

Gesamtverkehrskonzept Fällanden

Schlussdokumentation

Gemeinde Fällanden

März 2025



Bearbeitung

Lisa di Lena

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Chiara Memper

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/SIA/FSU

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Projektteam

Ruedi Maurer

Mitglied Gemeinderat Fällanden

Markus Dreyer

Leiter Abteilung Hochbau und Liegenschaften, Gemeinde Fällanden

Gregor Schärer

Springer, Gemeinde Fällanden

Auftraggeberin

Gemeinde Fällanden

Hochbau und Liegenschaften

Verkehrsplanung

Schwerzenbachstrasse 10

8117 Fällanden

Titelbild: eigene Abbildung

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage und Herausforderungen	7
1.2	Vorgehen / Prozess	7
1.3	Wichtigste Grundlagen	9
2	Übergeordnete Grundlagen	10
2.1	Kantonaler Richtplan	10
2.2	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	11
2.3	Regionaler Richtplan Glattal	11
2.4	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation	13
3	Situationsanalyse	15
3.1	Siedlung und Landschaft	16
3.2	Gesamtverkehr	19
3.3	Fussverkehr	24
3.4	Veloverkehr	25
3.5	Öffentlicher Verkehr	27
3.6	Motorisierter Individualverkehr	30
4	Ziele	37
5	Handlungsbedarf	40
6	Konzept	43
6.1	Fussverkehr	43
6.2	Veloverkehr	47
6.3	Öffentlicher Verkehr	51
6.4	Motorisierter Individualverkehr	53
7	Massnahmen	57
7.1	Umsetzung	57
7.2	Massnahmenübersicht	59
7.3	Massnahmenplan	64
	Abkürzungen	65

Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) bildet die Richtschnur für die verkehrliche Entwicklung der Gemeinde Fällanden in den kommenden 20 Jahren. Es umfasst alle Verkehrsträger sowie Verkehrsteilnehmende, welche in der Gemeinde unterwegs sind und ist auf die kommunale Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das GVK bildet die Basis für die Aktualisierung des kommunalen Richtplans Verkehr. Diese findet parallel zur Aktualisierung des kommunalen Richtplans Siedlung und Landschaft sowie der kommunalen Nutzungsplanung statt, wodurch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung optimal aufeinander abgestimmt werden können.

Das Konzept wurde im Rahmen einer breit abgestützten Projektorganisation erarbeitet. Während die fachliche Erarbeitung im kompakten Kernteam aus Fachpersonen und Verwaltung stattfand, wurden die Inhalte regelmässig mit Personen aus lokaler Politik, Gewerbe und Schule gespiegelt. Im ersten Teil des Erarbeitungsprozesses wurden die Anliegen und Bedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen eines öffentlichen Workshops abgeholt.

Situationsanalyse

Fällanden liegt im Zürcher Glattal und ist durch die Lage im Grünen und Nähe zum Naturschutzgebiet Greifensee geprägt. Die Gemeinde besteht aus drei Ortsteilen, wobei die wichtigsten öffentlichen Nutzungen zentral im Ortsteil Fällanden liegen. Ein gut erkennbares und attraktives Dorfzentrum fehlt jedoch. Fällanden ist primär Wohngemeinde mit Ausnahme der beiden Arbeitsplatzgebiete am Siedlungsrand. In den kommenden Jahren wird mit keinem grösseren Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum gerechnet, mögliche Siedlungsreserven liegen im bereits erschlossenen Raum.

Die Gemeinde ist durchzogen von Kantonsstrassen, welche im Siedlungszentrum in den Sternkreisel münden. Die Strassenachsen bilden zentrale Verbindungen zwischen Glattal und Zürcher Oberland bzw. zwischen Glattal und rechtem Zürichseeufer. Dementsprechend ist der Anteil an Durchgangsverkehr überdurchschnittlich hoch. Das Siedlungsgebiet ist durch das Kantonsstrassennetz und dessen Auslastung, vor allem zu Spitzenzeiten, negativ geprägt. Die Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen ist nicht gegeben, die Hitzebelastung im Strassenraum ist gross und der Strassenverkehrslärm übersteigt die zugelassenen Grenzwerte. Auf den Kantonsstrassen bestehen mehrere Unfallschwerpunkte sowie Unfallhäufungspunkte im Bereich Veloverkehr. Die Verkehrssicherheit auf den Gemeindestrassen ist grundsätzlich hoch. Die Gemeindestrassen werden in den Wohngebieten mit max. Tempo 30 betrieben.

Das Siedlungsgebiet von Fällanden ist für den Fussverkehr durchlässig, es bestehen unzählige Verbindungen innerhalb der Siedlungsräume sowie in die Naherholungsgebiete. Durch Fällanden führt ein dichtes kantonales Velowegnetz, welches durch kommunale Verbindungen ergänzt und verfeinert wird. Vor allem innerhalb des Siedlungsgebiets weisen die Verbindungen Schwachstellen auf, was vor allem auf die Führung im Mischverkehr sowohl mit motorisiertem Verkehr als auch Fussverkehr und die daraus resultierenden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden herführt.

Das Siedlungsgebiet von Fällanden ist flächendeckend mit dem ÖV erschlossen. Zahlreiche Buslinien gewährleisten die Anbindung an die Bahnhöfe Stettbach und Schwerzenbach sowie nach Zürich, Dübendorf und Maur. Die Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen ist stellenweise ungenügend. Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind noch nicht überall umgesetzt. Trotz bereits getroffenen Massnahmen (Busbevorzugungen) führt die Verkehrssituation zu Stosszeiten zu Fahrzeitverlusten und Anschlussbrüchen, wodurch die Attraktivität der ÖV-Nutzung vermindert wird.

Die wichtigste Verkehrsbeziehung besteht mit der Stadt Zürich, dicht gefolgt von Dübendorf, Volketswil und Uster. Das Verkehrsverhalten auf Wegen mit Quell- oder

Zielort in Fällanden ist stark MIV-dominant. Abgesehen von den Wegen zwischen Fällanden und Zürich sind in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen die Wege, welche mit dem ÖV zurückgelegt werden, vernachlässigbar klein. Durch die hohe Verkehrsbelastung auf den Kantonsstrassen sind Streckenabschnitte und Knoten (u. a. der Sternenkreis) ausgelastet bzw. überlastet.

Ziele

Die Gemeinde Fällanden setzt sich unter Berücksichtigung der übergeordneten Strategien Ziele hinsichtlich verkehrlicher Entwicklung und Mobilitätsverhalten. Im Fokus steht dabei eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, wobei die Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander und mit der Umwelt und dem Umfeld zentral sind. Insgesamt werden 15 Ziele festgesetzt:

Siedlung und Verkehr

- Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
- Verkehr, wo möglich und zweckmässig, auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagern
- Hohe Verkehrssicherheit für alle
- Qualitative Strassenräume mit Aufenthaltsqualität

Fussverkehr

- Sicheres, durchgehendes, attraktives und hindernisfreies Fusswegnetz
- Sichere und kindergerechte Schulwege

Veloverkehr

- Sicheres, durchgehendes und attraktives Velowegnetz
- Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze

Öffentlicher Verkehr

- Attraktives Busangebot
- Hohe Benutzerfreundlichkeit des ÖV
- Aktive Busbevorzugung zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität

Motorisierter Individualverkehr

- Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung innerorts
- Kein Schleichverkehr auf Quartierstrassen
- Zweckmässige Parkplatzerstellung
- Aktive Parkraumbewirtschaftung weiterführen

Handlungsbedarf

Basierend auf der Diskrepanz zwischen Situationsanalyse und festgesetzten Zielen wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Dieser dient als Grundlage für das Konzept sowie die daraus resultierenden Massnahmen. Wesentlicher Handlungsbedarf besteht bei der Gestaltung der Strassenräume, welche aktuell stark verkehrsorientiert und auf den MIV ausgerichtet sind. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Verkehrsbelastung zu Stosszeiten sowie der Verkehrsabwicklung. Vor allem während den Spitzenzeiten führt diese zu negativen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit anderer Verkehrsmittel (u. a. Fahrplanstabilität des ÖV, Abwicklung Veloverkehr im Mischverkehr etc.), die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet. Handlungsbedarf besteht zudem bei der Attraktivitätssteigerung der nachhaltigen Verkehrsmittel (u. a. Verbesserung Infrastruktur und Wegnetze, qualitatives ÖV-Angebot etc.).

