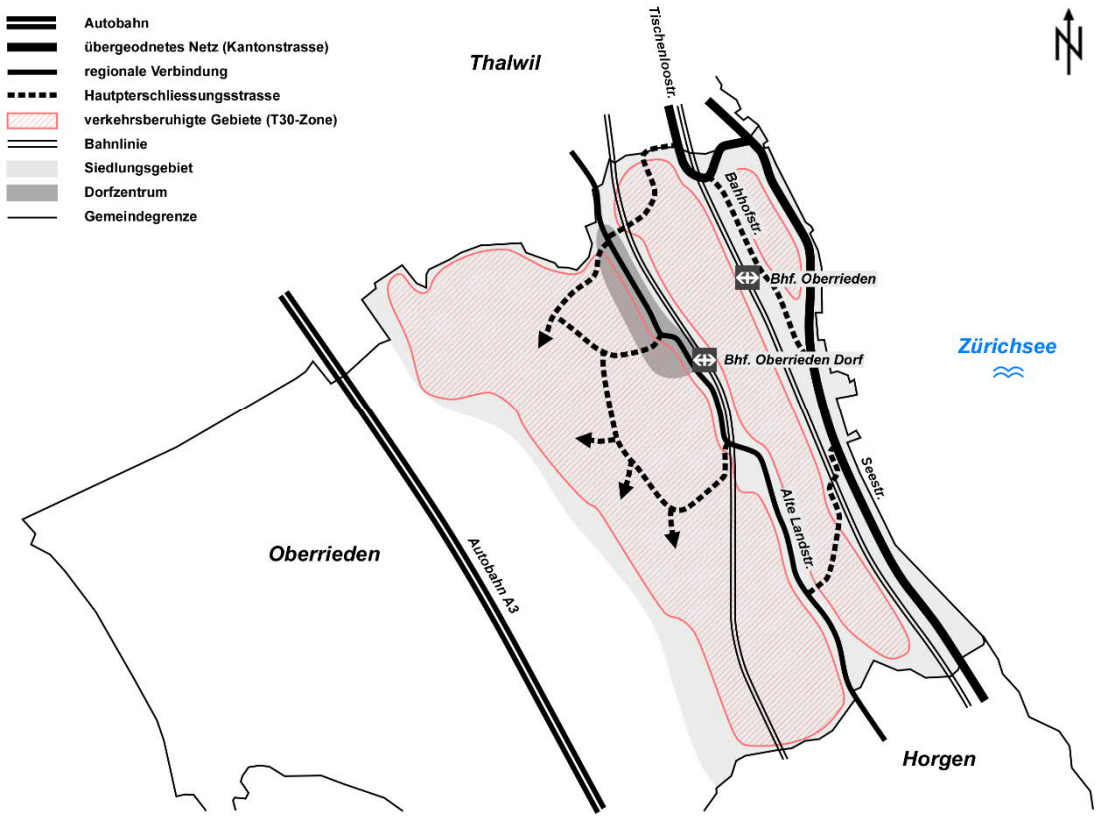


Abbildung 2: Schema Analyse Strassennetz

- Die Seestrasse und Alte Landstrasse nehmen für den regionalen und den ortsinternen Verkehr eine wichtige Rolle ein.
- Aufgrund des guten Ausbaugrades der Strasseninfrastruktur ergeben sich keine Leistungsfähigkeitsengpässe auf dem Strassennetz.
- Durch das vorhandene Temporegime 50/30 besteht eine Strassenhierarchie.
- Die Strassenraumgestaltung innerhalb der Tempo-30-Zonen entspricht teilweise nicht einem gewünschten siedlungsorientierten Charakter.

2.2 Öffentlicher Verkehr

Auf dem Gemeindegebiet von Oberrieden befinden sich zwei S-Bahnhaltestellen (Oberrieden und Oberrieden Dorf), welche jeweils im ½-h Takt durch die S8 (Winterthur – Zürich – Pfäffikon SZ) respektive S24 (Thayngen / Weinfelden – Winterthur – Zürich – Zug) bedient werden. Ergänzt wird das öV-Netz durch die beiden Buslinien Nr. 145 (Horgen – Oberrieden Dorf - Thalwil) und Nr. 136 (Horgen – Oberrieden), welche jeweils einen Bahnhof anfahren und ebenfalls im ½-h Takt verkehren. Eine Buslinienführung auf der unteren Geländeebene vom Bahnhof Oberrieden in Richtung Thalwil besteht jedoch nicht. Angrenzend an die Gemeinde Oberrieden befindet sich zudem der Bahnhof Thalwil, welcher von den Fernverkehrszügen in Richtung Zürich, Chur und Zug / Luzern bedient wird.

Durch den Bahnausbauschritt 2035 und den Bau des Zimmerbergbasistunnels 2 wird der Bahnhof Thalwil als Verknüpfungspunkt mit dem Regionalverkehr an Bedeutung verlieren.

Der Bahnhof Oberrieden Dorf soll mit dem Angebotsausbauschritt ¼-stündlich bedient werden.

Weiter besteht in der Gemeinde Oberrieden ein Anlegesteg der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft, welcher gemäss dem RRP mittelfristig erneuert werden soll.

Bei der Betrachtung der öV-Güteklassen des Kantons Zürich (Amt für Mobilität) ist ersichtlich, dass das Siedlungsgebiet von Oberrieden grösstenteils als erschlossen gilt (siehe Abbildung 3; Klasse A = sehr gute Erschliessung, F = marginale Erschliessung). Aufgrund der Konzentrierung der öV-Infrastruktur im mittleren und östlichen Bereich ist insbesondere das Gebiet «Bergli» eher marginal erschlossen. In diesem Zusammenhang ist zudem zu berücksichtigen, dass die topografischen Verhältnisse den Zugang insbesondere in den westlichen Gebieten für den öV erschweren.

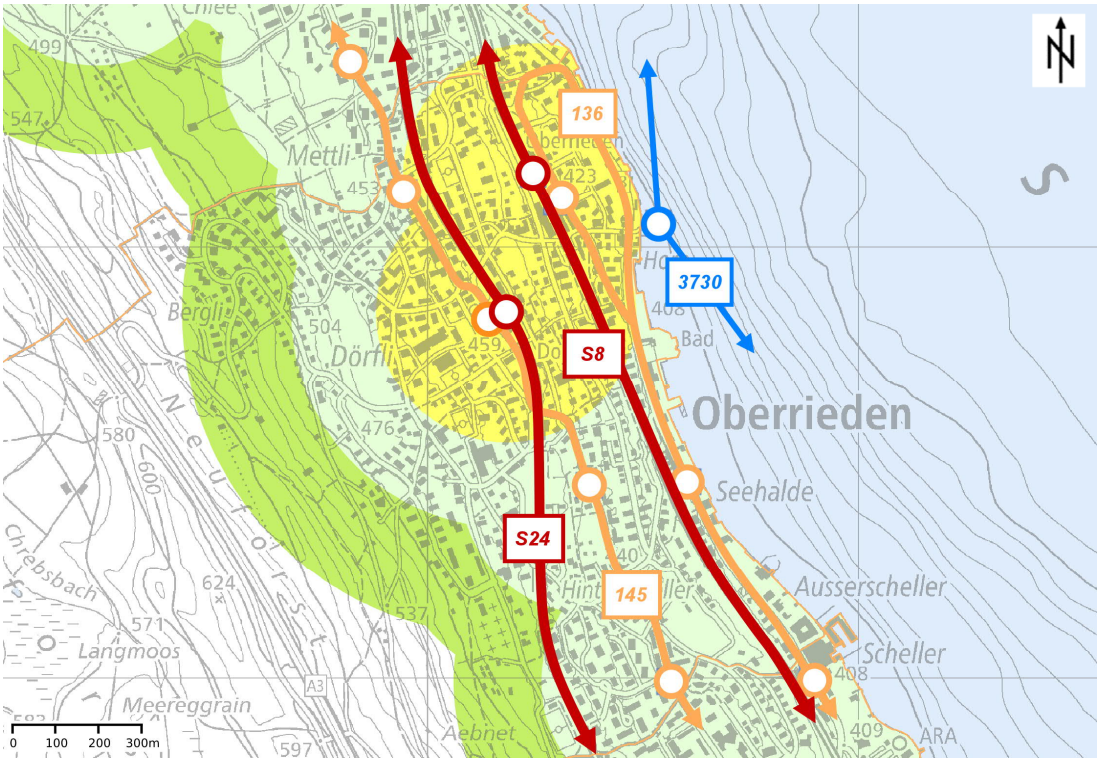


Abbildung 3: öV-Güteklassen; Gelb = C, hellgrün = D, grün = E (Quelle Grundlage: GIS-Browser Kanton Zürich)

Gemäss des Behindertengleichstellungsgesetztes (BehiG) ist der autonome Zugang zum öV für mobilitätseingeschränkte Menschen bis Ende des Jahres 2023 sicherzustellen. Dies erfordert bei den Bushaltestellen hohe Haltekanten (18 – 22 cm) sowie taktile Markierungen beim Einstieg. Die Bushaltestellen in Oberrieden erfüllen diese Vorgaben nicht. Um diese Problematik zu beheben, hat die Gemeinde im Rahmen eines Vorstudiums für die Haltestellen «Oberrieden Dorf, Bahnhof», «Wattenbühlweg» und «Tannenbach» verschiedene Varianten durch ein Ingenieurbüro ausarbeiten lassen. Alle anderen Haltestellen sind jedoch auch in Bezug auf das BehiG zu sanieren.

Weiter besteht teilweise an den Bahnhöfen kein stufenloser Perronzugang (Lift / Rampe) und die Unterführungen entsprechen bezüglich der Dimensionierung und der Beleuchtung nicht den heutigen Standards. Die Verantwortung der Sanierung der Bahninfrastruktur liegt

jedoch grundsätzlich bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Beim Bahnhof «Oberrieden Dorf» sind bereits Planungen zur Verbesserung der Gesamtsituation im Gange.

Abbildung 4: Südliche Unterführung Bahnhof «Oberrieden Dorf»; nicht zeigemässe Unterführung

Abbildung 5: Haltestelle Tannenbach; nicht BehiG-konform

- Gutes S-Bahnangebot in Richtung Zürich.
- Aufgrund der öV-Güteklassen ist das Siedlungsgebiet grösstenteils gut erschlossen, die räumliche Verfügbarkeit im westlichen Teil (Gebiet «Bergli») ist eher marginal.
- Die Topografie erschwert den Zugang zum öV.
- Die Bushaltestellen entsprechen nicht dem BehiG, im Rahmen einer Vorstudie wurden bereits für verschiedene Haltestellen der BehiG-konforme Ausbau geprüft.

2.3 Veloverkehr

Der Veloverkehr in der Gemeinde Oberrieden orientiert sich am bestehenden Strassennetz (siehe Abbildung 6). Auf den beiden Kantonsstrassen See- und Tischenloostrasse verläuft jeweils eine Nebenverbindung des kantonalen Alltagsnetzes. Diese weisen jedoch aufgrund der teilweise fehlenden Veloinfrastruktur (insb. kein Velostreifen) Schwachstellen auf. Diese Problematik ist jedoch vom Kanton zu lösen, da dieser Strasseneigentümer ist. Weiter besteht zwischen der Seestrasse und der Alten Landstrasse auf der Plattenstrasse im Bereich der südlichen Gemeindegrenze eine zusätzliche kantonale Freizeitverbindung.

In der Region Zimmerberg ist zudem eine Veloschnellroute geplant, welche die verschiedenen Seegemeinden attraktiv mit Zürich verbinden soll. Im Rahmen eines Pilotprojektes soll in einem ersten Schritt die Machbarkeit und die Zweckmässigkeit geprüft werden. Die vorgesehenen Verbindungen für Veloschnellrouten sind daher als Abschnitte zu verstehen, die für Pilotprojekte in Frage kommen. Die Führung auf dem Gemeindegebiet Oberrieden verläuft über die Verbindung Bleierstrasse – Dörflistrasse – Hubstrasse – Wiesengrundstrasse, welche bereits im kRPV von 1984 als Veloweg festgelegt wurde. Die heutige Infrastruktur in diesem Abschnitt entspricht jedoch nicht dem aktuellen Ausbaustandard von Veloschnellrouten.

Eine wichtige Verbindung für den kommunalen Veloverkehr stellt die Alte Landstrasse dar, da diese durch das Dorfzentrum von Oberrieden verläuft (Einkaufen, Gemeinde, Bahnhof «Oberrieden Dorf», etc.) und diverse Erschliessungsstrassen (ES) anbindet. Aufgrund

dieser Wichtigkeit und den bestehenden Verkehrsbelastungen ist die fehlende Infrastruktur zu bemängeln (siehe Abbildung 8).

Einfluss auf die Attraktivität des Veloverkehrs hat trotz der vermehrten Nutzung des E-Bikes die steile Topografie. Auf Strecken bergwärts benötigen Velofahrende Platz und eine hindernisfreie Führung. Insbesondere auf den wichtigen Verbindungen Bruggstrasse sowie Bindernstrasse, welche als Querverbindungen zwischen der Seestrasse und der Alten Landstrasse dienen, ist die Veloverkehrsführung bergwärts aus diesem Aspekt nicht optimal (siehe Abbildung 7).

Für die Bahnhofstrasse wurde ein BGK ausgearbeitet, welches die Integration in die anliegende Tempo-30-Zone vorsieht. In der weiteren Planung ist auch hier aufgrund der Steigung, dem Veloverkehr Rechnung zu tragen. Weiter ist der östliche Siedlungsbereich (insb. das Strandbad Oberrieden) nicht optimal mit dem Ortskern von Oberrieden verbunden. Es besteht im mittleren Bereich der Gemeinde keine Querung des unteren Bahntrassees für den Veloverkehr. Auch fehlt eine Weiterführung der Verbindung Bleierstrasse in Richtung Horgen. Ausserhalb des Siedlungsgebiets verlaufen zwei regionale SchweizMobil Velo-Routen.

Weiter bestehen kleinere Mängel bezüglich der Signalisation beziehungsweise der Markierung. Öfters kommen fehlende Hinweise bei Stichstrassen (Sackgasse) vor oder Einbahnstrassen sind für den Veloverkehr nur in eine Richtung befahrbar. Zudem entspricht die Signalisation nicht der aktuellen Norm, welche anstatt eines Verbots für den MIV eine Signalisierung des Fuss- und Veloverkehrs vorsieht (Gebot).

Gemäss den Angaben der SBB bestehen an den beiden Bahnhöfen heute genügend Veloabstellplätze. Die Anlagen sind jedoch eher klein gehalten und verfügen über keine guten Sicherungsmöglichkeiten und entsprechend so nicht mehr den heutigen Bedürfnissen (abstellen von teuren E-Bikes).

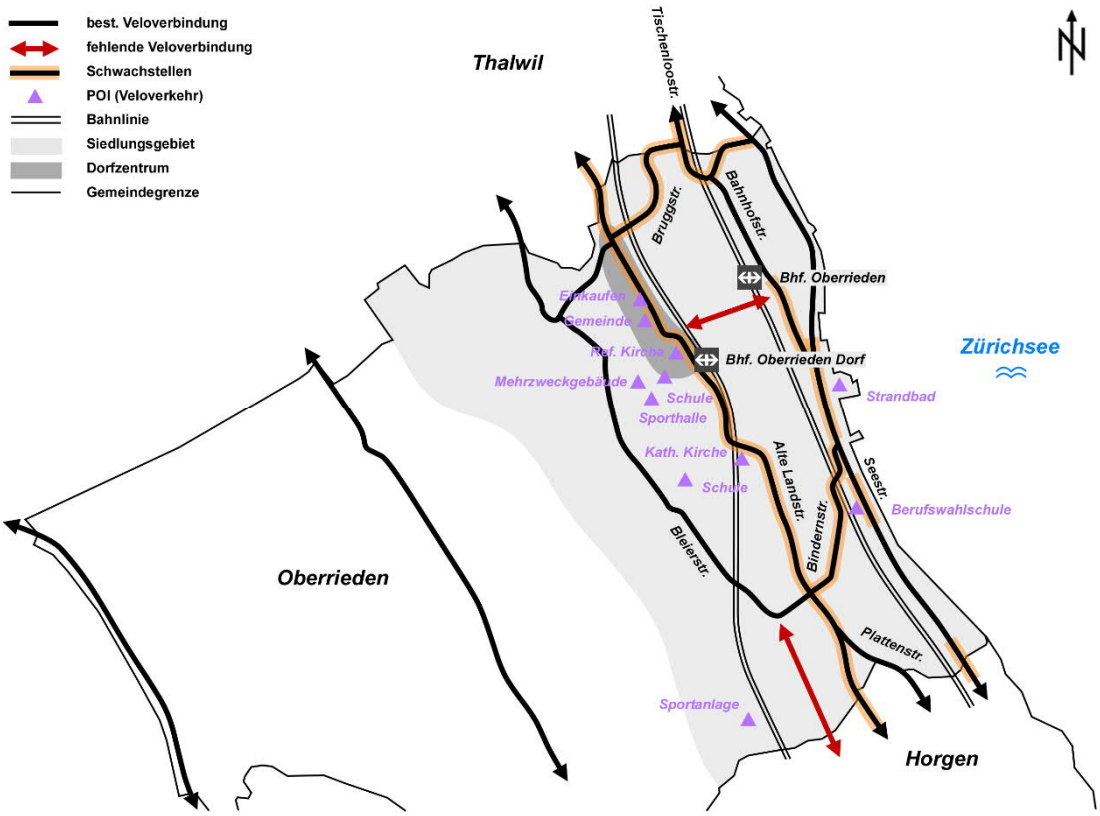


Abbildung 6: Schema Analyse Veloverkehrsverbindungen

Abbildung 7: Bindernstrasse ausserhalb der Temp-30-Zone; fehlende Veloinfrastruktur

Abbildung 8: Alte Landstrasse; fehlende Veloinfrastruktur

- Fehlende Infrastruktur auf der wichtigen Verbindung Alte Landstrasse.
- Auf wichtigen Verbindungen innerhalb der Tempo-30-Zonen fehlt teilweise bei grossen Steigungen eine hindernisfreie Führung für den Veloverkehr (insb. Brugg- und Bindernstrasse).
- Fehlende Verbindungen zwischen dem Dorfzentrum und dem Seebereich (Strandbad) sowie am südlichen Siedlungsrand zwischen der Bleierstrasse und Horgen.
- Kleinere Mängel bezüglich der Signalisation und Markierung.
- Eher klein dimensionierte Veloabstellanlagen ohne Sicherungsmöglichkeiten an den beiden S-Bahnhöfen.

2.4 Fussverkehr

In Oberrieden besteht ein engmaschiges Fusswegnetz, welches direkte Fusswegverbindungen zulässt. Die einzelnen Wege des historisch gewachsenen Fusswegnetz sind unterschiedliche ausgeprägt. Insbesondere im Bereich des Dorfzentrums sind die Wege teilweise sehr eng und steil. Für mobilitätseingeschränkte Personen fehlen zum Teil Handläufe oder Sitzbänke, um sich zu erholen.

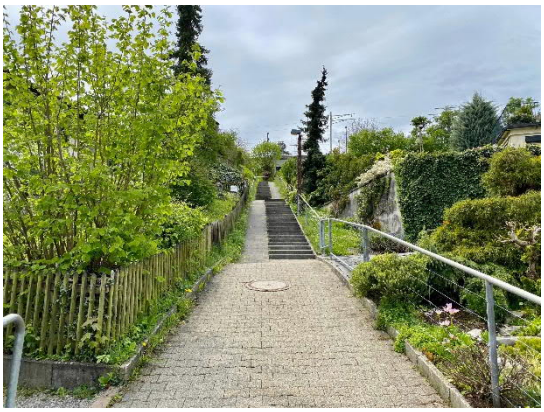


Abbildung 9: Fussweg «Kohlweg»; Treppe mit Rampeninfrastruktur

Abbildung 10: Fussweg zw. Alte Landstr. und Büelhaldenweg; reine Treppeninfrastruktur

Um die Qualität zu beurteilen, sind die bestehenden Wege in zwei Kategorien eingeteilt worden.

Kategorie A: Breite ≥ 2.00 m; Geländerinfrastruktur (bei Steigung resp. Gefälle)

Kategorie B: Breite < 2.00 m; keine Geländerinfrastruktur (bei Steigung resp. Gefälle)

Wege der Kategorie A entsprechen den gängigen Mindestanforderungen der Fussweginfrastruktur, im Siedlungsbereich (siehe Abbildung 11). Wege der Kategorie B werden den definierten Anforderungen nicht gerecht.

Die Modellrechnung des AFM bezüglich des Fussgängerpotential zeigt ausserdem auf, dass insbesondere im Bereich der beiden Bahnhöfe und dem Teilabschnitt der Alten Landstrasse im Dorfzentrum (verschiedene fussgängeraffine Nutzungen) die Bedeutung für den Fussverkehr am grössten ist (siehe Abbildung 12). Wichtige Fusswegverbindungen in diesem Bereich sollten einen hohen Standard aufweisen, dass diese auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sind.

Der KRP sieht einen Zürichseeweg entlang des Seeufers vor, welcher nicht realisiert ist. Die einzige Fusswegverbindung in Seenähe führt entlang der Seestrasse und ist entsprechend unattraktiv.