Konzept

Im Rahmen eines Gesamtkonzepts werden für die einzelnen Verkehrsmittel Stossrichtungen und Konzeptpläne entwickelt, um den identifizierten Handlungsbedarf anzugehen. Folgendes sind dabei die wichtigsten Elemente des Gesamtkonzepts:

– Umsetzung von sicheren und durchgängigen Wegnetzen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr

Das Fusswegnetz sowie das kommunale Velowegnetz sind zu stärken und planungsrechtlich im kommunalen Richtplan Verkehr zu sichern. Die identifizierten Netzlücken gilt es zu schliessen und Sicherheitsdefizite laufend zu beheben. Die Schulwegsicherheit ist zu gewährleisten. Als Bestandteil des Velowegnetzes und Grundlage für die Förderung der Velonutzung sind die Veloabstellplätze, sowohl öffentliche als auch private, qualitativ zu sichern und zu ergänzen.

– Priorisierung des öffentlichen Verkehrs bei der Zufahrt zum Sternenkreis

Bereits heute bestehen auf den hoch belasteten Zufahrten des Sternenkreisels

Priorisierungsmassnahmen für den Bus. Zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität gilt es, die bestehenden Priorisierungsmassnahmen weiterzuentwickeln und zusätzliche Buspriorisierung einzusetzen. Durch Ausgestaltung der Haltestellen auf den Zufahrtsachsen als nicht-überholbare Fahrbahnhaltestellen kann die Vorfahrt bis zum Sternenkreisel gesichert werden.

– **Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr**

Zur Sicherung der Erreichbarkeit vom öffentlichen Verkehr muss der Zugang zu den Haltestellen für den Fuss- wie auch den Veloverkehr gewährleistet werden. Dabei ist einerseits die sichere Ausgestaltung der Querungsstellen in unmittelbarer Nähe sowie des Wartebereichs und andererseits die Bereitstellung von Veloabstellplätzen bei den Haltestellen zentral.

– **Geschwindigkeitsanpassungen auf übergeordneten Strassen im Zentrumsgebiet**

Erster Bestandteil der umfeld- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs umfasst die Führung bzw. den Betrieb. Im Sinne der Koexistenz sowie der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sind die Geschwindigkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets anzupassen. Die Trennwirkung der Strassen wird verringert und die Abwicklung des Veloverkehrs sicherer bzw. verträglicher.

– **Gestaltung der Strassenräume dem Umfeld entsprechend und Aufwertung der Ortsdurchfahrten als Siedlungsräume**

Zweiter Bestandteil der umfeld- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs umfasst die Ausgestaltung der Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebiets. Vor allem im zentralen Abschnitt der Ortsdurchfahrten, wo weitere Nutzungen auf die Verkehrsabwicklung treffen, ist die siedlungsorientierte Gestaltung der Strassen zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu optimieren. Die Hitzebelastung kann durch Begrünung verringert und die negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet minimiert werden.

Massnahmen

Zur Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts wird eine Vielzahl an Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel sowie im Bereich Gesamtverkehr entworfen. Um die Umsetzung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts angesichts beschränkter Ressourcen schrittweise und effizient anzugehen, werden die Massnahmen je nach Priorisierung, Federführung und Umsetzungshorizont in unterschiedliche Pakete geschnürt. Insbesondere werden verschiedene Sofortmassnahmen festgelegt, um im Sinne von Quick-Wins möglichst rasch und pragmatisch Verbesserungen anzustossen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Herausforderungen

Die Grossregion Zürich wächst und damit auch die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsaufkommen. Die Gemeinde Fällanden ist eingebettet in diese Grossregion. Durch die attraktive Lage findet eine hohe Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung statt, deren Auswirkungen die Gemeinde vor Herausforderungen stellt. Dies sowohl innerhalb des Siedlungsgebiets, aber auch hinsichtlich der Erreichbarkeit von aussen bzw. nach aussen. Die Gemeinde möchte diese Thematik aktiv angehen und ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeiten. Dieses soll sich mit der verkehrlichen Weiterentwicklung der Gemeinde in den nächsten 20 Jahren befassen. In einem folgenden Schritt soll basierend auf dem GVK der kommunale Richtplan Verkehr (kRPV) aktualisiert werden. Parallel zum GVK und kRPV werden die kommunalen Richtpläne Siedlung und Landschaft und die kommunale Nutzungsplanung weiterentwickelt. Die parallele Erarbeitung ist eine ideale Chance, Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen.

Im Rahmen des Projekts sollen folgende Fragestellungen geklärt werden:

- Wie sehen Verkehrsangebote und -nachfrage in Fällanden derzeit aus?
Wo gibt es Schwachstellen oder Netzlücken?
- Wie lässt sich das Verkehrsaufkommen in den bestehenden Räumen abwickeln, wo gibt es Entwicklungspotenzial, wo steht Aufenthalt im Fokus?
- Welche Entwicklungen werden in den nächsten 20 Jahren erwartet (Siedlung und Verkehr/Mobilität)?
- Welche Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sind vorhanden?
- Welche Ziele (z.B. Modalsplit) und Stossrichtungen werden in den nächsten 20 Jahren verfolgt?
- Welchen Beitrag kann Fällanden zu den übergeordneten Zielen auf kantonaler und regionaler Ebene leisten?
- Wo gibt es Handlungsbedarf?
- Welche aus dem Handlungsbedarf abgeleiteten Massnahmen sind zu ergreifen?
Wie sind diese zu priorisieren?
- Können die Mobilitätsbedürfnisse mit den geplanten Massnahmen verträglich bewältigt werden?

1.2 Vorgehen / Prozess

Projektorganisation

Die fachliche Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts fand im Rahmen eines kompakten Kernteams, bestehend aus Fachpersonen, Verwaltung und zuständigem Gemeinderat, statt. Die erarbeiteten Inhalte wurden anschliessend regelmässig einer Begleitgruppe mit Personen aus kommunaler Verwaltung, Politik, Schule, Vereinen und Verbänden sowie lokalem Gewerbe vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Zusätzlich wurde im Rahmen eines öffentlichen Workshops die lokale Bevölkerung miteinbezogen.

Projekttablauf

Das kommunale Gesamtverkehrskonzept bildet die Grundlage und den Konzeptteil für die Erarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehrs. Der Projekttablauf ist entsprechend aufgebaut.

Der Erarbeitungsprozess gliedert sich in die in der nachfolgenden Abbildung ersichtlichen Phasen und Arbeitsschritte. Der vorliegende Bericht ist gemäss diesem Vorgehen strukturiert.