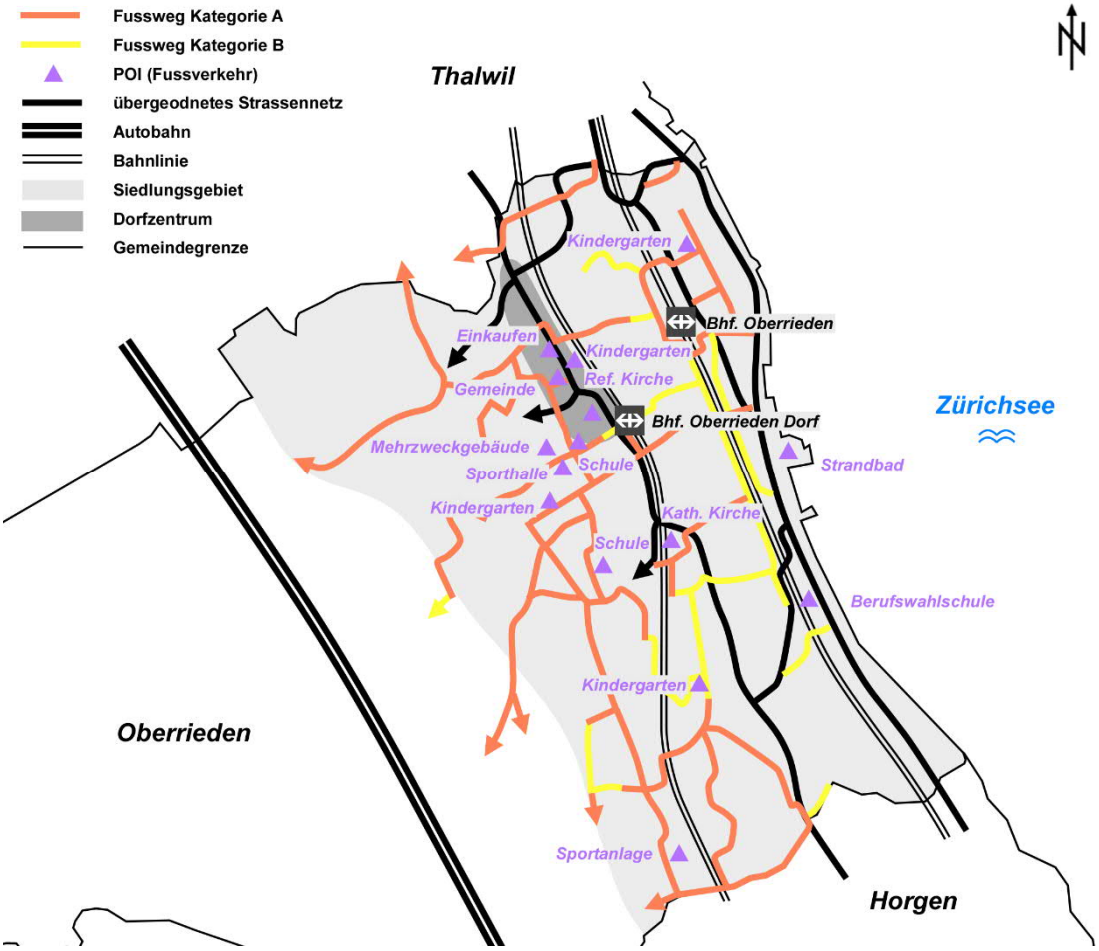


Abbildung 11: Schema Analyse Fusswegnetz

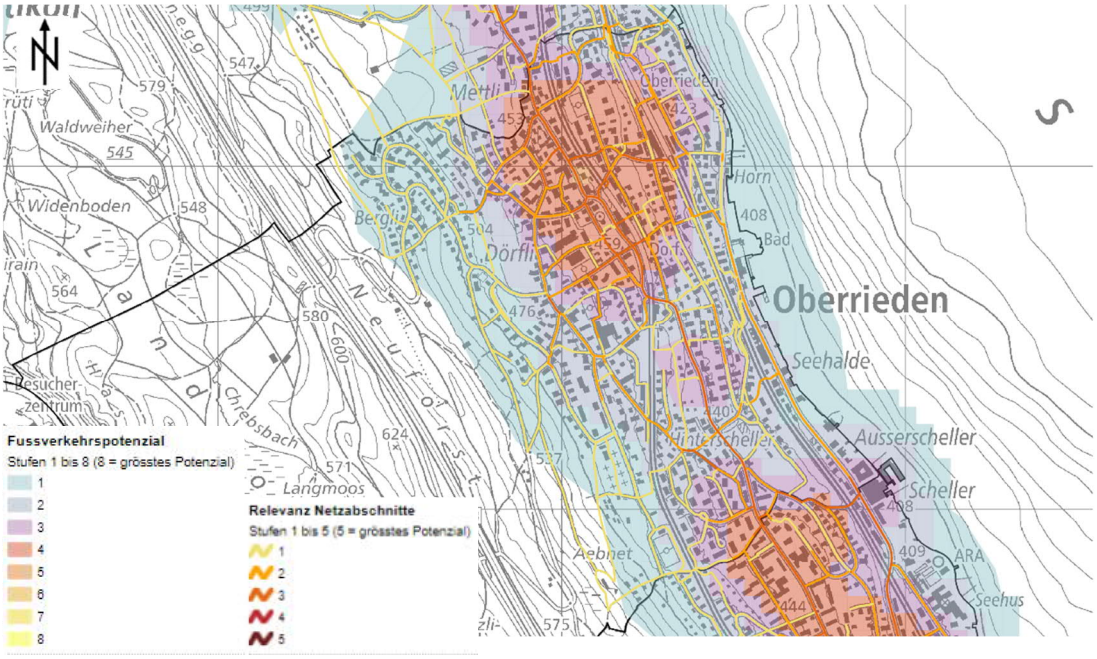


Abbildung 12: Fussverkehrspotential Gemeinde Oberrieden (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)

Heute besteht keine durchgehende Verbindung im westlichen Siedlungsbereich über die Dörfli- / Bleierstrasse. Auch entlang der Strassen ist die Fussgängerinfrastruktur teilweise zu schmal dimensioniert (insb. Trottoir und Fussgängerschutzinsel) oder lückenhaft (z.B. fehlende Fussgängerschutzinfrastruktur). Um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten sind Trottoirbreiten von 2.50 m (massgebend Begegnungsfall Rollstuhl (Kinderwagen) / Fussgänger) und Fussgängerschutzinselbreiten von 2.00 m (massgebend Aufstellfläche Kinderwagen / Rollstuhl) anzustreben.

See- / Bindernstrasse: Fehlender Fussgängerschutz bei Fussgängerführung entlang der Kantonsstrasse. Suboptimal auch wegen dem naheliegenden Strandbad (publikumsintensive Nutzung)	**Fussgängerstreifen Wattenbühlweg:** Die Schutzinsel weist eine Breite von ca. 1.50 m auf. Um die Sicherheit und einen gewissen Komfort zu bieten ist jedoch eine Breite von 2.00 m anzustreben
Speerstrasse: In diesem Abschnitt bestehen sehr schmale Trottoirs. Um den Begegnungsfall Kinderwagen (Rollstuhl) / Fussgänger anzubieten ist eine Breite von mindestens 2.00 Meter anzustreben	

Gemäss Auskunft der Schulpflege von Oberrieden bestehen nur vereinzelte Schwachstellen auf den Schulwegnetz. Insbesondere die teilweise fehlenden Fussgängerschutzinseln auf der Alten Landstrasse (Knoten Alte Land- / Bindern- / Bleierstrasse und Alte Landstrasse / Bleierweg) und die teilweise nicht vorhandenen Absperrungen auf den Fusswegen entlang der Bahntrassen werden als kritisch beurteilt. Bei der Gebietseinteilung der verschiedenen Kindergärten wird zudem auf die Schulwegsicherheit geachtet. Das heisst, dass Querungen über die Alte Landstrasse, wenn möglich vermieden werden.

- Die steile Topografie erschwert den Zugang zum Dorfzentrum, zu den Bahnhöfen sowie zu gewissen Freizeitanlagen.
- Im Siedlungsgebiet entspricht das historisch gewachsene Fusswegnetz bezüglich der Dimensionierung oft nicht den heutigen Anforderungen.
- Die Begehbarkeit des historisch gewachsenen Fusswegnetz ist für mobilitätseingeschränkte Personen durch die fehlende Infrastruktur und durch die steile Topografie begrenzt.
- Es bestehen nur wenige punktuelle Schwachstellen auf dem Schulwegnetz.

2.5 Naherholungsgebiet Sihlwald

Ein Grossteil der Gemeindefläche besteht aus dem Naherholungsgebiet «Sihlwald». In diesem besteht ein gut ausgebautes Fusswegnetz, welches eine Freizeitnutzung erlaubt. Zudem bestehen verschiedene Wanderwege, welche unteranderem das Siedlungsgebebiet von Oberrieden mit dem Bahnhof «Sihlwald» inklusive Besucherzentrum «Wildnispark Zürich» miteinander verbinden (siehe Abbildung 13). Im westlichen sowie im östlichen Bereich bestehen über die Sihl respektive unter der Autobahn verschiedene Zugänge zum Naherholungsgebiet. Bei diesen Zugängen befindet sich teilweise ein Parkfeldangebot. Aufgrund des vorliegenden Parkfeldangebots und der Fusswegverbindungen kann das Naherholungsgebiet von dem Siedlungsgebiet der Gemeinde Oberrieden her (von Osten) als genügend erschlossen betrachtet werden. Eine öV-Anbindung besteht jedoch nur auf der westlichen Seite (Bahnhof «Sihlwald»).

Im RRP «Zimmerberg» ist entlang der Hangflanke auf der westlichen Seite der Autobahn der Ausbau des bestehen Wanderwegs zu einem rollstuhlgängigen Wanderweg (hindernisfrei) angedacht. Zudem soll die Querverbindung bei dem südlichen Zugang unter der Autobahn ausgebaut werden.

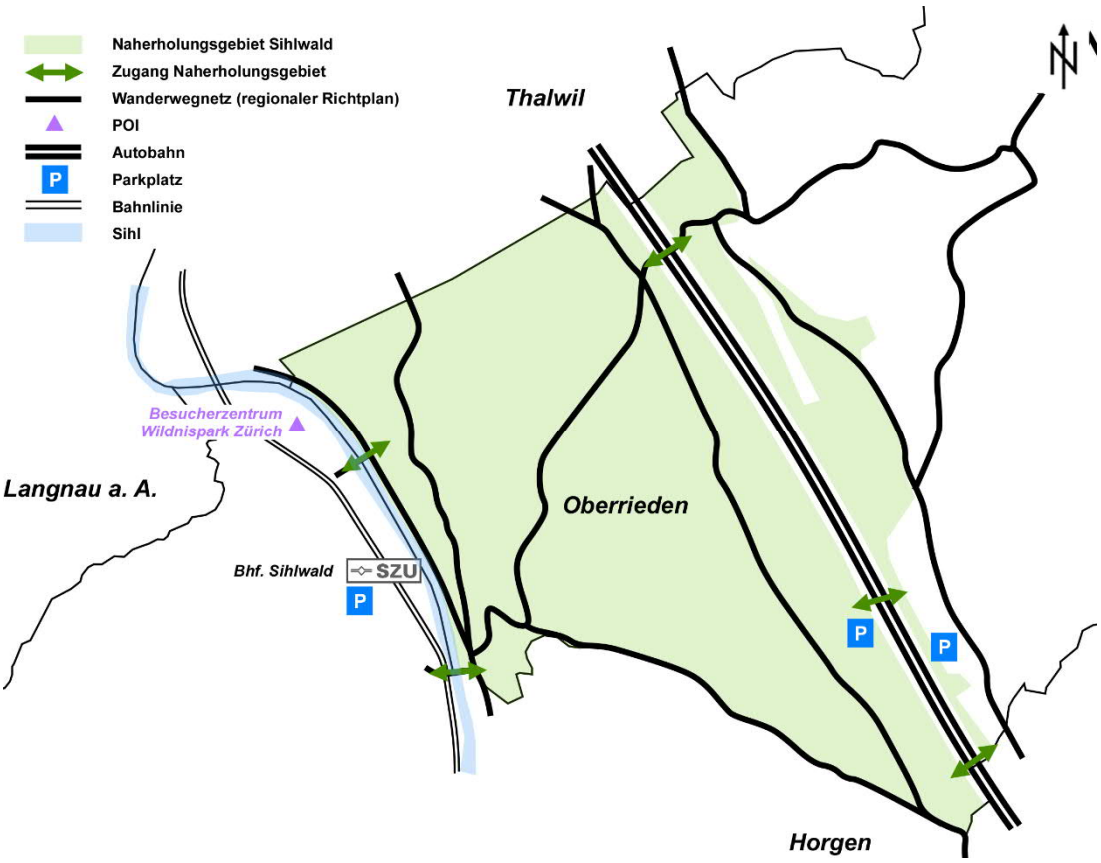


Abbildung 13: Schema Analyse Naherholungsgebiet

- Im Naherholungsgebiet der Gemeinde Oberrieden besteht ein ausgebautes Wegnetz.
- Das Naherholungsgebiet «Sihlwald» kann aufgrund der Zuwegung und des Parkfeldangebots als an das Siedlungsgebiet angebunden betrachtet werden. Eine öV-Anbindung auf der östlichen Seite besteht jedoch nicht.

2.6 Gesamtverkehrsnachfrage

Analysen des rGVK Zimmerberg zeigen, dass auf Basis des GVM 2013 ca. 60% aller Personenbewegungen des überregionalen Quell- / Zielverkehrs aus der Region Zimmerberg sich nach Zürich orientieren. Auf dieser Verkehrsbeziehung liegt der öV-Anteil am Bi-Modalsplit im Bereich zwischen 30% und 39%. Die restlichen Personenbewegungen (ca. 40%) des überregionalen Quell- / Zielverkehrs verkehren hauptsächlich in die beiden Nachbarkantone Zug und Schwyz. Auf diesen Relationen liegt der öV-Anteil am Bi-Modalsplit im Bereich zwischen 10% und 20%.

Auf den Verkehrsbeziehungen innerhalb der Region besteht gemäss dem rGVK ebenfalls ein eher geringer öV-Anteil. Zudem ist ersichtlich, dass zwischen den Gemeinden Horgen und Thalwil eine Verkehrsbeziehung besteht und Oberrieden mit Durchgangsverkehr belastet. Der Quell- / Zielverkehr von Oberrieden in diese beiden Gemeinden ist vergleichsweise eher gering und weist einen öV-Anteil zwischen 10% und 20% (Ri. Thalwil) respektive 20% und 29% (Ri. Horgen) auf. Der geringere öV-Anteil aus und in Richtung Thalwil ist

unteranderem auf die nicht vorhandene Buslinienführung (Feinerschliessung) auf der unteren Geländeebene (ab Bahnhof Oberrieden) zurückzuführen.

Der durchschnittliche öV-Anteil am Bi-Modalsplit liegt gemäss dem rGVK (Basis GVM 2013) für die Region Zimmerberg bei 23%. Dieser vergleichsweise tiefe Wert ist unteranderem auf das gut ausgebaute Strassennetz ohne grössere Leistungsengpässe zurückzuführen. Eine weitere Rolle spielt zudem die Topografie. Um die S-Bahnhaltestellen zu erreichen, muss ein Höhenunterschied überwunden werden. Dies schmälert die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs als wichtigen Zubringer zum öV. Weiter besteht hinsichtlich des ruhenden Verkehrs eine hohe Verfügbarkeit an Parkfeldern und wenig Einschränkungen durch die Bewirtschaftung.

Vergleichsweise geringer öV-Anteil in der Region Zimmerberg respektive in der Gemeinde Oberrieden aufgrund des guten Ausbaugrad des Strassennetzes und der eher schwierigen Zugänglichkeit (Überwindung Höhenversatz auf der «letzten Meile») zur S-Bahn und den Regionalbuslinien.

2.7 Ruhender Verkehr

Die öffentlichen Parkfelder in Oberrieden werden im Zentrumsbereich und zentrumsnahen Bereichen zeitlich bewirtschaftet. Gebühren werden keine erhoben. Durch die Einführung von restriktiven Parkraumkonzepten in den umliegenden Gemeinden nimmt der Druck auf die öffentlichen Parkplätze in Oberrieden stetig zu. Es entstehen Probleme mit Dauerparkieren von ortsfremden Personen.

Für die privaten Abstellplätze wird gemäss Art. 38 der Bau und Zonenordnung pro Wohnung mindestens ein Parkplatz verlangt. Im Weiteren wird auf die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) verwiesen. Diese sehen ebenfalls eine Mindestanzahl von Parkfeld vor. Autoarme Nutzungen sind in der Bau- und Zonenordnungen nicht vorgesehen.

2.8 Verkehrssicherheit

Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit wird zwischen objektiven und subjektiven Gefahrenstellen unterschieden. Dabei sind objektive Gefahrenstellen, Orte an denen Unfälle geschehen oder ein deutlicher Mangel bei der Infrastruktur besteht. Subjektive Gefahrenstellen sind Orte, welche bei den Verkehrsteilnehmenden ein ungutes Gefühl auslösen (bspw. unübersichtliche und schlecht beleuchtete Fusswege).

Die Auswertung der Unfalldaten der Kantonspolizei Zürich (umfasst sämtliche polizeilich registrierte Unfälle) vom Jahr 2016 bis 2019 ergab auf dem Gemeindestrassennetz keinen Unfallschwerpunkt oder Unfallhäufung (siehe Abbildung 14). Objektiv können somit keine Gefahrenstellen festgestellt werden. Gemäss dem Berechnungsschema für Unfallschwerpunkte (SN VSS 641 724 Unfallschwerpunkt-Management) ergibt sich hingegen auf dem Kantonsstrassennetz im Bereich beim Fussgängerstreifen Seestrasse Nr. 62 ein Unfallschwerpunkt (2 Schwerverletzte und 2 Leichtverletzte innerhalb des Grenzwertes von 3 Jahren). Es handelt sich dabei um 3 Schleuder- oder Selbstunfälle und um 1 Einbiegeunfall. Aufgrund der Unfallursachen (Unaufmerksamkeit, Nichtgewähren des Vortritts und

Einwirkung von Alkohol respektive Arzneimittel) ist kein direkter Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur zu erkennen. Weiter ist im Bereich des Fussgängerstreifen Knoten See- / Tischenloostrasse sowie in den Knotenbereichen Tischenloo- / Bahnhofstrasse und See- / Bahnhofstrasse auf den Kantonsstrassennetz eine Unfallhäufung festzustellen. Bei den Unfällen im Bereich des Fussgängerstreifens Knoten See- / Tischenloostrasse handelt es insbesondere um Kollisionen mit der Schutzinselinfrastruktur bei der Ausfahrt von anliegenden Parkplätzen (Ursache: Momentane Unaufmerksamkeit). Die Unfälle im Bereich des Knotens Tischenloo- / Bahnhofstrasse sind vorwiegend auf das Missachten des Vortrittssignal (kein Vortritt) auf der vortrittsbelasteten Zufahrt Bahnhofstrasse zurückzuführen. Auch beim Knoten See- / Bahnhofstrasse ist Haupursache der Unfälle das Missachten des Vortrittssignals auf der vortrittsbelasteten Zufahrt Bahnhofstrasse. Auch diese Unfallursachen sind nicht unbedingt auf eine mangelhafte Infrastruktur zurückzuführen.

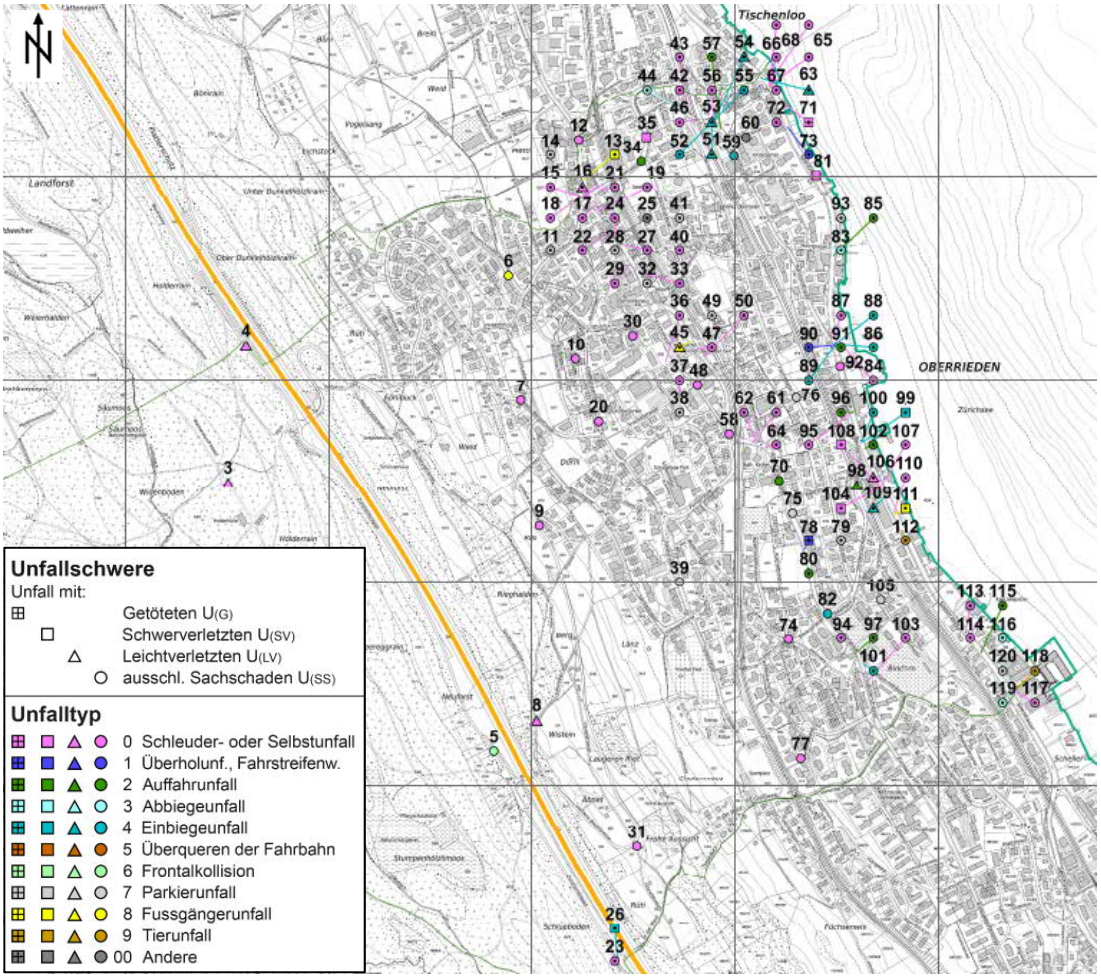


Abbildung 14: Unfallgeschehen Gemeindegebiet; Auswertung 01.04.2016 bis 31.03.2021 (Quelle: Kantonspolizei Zürich)

In Bezug auf die subjektive Verkehrssicherheit wurden hingegen Schwachstellen eruiert. Diese lassen sich grob in die beiden Kategorien «Eingeschränkte Erkennbarkeit Vortrittsregime» und «ungenügende Sichtverhältnisse» gruppieren. Nachfolgend werden für diese beiden Kategorien exemplarisch einige Situationen aufgezeigt.

Eingeschränkte Erkennbarkeit Vortrittsregime

In den nachfolgenden Beispielen besteht eine unklare Vortrittsituation. Gemäss den Verkehrsversverordnungen und -normen sollen die Vortrittsregelungen an Knoten klar und einfach für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar sein.

Bindernstrasse / Hinterer Scheller: Die Trottoirüberfahrt ist nicht normgerecht ausgebaut (fehlender Versatz). Entsprechend könnte bei den Verkehrsteilnehmenden der Eindruck entstehen, dass hier ein Rechtsvortritt vorliegt.	**Bahnhof- / Eglistrasse:** Zur besseren Erkennbarkeit des Vortrittsregimes wurde die Bodenmarkierung «kein Vortritt» angebracht. Eine Signalisierung respektive Markierung des Vortrittsregimes ist bei Trottoirüberfahrten rechtlich nicht zulässig.

Tabelle 3: Exemplarische Beispiele eingeschränkte Erkennbarkeit Vortrittsregime

Ungenügende Sichtverhältnisse

An verschiedenen Knoten sowie teilweise bei Fussgängerstreifen bestehen eingeschränkte Sichtverhältnisse. Insbesondere bei Knoten an Sammelstrassen sind aufgrund der höheren Zufahrtsgeschwindigkeiten ungenügende Sichtweiten als problematisch einzustufen. Auch die notwendigen Sichtweiten zwischen sich nähernden Fahrzeugen und Fussgängern, die sich auf dem Fussgängerstreifen, im Annäherungsbereich sowie auf der Schutzinsel befinden, muss gewährleistet sein.

Alte Land- / Kirchstrasse: Eingeschränkte Sichtweiten auf Trottoir und Fahrbahn durch Stützmauer und Gebüsch.	**Fussgängerstreifen oberer Stünziweg:** Eingeschränkte Sichtweiten auf den Annäherung Bereich Fussgängerstreifen durch parkierende Fahrzeuge auf den Längsparkfelder.

Tabelle 4: Exemplarische Beispiele ungenügende Sichtverhältnisse

- Auf dem Gemeindestrassennetz besteht kein Unfallschwerpunkt respektive eine Unfallhäufung.
- Der Unfallschwerpunkt sowie die Unfallhäufungen auf den Kantonsstrassen innerhalb des Gemeindegebiets Oberrieden sind nicht auf eine mangelhafte Strasseninfrastruktur zurückzuführen.
- Es bestehen einige Schwachstellen in Bezug auf die Verkehrssicherheit (insb. eingeschränkte Erkennbarkeit von Vortrittsregimen und ungenügende Sichtverhältnisse).

2.9 Alte Landstrasse

Die Alte Landstrasse nimmt für den kommunalen Verkehr eine wichtige Rolle ein, da diese diverse Quartiersammelstrassen anbindet und durch das Dorfzentrum von Oberrieden verläuft (Einkaufen, Gemeindeverwaltung, Bahnhof «Oberrieden Dorf», etc.) Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV 6'000 bis 8'000, Quelle: Verkehrserhebung 2018, Suter Ingenieurbüro), der Wichtigkeit für den Veloverkehr und dem punktuell hohen Querungsbedarf bei den zu Fuss Gehenden ergeben sich hohe Anforderungen an die Funktionalität der Strasse sowie der Gestaltung des Strassenraums.

Nachfolgend ist eine abschnittsweise Grobanalyse des Strassenraums der Alten Landstrasse unter Einbezug der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger ersichtlich. In dieser kommen auch die bereits in dem vorgängigen Kapitel beschriebenen Problematiken zum Tragen. Gesamthaft kann festgehalten werden, dass die Alte Landstrasse unterschiedlich in Erscheinung tritt und die einzelnen Funktionen der Strasse für die Nutzenden schwierig zu lesen sind.

Die Einteilung der Strassenabschnitte erfolgte vordergründig aufgrund der unterschiedlichen Charakteristiken des Strassenraums bzw. der Funktion der Alten Landstrasse in diesen Abschnitten.

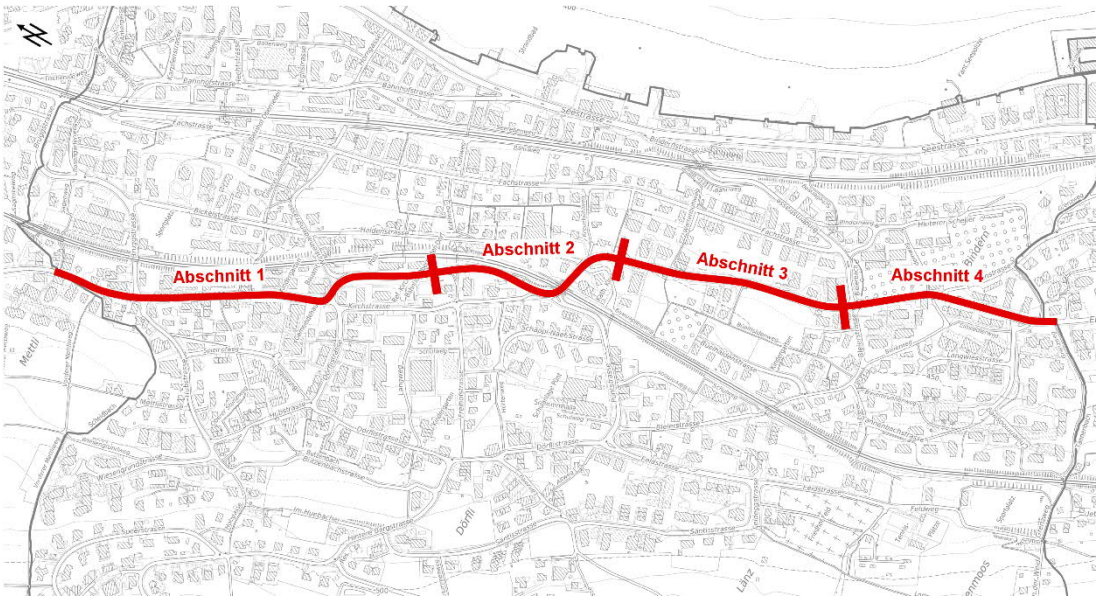


Abbildung 15: Einteilung Alte Landstrasse Grobanalyse

Abschnitt 1, Gemeindegrenze Thalwil – Bahnhof «Oberrieden, Dorf»

Ausgangslage:

- Relativ schmaler Strassenraum, Fahrbahnbreite (ca. 6.00 m bis 7.50 m)
- Teilweise verkehrsorientierte Gestaltung
- Anliegender Kindergarten
- Grosser Querungsbedarf bei den zu Fuss Gehenden (Schulweg, Dorfzentrum, Bahnhof)
- Längsparkfelder
- Teilweise kurvenreiche Linienführung
- Buslinie Nr. 145
- Bahnhof mit Umsteigebeziehung Bahn-Bus
- Bushaltestellen «Bahnhof Oberrieden, Dorf» und «Hubstrasse»

Defizite:

- Keine Veloinfrastruktur
- Diverse Trottoirengstellen (< 2.00 m), zu schmale oder fehlende Fussgängerschutzinseln (< 2.00 m)
- Eingeschränkte Sichtverhältnisse bei Fussgängerstreifen und privaten Zufahrten (Angaben Road Safety Inspection (RSI) Alte Landstrassen, Martin Weissert Verkehrssicherheit GmbH)
- Bushaltestellen nicht BehiG-konform
- Mässige Aufenthaltsqualität, verkehrsorientierte Gestaltung

Im Bereich Alte Landstr. Nr. 25, Ri. Süden

Im Bereich des Bahnhofs «Oberrieden», Ri. Süden

Abschnitt 2, Bahnhof «Oberrieden, Dorf» - Wattenbühlweg

Ausgangslage:

- Unterschiedliche Fahrbahnbreite (ca. 6.00 m bis 8.20 m)
- Unterführung SBB
- Vereinzelte Fussgängerquerungen (Fussgängerstreifen)
- Leichte Steigung
- Kurvenreiche Linienführung
- Buslinie Nr. 145

Defizite:

- Keine Veloinfrastruktur
- Zu schmale Fussgängerschutzinseln (< 2.00 m)
- Geringe Aufenthaltsqualität

Im Bereich der SBB-Unterführung, Ri. Norden

Im Bereich der kath. Kirche, Ri. Norden

Abschnitt 3, Wattenbühlweg - Bindernstrasse	
Ausgangslage: ▪ Relativ breiter Strassenraum, Fahrbahnbreite (ca. 7.50 m) ▪ Vereinzelte Fussgängerquerungen (Fussgängerstreifen) ▪ Teilweise leichte Steigung ▪ Längsparkfelder ▪ Buslinie Nr. 145 ▪ Bushaltestelle «Wattenbühlweg» **Defizite:** ▪ Keine Veloinfrastruktur ▪ Zu schmale Fussgängerschutzinseln (< 2.00 m) ▪ Westliche Trottoirführung eher schmal dimensioniert (< 2.00 m) ▪ Bushaltestelle nicht BehiG-konform ▪ Geringe Aufenthaltsqualität	 *Im Bereich Bushaltestelle Wattenbühlweg, Ri. Süden* *Im Bereich Alte Landstr. Nr. 51, Ri. Süden*
Abschnitt 4, Bindernstrasse bis Gemeindegrenze Horgen	
Ausgangslage: ▪ Unterschiedliche Fahrbahnbreite (ca. 6.20 m bis 8.00m) ▪ Vereinzelte Fussgängerquerungen (Fussgängerstreifen) ▪ Buslinie Nr. 145 ▪ Bushaltestelle «Tannenbach» **Defizite:** ▪ Keine Veloinfrastruktur ▪ Fehlende Fussgängerschutzinseln ▪ Bushaltestelle nicht BehiG-konform ▪ Geringe Aufenthaltsqualität	 *Im Bereich Alte Landstr. Nr. 76, Ri. Süden* *Im Bereich Alte Landstr. Nr. 76, Ri. Norden*

Tabelle 5: Grobanalyse Strassenraum Alte Landstrasse

3 Trend-Analyse

3.1 Regionale Verkehrsentwicklung

Die aktuellen Bevölkerungsprognosen des Statischen Amtes Kanton Zürich (Szenario «Trend ZH» (2040)) sehen für die Region Zimmerberg im Zeitraum von 2015 bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von 24% (+152'000 Einwohner bis 2040) vor. Das gleichzeitige Wachstum der Anzahl Beschäftigen ist im Vergleich moderater (+12%, 56'000 Beschäftigte 2040; siehe Abbildung 16). Aufgrund dieses prognostizierten Bevölkerungswachstums steigt auch die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege stark. Dies wird durch das eher geringe Wachstum an Arbeitsplätzen in der Region verstärkt, da somit zukünftig von einem noch grösseren Pendleranteil ausgegangen werden kann. Das Bevölkerungswachstum in der Region Zimmerberg führt somit auch zu höheren Belastungen auf dem Strassen- und öV-Netz.

Insbesondere an den Knoten und Strassenabschnitten, welche bereits heute Nahe an der Leistungsfähigkeitsgrenze sind, könnte dies grössere Auswirkungen haben (Autobahnanschlüsse, Autobahnabschnitte und einzelne Knoten in den Gemeindezentren). Überlastungen auf den Hauptachsen können Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz (insb. Seestrasse) auslösen. Gemäss dem rGVK Zimmerberg nehmen auch die Belastungen auf sämtlichen Bahnstrecken innerhalb der Region um ca. 45% bis 50% zu. Es ist entsprechend davon auszugehen, dass diese zusätzlichen Belastungen, ohne einen Angebots- respektive Infrastrukturausbau nicht zu bewältigen wären.

Um das Potential des Veloverkehrs zukünftig besser zu nutzen, ist es von grosser Bedeutung die Netzlücken zu schliessen und Schwachstellen zu beheben, damit zukünftig attraktive Veloverbindungen geschaffen werden können. Zu berücksichtigen ist zudem das grosse Potential des E-Bikes in der Region Zimmerberg, da dadurch das Hemmnis durch die steile Topografie stark gemindert wird. Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen, nimmt auch die Bedeutung des Fussverkehrs zu. Entsprechend gewinnt ein gut ausgebautes, sicheres und engmaschiges Fussverkehrsnetz, welches den Zugang zu den öV-Haltestellen und den publikumsintensiven Nutzungen gewährleistet, an Bedeutung.

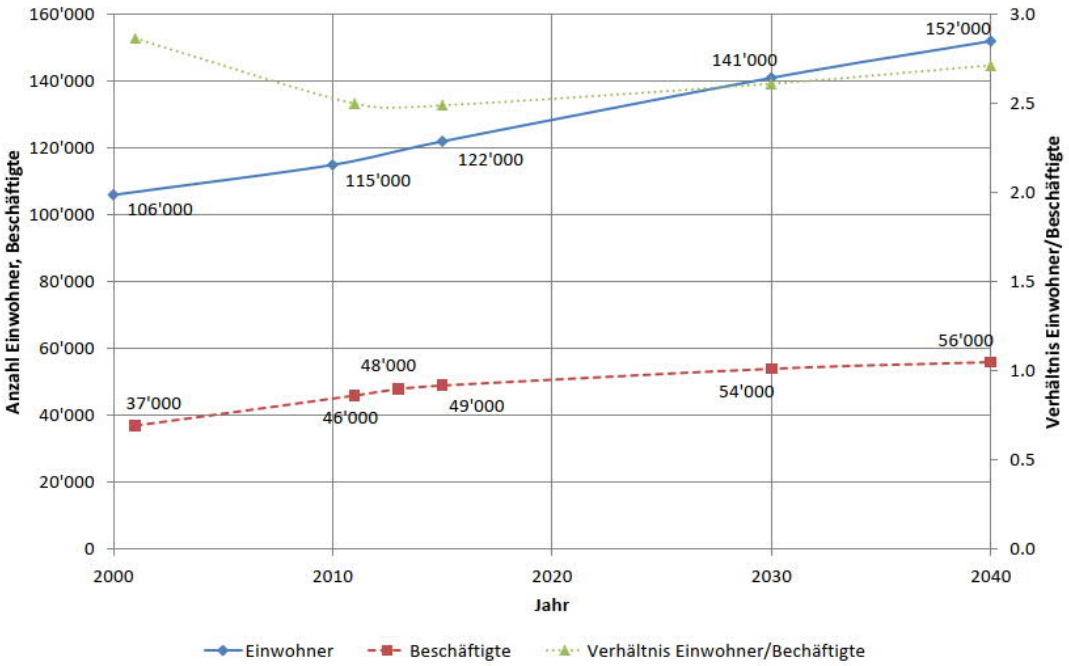


Abbildung 16: Entwicklung Anzahl Einwohner und Beschäftigte in der Region Zimmerberg (Quelle: rGVK)

- Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums in der Region Zimmerberg steigen die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege zukünftig.
- Dies führt unteranderem zu höheren Belastungen auf dem Strassennetz. Insbesondere an den Knoten und Strassenabschnitte, welche bereits heute Nahe an der Leistungsgrenze sind, könnte dies grössere Auswirkungen haben.

3.2 Kommunale Siedlungsentwicklung

In der nachfolgenden Abbildung 17 ist das Bevölkerungswachstum zwischen dem Jahr 1995 und 2019 für den Kanton Zürich, die Region Zimmerberg und die Gemeinde Oberrieden ersichtlich. Dabei ist erkennbar, dass das Wachstum der Gemeinde Oberrieden (+12.5%) im Vergleich zur Entwicklung des Kantons (+31.0%) und der Region Zimmerberg (+21.8%) auffällig niedrig war. Aufgrund dessen und der Entwicklungsprognose (Statistisches Amt Kanton Zürich) für den Kanton und die Region Zimmerberg hat Planpartner AG grundsätzlich für die Gemeinde Oberrieden drei Bevölkerungsentwicklungs-Szenarien hergeleitet (siehe auch Abbildung 17).

	Bestand von 1995 bis 2019				Szenario von 2019 bis 2050			
	Einwohner Bestand		Wachstum (24 Jahre)		Einwohner Szenario		Wachstum (31 Jahre)	
Trend ZH 2020:	**1995**	**2019**	**effektiv**	**in %**	**2019**	**2050**	**effektiv**	**in %**
Kanton Zürich	1'172'971	1'536'406	+ 363'435	+ 31.0%	1'536'406	1'997'100	+ 460'700	+ 30.0%
Zimmerberg	103'352	125'887	+ 22'535	+ 21.8%	125'887	162'800	+ 36'900	+ 29.3%
Szenarien OBR:								
Oberrieden S1 *Reg. Wachstum*	*4'441*	*4'996*	*+ 555*	*+ 12.5%*	*4'996*	*6'460*	*+ 1'464*	*+ 29.3%*
Oberrieden S2 *Lin. Wachstum*	*4'441*	*4'996*	*+ 555*	*+ 12.5%*	*4'996*	*5'713*	*+ 717*	*+14.3%*
Oberrieden S3 *Reg. Steigerung*	*4'441*	*4'996*	*+ 555*	*+ 12.5%*	*4'996*	*5'835*	*+ 839*	*+ 16.8%*

Abbildung 17: Bevölkerungsprognose «Trend ZH 2020» projiziert auf Oberrieden, Szenarien S1 bis S3 (Quelle: Planpartner AG)

Aufgrund der Beschäftigtenprognose 2040 aus dem rGVK für die Region Zimmerberg (+14.3% ggü. 2015) geht Planpartner AG für die Gemeinde Oberrieden im Jahr 2040 von rund 1'100 Beschäftigte aus (Stand 2018: 984).

Der Gemeinderat hat sich darauf festgelegt, dass in Abstimmung mit den regionalen Zielsetzungen für die Gemeinde Oberrieden weiterhin ein moderates Wachstum (Szenario 3) anzustreben ist (GRB Nr. 20-146). Entsprechend ergeben sich für die Entwicklungsprognose 2040/50 folgende Anzahl Einwohner respektive Beschäftigte (siehe Tabelle 6).

Ausgangsjahr 2019	**Bestand 2019**		
Einwohner	5'000		
Beschäftigte	1'000		
Total Raumnutzer	6'000		
Entwicklungsziel 2040	**Unterwert**	**Mittelwert**	**Oberwert**
Einwohner	5'400	5'550	5'700
Beschäftigte	1'000	1'050	1'100
Total Köpfe	6'400 (+400)	6'600 (+600)	6'800 (+800)
Entwicklungsziel 2050	**Unterwert**	**Mittelwert**	**Oberwert**
Einwohner	5'600	5'800	6'000
Beschäftigte	1'000	1'100	1'150
Total Raumnutzer	6'600 (+600)	6'900 (+900)	7'150 (+1'150)

Tabelle 6: Entwicklungsprognose – moderates Wachstum, Szenario 3 (Quelle: Planpartner AG)

Gemäss Planpartner AG wird davon ausgegangen, dass das prognostizierte Wachstum 2040/50 auf die nachfolgenden Massnahmen der Ortsplanung verteilen wird – rangiert nach

deren Bedeutung. Die daraus resultierende räumliche Verteilung ist in der Abbildung 18 ersichtlich. Die Planpartner AG geht zudem davon aus, dass die Wachstumsziele von der Gemeinde Oberrieden durch die nachfolgenden Massnahmen und deren Potentiale gut erreicht werden. Entsprechend wird vorgeschlagen, auf die Einzonungsoption der Reservezone «Bergli» zu verzichten (zumindest bis 2050). Theoretisch hätte diese Entwicklung ca. 300 zusätzliche Einwohner zur Folge.