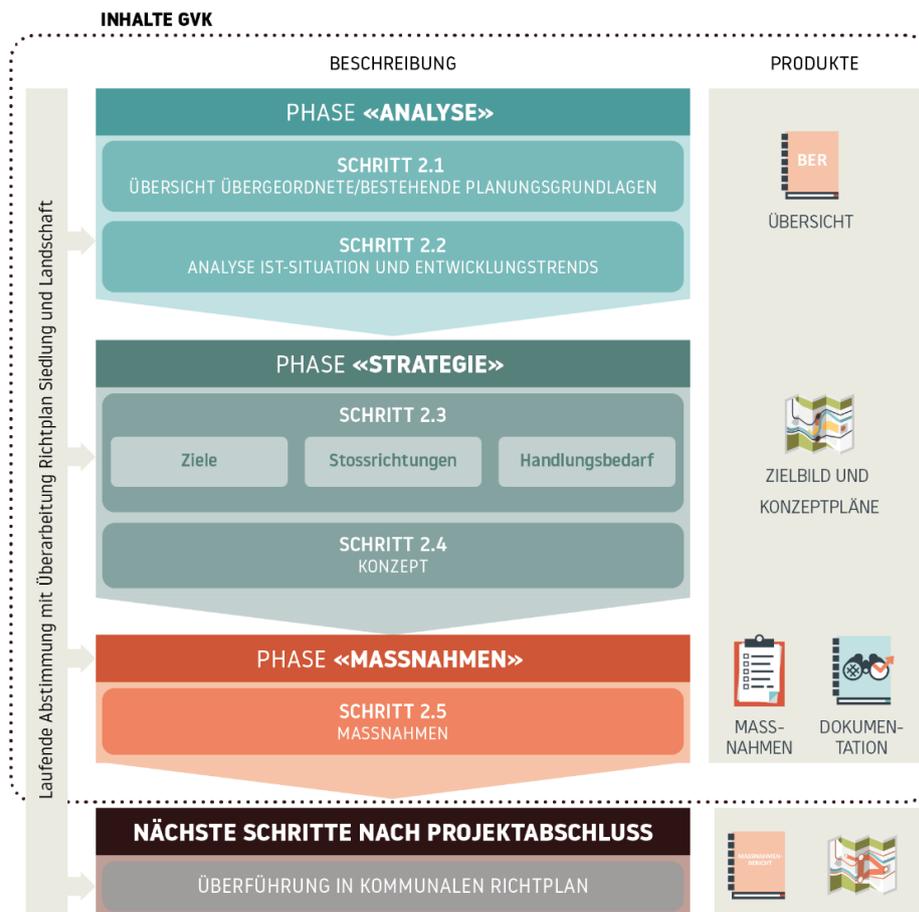


Abbildung 1: Projektablauf und Produkte kommunales Gesamtverkehrskonzept

Die Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts kann in drei Phasen eingeteilt werden, wobei je nach Phase eine unterschiedliche Anzahl an Arbeitsschritten erfolgen. Im Rahmen der Analysephase werden in einem ersten Schritt die übergeordneten Planungsgrundlagen (Kapitel 2) mit Fokus auf Betroffenheit und Auswirkungen auf die Gemeinde Fällanden aufgearbeitet. In einem zweiten Schritt wird die heutige räumlich-verkehrliche Situation analysiert und Entwicklungstrends abgeleitet (Kapitel 3). Basierend aus den Erkenntnissen der Analysephase wird eine SWOT erstellt. Die Strategiephase kann in zwei Arbeitsschritte eingeteilt werden. Der erste Schritt umfasst die Festsetzung von Zielen für die verkehrliche Entwicklung von Fällanden (Kapitel 4). Zudem wird aus der Gegenüberstellung der Analyse und den festgesetzten Zielen der Handlungsbedarf ermittelt (Kapitel 5). Zweiter Teil der Strategiephase bildet die Konzeptentwicklung (Kapitel 6). Basierend auf einem Gesamtkonzept werden Konzeptpläne für die verschiedenen Verkehrsträger erarbeitet, welche die geplanten Entwicklungen pro Verkehrsmittel räumlich aufzeigen. In der letzten Phase des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts werden basierend auf dem Konzept verschiedene Massnahmen abgeleitet und deren Umsetzung festgelegt (Kapitel 7).

Nachgelagert werden die Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts in den kommunalen Richtplan überführt.

1.3 Wichtigste Grundlagen

Gesetze und Verordnungen

- [1] Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) vom 18. März 2022
- [2] Planungs- und Baugesetz

Übergeordnete Konzepte

- [3] Kanton Zürich Richtplan (Stand 06.02.2023)
- [4] Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 (Stand 09.01.2018)
- [5] Regionaler Richtplan Region Glattal, Teilrevision 2021 (Stand 07.12.2022)
- [6] Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Glattal (Stand 29.03.2017)
- [7] Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 4. Generation (25.01.2021)

Kommunale Grundlagen

- [8] Gesamtrevision Kommunale Richtplanung Siedlung und Landschaft (noch nicht veröffentlicht)
- [9] Kommunaler Gesamtplan Verkehr (28.10.2008)
- [10] Parkierungsreglement Politische Gemeinde Fällanden (30.03.2021)
- [11] Bau- und Zonenordnung (20.11.2022)

Weitere Grundlagen

- [12] Karten der Schweiz geo.admin.ch (Bezug 2023/2024)
- [13] Kantonaler GIS-Browser (Bezug 2023/2024)
- [14] Bundesamt für Statistik (BfS): Strukturdaten STATENT (Bezug 2024)
- [15] Bundesamt für Statistik (BfS): Strukturdaten STATPOP (Bezug 2024)
- [16] Kanton Zürich: Verkehrsnachfrage (Verkehrsnachfrage | Kanton Zürich (zh.ch)) (Bezug 2024)
- [17] Kanton Zürich: Verkehrsmodell 2019 inkl. Prognosen 2040
- [18] Bundesamt für Statistik (BfS): Pendlermobilität Gemeindematrix 2018

2 Übergeordnete Grundlagen

Die übergeordneten Grundlagen sind wichtige Grundlagen für das kommunale Gesamtverkehrskonzept. Die dort festgesetzten Ziele und Massnahmen dienen als Rahmenbedingungen für die Zielsetzungen und die daraus resultierende Strategie. Nachfolgend sind die wichtigsten Aussagen für die Gemeinde Fällanden aufgeführt.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Gemeinde Fällanden ist Teil des Handlungsraums «Landschaft unter Druck». Es ist **kein grösseres Bevölkerungswachstum** vorgesehen.
- Das Verkehrswachstum soll möglichst auf **ressourceneffiziente Verkehrsarten** wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden.
- Der **Fuss- und Veloverkehr** ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Die Erreichbarkeit gilt es zu gewährleisten und Netzlücken zu schliessen.
- Es sollen gezielte Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum zur **Verminderung der Trennwirkung** stark belasteter Infrastrukturen eingesetzt werden. Aufenthaltsqualität für Anwohner*innen und für den Fuss- und Veloverkehr sind zu verbessern.
- **Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich** zu gestalten und **attraktive Ortszentren** zu schaffen.
- Um **Siedlungen vom Durchgangsverkehr zu entlasten**, gilt es, den MIV auf übergeordneten Strassen zu kanalisieren. Dabei sind flankierende Massnahmen und Steuerungsinstrumente einzusetzen.
- Die **Zuverlässigkeit des ÖV** gilt es zu steigern und die Fahrplanstabilität zu gewährleisten.
- Die **Verkehrssicherheit** gilt es für alle Verkehrsteilnehmenden hochzuhalten.

2.1 Kantonaler Richtplan

Raumordnungskonzept

Im Rahmen des Raumordnungskonzepts (ROK) des kantonalen Richtplans wird der Raum in verschiedene Handlungsräume eingeteilt. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Fällanden wird dabei dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeteilt. Dieser gilt als Übergangsbereich zwischen städtisch und ländlich geprägten Gebieten. Die verschiedenen Ansprüche der städtischen und ländlichen Gebiete überlagern sich oftmals darin, wodurch der Druck auf das Gebiet steigt. Durch die kurzen Reisezeiten in die städtischen Räume und die günstigeren Bodenpreise hat sich der Wohnungsbau im Handlungsraum «Landschaft unter Druck» überdurchschnittlich stark entwickelt. Es gilt, die Entwicklung in diesem Handlungsraum zu stabilisieren und diesen aufzuwerten. Es ist kein grösseres Bevölkerungswachstum mehr vorgesehen. Es ergibt sich u. a. folgender Handlungsbedarf:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitgehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

Verkehr

Im Teilbereich Verkehr des kantonalen Richtplans werden Ziele und Massnahmen im Rahmen der Gesamtstrategie Verkehr sowie für die verschiedenen Verkehrsmittel festgesetzt. Folgende Ziele sind für die Gemeinde Fällanden zentral:

- Alle Verkehrsarten sind sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen
- Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern
- Durch gezielte Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum gilt es, die Trennwirkung zu vermindern sowie die Aufenthaltsqualität für Anwohner*innen und für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern

2.2 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept legt der Kanton Zürich die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem fest. Das Verkehrssystem soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Es wurden fünf Leitsätze festgesetzt und daraus fünf Ziele und zahlreiche Unterziele abgeleitet. Weiter wurden Strategien und Handlungsräume entwickelt. Folgende Aussagen aus den Leitsätzen, Zielen und Unterzielen sind für die Gemeinde Fällanden bzw. für die Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzept zentral:

- In nichturbanen Räumen (u. a. in der «Landschaft unter Druck») wird die Erreichbarkeit für MIV und ÖV auf dem heutigen Niveau gehalten
- Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, welche kurze Wege begünstigen und die mit dem ÖV, Velo- und Fussverkehr gut erschlossen oder erschliessbar sind
- Der Zuwachs des Verkehrs soll möglichst auf ressourceneffiziente Verkehrsarten wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden
- Die Belastungsspitzen im MIV und ÖV sollen abgebaut bzw. begrenzt werden
- Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit wird gesteigert
- Die verkehrsbedingte Belastung der Bevölkerung durch Schadstoffe und Lärm geht zurück
- Die Siedlungsverträglichkeit von Ortsdurchfahrten wird verbessert
- Der Bodenverbrauch, die Versiegelung und die Trennwirkung durch Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum reduziert

2.3 Regionaler Richtplan Glattal

Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept (RegioROK Glattal) dient als Leitbild, dessen Schlüsselemente im regionalen Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden. Es differenziert und präzisiert das kantonale Raumordnungskonzept.