1.	Erhöhung Ausbaugrad	77.3 ha	zu ca. 35%
2.	Aktivierung Baulandreserven	10.2 ha	zu ca. 30%
3.	Planerische Verdichtung	8.3 ha	zu ca. 25%
4.	Einzonung Reservezonen «Bärenmoos» + «Chrüzbüel» (Verzicht auf Einzonungsoption Reservezone «Bergli»)	1.2 ha	zu ca. 10%
	Total	97.0 ha	100%

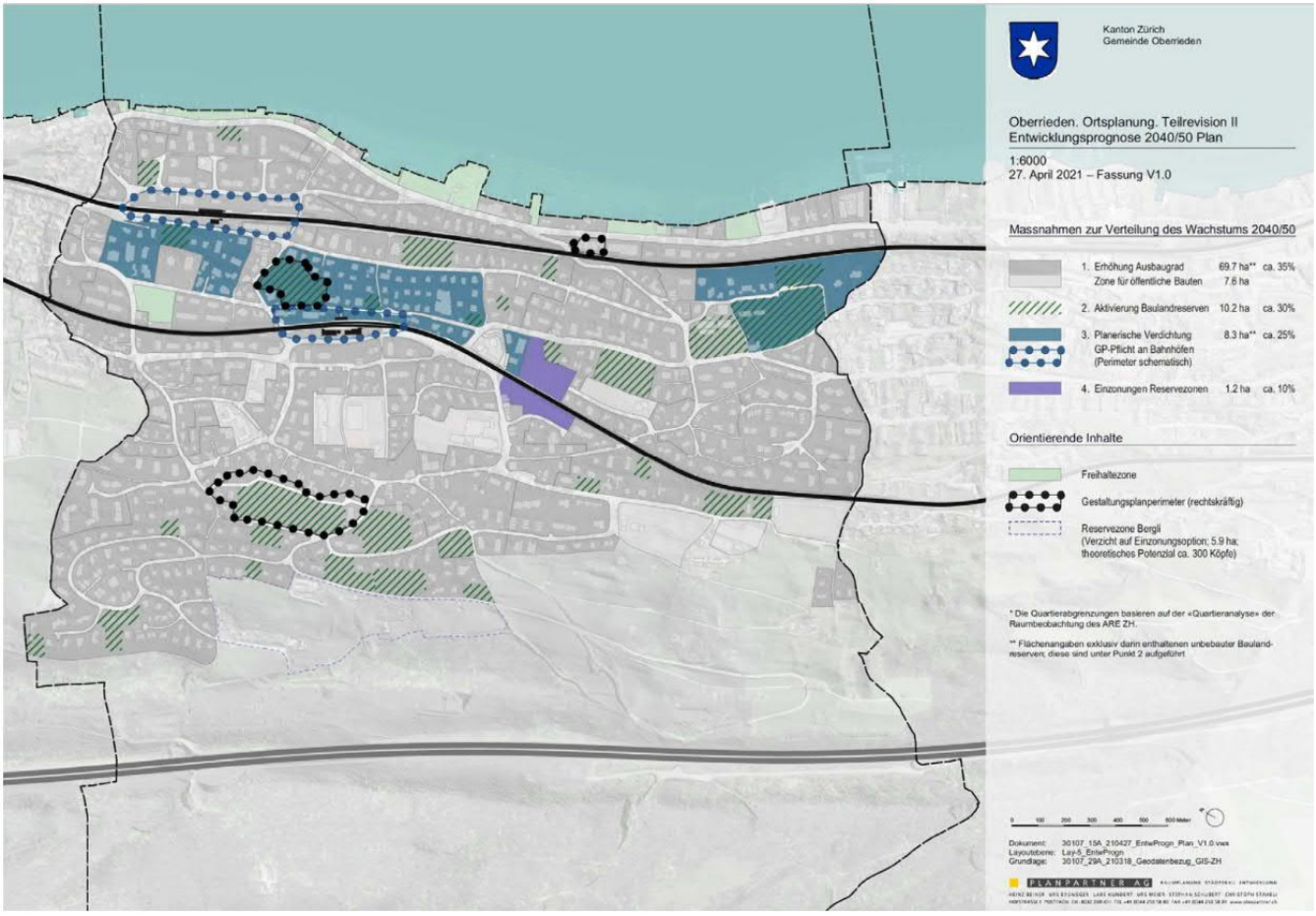


Abbildung 18: Massnahmen zur Verteilung des Wachstums 2040/50 (Quelle: Planpartner AG)

- Der Gemeinderat hat sich darauf festgelegt, dass in Abstimmung mit den regionalen Zielsetzungen für die Gemeinde Oberrieden weiterhin ein moderates Wachstum anzustreben ist.
- Entsprechend ist für die Entwicklungsprognose 2040/50 von maximal 5'700 (2040) respektive 6'000 (2050) Einwohnern und vom maximal 1'100 (2040) respektive 1'150 (2050) Beschäftigten auszugehen.
- Es wird davon ausgegangen, dass das Wachstumsziel mit der Erhöhung des Ausbaugrades, der Aktivierung von Baulandreserven, der planerischen Verdichtung und durch die Einzonung der Reservezonen «Bärenmoos» und «Chrüzbüel» erreicht wird.

3.3 Kommunale Verkehrsentwicklung

Um die verkehrlichen Auswirkungen, des durch die prognostizierte Siedlungsentwicklung (Wachstum) ausgelösten Mehrverkehrs, auf dem Strassennetz innerhalb der Gemeinde grob zu beurteilen, wurde eine Verkehrserzeugungsberechnung durchgeführt. Dabei wurde ein Prognosezustand auf der «sicheren Seite» berechnet (Worst Case mit konservativen Annahmen). Dabei wurde auch das Potential der Reservezone «Bergli» mitberücksichtigt.

Als Grundlage für die Berechnungen dienten die von Planpartner AG zur Verfügung gestellten Anzahl Einwohner und Beschäftigte für den Prognosehorizont 2040/50 (Oberwerte). Zusätzlich wurde eine Annahme bezüglich der Besucher / Kunden (5% der Einwohner / Beschäftigte) sowie eine Unterteilung der Beschäftigten in publikumsorientierte und nicht publikumsorientierte Arbeitsplätze vorgenommen. Der Berechnung wurde dann die Anzahl Wege pro Tag, ein Besetzungsgrad der Fahrzeuge und ein Bi-Modalsplit-Wert (öV-Anteil respektive MIV-Anteil) zu Grunde gelegt. Der angenommene öV-Anteil von 25% wurde aufgrund des Ausgangswert 2013 von 23% und dem Zielwert 2040 von 32% (gemäss rGVK) für die Region Zimmerberg hergeleitet.

Die Resultate der Berechnung sind in der nachfolgenden Tabelle 7 ersichtlich (detaillierte Berechnung siehe Anhang 1).

Prognose 2040 [Fahrten/Tag]			**Prognose 2050** [Fahrten/Tag]			**Reservezone «Bergli»** [Fahrten/Tag]
Wohnen	**Arbeiten**	**Total**	**Wohnen**	**Arbeiten**	**Total**	**Wohnen**
1’350	250	1’600	1’900	350	2’250	600

Tabelle 7: Zusätzliche Anzahl Fahrten aufgrund der Siedlungsentwicklung

Für die Verkehrsumlegung auf das übergeordnete Strassennetz von Oberrieden wurde in einen ersten Schritt eine geografische Verortung (Quelle / Ziel) der zusätzlichen Fahrten vorgenommen. Diese erfolgte aufgrund der vier verschiedenen Massnahmen zur Verteilung des Wachstums (siehe Kapitel 3.2). In einen zweiten Schritt wurde eine Verkehrsverteilung angenommen, welche anhand der Verkehrsbeziehungen des überregionalen Verkehrs aus dem rGVK Zimmerberg abgeleitet wurde. Dabei wurde ein Binnenverkehrsanteil von10% angenommen (siehe Abbildung 19 und Abbildung 20).

Abbildung 19: Überregionale Verkehrsbeziehungen Region Zimmerberg (Quelle: rGVK Zimmerberg)

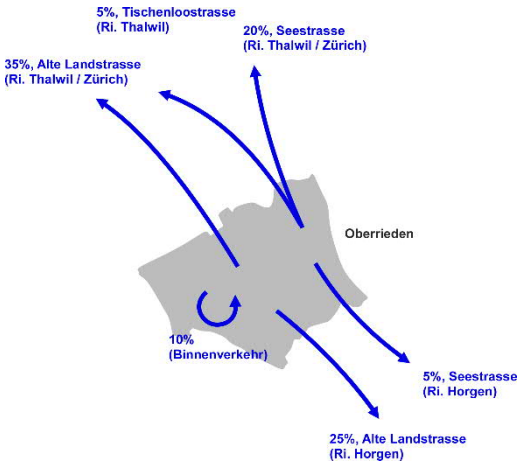


Abbildung 20: Hergeleitete Verkehrsbeziehungen Gemeinde Oberrieden

In der nachfolgenden Abbildung 21 sind die berechneten zusätzlichen Belastungen durch die Siedlungsentwicklung auf dem übergeordneten Strassennetz von Oberrieden (jeweils im Bereich der Gemeindegrenze) ersichtlich (A3-Format siehe Anhang 2). Zum Vergleich sind die bestehenden und zukünftigen Netzbelastungen Prognosehorizont 2040 anhand von Verkehrserhebungen und dem GVM 2018 und 2040 dargestellt.

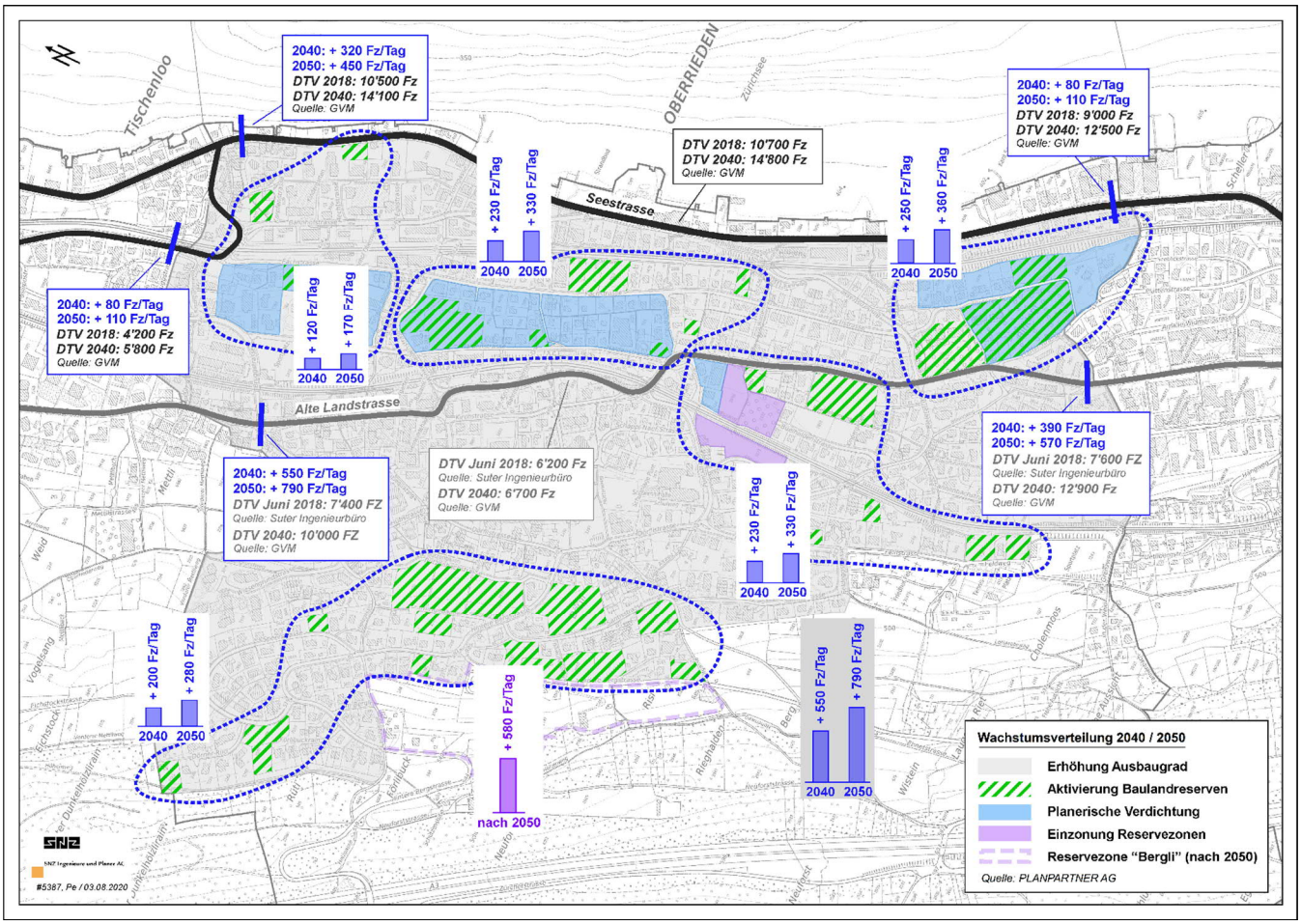


Abbildung 21: Netzbelastungen bezüglich der Siedlungsentwicklung

Bei der Betrachtung der zusätzlichen Anzahl Fahrzeugen und den bestehenden Belastungen ist ersichtlich, dass der Verkehrszuwachs durch die Siedlungsentwicklung von Oberrieden an der Gemeindegrenze auf dem übergeordneten Strassennetz zwischen ca. 1% und 11% liegt und entsprechend eher gering ausfällt.

Gemäss Erfahrungswerten liegt die Leistungsfähigkeitsgrenze von Strassen mit einem Fahrstreifen innerorts bei ca. 900 Fz/h. Bei einem ungesteuerten Knoten wird die Leistungsfähigkeit bei ca. 1'900 Fz/h (Knotensumme) ungenügend. Rechnet man den Erfahrungswert pro Fahrstreifen für den Querschnitt mit einem Spitzenstundenanteil von 10% hoch, liegt die Leistungsgrenze bei einem DTV von ca. 18'000 Fz. Vergleicht man diesen Erfahrungswert mit den heutigen Belastungen, den zukünftigen Belastungen gemäss dem GVM 2040 und dem Verkehrszuwachs durch die Siedlungsentwicklung, kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehrsfluss auf der Strecke und bei den Knoten weiterhin gewährleistet werden kann. Zu beachten ist jedoch, dass die mittlere Wartezeit insbesondere bei den vortrittsbelasteten Knotenzufahrten auf der Seestrasse durch die Siedlungsentwicklung und durch den generellen Verkehrszuwachs weiter zunehmen werden.

Grundsätzlich ist jedoch gemäss der kantonalen Richtplanleitlinie 1.2-2 die Entwicklung der Siedlungsstruktur auf den öV auszurichten. Entsprechend hat dieser mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.

Um diese kantonale Vorgabe zu erfüllen, sind zukünftig Massnahmen zu Attraktivitätssteigerung des öV in der Gemeinde Oberrieden zu ergreifen, um damit die Belastung des Strassennetzes zu reduzieren.

- Aufgrund der Verkehrserzeugungsberechnung ergeben sich für den Prognosezustand 2040/50 1'600 (2040) respektive 2'250 (2050) zusätzliche Fahrten pro Tag. Dies ergibt auf dem übergeordneten Strassennetz von Oberrieden (Gemeindegrenzen) einen Verkehrszuwachs zwischen 1% und 11%.
- Aufgrund der heutigen und zukünftigen Belastungen (GVM 2040) und der Verkehrszunahme durch die Siedlungsentwicklung kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehrsfluss auf der Strecke und bei den Knoten weiterhin gewährleistet werden kann.

3.4 Demografischer Wandel

Die Bevölkerung wird im Durchschnitt älter und stellt das Verkehrssystem vor neue Herausforderungen. Im rGVK Zimmerberg ist beschrieben, dass gemäss dem Szenario «Trend ZH» (2018) des Statistisches Amtes Kanton Zürich die Altersklasse über 65 im Jahr 2040 rund ein Viertel der Bevölkerung in der Region Zimmerberg ausmachen wird. Zum Vergleich stellte diese Altersgruppe im Jahr 2017 19% der Einwohner. Bei der Betrachtung der Altersstruktur von Oberrieden ist ersichtlich, dass im Vergleich zum Kanton Zürich und der Region Zimmerberg eine überproportionale Überalterung (Durchschnittsalter Oberrieden: 45.9, Region Zimmerberg: 43.0, Kanton Zürich: 41.1; Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich) besteht. Entsprechend früher wird sich die Gemeinde mit den Auswirkungen des demografischen Wandels und dessen veränderten Bedürfnissen bezüglich der Mobilität auseinandersetzen müssen (siehe Abbildung 22). So gilt es generell für die Gemeinde Oberrieden auf die Bedürfnisse von älteren Menschen besser einzugehen. In Bezug auf den Fussverkehr spielen insbesondere grossräumige Aufenthaltsflächen inkl. Sitzmöglichkeiten, breite Infrastrukturen mit entsprechenden Geländern sowie Markierungen für die visuelle und taktile Wahrnehmung eine wichtige Rolle. Zudem sind Lösungen zur Überwindung der teilweise steilen Topografie zu finden. Im Bereich des öV sind vordergründig die Umsteigezeiten anzupassen und der barrierefreie Zugang zu gewährleisten. Weiter sind Möglichkeiten zu prüfen, wie der westliche Siedlungsbereich besser an den leistungsfähigen öV (S-Bahnhaltestellen) angebunden werden kann. Die Ausgestaltung von Strassenräumen unter Einbezug der Verkehrssicherheitsaspekte von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen ist aufgrund der ähnlichen Bedürfnisse auch für Kinder von Vorteil (z.B. breitere Trottoirs, Installation von Schutzinseln, Infrastruktur auf geringerer Höhe, etc.).

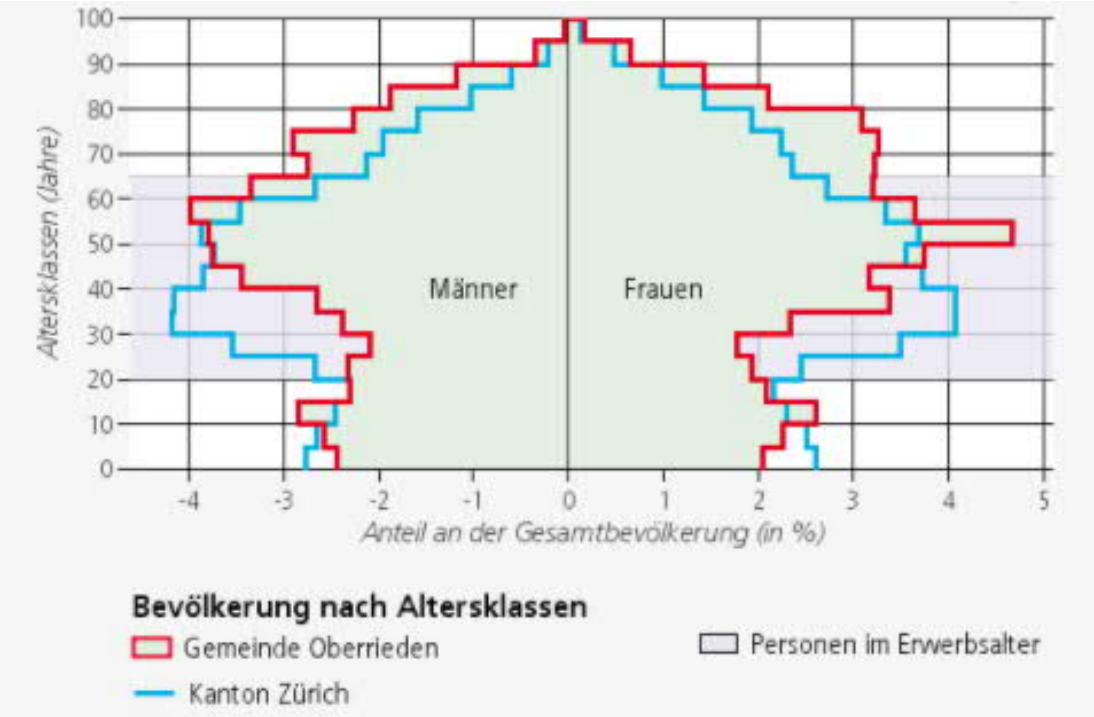


Abbildung 22: Altersstruktur 2019 (Quelle: Raumbeobachtung – Faktenblatt Kanton Zürich)

- In der Gemeinde Oberrieden besteht im Vergleich zum Kanton Zürich und der Region Zimmerberg eine überproportionale Überalterung.
- Aufgrund dessen wird sich die Gemeinde früher mit den Auswirkungen des demografischen Wandels und dessen veränderten Bedürfnissen bezüglich der Mobilität auseinandersetzten müssen.
- Entsprechend gilt es in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur besser auf die Bedürfnisse von älteren Menschen einzugehen.

3.5 Mobilitätsentwicklung

Nachfolgend werden einige Themen der Mobilitätsentwicklung, welche in Oberrieden einen Einfluss auf das Mobilitätverhalten haben könnte, beschrieben. Das Kapitel basiert auf den Erkenntnissen der vorgehenden Kapitel 3.1 bis 3.4 sowie der Strategie und dem Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (DiNaMo), welche am 30. Juni 2021 vom Regierungsrat des Kantons Zürich beschlossen wurden (RRB Nr. 729/2021).

Aufgrund der **wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung** sowie durch die grössere Mobilität der älteren Generationen steigt die Anzahl Personenkilometer weiter an. Das Mobilitätswachstum wird jedoch generell langsamer ansteigen als in den letzten Jahren.

Der verbesserte Zugang zu dynamischen Informationen, das multilokale Arbeiten (Homeoffice, Co-Working-Spaces, Büro, etc.) sowie neue Geschäftsmodelle und Technologien führen zukünftig zu einem **veränderten Mobilitätsverhalten**. Darin besteht insbesondere das Potential die Spitzenstunden zu brechen.

Der **Ausbau des Bahnangebots** (STEP 2035) sowie die Überlegungen zur schrittweisen Einführung der **zweiten Generation der S-Bahn** (S-Bahn 2G) sind in Bezug auf das Mobilitätswachstum essenziell und führen zu einer Attraktivitätssteigerung des öV und erhöhen so dessen Marktchancen gegenüber dem MIV.

Die **Sharing-Angebote** werden sich weiter entwickeln und immer mehr etablieren. Entsprechend wird auch die Nachfrage nach **intermodaler Mobilität** (die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) steigen. Besonders attraktiv sind Angebote aus einer Hand (Mobility as a Service), welche verschiedene Sharing-Angebote (Auto, Velo, etc.) direkt mit dem öV verknüpfen. Mobility as a Service können langfristig eine Alternative zum privaten Autobesitz darstellen und führen zu einer nachhaltigen Mobilität. ÖV-Haltestellen entwickeln sich durch die verstärkte Nutzung solcher Angebote zu Mobilitätsdrehscheiben. Die Ansprüche an die Infrastruktur der S-Bahnstationen werden somit grösser.

Wie schnell sich **automatisierte Fahrzeuge** durchsetzen werden, ist zurzeit noch unklar. Es ist jedoch von einer langen Übergangszeit im Mischverkehr aus nicht-automatisierten und automatisierten Fahrzeugen auszugehen (auch der Grad der Automatisierung wird unterschiedlich sein). Allgemein haben kollektiv genutzte automatisierte Fahrzeugflotten ein grosses Potential in Bezug auf die Reduzierung des Fahrzeugbestand und der Erhöhung des durchschnittlichen Besetzungsgrades. Zudem besteht die Möglichkeit entlegene Gebiete oder Siedlungsränder, welche heute aus wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur mangelhaft an den öV angebunden sind, besser zu erschliessen (autonome Bussysteme). Es besteht hingegen auch eine erhebliche Gefahr, dass bei einem mehrheitlichen Anteil von Fahrzeugen im privaten Eigentum die Fahrleistungen, infolge von Leerfahrten, Fahrten unterschiedlicher Familienmitglieder, etc. zu nehmen.

Die Notwendigkeit zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen wird die Mobilität in den nächsten Jahren stark prägen. Dabei werden **E-Fahrzeuge** eine wichtige Rolle einnehmen. Der Anteil von E-Fahrzeugen in der Schweiz wird in den nächsten Jahren stark zu nehmen und im globalen Vergleich aufgrund der hohen Kaufkraft schneller voranschreiten. Auch die Elektrifizierung im Busverkehr wird weiter zunehmen.

Die Elektrifizierung ermöglicht auch neue Potentiale im **Veloverkehr**. Die Hemmnisse bezüglich weiter Distanzen und steilen Topgrafien schwinden. Entsprechend ist auch in

Gemeinden wie Oberrieden eine effiziente Feinerschliessung mit dem Velo an den leistungsfähigen öV (S-Bahn) möglich.

Der Bau von **Veloschnellrouten** ermöglicht die schnelle und sichere Fahrt im Alltagsverkehr. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung, um mit dem Velo zu pendeln.

Neben Angeboten im Freizeitverkehr werden **Umlaufseilbahnen** vermehrt bei schwierig zu erschliessenden Gebieten im urbanen Raum als Ergänzung zum öV eingesetzt. Sinnvoll ist die Installation von Seilbahnen bei einer Erschliessung über eine grössere Distanz und bei einem entsprechenden Fahrgastaufkommen. Die Erfahrungen zeigen, dass das Konfliktpotential mit den Anwohnern bezüglich der baulichen Integration der Pfeiler sowie der Überfahrt von Grundstücken gegeben ist.

- Die Nachfrage nach intermodaler Mobilität wird weiter steigen.
- Mit autonomen Fahrzeugflotten besteht zukünftig die Möglichkeit entlegene Gebiete oder Siedlungsränder kostengünstig mit dem öV zu erschliessen.
- E-Bikes ermöglichen im Veloverkehr neue Potentiale. Die Hemmnisse bezüglich steiler Topografien und weiter Distanzen schwinden.

4 Handlungsbedarf

4.1 Handlungsschwerpunkte gemäss rGVK Zimmerberg

Im rGVK Zimmerberg werden die Ziele und Vorgaben aus der überkommunalen Planung unter Einbezug der Region und der Gemeinden konkretisiert. Es handelt sich dabei um ein verbindliches Planungsinstrument an welchem sich kommunale Vorhaben im Bereich der Strassen, des öV und im Fuss- und Veloverkehr orientieren müssen. Im rGVK Zimmerberg wurden 15 verschiedene Handlungsschwerpunkte definiert, welche nachfolgend aufgelistet sind. Insbesondere bei den **fett** dargestellten Handlungsschwerpunkten kann die Gemeinde Oberrieden einen Beitrag zur Umsetzung leisten.

1) Aufwertung Bushaltestellen

2) Aufwertung Strassenraumqualität

3) Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte

4) Erschliessung Erholungsgebiete

5) öV-Verknüpfungspunkte Fern-/ Regionalverkehr

6) Verbesserung der öV-Anbindung Entwicklungsschwerpunkte

7) öV-Vernetzung Sihltal – Seegemeinden

8) Verkehrsmanagement

9) Harmonisierung Betriebsregime See- und Sihltalstrasse

10) Parkraumplanung und -bewirtschaftung

11) Quellnahes Park & Ride

12) Stärkung der Längsverbindung auf zweiter Geländeterrasse für den Fuss- und Veloverkehr

13) Ausbau und Differenzierung kantonales und kommunales Velowegnetz

14) Aufstiegshilfen / Vertikalverbindungen für den Fussverkehr

15) Schaffung sicherer, attraktiver und direkter Fusswegenetze

4.2 Stärken und Schwächen

Für die einzelnen Verkehrsträger bestehen in der Gemeinde Oberrieden aufgrund der Analyse folgende Stärken und Schwächen.

Verkehrsträger	Stärken	Schwächen
MIV	▪ Gute regionale Anbindung ▪ Engmaschiges Netz mit gutem Ausbaugrad ▪ Klare Strassenhierarchie durch Temporegime 50/30 ▪ Keine Leistungsfähigkeitsengpässe (auch zukünftig nicht zu erwarten) ▪ Kein Unfallschwerpunkt oder Unfallhäufung auf dem Gemeindestrassennetz	▪ Teilweise verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung in den Quartieren (insb. in Tempo-30-Zonen) ▪ Zukünftige Zunahme der mittleren Wartezeit bei den vortrittsbelasteten Zufahrtsströmen (insb. Seestrasse) ▪ Teilweise eingeschränkte Erkennbarkeit Vortrittsregime ▪ Teilweise ungenügende Sichtverhältnisse
öV	▪ Gutes öV-Angebot (½-h Takt an beiden Bahnhöfen Ri. Zürich) ▪ Grösstenteils gute Erschliessung durch den öV	▪ Topografie erschwert den Zugang zum öV ▪ Keine BehiG-konforme Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet (Vorstudie für gewisse Haltestellen wurden ausgearbeitet) ▪ Teilweise kein stufenloser Perronzugang (Lift / Rampe) bei den S-Bahnhaltestellen (beim Bahnhof Oberrieden Dorf sind Planungen im Gange) ▪ Eher marginale Erschliessung für das Siedlungsgebiet «Bergli» ▪ Fehlende Verbindung am See Richtung Thalwil
Veloverkehr	▪ Engmaschiges Strassennetz ▪ Flächendeckende Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren ▪ Wenig MIV auf den meisten Quartierstrassen	▪ Steile Topografie ▪ Fehlende Infrastruktur auf wichtigen Verbindungen respektive wichtigen Zielorten ▪ Fehlende Veloverbindung zwischen dem Dorfzentrum und dem Seebereich sowie am südlichen Siedlungsrand zwischen der Bleierstrasse und der Gemeinde Horgen ▪ Kleinere Mängel bezüglich der Signalisation und Markierung ▪ Eher gering dimensionierte Veloabstellanlagen an den S-Bahnhaltestellen ohne Sicherungsmöglichkeiten
Fussverkehr	▪ Engmaschiges Fussgängernetz (insb. im Bereich des Dorfzentrums) ▪ Zentrale Lage der fussgängeraffinen Nutzungen (Schule, Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten) ▪ Flächendeckende Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren ▪ Kurze Wege in die Naherholungsgebiete	▪ Steile Topografie ▪ Das Fusswegnetz entspricht oft nicht den heutigen Anforderungen bezüglich der Begehbarkeit ▪ Fehlende Strassenquerungen / Netzlücken (insb. entlang der Seestrasse) ▪ Teilweise schmal dimensionierte Trottoirs und Fussgängerschutzinseln ▪ Trennwirkung durch Autobahn, Seestrasse und Bahnlinien

Tabelle 8: Stärken / Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger

Mit dem demografischen Wandel akzentuieren sich einige Schwächen. So sind Mängel im Fusswegnetz, welches auch einen wichtigen Zusammenhang mit der Zugänglichkeit zum öV hat, höher zu gewichten bzw. durch die überproportionale Überalterung besteht in Oberrieden in diesem Bereich schon früher Handlungsbedarf als in anderen Gemeinden.

4.3 Handlungsstrategien

Aus den Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger sowie den Handlungsschwerpunkten aus dem rGVK Zimmerberg (überkommunale Planung) lassen sich für die Gemeinde Oberrieden folgende fünf Handlungsstrategien (HS) ableiten.

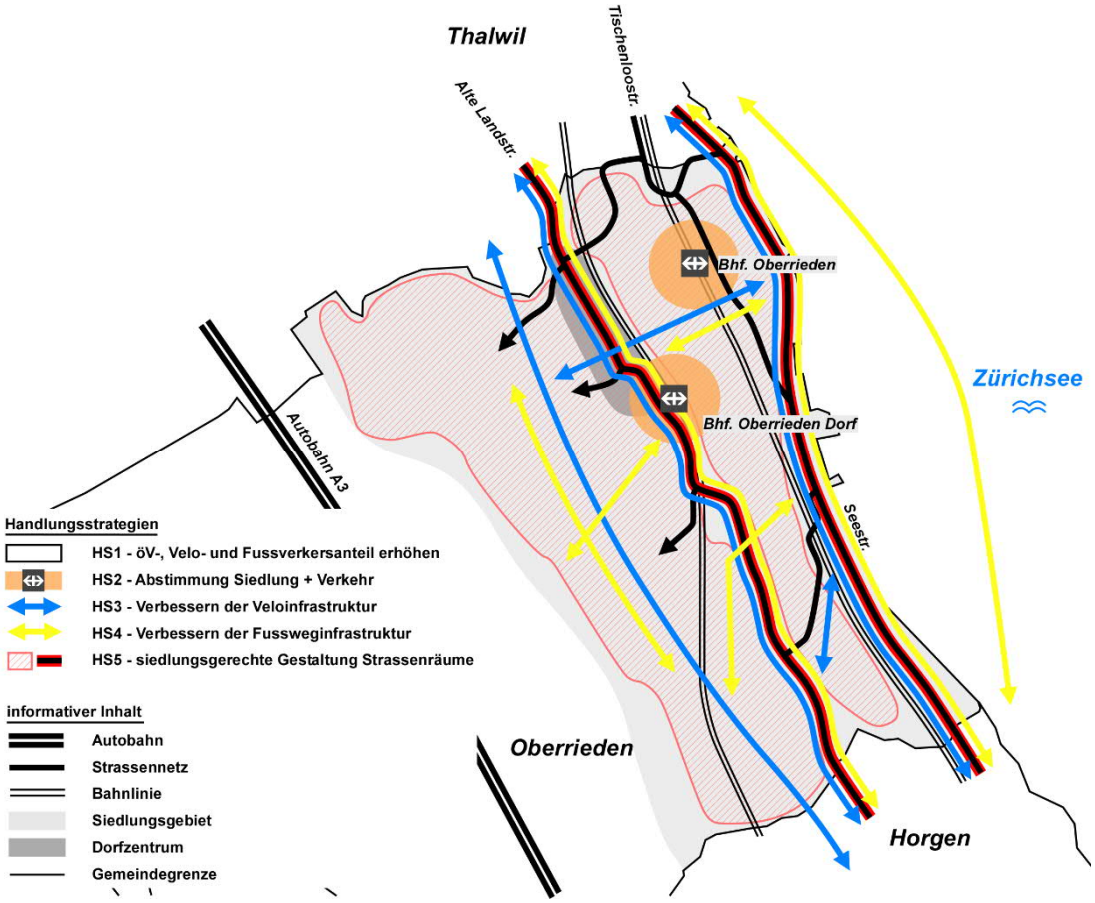


Abbildung 23: Prinzipskizze Handlungsstrategien

Die fünf Handlungsstrategien (HS) werden nachfolgend anhand von verschiedenen Zielsetzungen konkretisiert.

HS1: Erhöhen des öV-, Velo- und Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr

- Unterstützen des Angebotsausbaus im Regionalverkehr
- Verbessern der Zugänglichkeit zu den öV-Haltestellen
- Entwickeln von Intermodalendrehscheiben an den S-Bahnhaltestellen
- Nutzen künftiger Mobilitätsformen zur Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit des öV

HS2: Abstimmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zur Erreichung der überkommunalen Zielsetzungen und einer wirtschaftlichen Verkehrserschliessung

- Die Siedlungsentwicklung findet in erster Linie in gut mit dem öV erschlossenen Gebieten statt
- Durchlässige Entwicklungsgebiete für den Fussverkehr
- Autoarme Wohnformen sind an mit dem öV gut erschlossenen Lagen zu fördern
- Bei der Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes sind gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen

HS3: Verbessern der Veloverkehrsinfrastruktur

- Vertikale wie horizontale Veloverkehrsverbindungen werden verbessert
- Ausreichende, sichere und gedeckte Abstellplätze an wichtigen Zielorten des Veloverkehrs

HS4: Verbessern der Fussweginfrastruktur

- Ein engmaschiges, gut ausgebautes Fusswegnetz ist zu fördern
- Einzelne barrierefreie Fussverbindungen sind zu entwickeln
- Die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) wird fortlaufend erhöht

HS5: Siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume

- Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird erhöht
- Die subjektive Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen wird erhöht
- Der zunehmenden Hitze im Siedlungsraum wird entgegengewirkt

5 Zielbild mit Massnahmenfeldern

Nachfolgend ist das verkehrliche Zielbild ersichtlich (massstäbliches A3-Format siehe Anhang 3). Dieses zeigt insbesondere die angestrebte Verkehrsnetzentwicklung der Gemeinde Oberrieden und konkretisiert die zu den Handlungsstrategien formulierten Zielsetzungen. Dabei ergeben sich vordergründig vier verschiedene Massnahmenfelder, welche in den nachfolgenden Kapitel detailliert beschrieben werden.

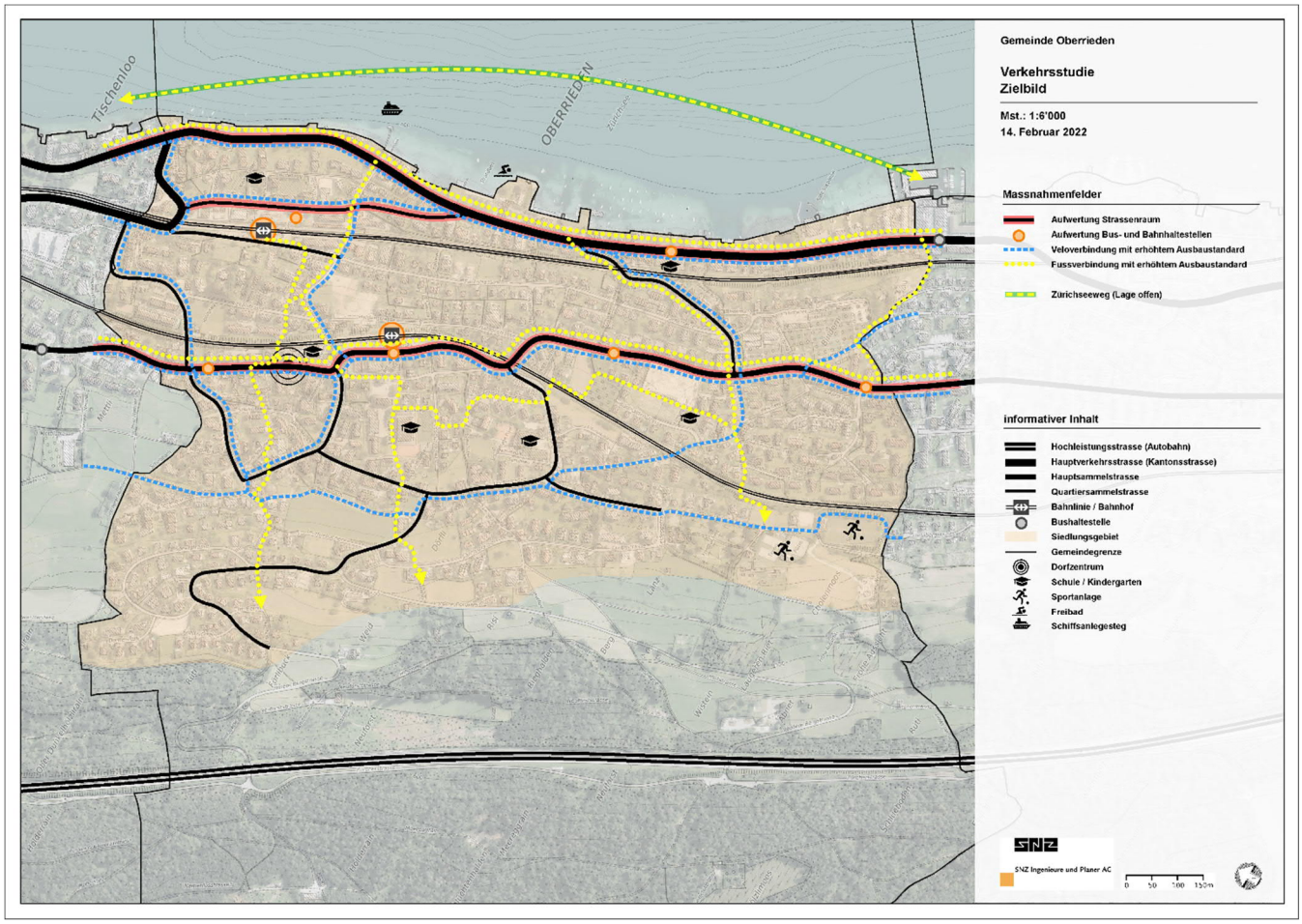


Abbildung 24: Zielbild

5.1 Aufwertung Strassenraum

In Bezug auf den MIV ist insbesondere auf der Alten Landstrasse, der Bahnhofstrasse und der Seestrasse der Strassenraum aufzuwerten. Dabei sollen die verschiedenen Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt werden, um die Verkehrssicherheit speziell für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Zudem ist die generelle Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Elemente zur Strassenraumbegrünung miteinzuplanen. Bei der Planung der Strassenräume sollte insbesondere die Hitzeminderung sowie die Verbesserung des Lokalklimas berücksichtigt werden.

Da es sich bei der **Seestrasse** um eine Kantonsstrasse handelt, unterliegt es vordergründig dem Kanton diese zu sanieren und Optimierungen voranzutreiben. Jedoch soll die Gemeinde ihre Anforderung an den Freiraum, wie gute Aufenthaltsqualität, siedlungsgerechte

Strassenraumgestaltung sowie gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr einbringen.

Die **Bahnhofstrasse** soll hingegen in die anliegende Tempo-30-Zone integriert werden. Ein entsprechendes Gutachten mit Sofortmassnahmen wurde bereits ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt. Um den Strassenraum langfristig aufzuwerten und siedlungsorientierter zu gestalten, wurde zudem ein BGK ausgearbeitet. Aufgrund der heutigen Funktion und den Belastungen wird eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes und des Strassenraums als zweckmässig erachtet.

Die **Alte Landstrasse** verläuft durch das Dorfzentrum und entlang des Bahnhofs «Oberrieden Dorf» und nimmt dementsprechend eine wichtige Rolle für den kommunalen Verkehr ein. Aufgrund der Verkehrsbelastungen (DTV 6'000 bis 8'000, Quelle: Verkehrserhebung 2018, Suter Ingenieurbüro), der Wichtigkeit für den Veloverkehr und den punktuell hohen Querungsbedarf bei den zu Fuss Gehenden ergeben sich hohe Anforderungen an den Strassenraum. Entsprechend sind die verschiedenen Verkehrsträger besser aufeinander abzustimmen. Insbesondere aufgrund der teilweisen geringen Aufenthaltsqualität (insb. im Dorfzentrum) und der fehlenden Veloführung besteht ein erhöhter Handlungsbedarf. Bei der künftigen Verkehrsentwicklung erhält die Alte Landstrasse eine Schlüsselrolle.