Im Bereich Verkehr werden folgende für die Gemeinde Fällanden relevanten Ziele festgehalten:

- Der MIV soll künftig vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und durchgeleitet werden, damit die Siedlungen möglichst wenig vom Durchgangsverkehr belastet sind – die Achse Fällanden–Schwerzenbach ist kurzfristig mit geeigneten Massnahmen zu optimieren
- Durch ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten entsteht eine Nutzungsdurchmischte Siedlung mit kurzen Wegen
- Der Modalsplit-Anteil des ÖV soll gesteigert werden

- Um möglichst grosse Anteile des Alltagsverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln, sind die wichtigsten Quell- und Zielorte ideal zu vernetzen. Bestehende Lücken gilt es schrittweise zu beheben
- Dank naheliegender Erholungsräume, welche mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo attraktiv erreichbar sind, wird die Naherholung gefördert und insgesamt die Mobilität reduziert

Verkehr

Im regionalen Richtplan sind Ziele und Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel festgesetzt. Nachfolgend werden die relevanten Inhalte für die Gemeinde Fällanden festgehalten.

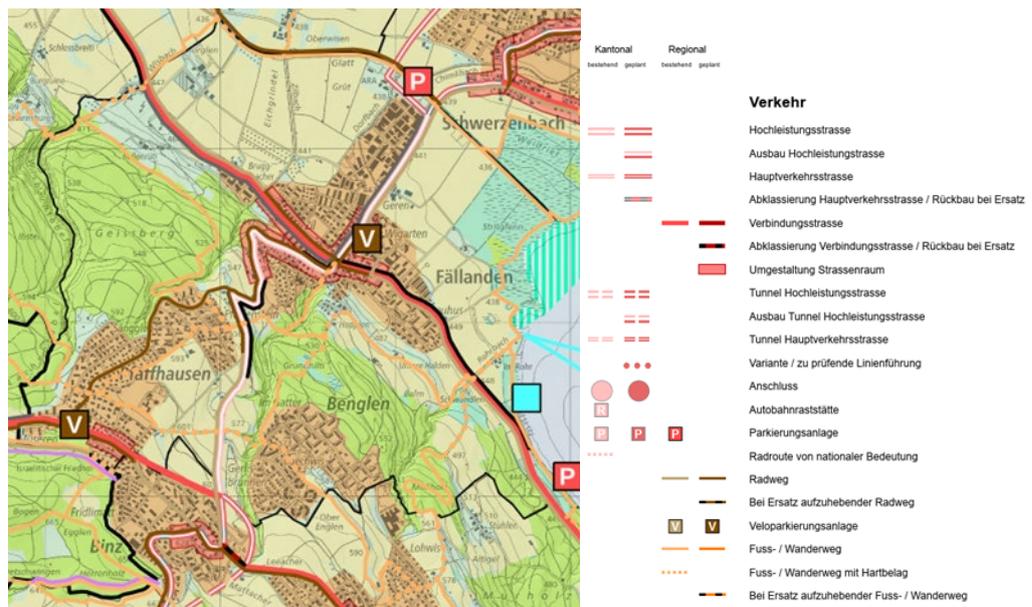


Abbildung 2: Ausschnitt regionaler Richtplan Glattal, Richtplanthema Verkehr [12]

Strassenverkehr

Das regionale Strassennetz soll insbesondere dazu dienen, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren, um Siedlungsgebiete möglichst von übergeordneten Verkehrsströmen zu entlasten und deren Kapazität für die unmittelbaren Nutzenden zur Verfügung zu stellen.

- Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist der motorisierte Verkehr zu steuern und mit flankierenden Massnahmen zu lenken
- Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbesondere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen
- Bestehende Infrastrukturen sollen im Bereich der dicht bebauten Siedlungsgebiete besser in die Siedlung integriert werden. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr soll mittels Homogenisierung des Verkehrsflusses optimiert werden

Im Bereich Strassenverkehr werden auf dem Gemeindegebiet von Fällanden die Umgestaltung der Strassenräume, zum einen auf der Dübendorf-, Maur-, Schwerzenbach- und Zürichstrasse und zum anderen auf der Witikonstrasse in Pfaffhausen, festgesetzt.

Öffentlicher Verkehr

Da das Strassennetz in der Region bereits stark ausgelastet ist, liegt eine Hauptaufgabe des öffentlichen Verkehrs darin, Neuverkehr aufzunehmen. Das regionale Busliniennetz soll auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet und das Angebot bei Bedarf erweitert werden. Weiter gilt es, die Multimodalität zu fördern, was bedeutet, dass Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuss wie auch mit dem Velo gut erreichbar sein sollen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird für die Gemeinde Fällanden die Massnahme einer Buspriorisierung im Knoten bzw. auf den zulaufenden Abschnitten des Sternenkreisels (Kreisler Maur-/Dübendorf-/Schwerzenbach-/Zürichstrasse) festgehalten. Weiter gilt es, für die Gemeinden den Bedarf an Veloabstellplätzen bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu überprüfen.

Fuss- und Veloverkehr

Es gilt den Veloverkehr sowohl im Alltag als auch in der Freizeit zu stärken. Mit der Festlegung eines regionalen Velowegnetzes soll den Velofahrenden ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, weitgehend gefahrenfreies Netz über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden. Weiter gilt es, zur Ausschöpfung des Potenzials und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen (u. a. Freizeitanlagen), Veloparkieranlagen zu erstellen.

2.4 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation

Kern des Zukunftsbilds Verkehr bzw. der Ziele im Bereich Verkehr ist es, die wachsende Verkehrsnachfrage möglichst effizient und siedlungsverträglich zu bewältigen und dazu den Modalsplit-Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu steigern. Um dies zu erreichen, wird jeweils für die verschiedenen Verkehrsmittel der Handlungsbedarf festgesetzt und räumlich dargestellt, siehe Abbildung 3.

Im Raum Fällanden sind folgende Inhalte als Handlungsbedarf ausgewiesen:

- Potenzial für Erhöhung des ÖV-Anteils
- Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV: Die Fahrplanstabilität des ÖV (v.a. strassengebundener ÖV) ist oft aufgrund des hohen MIV-Aufkommens beeinträchtigt
- Hochbelastetes Strassennetz: Hochbelastete Strecken und Knoten, welche an ihre Kapazitätsgrenzen kommen, gilt es, durch verschiedene Massnahmen wie einer gezielten Verkehrssteuerung zu entlasten
- Siedlungsverträgliche Strassenräume innerorts: Zentrale Strassenräume im Siedlungsgebiet gilt es, mit Hilfe von flankierenden Massnahmen verkehrlich zu entlasten und umzugestalten. Dadurch soll die Verträglichkeit der Strassenräume mit dem Umfeld gesteigert werden
- Durchgängige Verkehrssicherheit auch bei hoher Dichte: Dazu gehören die ausgewiesenen Unfallschwerpunkte im Strassenverkehr. Weiter gilt es, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr, welche eine höhere Verletzlichkeit aufweisen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten
- Attraktivität der Siedlungszentren für den Fuss- und Veloverkehr: Bereiche mit hohem Fussverkehrsaufkommen sind gestalterisch aufzuwerten, um so die Aufenthaltsqualität zu erhöhen
- Durchgängiges Fuss- und Velowegnetz: Für die Verlagerung auf den Veloverkehr ist ein lückenloses und dichtes Velowegnetz, das alle wichtigen Quell- und Zielorte möglichst direkt erschliesst, unabdingbare Voraussetzung. Zudem gilt es, bestehende Schwachstellen zu beheben