Innerhalb der bestehenden **Tempo-30-Zonen** weisen zudem verschiedene Strassenzüge (Quartier- respektive Sammel- und Erschliessungsstrassen) aufgrund von Fertigbauelementen, teilweise grossen Strassenbreiten und grosszügigen Knotenbereichen einen verkehrsorientierten Charakter auf. In Zusammenhang mit anstehenden Sanierungsprojekten ist der Strassenraum siedlungsorientiert umzugestalten und in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu optimieren. Beispielhaft dafür steht unteranderem der Knoten Dörfli- / Pünt- / Feldstrasse, welcher mit grosszügigen Radien und Fahrbahnbreiten inkl. Mittelinsel verkehrsorientiert dimensioniert ist. Mit einer siedlungsorientierteren Umgestaltung könnten die Fuss- und Veloverkehrsführungen optimiert und heute teilweise asphaltierte Flächen ökologische aufgewertet werden. Mit einer Umgestaltung des Knotenbereichs Winkelhalden- / Bickel- / Haldenstrasse und der Zuwegung Winkelhaldenstrasse könnte zudem die prioritäre Fuss- und Veloverbindung gestärkt und der zentrumsbezogene Strassenraum (Bäckerei und Gemüseladen) in diesem Bereich aufgewertet werden.

Hinsichtlich der **Strassenhierarchie** wird gegenüber dem kRPV aus dem Jahr 1984 die Hintere Bergstrasse bis zum Siedlungsrand und die Dörflistrasse durchgehend als (Quartier)-Sammelstrasse klassiert. Die damals geplante Verbindung zwischen der Hubstrasse und der Hinteren Bergstrasse sowie die entsprechende Umklassierung der Dörflistrasse und eines Teilabschnittes der Hinteren Bergstrasse sind zudem nicht mehr notwendig.

Als generelle Hilfestellung für die Aufwertung der Strassenräume bzw. prägnanteren Umsetzung der Strassenhierarchie ist in der nachfolgenden Tabelle 9 die Funktion und die wichtigsten technischen Anforderungen für die verschiedenen Gemeindestrassentypen grob zusammengefasst. Als Grundlage diente insbesondere die Verkehrserschliessungsverordnung (VErV; April 2019) und die REGnormen VSS 40 040b, VSS 40 044 und VSS 40 045. Die Zusammenstellung ist nicht als Schema zu verstehen, da die technischen Anforderungen spezifisch für jedes Projekt / Strassenabschnitt zu bestimmen sind. Beispielsweise ist Fahrbahnbreite insbesondere anhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, den Verkehrsbelastungen, der Notwenigkeit einer Veloführung sowie von den vorhandenen Platzverhältnissen. Weiter sind zudem immer die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen.

Strassentyp	Funktion				Technische Anforderungen			
	Verkehrliche	Soziale / städtebauliche	Massnahmen zur Anpassung an soziale Funktion	Massgebender Begegnungsfall	Fussgänger	Velo	Bus	Gestalterische Elemente
Hauptsammelstrasse (HSS)	Gebündeltes Sammeln von Quartierverkehr; eher verkehrsorientiert	Begegnungs- und Aufenthaltsraum für zu Fuss Gehende, insb. Dorfzentrum; Qualität abhängig von Attraktivität für zu Fuss Gehende	Aufwertung Strassenraum insb. im Dorfzentrum (evtl. kombiniert mit Tempo-30)	LW / LW bzw. Bus / Bus	Trottoir beidseitig (min. 2.00 m, im Dorfzentrum wenn möglich 2.50 m); Fussgängerstreifen mit Schutzinsel	Velostreifen bei stärkerem Aufkommen	In der Regel Fahrbahnhaltestelle (BehiG-konformer Ausbau)	Grünflächen, Bepflanzung; Schattenplätze, etc.; Eher ausserhalb der Fahrbahn
Quartiersammelstrasse (QSS)	Sammeln und Erschliessen von Quartierverkehr; siedlungsorientiert	Strassenraum ist Teil des Wohnumfeldes (Aussenraum)	Verkehrsberuhigung insb. mit Tempo-30- und Begegnungszonen	LW / PW, örtlich LW / LW bei reduzierter Geschwindigkeit	Trottoir beidseitig oder einseitig (min. 2.00 m); in Abhängigkeit von Fussverbindung oder Schule	In der Regel nicht erforderlich	Fahrbahnhaltestelle (BehiG-konformer Ausbau)	Grünflächen, Bepflanzung; Schattenplätze, etc.; Teilweise im Fahrbahnbereich als verkehrsberuhigendes Element (Durchfahrtsbreite min. 4.20 m)
Quartiererschliessungsstrassen (QES)	Erschliessung von Quartieren (max. 1’200 WE)			LW / PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Trottoir mindestens einseitig (min. 2.00 m)	Nicht erforderlich (Mischverkehr)	(In der Regel keine Buslinie)	
Zufahrtsstrasse	Erschliessung von Siedlungsgebieten (max. 600 WE)			PW / PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Trottoir einseitig (vorzugsweise 2.00 m), evtl. als Längsstreifen (Ausnahmefall) oder als Mischverkehrsfläche		-	-
Zufahrtsweg	Erschliessung von Siedlungsgebieten (max. 100 WE)[2]			PW / Velo bei stark reduzierter Geschwindigkeit	-			

Tabelle 9: Funktion und technische Anforderungen der verschiedenen Strassentypen

5.2 Aufwertung Bus- und S-Bahnhaltestellen

Gemäss dem BehiG ist der autonome Zugang zum öV für mobilitätseingeschränkte Menschen bis Ende des Jahres 2023 sicherzustellen. Entsprechend sind sämtliche **Bushaltestellen** bezüglich der Haltekanten (18 – 22 cm) sowie der taktilen Markierung aufzuwerten (BehiG-konforme Umgestaltung). Für die Haltestellen «Oberrieden Dorf, Bahnhof», «Wattenbühlweg» und «Tannenbühl» wurde diesbezüglich eine Vorstudie ausgearbeitet. Für alle anderen Haltestellen sind die Planungen noch zu initiieren. Zudem ist zur Attraktivitätssteigerung des öV bei gut frequentierten Haltestellen ein erhöhter Standard zu gewährleisten (überdacht, beleuchtet Sitzmöglichkeiten, etc.).

Weiter ist insbesondere am Bahnhof «Oberrieden, Dorf» der **stufenlose Perronzugang** (Lift / Rampe) zu gewährleisten. Auch die Unterführungen entsprechen bezüglich der Dimensionierung und der Beleuchtung nicht den heutigen Standards. Planungen zur Verbesserung der Gesamtsituation wurden durch die SBB bereits initiiert. Ein Handlungsbedarf besteht zudem bei den **Veloabstellanlagen** an den beiden Bahnhöfen. Diese sollten grössere Kapazitäten und eine höheren Ausbaustandard (Sicherungsmöglichkeiten, Ladestationen, Helmfächer, etc.) aufweisen. Zudem ist bei der Weiterentwicklung der Bahnhofsareale die Anforderungen an künftige Mobilitätshubs zu denken. Dabei wird erwartet, dass die Form der Fahrzeuge zunimmt (PW, Velo, Trottinetts, E-Roller, E-Bike) zunimmt und auch Platz für Sharingangebote bereitgestellt werden muss.

5.3 Veloverbindungen mit erhöhtem Ausbaustandard

Grundsätzlich ist die subjektive Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Veloverkehrs in Oberrieden zu erhöhen. Da sich der Veloverkehr grösstenteils am bestehenden Strassennetz orientiert, soll für diesen auf prioritären Verbindungen mehr Platz geschaffen werden (**Verbindungen mit erhöhtem Ausbaustandard**). Diese Veloverbindungen sollen ein Netz bilden, welches die Erreichbarkeit von wichtigen Nutzungen und der Nachbargemeinden sicherstellt, sowie die Überwindung der verschiedenen Geländeebenen verbessert. Entsprechend sind neben der Aufwertung der Alten Landstrasse und der Schliessung der Netzlücken auf der See- sowie der Tischenloostrasse (Kantonsstrassen) punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur zu ergreifen. Insbesondere sollte auf der Brugg- und der Bindernstrasse bergwärts eine möglichst hindernisfreie Veloführung gewährleistet werden (keine Behinderung durch seitliche Einengungen, Längsparkfelder, etc.). Weiter ist ein Ausbau der südlichen Unterführung beim Bahnhof «Oberrieden» für den Veloverkehr zu prüfen. Dadurch könnte im mittleren Bereich des Siedlungsgebiets eine durchgehende Verbindung zwischen der Alten Landstrasse und der Seestrasse geschaffen werden. Mit einem Ausbau des talseitigen Fussweges neben dem Fussballplatz in Richtung Horgen zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg würde eine durchgehende Veloverbindung auf der zweiten Geländeebne geschaffen werden (Abstimmung mit der Gemeinde Horgen notwendig).

Die vom Kanton vorgesehene **Veloschnellroute** (Pilotprojekt) ist bezüglich der genauen Führung in der zukünftigen kommunalen Netzplanung mitzuberücksichtigen und zu koordinieren. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der örtlichen Topografie sind die aktuellen Anforderungen an eine Veloschnellroute in Oberrieden kaum zu erfüllen. Auch eine Führung auf Quartierstrassen ist herausfordern. In Koordination mit den überkommunalen Planungsbehörden und den Nachbargemeinden ist eine entsprechende Linienführung zu prüfen.

5.4 Fusswegverbindungen mit erhöhtem Ausbaustandard

In der Gemeinde Oberrieden besteht ein engmaschiges Fusswegnetz, welches die Verbindung von Freiräumen und diversen Nutzungen sicherstellt. In erster Linie sind diese wertvollen Verbindungen und Querungsmöglichkeiten (von Bahnlinien und Autobahn) zu erhalten und zu sichern. Wie beim Velonetz, sollen zusätzlich gewisse prioritäre Verbindungen punktuell aufgewertet werden, um die Zugänglichkeit aus den Quartieren zu den wichtigen Nutzungen der Gemeinde für ältere und teilweise mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern (**Verbindungen mit erhöhtem Ausbaustandard**). Entsprechend ist die Qualität bezüglich der Infrastruktur teilweise zu erhöhen. Dabei sollen bei grösseren Steigungen, wo nicht vorhanden, Geländer montiert werden und Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Zudem ist bei Abschnitten, welche eine Wegbreite von weniger als 2.00 m aufweisen, eine Verbreiterung zu prüfen. Bei den Querungen über die Alte Landstrasse und Seestrasse sind normgerechte Fussgängerschutzinseln anzubringen. Bei unbebauten Gebieten ist ausserdem frühzeitig auf die Fussverbindungen zu achten. Entsprechend ist beispielsweise zwischen der Hinteren Bergstrasse und dem Krummenweg im Bereich der Parzelle 4139 eine direkte und hochwertige Führung zu sichern.

Gemäss dem KRP ist ein gemeindeübergreifender **Zürichseeweg** vorgesehenen. Die Planung obliegt dem Kanton und der Region. Auch auf dem Gemeindegebiet in Oberrieden soll dieser wo möglich und mit verhältnismässigen Aufwand realisierbar direkt am Seeufer geführt werden. Unabhängig einer möglichen Realisierung des Zürichseewegs ist die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität für die einzelnen Gebiete / Pärke sowie für die Seestrasse als verbindendes Element zu verbessern.

6 Massnahmen

Damit die eruierten Schwachstellen verbessert und die definierten Handlungsstrategien respektive Ziele erreicht werden können, sind entsprechende Massnahmen umzusetzen. Die nachfolgenden Kapitel geben eine Übersicht über die vorgesehenen Massnahmen und deren Umsetzungszeitpunkt. Dieser richtet sich generell nach der Stärke des Mangels, der Länge des Planungsprozesses sowie nach der Komplexität der Umsetzung.

- Zeithorizont **kurzfristig**: bis ca. 2025
- Zeithorizont **mittelfristig**: bis ca. 2030
- Zeithorizont **langfristig**: ab ca. 2030
- Zeithorizont **laufend:** Daueraufgabe bei Sanierungen, etc.

Die Alte Landstrasse hat im Verkehrssystem der Gemeinde Oberrieden eine Schlüsselfunktion. Aufgrund der notwendigen gesamtheitlichen Betrachtung wird deshalb auf diese nachfolgend detaillierter eingegangen und als Schlüsselmassnahme ausgewiesen.

6.1 Schlüsselmassnahme Alte Landstrasse

Die Alte Landstrasse nimmt für den kommunalen Verkehr eine wichtige Rolle ein. Das Ziel ist es die verschiedenen Verkehrsteilnehmer besser aufeinander abzustimmen und somit die Aufenthaltsqualität sowie die subjektive Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Aufgrund des teilweise schmalen Strassenraums besteht diesbezüglich eine hohe Komplexität. Entsprechend gilt es in einem ersten Schritt zu prüfen, welche betrieblichen Möglichkeiten bestehen. Im Vordergrund stehen die folgenden vier Ansätze:

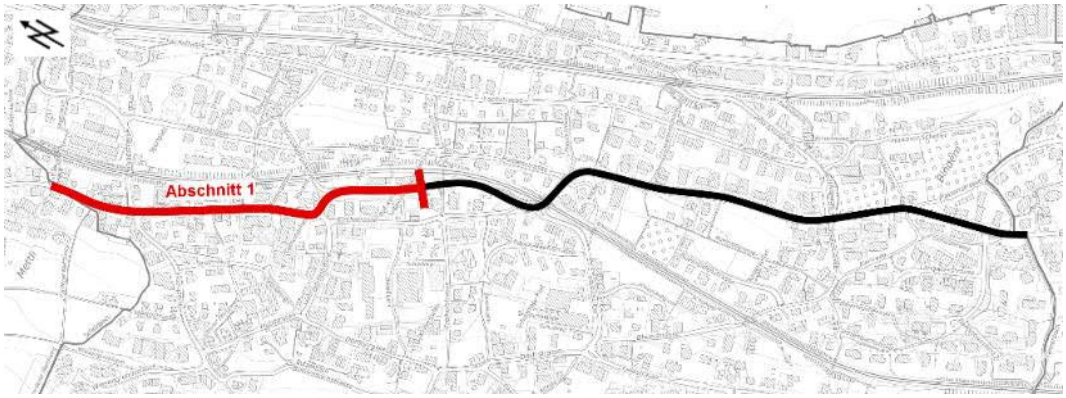
- Anpassen des Strassenraums (eher langfristige Massnahme)
- Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen
- Einstreifiger Velostreifen
- Anpassung Geschwindigkeitsregime «Tempo 30»

6.1.1 Grobbeurteilung Zweckmässigkeit Aufwertungsmöglichkeiten

In den nachfolgenden Tabellen wird anhand einer einfachen qualitativen Beurteilung für die verschiedenen Abschnitte (Aufteilung gemäss der Ist-Analyse, siehe Kapitel 2.9) aufgezeigt, welche der oben beschriebenen generellen betrieblichen Ansätze am geeignetsten ist, um die Strassen aufzuwerten. Dabei wird zwischen drei verschiedenen Kategorien unterschieden.

- Zweckmässig
- Teilweise zweckmässig
- Nicht zweckmässig

Abschnitt 1



Anpassung des Strassenraums

- Der Strassenraum ist eher schmal (engangrenzende Bebauung). Entsprechend kann auch mit einer Anpassung des Strassenraums nur bedingt mehr Platz für den Veloverkehr geschaffen werden.
- Mit gewissen Anpassungen ist jedoch die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu verbessern.
- In den Bereichen mit einem hohen Querungsbedarf bei den zu Fuss Gehenden ist gegebenenfalls die Einführung von Mischverkehrsflächen möglich (brechen des verkehrsorientierten Charakters und Auflösen der Trennwirkung für die zu Fuss Gehenden).

Kernfahrbahn

- Grundsätzlich sind Kernfahrbahnen innerorts ab einer Fahrbahnbreite von 7.00 m (Velostreifen 1.25 m, Kernfahrbahn 4.50m) möglich, sofern der DTV unter 10'000 Fahrzeuge liegt.
- Im Dorfzentrum weist die Alte Landstrasse grösstenteils eine Fahrbahnbreite von über 7.00 m auf. Der DTV auf der Alten Landstrasse liegt zwischen rund 6'000 und 8'000 Fahrzeugen (Quelle: Verkehrserhebung 2018, Suter Ingenieurbüro). Entsprechend ist eine Einführung einer Kernfahrbahn in diesem Bereich möglich.
- Im Bereich zwischen der Gemeindegrenze und dem Knoten Alte Land- / Brugg- / Hubstrasse ist aufgrund der eher schmalen Fahrbahn (ca. 5.80 m) eine Kernfahrbahn nicht möglich.

Einseitiger Velostreifen

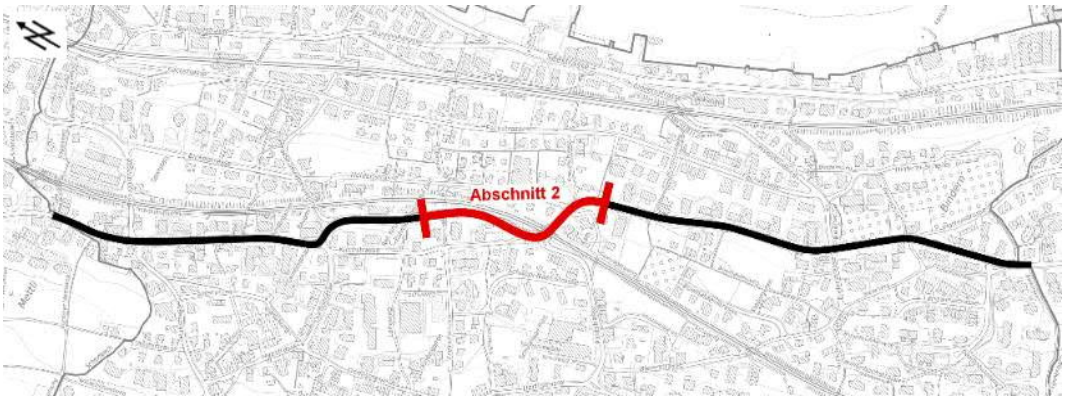
- Der Einsatzbereich von einseitigen Velostreifen liegt insbesondere bergwärts bei Steigungen (grösseres Platzbedürfnis für Velofahrende).
- Ein einseitiger Velostreifen ist jedoch nicht zweckmässig, da die Linienführung keine Steigung aufweist und der Bedarf nach einer Veloführung in beide Fahrtrichtungen besteht.

Anpassung Geschwindigkeitsregime «Tempo 30»

- Mit einer Anpassung des Geschwindigkeitsregime auf Tempo 30 könnten die verschiedenen Verkehrsteilnehmer besser aufeinander abgestimmt werden.
- Die Verkehrssicherheit im Kurvenbereich, bei den Fussgängerstreifen (insb. Kindergarten), und bei den Zufahrten (teilweise eingeschränkte Sichtweiten) könnte verbessert werden.
- Die Angleichung der gefahrenen Geschwindigkeiten des MIV an die Velofahrenden würde sich ebenso positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken.
- Entsprechend ist aufgrund der hohen Anforderungen hinsichtlich des Fuss- und Veloverkehrs die Grundlage für eine detaillierter Prüfung (Gutachten) gegeben.

Tabelle 10: Abschnitt 1 - Beurteilung generell möglicher Massnahmen

Abschnitt 2



Anpassung des Strassenraums

- Mit einer Anpassung des Strassenraum (Fahrbahnverbreiterung und Anpassung Trottoirbereich) könnte auf der grösstenteils eher schmalen Fahrbahn mehr Platz für die Velofahreden geschaffen werden. Die Machbarkeit wäre im Detail zu prüfen (angrenzendes Bahnhofsgelände, SBB-Unterführung, Linksabbiegestreifen, etc.)
- Der Strassenraum in diesem Bereich dient den zu Fuss Gehenden zur Anbindung zum Bahnhof «Oberrieden Dorf» und zum Dorfzentrum. Entsprechend ist eine Anpassung aufgrund der Aufenthaltsqualität nicht unbedingt notwendig.
- Mit kleineren Massnahmen könnte das eher verkehrsorientierte Erscheinungsbild aufgeweicht werden und somit das Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden (Erhöhung Verkehrssicherheit Veloverkehr).

Kernfahrbahn

- Grundsätzlich sind Kernfahrbahnen innerorts ab einer Fahrbahnbreite von 7.00 m (Velostreifen 1.25 m, Kernfahrbahn 4.50 m) möglich, sofern der DTV unter 10'000 Fahrzeuge liegt.
- Aufgrund der grösstenteils eher schmalen Fahrbahn (ca. 6.00 m) ist die Umsetzung ohne eine Anpassung des Strassenraums nicht möglich.