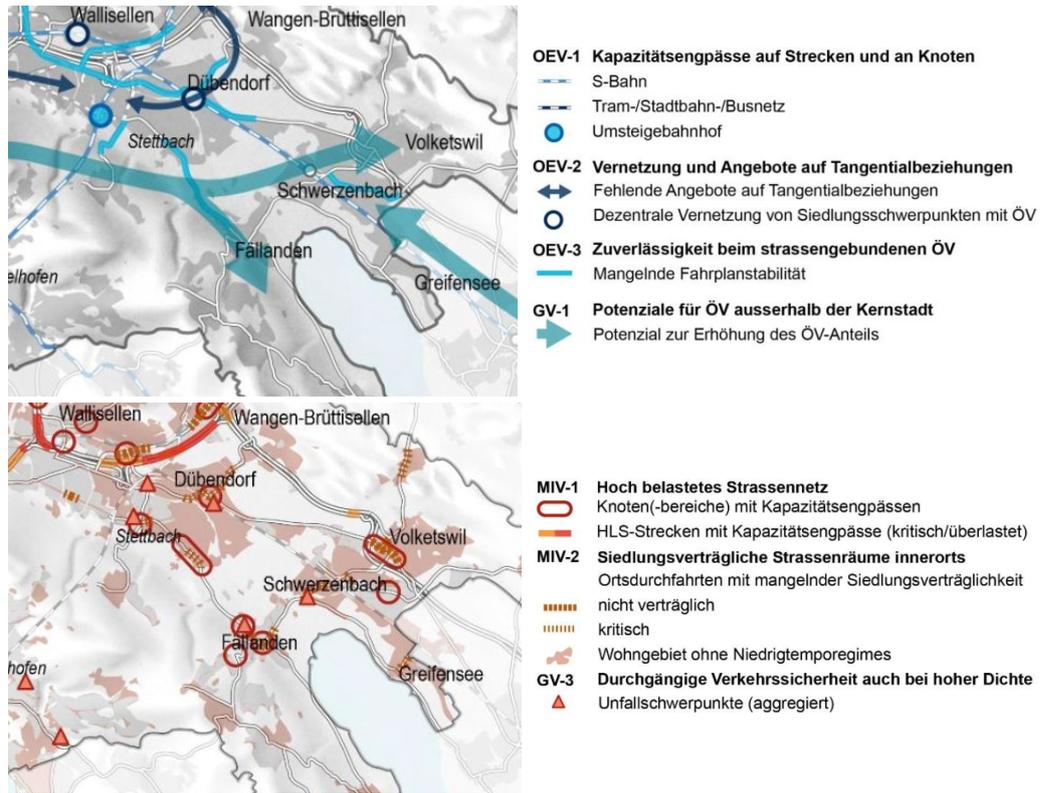


Abbildung 3: Ausschnitte Handlungsbedarf ÖV, MIV [7]

3 Situationsanalyse

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Gemeinde Fällanden besteht aus drei Ortsteilen und ist durch die Topografie sowie die Lage im Grünen und die Nähe zum Naturschutzgebiet Greifensee geprägt. Die wichtigsten Nutzungen befinden sich im Ortsteil Fällanden, wobei heute ein attraktives und gut erkennbares Dorfzentrum fehlt. Die Siedlungsreserven und das Verdichtungspotenzial liegen im bereits erschlossenen Raum. Es wird kein grösseres Bevölkerungswachstum erwartet.
- Das Siedlungsgebiet vom Ortsteil Fällanden ist durch das Kantonsstrassennetz und dessen Auslastung zu Spitzenstunden negativ geprägt. Die **Siedlungsverträglichkeit** der Strassenräume der Kantonsstrassen ist in Fällanden nicht gegeben bzw. kritisch. Im Ortsteil Fällanden besteht eine grosse **Hitzebelastung** vor allem entlang der Kantonsstrassen. In zahlreichen Gebieten übersteigt der **Strassenverkehrslärm** die zugelassenen Grenzwerte.
- Der MIV-Anteil am **Modalsplit** ist überdurchschnittlich hoch. Die meisten Zielorte werden am schnellsten mit dem MIV erreicht.
- In Fällanden bestehen verschiedene Unfallschwerpunkte sowie Unfallhäufungspunkte. Die Unfälle ereignen sich mehrheitlich auf den Kantonsstrassen, die **Verkehrssicherheit** auf den Gemeindestrassen ist grundsätzlich hoch. In den Wohnquartieren besteht flächendeckend Tempo 30.
- Das Siedlungsgebiet ist für den **Fussverkehr** durchlässig, es bestehen zahlreiche Verbindungen innerhalb der Siedlungsgebiete sowie in die Naherholungsgebiete. Das festgesetzte Fusswegnetz ist zu wenig dicht, die planungsrechtliche Sicherung fehlt.
- Für den **Veloverkehr** bestehen zahlreiche kantonale sowie kommunale Verbindungen. Die kantonalen Verbindungen weisen vor allem innerhalb des Siedlungsgebiets zahlreiche Schwachstellen auf. Es fehlt an separaten Infrastrukturen.
- Die Ausgestaltung der öffentlichen **Veloabstellplätze** ist teilweise ungenügend. Die von der Gemeinde festgelegten Werte der zu erstellenden privaten Veloabstellplätze liegen deutlich unter den vom Kanton und der VSS-Norm vorgeschlagenen Werten.
- Das Siedlungsgebiet von Fällanden ist flächendeckend mit dem ÖV erschlossen. Zahlreiche **Buslinien** gewährleisten die Anbindung an die Bahnhöfe Stettbach und Schwerzenbach sowie nach Zürich, Dübendorf und Maur. Die Ausgestaltung der **ÖV-Haltstellen** ist stellenweise ungenügend. Die Anforderungen des BehiG sind noch nicht überall umgesetzt.
- Trotz bereits getroffenen Massnahmen (Busbevorzugungen) führt die Verkehrssituation zu Stosszeiten zu **Fahrzeitverlusten** und mindert damit die Attraktivität der ÖV-Nutzung.
- Auf den Kantonsstrassen besteht eine **hohe Verkehrsbelastung**. Strecken und Knoten (u. a. der Sternenkreisel) sind ausgelastet bzw. überlastet.
- Die **Parkierungsregelung** in der BZO entspricht nicht den aktuellen Normen.

3.1 Siedlung und Landschaft

Die Gemeinde Fällanden liegt im Zürcher Glattal und besteht aus den drei Ortsteilen Fällanden, Pfaffhausen und Benglen. Fällanden grenzt im Norden an die Gemeinden Dübendorf und Schwerzenbach und im Süden an die Stadt Zürich (Quartier Witikon) und die Gemeinde Maur. Im Westen stösst die Gemeinde an den Greifensee. Während der Norden des Gemeindegebiets und der Ortsteil Fällanden in der Glattalebene liegen, erstreckt sich das südliche Gemeindegebiet inklusive der beiden Ortsteile Pfaffhausen und Benglen entlang der Pfannenstiel-Zürichberg-Kette und ist durch die Hanglage geprägt. Die Gemeinde zeichnet sich durch die Nähe zur Natur und grosszügige Landschaftsflächen aus. Sowohl der Greifensee als auch sein Ufergebiet steht unter Landschaftsschutz. Bei der Uferlandschaft im Raum Fällanden/Schwerzenbach/Greifensee handelt es sich um ein Flachmoor von nationaler Bedeutung. Zwischen Schwerzenbach und Fällanden fliesst die Glatt. Weiter fließen zahlreiche Dorfbäche durch das Gemeindegebiet von Fällanden und münden in die Glatt bzw. in den Greifensee. Zudem ist der Hang gezeichnet durch eine grosse Waldfläche mit zahlreichen Tobeln.

3.1.1 Bevölkerung und Beschäftigte

Aktuell zählt die Gemeinde Fällanden 9'553 Einwohnende (Stand 31.12.2023) und 2'295 Beschäftigte (Stand 01.07.2021). Die Zahl der Bevölkerung, verglichen mit der Zahl an Beschäftigten, betont die Bedeutung von Fällanden als Wohngemeinde.

Anhand der Bevölkerungsdichte (Abbildung 4) sind die drei Ortsteile von Fällanden deutlich erkennbar. Der Ortsteil Fällanden weist die grösste Bevölkerungsdichte auf, gefolgt von Benglen und Pfaffhausen mit der niedrigsten Dichte. In der Abbildung 5, welche die Beschäftigtendichte zeigt, sind deutlich drei Arbeitsplatzgebiete erkennbar. Zum einen das Industriegebiet beidseitig der Schwerzenbachstrasse und zum anderen das Arbeitsplatzgebiet Bruggacher sowie das Zentrum von Fällanden.