Einseitiger Velostreifen

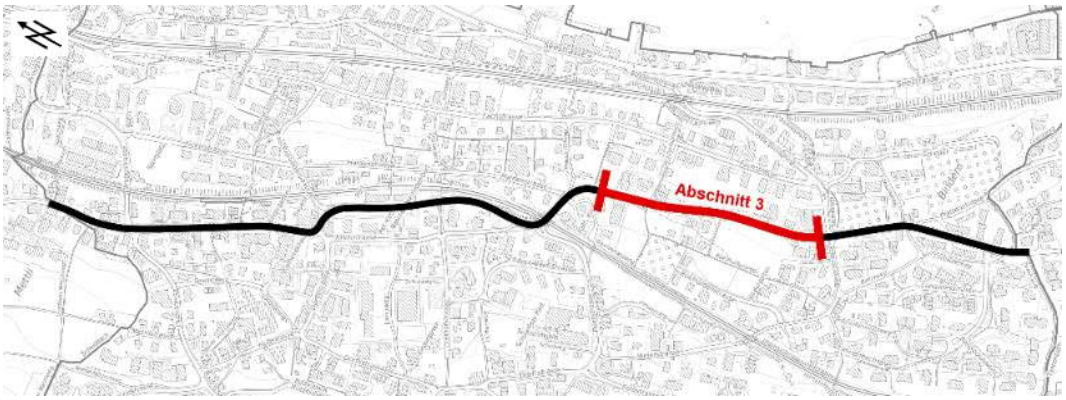
- Der Einsatzbereich von einseitigen Velostreifen liegt insbesondere bergwärts bei Steigungen (grösseres für Platzbedürfnis für Velofahrende).
- Aufgrund der grösstenteils eher schmalen Fahrbahn (ca. 6.00 m) ist die Umsetzung ohne eine Anpassung des Strassenraums nicht möglich.

Anpassung Geschwindigkeitsregime «Tempo 30»

- Eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes ist insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit in diesem Bereich schwierig begründbar.

Tabelle 11: Abschnitt 2 - Beurteilung generell möglicher Massnahmen

Abschnitt 3



Anpassung des Strassenraums

- Mit geringfügigen Anpassungen im Strassenraum (z.B. Bepflanzung, Mittelinseln, etc.) könnte die Aufenthaltsqualität verbessert und das verkehrsorientierte Erscheinungsbild aufgeweicht werden.
- Die Notwendigkeit sowie die Anordnung sämtlicher Längsparkfelder ist zu hinterfragen.

Kernfahrbahn

- Grundsätzlich sind Kernfahrbahnen innerorts ab einer Fahrbahnbreite von 7.00 m (Velostreifen 1.25 m, Kernfahrbahn 4.50m) möglich, sofern der DTV unter 10'000 Fahrzeuge liegt.
- Grösstenteils liegt die Fahrbahnbreite in diesem Abschnitt bei ca. 7.50 m. Der DTV auf der Alten Landstrasse liegt zwischen rund 6'000 und 8'000 Fahrzeugen (Quelle: Verkehrserhebung 2018, Suter Ingenieurbüro). Entsprechend ist eine Einführung einer Kernfahrbahn in diesem Bereich möglich.
- Durch die Einführung einer Kernfahrbahn müssten im Bereich der Alten Landstrasse Nr. 63 die Längsparkfelder aufgehoben werden.

Einseitiger Velostreifen

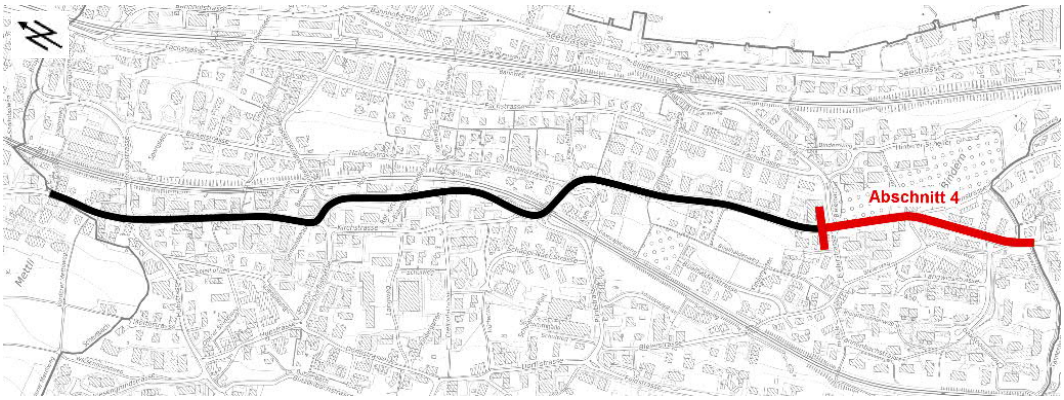
- Der Einsatzbereich von einseitigen Velostreifen liegt insbesondere bergwärts bei Steigungen (grösseres Platzbedürfnis).
- Ein einseitiger Velostreifen ist jedoch nicht zweckmässig, da die Linienführung grösstenteils eine geringfügige Steigung aufweist und der Bedarf nach einer Veloführung in beide Fahrtrichtungen besteht.

Anpassung Geschwindigkeitsregime «Tempo 30»

- Eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes ist insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit in diesem Bereich schwierig begründbar.

Tabelle 12: Abschnitt 2 - Beurteilung generell möglicher Massnahmen

Abschnitt 4



Anpassung des Strassenraums

- Im nördlichen Bereich des Abschnitts 4 ist die Fahrbahn eher schmal (ca. 6.20 m). Mit einer Anpassung des Strassenraums könnte Platz für eine durchgehende Veloführung geschaffen werden. Entsprechend müsste in diesem Bereich ein geringfügiger Landerwerb getätigt werden.
- Mit kleineren Massnahmen könnte auch das eher verkehrsorientierte Erscheinungsbild aufgeweicht werden und somit das Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden.
- In Bezug auf den Fussverkehr hat der Abschnitt 4 eine Durchgangsfunktion. Entsprechend ist eine Anpassung aufgrund der Aufenthaltsqualität nicht notwendig.

Kernfahrbahn

- Grundsätzlich sind Kernfahrbahnen innerorts ab einer Fahrbahnbreite von 7.00 m (Velostreifen 1.25 m, Kernfahrbahn 4.50m) möglich, sofern der DTV unter 10'000 Fahrzeuge liegt.
- Im südlichen Bereich des Abschnitts 4 weist die Fahrbahn eine Breite von ca. 7.00 m. Der DTV auf der Alten Landstrasse liegt zwischen rund 6'000 und 8'000 Fahrzeugen (Quelle: Verkehrserhebung 2018, Suter Ingenieurbüro). Entsprechend ist eine Einführung einer Kernfahrbahn im südlichen Bereich möglich.
- Im nördlichen Bereich ist aufgrund der eher schmalen Fahrbahnbreite (ca. 6.20 m) eine Ausführung einer Kernfahrbahn nur im Zusammenhang mit einer Anpassung des Strassenraums möglich.

Einseitiger Velostreifen

- Der Einsatzbereich von einseitigen Velostreifen liegt insbesondere bergwärts bei Steigungen (grösseres Platzbedürfnis).
- Ein einseitiger Velostreifen ist jedoch nicht zweckmässig, da die Linienführung keine Steigung aufweist und der Bedarf nach einer Veloführung in beide Fahrtrichtungen besteht.

Anpassung Geschwindigkeitsregime «Tempo 30»

- Eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes ist insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit in diesem Bereich schwierig begründbar.

Tabelle 13: Abschnitt 4 - Bewertung generell möglicher Massnahmen

6.1.2 Massnahmen Alte Landstrasse

Wie die Beurteilung der verschiedenen Abschnitte gezeigt hat, ist die Schaffung einer durchgehenden Veloführung auf der Alten Landstrasse mit einfachen Mittel nicht möglich. Dennoch empfiehlt es sich, in den Abschnitten wo die Fahrbahnbreiten eine Kernfahrbahn ermöglichen, diese im Rahmen einer Sofortmassnahme zu markieren (insb. Abschnitt 1 und 3). Perspektivisch gesehen sollte zudem im Zusammenhang mit einem Betriebs- und

Gestaltungskonzept (BGK) geprüft werden, wie eine durchgehende Veloverbindung realisiert und das eher verkehrsorienteierte Erscheinungsbild der Alten Landstrasse aufgeweicht werden kann. Zudem sollte der Anspruch eines BGK sein, insbesondere im Dorfzentrum zwischen dem Knoten Alte Land- / Brugg- / Hubstrasse und dem Bahnhof «Oberrieden, Dorf» die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dabei sind Gestaltungselemente, welche unteranderem die heutige Trennwirkung auflösen und ökologisch hochwertige Strassenraumbegrünungen miteinzuplanen. Bei der Planung der Strassenräume sollte zudem die Hitzeminderung sowie die Verbesserung des Lokalklimas mitberücksichtigt werden. Zusätzlich ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich gegebenenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen.

In Bezug auf die Planung und Realisierung der Aufwertungsmassnahme weist die Alte Landstrasse eine hohe Dringlichkeit auf. Entsprechend ist die abschnittsweise angedachte Kernfahrbahn (Sofortmassnahme) und Anpassung des Temporegimes im Dorfzentrum (Abschnitt 1) kurzfristig umzusetzen. Die Umgestaltung des Strassenraums ist aufgrund des Planungsprozesses und der Komplexität mittelfristig zu realisieren. Im kRPV (Kapitel 4, Festlegungen und Massnahmen) ist die Prüfung einer Umgestaltung des Strassenraums (BGK) mit der Massnahmen-Nr. S3 und die Prüfung einer Verkehrsberuhigung (gegebenenfalls Tempo-30) mit der Massnahmen-Nr. S5 gekennzeichnet.

6.2 Weitere Massnahmen

Neben der Schlüsselmassnahme «Alte Landstrasse» sind nachfolgend die weiteren Massnahmen ersichtlich. Diese sind anhand der fünf definierten Handlungsstrategien gegliedert und aufgelistet. Als Verweis zum kRPV (Kapitel 4, Festlegungen und Massnahmen) sind zudem die entsprechenden Massnahmen-Nr. Richtplan ersichtlich.

HS1 – Erhöhen des öV-, Velo- und Fussverkehrsanteil am Gesamtverkehr				
Nr.	**Bezeichnung / Beschrieb**	**Weiteres Vorgehen**	**Zeithorizont**	**Massnahmen-Nr. Richtplan**
M1	**Aufwertung Bushaltestellen** Sämtliche Haltestellen in der Gemeinde Oberrieden sind auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen anzupassen. Zudem ist bei den stark frequentierten Haltestellen ein erhöhter Standard anzubieten: ▪ BehiG-konforme Umgestaltung → hohe Haltekanten (18 – 22 cm) und taktile Markierungen ▪ Erhöhter Standard → überdacht, beleuchtet, Sitzmöglichkeit, etc.	Gemäss BehiG ist der autonome Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen bis Ende 2023 sicherzustellen. Entsprechend sind die vorliegenden Projekte (Vorstudie) der Haltestellen «Oberrieden Dorf, Bahnhof», «Wattenbühlweg» und «Tannenbach» weiter voranzutreiben. Für alle anderen Haltestellen sind die Planungen zu initiieren.	Kurzfristig	öV3
M2	**Mobility as a Service / Intermodalität** Aufgrund der immer grösseren Nachfrage nach intermodaler Mobilität hat sich die Gemeinde zukünftig mit Mobility as a Service (Sharing-Angebote aus einer Hand welche direkt mit dem öV verknüpft sind) auseinander zu setzen. Zur Umsetzung der Thematik könnte die Gemeinde mit folgenden Massnahmen beitragen. Freihalten von Flächen, um die Bedürfnisse der Intermodalität in Zukunft an den S-Bahnhaltestellen umsetzen zu können: ▪ Kurzzeitparkfelder für örtliche Nutzungen (bestehender kRPV-Eintrag aus dem Jahr 1984 bezüglich der Parkierungsanlage Bahnhof «Oberrieden Dorf» wird gelöscht) ▪ Regionales Velo-Sharing-System (z.B. in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Thalwil und Horgen) ▪ Verleih von Lasten-Bikes ▪ Lieferservice, Nachbarschaftshilfe	Die Entwicklung in diesem Bereich ist zu beobachten insbesondere bezüglich den IT-Lösungen (Plattformen, Apps, etc.) welche die verschiedenen Sharing-Angebote anbieten. Zudem sind gegebenenfalls Gespräche mit Kooperationspartner zu suchen (z.B. mit den Nachbargemeinden bezüglich einem regionalen Velo-Sharing-System).	Mittelfristig	öV2
M3	**Ausbau Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten** Die Kapazitäten der Veloabstellanlagen bei wichtigen Nutzungen (Bahnhöfe, Freibad, Sportanlagen, etc.) sind zu analysieren, um gegebenenfalls die Anlagen auszubauen. Insbesondere bei den beiden Bahnhöfen ist zudem die Infrastruktur hochwertiger auszugestalten (Sicherungsmöglichkeit, Ladestation, Helmfächer, etc.).	Analyse Belegungsgrad und Potential bei den wichtigen Nutzungen. Kontaktaufnahme mit der SBB bezüglich der Qualitätserhöhung der Abstellanlagen. Danach Projektausarbeitung.	Kurzfristig	V2

M4	**Marketing / Vorbild Verwaltung** Mit gezielten Informationsaktionen oder der Unterstützung von bekannten Marketingkampagnen wie «Cyclomania» sind die Bewohner und die Unternehmen in der Gemeinde Oberrieden bezüglich dem Veloverkehr zu sensibilisieren. Mit der Beschaffung von «Verwaltungs-Velos» kann die Gemeindeverwaltung eine gewisse Vorreiterrolle übernehmen.	Bildung einer Arbeitsgruppe bezüglich dieser Thematik und Festlegung einer Strategie.	Kurzfristig	-
M5	**öV-Erschliessung westliches Siedlungsgebiet** Einführung eines autonomen Smart Shuttle (Rufbussystem) zur besseren Anbindung an den öV.	Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist in Bezug auf den öV zu beobachten. Eventuell ergibt sich zukünftig auch die Möglichkeit eines Testbetriebs. In den bis anhin getätigten Testbetrieben mit Smart Shuttle befand sich in den Fahrzeugen immer eine Begleitperson. Finanziell interessant ist ein solcher Betrieb erst, wenn dieser führerlos möglich ist.	Langfristig	-

Tabelle 14: Massnahmen Handlungsstrategie 1

HS2 – Abstimmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zur Erreichung der überkommunalen Zielsetzungen und einer wirtschaftlichen Verkehrserschliessung				
Nr.	**Bezeichnung / Beschrieb**	**Weiteres Vorgehen**	**Zeithorizont**	**Massnahmen-Nr. Richtplan**
M6	**Änderungen der kommunalen Rechtsgrundlagen** Mit Anpassungen / Erweiterungen an der Bau- und Zonenordnung (BZO) bezüglich der Anzahl Abstellplätze kann der MIV-Anteil reduziert und die Benutzung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden. Dabei sollte insbesondere die Voraussetzungen für autoarmes Wohnen geschaffen werden. Eine Anpassung sollten vordergründig folgende Aspekte beinhalten. **MIV** ▪ Minimale prozentualen Anteile des Normbedarfs im Zusammenhang mit der Erschliessungsqualität (öV-Güteklasse) ▪ Begrenzung der maximalen Anzahl Parkfelder ▪ Einführung eines Artikels, der unter der Berücksichtigung entsprechender Rahmenbedingungen die Abweichung von den Parkfeldrichtwerten ermöglicht → autoarmes Wohnen **Velo** ▪ Minimaler Standardbedarf an Abstellplätzen für die verschiedenen Nutzungsarten ▪ Anforderungen an Lage, Ausgestaltung und Erreichbarkeit der Abstellanlagen (auch in Bezug E-Bikes)	Anpassung der BZO in Bezug auf die Abstellplätze.	Kurzfristig	-
M7	**Siedlungsentwicklung** Die Siedlungsentwicklung in Oberrieden sollte vordergründing im Umfeld der beiden Bahnhöfe gefördert werden. Aufgrund der eher marginalen Erschliessung durch den öV und der generell schwierigen Zugänglichkeit in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr aufgrund der Topografie ist auf die Entwicklung der Reservezone «Bergli» zu verzichten (siehe REK, Kapitel 3.1.2).	Anpassung BZO vgl. REK	Kurzfristig / laufend	-

M8	**Parkierung im öffentlichen Interesse** Erarbeiten eines Parkierungskonzepts und einer Parkierungsverordnung als Rechtgrundlage für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkfelder.	Analyse und ableiten des Handlungsbedarfs. Erarbeiten eines Parkierungskonzepts als Basis für eine Parkierungsverordnung.	Kurzfristig	Keine Nummer (siehe kRPV, Kapitel 4.5, Tabelle 11)

Tabelle 15: Massnahmen Handlungsstrategie 2

HS3 – Verbessern der Veloinfrastruktur				
Nr.	**Bezeichnung / Beschrieb**	**Weiteres Vorgehen**	**Zeithorizont**	**Massnahmen-Nr. Richtplan**
M9	**Veloverbindungen mit erhöhten Anforderungen** Auf den Veloverbindungen mit erhöhten Anforderungen ist die subjektive Verkehrssicherheit und die Attraktivität zu erhöhen. Dabei stehen folgende Massnahmen im Vordergrund (Grafik prioritäre Verbindungen sowie detaillierter Beschrieb siehe Kapitel 5 respektive 5.3): ▪ Hindernisfreie Veloführung bergwärts auf der Brugg- und der Bindernstrasse → Verschiebung der Längsparkfelder, Anpassung der seitlichen Einengungen, etc. ▪ Prüfung Ausbau südliche Unterführung Bahnhof «Oberrieden» für den Veloverkehr ▪ Prüfung Ausbau des talseitigen Fussweges neben dem Fussballplatz zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg in Abstimmung mit der Gemeinde Horgen (Fortsetzung Veloführung «Feldweg – Gemeinde Horgen») ▪ Mitwirkung bei einer möglichen überkommunalen Planung der Veloschnellroute → Prüfung einer abweichenden Führung insbesondere auf der Feldstrasse in Richtung Horgen und auf der Butzenbachstrasse	Hinsichtlich der hindernisfreien Führung (bergwärts) auf der Brugg- und Bindernstrasse ist ein Konzeptplan zu erstellen und danach die Ausführung im Detail zu planen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der südlichen Unterführung beim Bahnhof «Oberrieden» ist in Zusammenarbeit mit der SBB eine Zweckmässigkeitsprüfung (insb. Kosten / Nutzen) durchzuführen. Der Ausbau des talseitigen Fussweges neben dem Fussballplatz zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg ist im Detail zu planen und mit der Gemeinde Horgen abzustimmen. Betreffend der Umsetzung der möglichen Veloschnellroute ist beim Kanton der Planungsstand abzuklären und die Unterstützung sowie die Einflussnahme bezüglich der Routenführung zu signalisieren. Die Routenführung ist in Koordination mit den überkommunalen Planungsbehörden und den Nachbargemeinden zu prüfen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der örtlichen Topografie sind die aktuellen Anforderungen an eine Veloschnellroute in Oberrieden jedoch schwierig zu erfüllen.	Mittelfristig	V1, V3, V4

Tabelle 16: Massnahmen Handlungsstrategie 3

HS4 – Verbessern der Fussweginfrastruktur				
Nr.	**Bezeichnung / Beschrieb**	**Weiteres Vorgehen**	**Zeithorizont**	**Massnahmen-Nr. Richtplan**
M10	**Erhaltung und Sicherung von wichtigen Freiraumverbindungen** Auf dem Gemeindegebiet besteht ein engmaschiges Fusswegnetz, welches die Verbindung der verschiedenen Freiräume sicherstellt. Diese wertvollen Verbindungen (insb. Querverbindungen vom See in Richtung Naherholungsgebiet Sihlwald) sind auch zukünftig zu erhalten und sicherzustellen (siehe REK, Kapitel 3.2.2). Ergänzend zu dem Fusswegnetz bestehen wichtige Querungsmöglichkeiten (von Bahnlinien und Autobahn) welche ebenfalls zu sichern sind. Die im REK vermerkten fehlenden Verbindungen sind in Bezug auf den Bedarf zu prüfen.	Das zu erhaltende Fusswegnetz bezüglich der Freiraumverbindungen ist im REK (auf kommunaler Ebene verbindlich) definiert. Zudem werden diese Verbindungen teilweise in den kRPV übertragen.	Laufend	F2, F3
M11	**Fusswegverbindungen mit erhöhten Anforderungen** Auf den prioritären Fussverkehrsverbindungen ist die Qualität bezüglich der Begehbarkeit zu erhöhen. Dabei stehen folgende Massnahmen im Vordergrund (Grafik prioritäre Verbindungen sowie detaillierter Beschrieb siehe Kapitel 5 respektive 5.4): ▪ Geländer und Sitzmöglichkeiten bei grösseren Steigungen ▪ Verbreiterung der Wege / Trottoir (min. 2.00 m) wo möglich ▪ Genügend breite Schutzinseln bei den Fussgängerstreifen über die Alte Landstrasse und die Seestrasse (in Zusammenarbeit mit dem Kanton) ▪ Umgestaltung des Knotenbereichs Winkelhalden- / Bickel- / Haldenstrasse und der Zuwegung Winkelhaldenstrasse ▪ Parzellierung bezüglich der Sicherung von zukünftigen Wegführungen (insb. auf Parzelle Nr. 4139) ▪ Verbesserung Zugänglichkeit sowie Aufenthaltsqualität für einzelne Gebiete / Pärke entlang der Seestrasse / Zürichsee Ein Ausbau der Infrastruktur (u.a. Verbreiterung, Geländer, Sitzmöglichkeiten, etc.) ist insbesondere auf der Holzgasse, Oberer Stünziweg, Winkelhaldenstrasse, Bindernstrasse, Bleierstrasse und Büelhaldenweg notwendig (abschnittsweise).	Erarbeitung eines Ausbaukonzepts für die prioritären Fussverkehrsverbindungen. In Bezug auf die Anordnung von Schutzinseln auf der Seestrasse ist der Dialog mit dem Kanton zu suchen.	Mittelfristig	F4 – F6