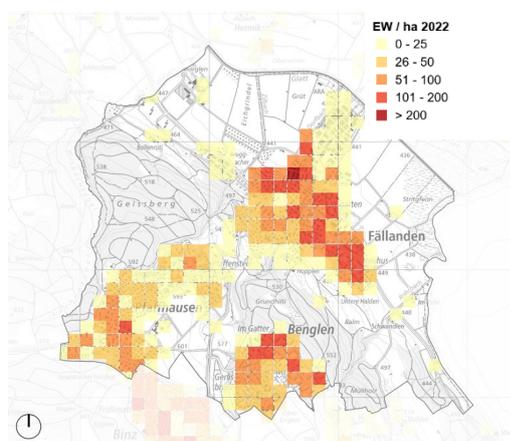


Abbildung 4: Bevölkerungsdichte Gemeinde Fällanden, Daten 2022

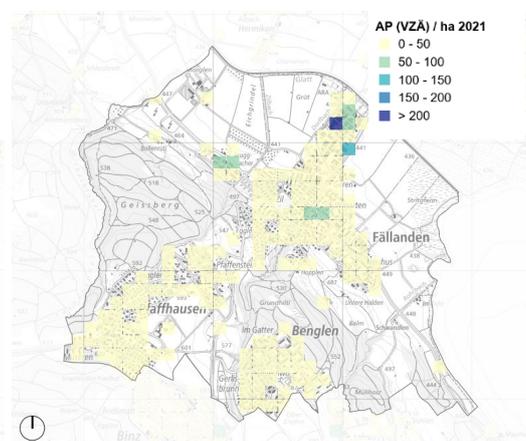


Abbildung 5: Beschäftigtendichte (Vollzeitäquivalent) Gemeinde Fällanden, Daten 2021

Prognose

Grundsätzlich soll das Bevölkerungswachstum mittelfristig nicht weiter aktiv gefördert werden. Gemäss Bevölkerungsprognose, berechnet anhand Neubebauung von Baulücken, Erneuerungsprojekten (An- und Umbauten) inkl. Umsetzung von Gebietsentwicklungen sowie Bebauung von Siedlungserweiterungsgebieten und unter Berücksichtigung der vergangenen Entwicklung im Kanton Zürich seit 2000, werden im Jahr 2040 zwischen 10'100 und 10'600 Personen in der Gemeinde Fällanden leben. Dies entspricht einem Bevölkerungszuwachs von 600 bis 1'200 Personen.

Da die Entwicklung der Anzahl Beschäftigten abhängig von der Nutzungsart der Gebäude in den Gewerbebezonen liegt (Lager oder Dienstleistung), kann für die Beschäftigtenzahl keine konkrete Prognose gemacht werden. Aktuell sind keine grösseren Bauvorhaben bekannt. Die Bauzone von circa 15.7 ha in den Arbeitsplatzgebieten ist abgesehen von 1.3 ha bereits bebaut.

3.1.2 Siedlungsstruktur

Im Ortsteil Fällanden hat sich das Zentrum rund um den heutigen Sternkreisel bereits früh als Gemeinde entwickelt, während in Pfaffhausen und Benglen nur vereinzelte Häuser vorzufinden waren. Über die Zeit haben sich Pfaffhausen und Benglen zu Wohngebieten entwickelt. Im Ortsteil Fällanden sind heute neben den Wohnnutzungen auch zwei an die Kantonsstrasse angeschlossene Gewerbegebiete (Industriestrasse und Bruggacher) und das Zentrum zu finden. Die vorhandenen Siedlungsreserven und Verdichtungspotenziale liegen im bereits erschlossenen Raum. Siedlungserweiterungen sind hauptsächlich in Benglen und Pfaffhausen vorgesehen, während das Zentrum in Fällanden im Rahmen der Zentrumsentwicklung verdichtet werden soll und im Gebiet Industriestrasse eine Transformation (Zulassen von Wohnanteil) angedacht ist. Die Erhaltung von Siedlungsstruktur und Ortsbild ist dabei zentral und wird im kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft festgesetzt. Die Freizeitnutzungen befinden sich mehrheitlich an den Ortsrändern bzw. das Naherholungsgebiet Greifensee ist in unmittelbarer Nähe. Alle drei Ortsteile der Gemeinde verfügen über einen Kindergarten und ein Primarschulhaus. In Benglen befindet sich zusätzlich die Oberstufenschule für das gesamte Gemeindegebiet. Aufgrund erhöhtem Schulraumbedarf kommt es in den nächsten Jahren zu einer Anpassung in der Schulraumplanung.

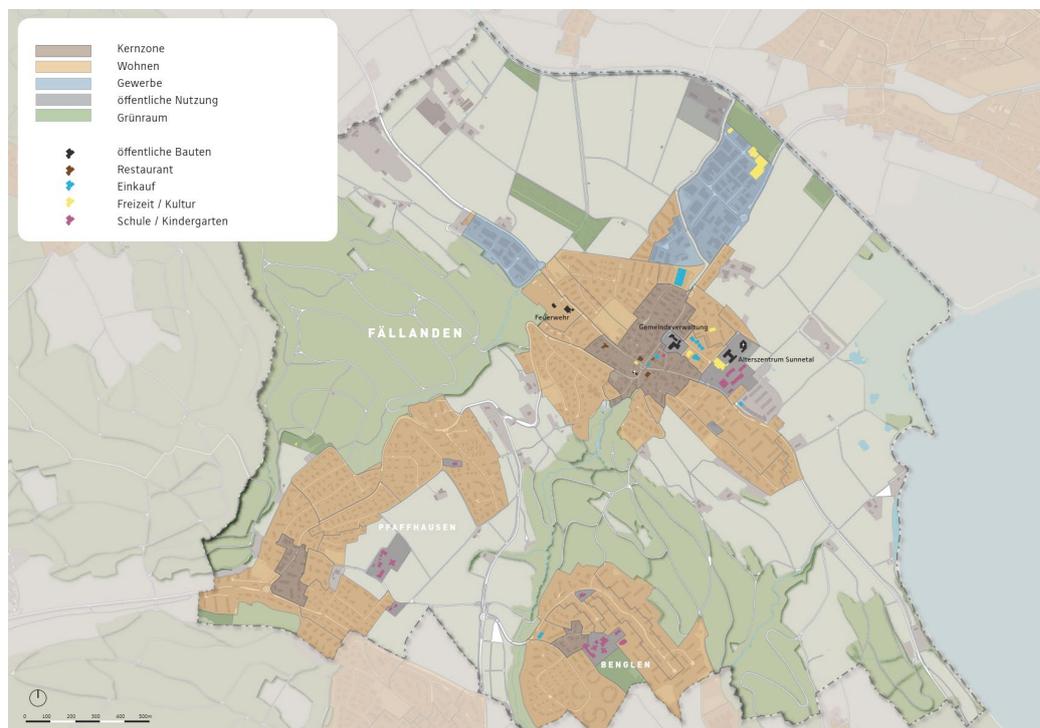


Abbildung 6: Plan Siedlungsstruktur und öffentliche Nutzungen (eigene Darstellung)

Zentrumsentwicklung

Das Zentrum der Gemeinde Fällanden ist heute hinsichtlich der Nutzungen zwar vorhanden, aber nicht klar erkennbar. Diverse Zentrumsnutzungen sind verstreut im Bereich des Sternenkreisels sowie entlang der Schwerzenbachstrasse vorzufinden. Die bereits angestossene Zentrumsentwicklung sieht vor, die Wigartenstrasse (Gemeindestrasse) als Zentrum zu stärken, wobei u. a. Verkehrsführung, Freiraum, zentrumsbildende Nutzungen und Begegnungsorte sowie bauliche Dichte mitberücksichtigt werden.

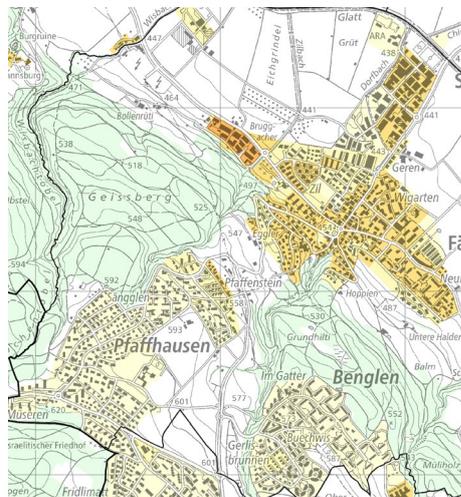


Abbildung 7: Wigartenstrasse, Blick von Westen

Abbildung 8: Wigartenstrasse, Blick von Osten

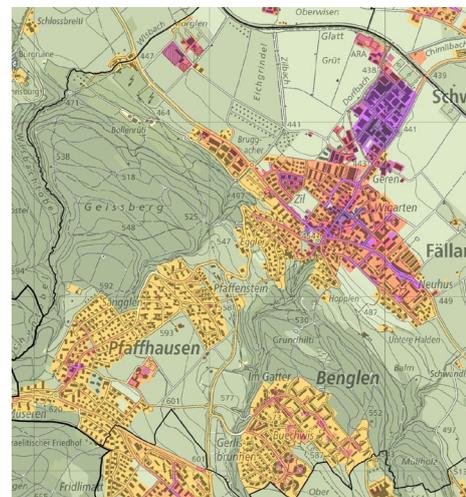
Hitzebelastung im Strassenraum

Vor allem im Ortsteil Fällanden ist gemäss kantonalen Analysen die Hitzebelastung im Strassenraum im Siedlungsgebiet stark erhöht. Dies betrifft einerseits die Strassen im Zentrum, aber auch die beiden Gewerbegebiete der Gemeinde.



Überwärmung im Siedlungsraum, 4 Uhr

- keine
- schwach
- mässig
- hoch
- sehr hoch



Wärmebelastung (PET) [°C] im Siedlungsraum, 14 Uhr

- keine
- schwach [≥ 23 bis < 29 °C]
- mässig [≥ 29 bis < 35 °C]
- stark I [≥ 35 bis < 36 °C]
- stark II [≥ 36 bis < 37 °C]
- sehr stark I [≥ 37 bis < 38 °C]
- sehr stark II [≥ 38 bis < 39 °C]
- sehr stark III [≥ 39 bis < 40 °C]
- sehr stark IV [≥ 40 bis < 41 °C]
- extrem [≥ 41 °C]

Abbildung 9: Hitzebelastung im Siedlungsraum (links) und im Strassenraum (rechts) [13]

3.2 Gesamtverkehr

3.2.1 Verkehrliche Erschliessung

Verkehrsbeziehungen

Anhand der Summe aller Wege im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) mit Quell- oder Zielort Fällanden können die wichtigsten Verkehrsbeziehungen für Fällanden auf Gemeindeebene ermittelt werden (Abbildung 10). Die mit Abstand bedeutendste Verkehrsbeziehung besteht zwischen der Gemeinde Fällanden und der Stadt Zürich, gefolgt von Dübendorf, Volketswil, Wallisellen, Uster und Maur. Das gleiche Bild zeichnet sich auch bei der Analyse der Pendlermobilität aus dem Jahr 2018 ab. Die bedeutendste Pendlerbeziehung der Gemeinde Fällanden besteht mit der Stadt Zürich, gefolgt von Dübendorf, Volketswil und Uster.

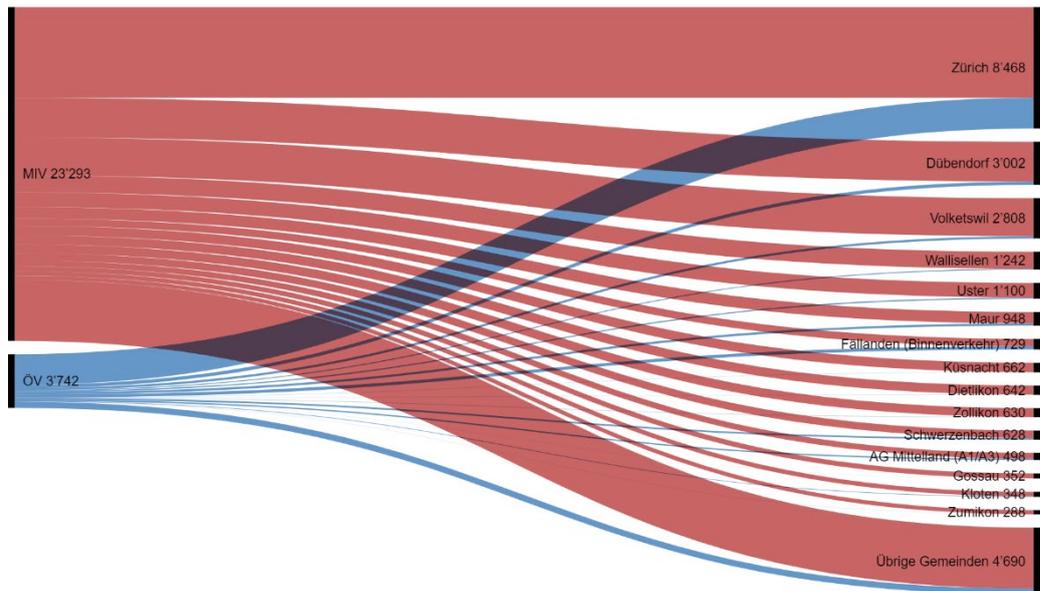


Abbildung 10: Bedeutendste Verkehrsbeziehungen der Gemeinde Fällanden (GVM 2018) [16]

Auffallend ist die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), welcher in der Gemeinde (Wege mit Quell- oder Zielort Fällanden) als Verkehrsmittel der Wahl dominiert. Abgesehen von den Wegen zwischen Fällanden und Zürich sind die Wege, welche mit dem ÖV zurückgelegt werden, in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen vernachlässigbar klein. Der Bi-Modalsplit (nur MIV und ÖV beachtet) zeigt für den Quell- und Zielverkehr der Gemeinde Fällanden einen MIV-Anteil von 86 % und einen ÖV-Anteil von 14 % (kantonaler Mittelwert: MIV-Anteil 69 %, ÖV-Anteil 31 %). Bei einer Differenzierung der verschiedenen Verkehrsbeziehungen liegt der Bi-Modalsplit der Verkehrsbeziehung Stadt Zürich–Fällanden bei einem MIV-Anteil von 75 % und einem ÖV-Anteil von 25 %, was im kantonalen Vergleich eine überdurchschnittliche MIV-Dominanz bedeutet. Auf den Verkehrsbeziehungen Fällanden–Dübendorf sowie Fällanden – Volketswil liegen die MIV-Anteile sogar bei 92 % bzw. 95 %. Knapp über dem kantonalen Durchschnitt, aber unter dem MIV-Anteil des Quell-Ziel-Verkehrs, liegt der MIV-Anteil des Binnenverkehrs (MIV-Anteil 71 %, ÖV-Anteil 29 %).

Erreichbarkeit

Nachfolgende Abbildung zeigt die Erreichbarkeit ab Fällanden Gemeindehaus zu den wichtigsten Zielorten ausserhalb des Gemeindegebiets auf. Darin sind die Reisezeiten mit dem MIV, ÖV und Velo abgebildet. Referenzzeitpunkt für die Reisezeiten bildet ein regulärer Dienstag um 7:15 Uhr. Vor allem beim MIV sind aufgrund unterschiedlicher Belastung der Strassen je nach Referenzzeitpunkt die Reisezeiten unterschiedlich, weshalb diese als Spektrum zwischen Minimalreisezeit und Reisezeit bei hoher Belastung dargestellt sind.

Bei Betrachtung der Erreichbarkeit zeigt sich, dass bei uneingeschränkten Verkehrsverhältnissen das Auto aktuell in der Regel das schnellste Verkehrsmittel ist. Zu Stosszeiten weist der Umweltverbund aber vor allem in Richtung Zürich konkurrenzfähige bis bessere Reisezeiten auf. Ähnliche Resultate konnten auch bei der Erreichbarkeit ab Benglen Gerlisbrunnen und Pfaffhausen Sängglen festgestellt werden. Interessant zu sehen ist auch, dass die Reisezeit mit dem Velo teilweise kürzer als mit dem ÖV ist und mehrheitlich unter 30 Minuten beträgt.