M12	**Erhöhung Verkehrssicherheit** ▪ Verbreiterung der Schutzinseln Alte Landstrasse und Seestrasse (min. 2.00 m) ▪ Realisierung Fussgängerstreifen entlang der Seestrasse über die Tischenloo-, Bahnhof- und Bindernstrasse (Schliessung Netzlücken) ▪ Verbreiterung Trottoir in Quartierstrassen (min. 2.00 m) im Rahmen von Sanierungsprojekten)	Die Machbarkeit einer Umsetzung ist zu prüfen und entsprechende Projekte zu initiieren.	Kurzfristig	-
M13	**Zürichseeweg** Der KRP sieht einen Zürichseeweg entlang des Seeufers vor. Wie gefordert, soll dieser wo möglich und mit verhältnismässigen Aufwand realisierbar direkt am Seeufer umgesetzt werden.	Dem Kanton ist die Bereitschaft einer abschnittsweisen Realisierung zu signalisieren.	Langfristig	F1

Tabelle 17: Massnahmen Handlungsstrategie 4

HS5 – Siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume				
Nr.	**Bezeichnung / Beschrieb**	**Weiteres Vorgehen**	**Zeithorizont**	**Massnahmen-Nr. Richtplan**
M14	**Aufwertung übergeordnete Strassen** Mit der Umgestaltung der Strassenräume sind die verschiedenen Verkehrsträger auf den übergeordneten Strassen besser aufeinander abzustimmen, um die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Zudem ist dadurch auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die teilweise grosse Trennwirkung für die zu Fuss Gehenden aufzuweichen. Mit ökologisch wertvollen Begrünungen ist ausserdem die Hitzeminderung und die Verbesserung des Lokalklimas zu fördern. Diesbezüglich sind neben der Alten Landstrasse (siehe Kapitel 6.1 und REK, Kapitel 3.2.2) folgende Strassen von Bedeutung: ▪ Bahnhofstrasse (BGK vorhanden; Tempo-30-Zone, öffentliche Planauflage) ▪ Seestrasse und Einmündungsbereich Tischenloostrasse (Kantonsstrasse)	Bei der Bahnhofstrasse ist nach der öffentlichen Planauflage die angedachte Tempo-30-Zone umzusetzen. Zudem sind die im BGK angedachten Planungen im Rahmen eines Bauprojektes weiter zu verfeinern. Die Planungshoheit bezüglich der Seestrasse und der Tischenloostrasse liegt beim Kanton. Das Interesse einer Umgestaltung sowie eine Einflussnahme im Planungsprozess ist zu signalisieren.	Mittelfristig, Einführung Tempo-30-Zone auf Bahnhofstrasse Kurzfristig	S1, S2, S4, S6
M15	**Aufwertung Quartiersammelstrassen** Innerhalb der Tempo-30-Zonen weisen die Quartiersammelstrassen aufgrund von Fertigbauelementen, teilweise grossen Strassenbreiten und grosszügigen Knotenbereichen einen eher verkehrsorientierten Charakter auf. Entsprechend ist mit anstehenden Sanierungsprojekten der Strassenraum siedlungsorientiert umzugestalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen (siehe Kapitel 5.1, Tabelle 9). Prädestiniert für eine solche Umgestaltung sind unter anderem folgende Bereiche: ▪ Knoten Dörfli- / Pünt- / Feldstrasse ▪ Bindernstrasse insb. im Bereich Knoten Bindern- / Fachstrasse	Im Rahmen der laufenden Sanierungsprojekte ist die Umgestaltung des Strassenraums zu prüfen.	Laufend	-

Tabelle 18: Massnahmen Handlungsstrategie 5

7 Grundlagenverzeichnis

Für die Erarbeitung der Verkehrsstudie standen unter anderem folgende Dokumente zur Verfügung:

- DiNaMo, Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich; Strategie und Handlungsprogramm; Amt für Mobilität; 30.06.2021
- Kantonaler Richtplan; Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung; 28.10.2019
- Regionaler Richtplan Zimmerberg; Richtplankarten und Richtplantext; Kanton Zürich, Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg; 09.01.2018
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg; Schlussbericht; Kanton Zürich, Amt für Verkehr; 03.07.2020
- Kommunaler Richtplan Oberrieden; Richtplankarten und Richtplantext; Gemeinde Oberrieden; 19.01.1982
- Teilrevision der Bau- und Zonenordnung; Gemeinde Oberrieden; 12.09.2013
- Weisungsheft Einführung Tempo 30; Gemeinde Oberrieden; 11.10.2004
- Parkierungskonzept; Legende und Situationsplan; Gemeinde Oberrieden; 22.08.2008
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse; Planungsbericht; Metron Verkehrsplanung AG; 19.02.2021
- Variantenstudie für die Bushaltestellen Tannenbach, Wattenbühlweg und Bahnhof «Oberrieden, Dorf»; August 2020
- Road Safety Inspection (RSI) Alte Landstrasse; Martin Weissert Verkehrssicherheit GmbH; 24.02.2020
- Angaben zum Unfallgeschehen auf dem Gemeindegebiet; Auswertung vom 01.04.2016 bis 31.03.2021 (5 Jahre); Kantonspolizei Zürich
- Rückmeldung Schulwegsicherheit; Schulpflege Oberrieden, Bereich Schülerbelange und Infrastruktur; 04.09.2021
- Memo zur Entwicklungsprognose 2040/50, Fassung V1.0; Ortsplanung Teilrevision II; Planpartner AG; 27.04.2021
- Raumentwicklungskonzept REK, Fassung V1.1; Planpartner AG; 01.03.2022

Im Weiteren wurden insbesondere folgende **Verordnungen, Normen und Publikationen** beigezogen:

- Verkehrserschliessungsverordnung (VErV); 17.04.2019
- REGnorm VSS 40 040b, Projektierung Grundlagen, Strassentypen
- REGnorm VSS 40 044, Projektierung Grundlagen, Strassentypen: Sammelstrassen

- REGnorm VSS 40 045, Projektierung Grundlagen, Strassentypen: Erschliessungsstrassen
- REGnorm VSS 40 241 Querungen für den Fuss- und leichten Zweiradverkehr, Fussgängerstreifen

Anhang

Anhang 1	Verkehrserzeugungsberechnung Mehrverkehr Entwicklungsprognose 2040/50
Anhang 2	Übersichtsplan – Mehrverkehr Entwicklungsprognose 2040/50
Anhang 3	Zielbild, Mst. 1:6’000

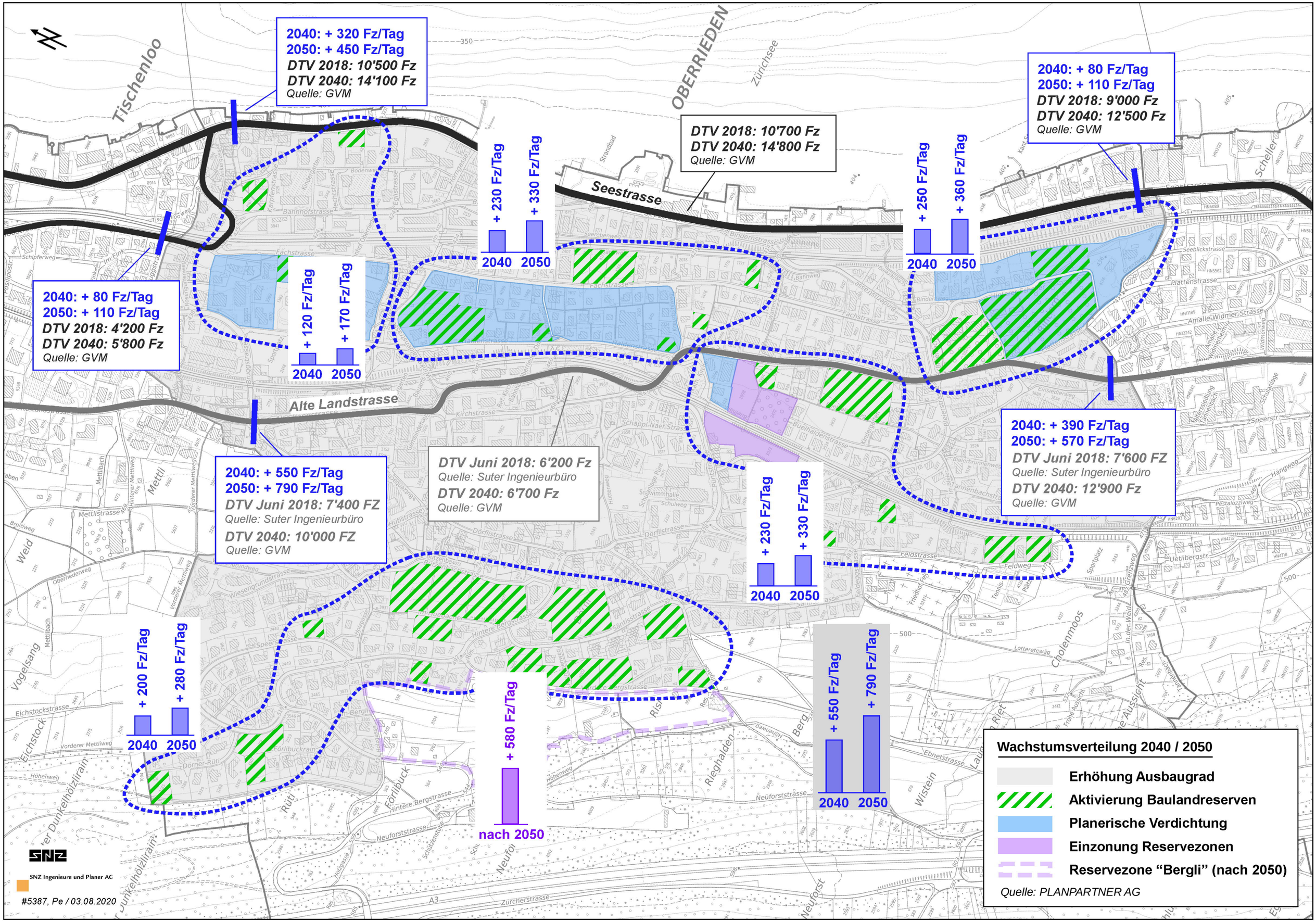
Anhang 1 Verkehrserzeugungsberechnung Mehrverkehr Entwicklungsprognose 2040/50

Verkehrserzeugungsberechnung Entwicklungsprognose 2040/50

#SNZ 5387, Pe / 01.06.2021

		Prognose 2040				Prognose 2050				Reservezone "Bergli"	Bemerkungen
		Wohnen	Arbeiten		Total	Wohnen	Arbeiten		Total	Wohnen (nach 2050)	
			nicht publikumsorientiert	publikumsorientiert			nicht publikumsorientiert	publikumsorientiert			
1. Anzahl Personen											
Bewohner / Beschäftige	[Anz. Pers.]	700	60	40	800	1'000	90	60	1'150	300	Annahme: 60% nicht publikumsorientiert; 40% publikumsorientiert
Besucher / Kunden	[Anz. Pers.]	35	3	20	58	50	5	30	85	15	Annahme: 5% der Bewohner / Beschäftigte sind Besucher / Kunden; bei publikumsorientiertem Arbeiten Faktor 10
Total	**[Anz. Pers.]**	**735**	**63**	**60**	**858**	**1'050**	**95**	**90**	**1'235**	**315**	
2. Kennzahlen Verkehrsaufkommen											
Wege pro Tag											
Anzahl Wege Bewohner / Beschäftigte	[Anz. Wege/Tag]	4.0	3.5	2.5		4.0	3.5	2.5		4.0	Erfahrungswerte SNZ (abgeleitet aus dem Mikrozensus)
Anzahl Wege Besucher / Kunden	[Anz. Wege/Tag]	2.0	2.0	2.0		2.0	2.0	2.0		2.0	Erfahrungswerte SNZ (abgeleitet aus dem Mikrozensus)
Modal-Split											
MIV-Anteil Bewohner / Beschäftigte	[%]	75%	75%	75%		75%	75%	75%		75%	hergeleitet aus rGVK Zimmerberg; Zielwert öV-Anteil 2040: 32%
MIV-Anteil Besucher / Kunden	[%]	75%	75%	75%		75%	75%	75%		75%	hergeleitet aus rGVK Zimmerberg
Besetzungsgrad											
Besetzungsgrad Bewohner / Beschäftigte	[Pers./Fz]	1.6	1.1	1.1		1.6	1.1	1.1		1.6	Erfahrungswerte SNZ
Besetzungsgrad Besucher / Kunden	[Pers./Fz]	1.8	1.6	1.7		1.8	1.6	1.7		1.8	Erfahrungswerte SNZ
3. Fahrtenaufkommen (DWV)											
Bewohner / Beschäftige	[Fahrten/Tag]	1'313	144	69	1'526	1'875	215	103	2'193	563	
Besucher / Kunden	[Fahrten/Tag]	30	3	18	51	42	5	27	74	13	
Total	**[Fahrten/Tag]**	**1'343**	**147**	**87**	**1'577**	**1'917**	**220**	**130**	**2'267**	**576**	
4. Fahrtenaufkommen zur ASP											
Anteil Bewohner / Beschäftigte											
Anteil Zu- und Wegfahrten	[%]	12%	12%	12%		12%	12%	12%		12%	Erfahrungswerte SNZ
Fahrten ASP Bewohner / Beschäftigte											
Zu- und Wegfahrten	[Fahrten/h]	158	18	9		225	26	13		68	
Anteil Besucher / Kunden											
Anteil Zu- und Wegfahrten	[%]	6%	6%	6%		6%	6%	6%		6%	Erfahrungswerte SNZ
Fahrten ASP Besucher / Kunden											
Zu- und Wegfahrten	[Fahrten/h]	2	1	2		3	1	2		1	
Total Fahrten ASP											
Zu- und Wegfahrten	[Fahrten/h]	**160**	**19**	**11**	**190**	**228**	**27**	**15**	**270**	**69**	

Anhang 2 Übersichtsplan – Mehrverkehr Entwicklungsprognose 2040/50


2040: + 320 Fz/Tag
2050: + 450 Fz/Tag
DTV 2018: 10'500 Fz
DTV 2040: 14'100 Fz
Quelle: GVM
2040: + 80 Fz/Tag
2050: + 110 Fz/Tag
DTV 2018: 4'200 Fz
DTV 2040: 5'800 Fz
Quelle: GVM
2040: + 550 Fz/Tag
2050: + 790 Fz/Tag
DTV Juni 2018: 7'400 FZ
Quelle: Suter Ingenieurbüro
DTV 2040: 10'000 FZ
Quelle: GVM
DTV Juni 2018: 6'200 Fz
Quelle: Suter Ingenieurbüro
DTV 2040: 6'700 Fz
Quelle: GVM
DTV 2018: 10'700 Fz
DTV 2040: 14'800 Fz
Quelle: GVM
2040: + 80 Fz/Tag
2050: + 110 Fz/Tag
DTV 2018: 9'000 Fz
DTV 2040: 12'500 Fz
Quelle: GVM
2040: + 390 Fz/Tag
2050: + 570 Fz/Tag
DTV Juni 2018: 7'600 FZ
Quelle: Suter Ingenieurbüro
DTV 2040: 12'900 Fz
Quelle: GVM
+ 120 Fz/Tag
+ 170 Fz/Tag
2040 2050
+ 230 Fz/Tag
+ 330 Fz/Tag
2040 2050
+ 250 Fz/Tag
+ 360 Fz/Tag
2040 2050
+ 230 Fz/Tag
+ 330 Fz/Tag
2040 2050
+ 200 Fz/Tag
+ 280 Fz/Tag
2040 2050
+ 580 Fz/Tag
nach 2050
+ 550 Fz/Tag
+ 790 Fz/Tag
2040 2050
Wachstumsverteilung 2040 / 2050
Erhöhung Ausbaugrad
Aktivierung Baulandreserven
Planerische Verdichtung
Einzonung Reservezonen
Reservezone "Bergli" (nach 2050)
Quelle: PLANPARTNER AG
Tischenloo
OBERRIEDEN
Zürichsee
Seestrasse
Alte Landstrasse
Mettli
Weid
Vogelsang
Eichstock
Dunkelhölzlirain
Rütl
Förlibuck
Rieghalden
Wistein
Cholenmoos
Neuforst
Neuforststrasse
Hintere Bergstrasse
Bahnhofstrasse
Fachstrasse
Kirchstrasse
Dörflistrasse
Feldstrasse
Feldweg
Plattenstrasse
Amalie-Widmer-Strasse
Seeblickstrasse
Zürcherstrasse
A3
SNZ
SNZ Ingenieure und Planer AG
#5387, Pe / 03.08.2020

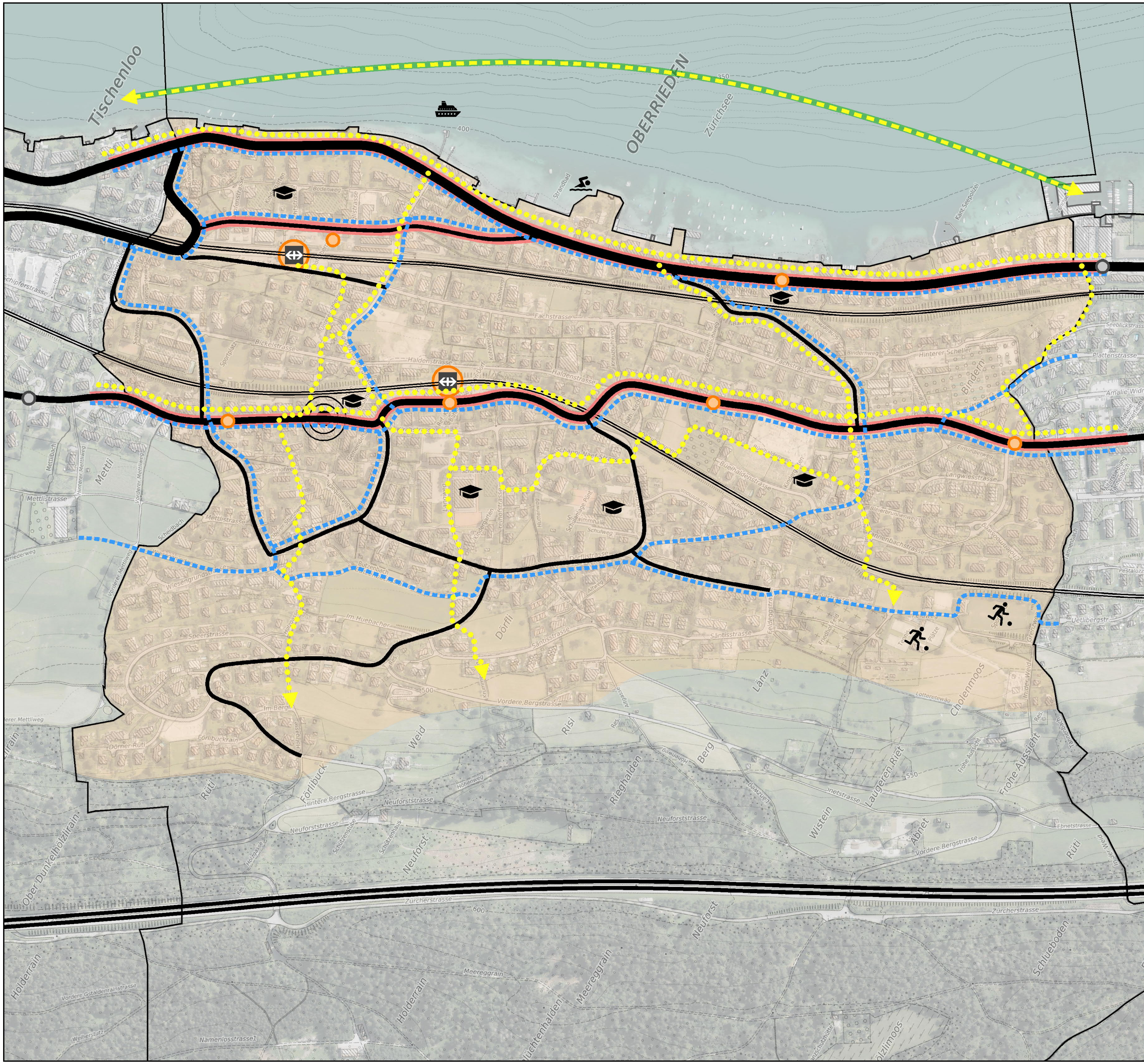
Anhang 3 Zielbild, Mst. 1:6’000

Gemeinde Oberrieden

Verkehrsstudie Zielbild

Mst.: 1:6'000

14. Februar 2022



Massnahmenfelder

- Aufwertung Strassenraum
- Aufwertung Bus- und Bahnhaltestellen
- Veloverbindung mit erhöhtem Ausbaustandard
- Fussverbindung mit erhöhtem Ausbaustandard
- Zürichseeweg (Lage offen)

informativer Inhalt

- Hochleistungsstrasse (Autobahn)
- Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse)
- Hauptsammelstrasse
- Quartiersammelstrasse
- Bahnlinie / Bahnhof
- Bushaltestelle
- Siedlungsgebiet
- Gemeindegrenze
- Dorfzentrum
- Schule / Kindergarten
- Sportanlage
- Freibad
- Schiffsanlegesteg

SNZ Ingenieure und Planer AG

0 50 100 150m