Abbildung 11: Vergleich Reisezeiten ab Gemeindehaus Fällanden, Pfaffhausen Sängglen und Benglen Gerlisbrunnen

Verlustzeiten

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung während den Hauptverkehrszeiten stossen die Kantonsstrassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Es kommt zu Verkehrsbehinderungen und Fahrzeitverlusten sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr. In den nachfolgenden Abbildungen sind die Fahrzeitverluste in der Morgen- und Abendspitze (MSP und ASP) dargestellt. Zudem sind die identifizierten Schwachstellen der ÖV-Zeitverluste sowie mögliche Massnahmen abgebildet. Die Fahrzeitverluste sind in der Abendspitze deutlich ausgeprägter als in der Morgenspitze.

Abends verlängern sich die überlasteten Abschnitte teilweise bis an die Siedlungsränder. Vor allem die Dübendorfstrasse und die Zürichstrasse sind stark betroffen. Der Unterschied zwischen MSP und ASP auf der Maur- (Überlastung in MSP) und der Dübendorfstrasse (Überlastung in ASP) zeigt deutlich die täglichen Pendlerströme in Richtung Stadt Zürich und Dübendorf auf.



Abbildung 12: Verkehrsmanagement – Schwachstellen und Massnahmen, Fahrzeitverluste MSP

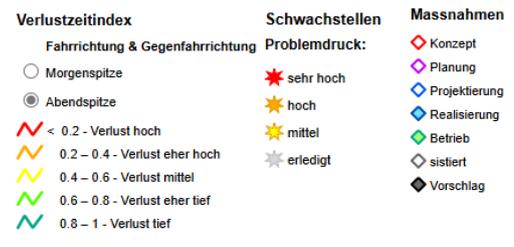
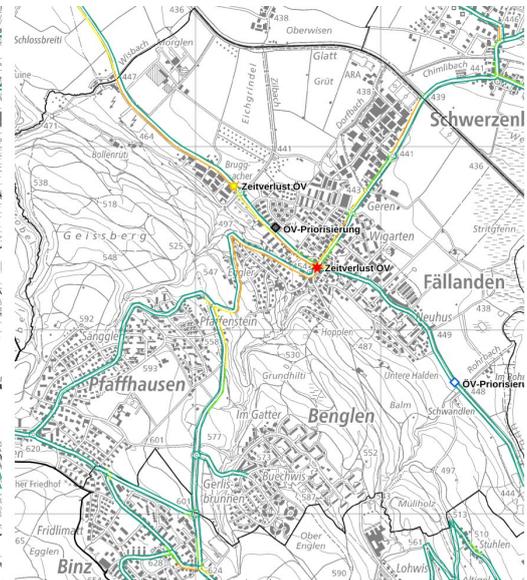


Abbildung 13: Verkehrsmanagement – Schwachstellen und Massnahmen, Fahrzeitverluste ASP

3.2.2 Verkehrssicherheit

Temporegime

Die Gemeinde Fällanden ist stark durch das Kantonsstrassennetz geprägt, welches im Zentrum von Fällanden zusammenläuft. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit liegt hier zwischen 50 km/h im Siedlungsgebiet und 80 km/h ausserorts. Die Mehrheit der Gemeindestrassen liegt in Tempo-30-Zonen. Lediglich auf dem nördlichen Abschnitt der Zürichstrasse, welche den Ortsteil Pfaffhausen mit der Kantonsstrasse verbindet, sowie auf verschiedenen Strassen in den beiden Arbeitsplatzgebieten, gilt die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In Benglen ist auf einem kurzen Strassenabschnitt der Gerlisbrunnenstrasse eine Begegnungszone (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h) signalisiert.

Unfallgeschehen

In den letzten fünf Jahren (2018–2022) ist es in der Gemeinde Fällanden zu 88 registrierten Verkehrsunfällen gekommen. Am häufigsten sind Selbstunfälle mit 47 Unfällen, gefolgt von den Einbiegeunfällen (13 Unfälle), den Auffahrunfällen (10 Unfälle), den Fussgängerunfällen (9 Unfälle) und den Abbiegeunfällen (6 Unfälle). In den letzten fünf Jahren ist es zu 46 Unfällen mit Velobeteiligung gekommen, was fast die Hälfte aller Unfälle ausmacht. Die Unfallentwicklung über die letzten zehn Jahre (2013–2022) betrachtet zeigt, dass die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle seit 2013 kontinuierlich

anstieg, während der Corona-Pandemie zurückging und dann wieder auf das vorherige Niveau wuchs. Der Anteil an Unfällen mit Velobeteiligung ist tendenziell gestiegen.

Der Sternenkreisel, der Bruggacher-Kreisel sowie der Strassenabschnitt Dübendorf-/Fälländerstrasse auf der Gemeindegrenze Fällanden/Dübendorf sind aktuell ausgewiesene Unfallschwerpunkte (USP). Alle drei USP liegen auf Kantonsstrassen. Spezifische Auswertungen zeigen zudem an nachfolgenden Stellen Unfallhäufungspunkte¹ (UHP) im Veloverkehr:

- 1. Stufe: Kreisel Dübendorf-/Bruggacherstrasse
- 2. Stufe: Einmündung Berg-/Zürichstrasse
- 3. Stufe: Dübendorfstrasse auf Höhe Toktergass, Sternenkreisel, Wigarten-/Schwerzenbachstrasse, Fröschbach/Mauerstrasse

Auf der Dübendorfstrasse Höhe Toktergasse (beim Fussgängerstreifen) ist zudem ein UHP 3. Stufe im Bereich Fussverkehr definiert.



Abbildung 14: Unfallhäufungs- und Unfallschwerpunkt bei der Kreisverkehrsfläche Dübendorf- / Bruggacherstrasse

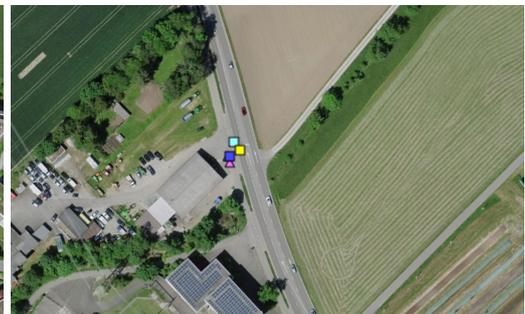


Abbildung 15: Unfallschwerpunkt an der Dübendorfstrasse (Fälländerstrasse) [12]

Schulwegsicherheit

In Fällanden gibt es in jedem der drei Ortsteile ein Primarschulhaus. Das Schulhaus Buechwis in Benglen ist gleichzeitig auch die Sekundarschule für das gesamte Gemeindegebiet. Aktuell kämpfen die Schulen mit der Elterntaxiproblematik. Eine Einschätzung der Schulwegsicherheit ist schwierig, da hierzu keine Grundlagen vorhanden sind. Aufgrund der Elterntaxiproblematik ist ein Handlungsbedarf bei der Schulwegsicherheit aber wahrscheinlich.

3.2.3 Sharing-Angebote

In der Gemeinde Fällanden gibt es zurzeit zwei Standorte mit je einem Auto des Carsharing-Anbieters Mobility:

- Fällanden Verkehrsgarten (50 m von der nächsten ÖV-Haltestelle entfernt)
- Benglen Gerlisbrunnen (170 m von der nächsten ÖV-Haltestelle entfernt)

Weitere Sharing-Angebote (Velo, E-Trottinett) sind aktuell keine vorhanden.

¹ Unfallhäufungspunkte definieren sich als Vorkommen weiterer gleichartiger Unfälle innerhalb einer bestimmten Entfernung. 1. Stufe: ≥ 4 in 50 m oder ≥ 3 in 20 m; 2. Stufe: ≥ 3 in 50 m oder ≥ 2 in 20 m; 3. Stufe: ≥ 2 in 50 m oder ≥ 1 in 20 m

3.2.4 Siedlungsverträglichkeit / Strassenraumgestaltung

Innerhalb des Siedlungsgebiets wurden die Strassenräume der Kantonsstrassen auf ihre Siedlungsverträglichkeit untersucht. Dabei kam heraus, dass vor allem die Strassen im Bereich des Sternenkreisels Defizite aufweisen. Während die Zürichstrasse keinen Bezug zur Strasse hat, wurden die Schwerzenbach-, Dübendorf- und Maurstrasse hinsichtlich Siedlungsverträglichkeit als kritisch eingestuft (siehe Abbildung 16). Der Abschnitt auf der Dübendorfstrasse zwischen Kreisverkehrsfläche und Chileweg wird als nicht verträglich klassiert. Die Siedlungsverträglichkeit der Strassen wird einerseits durch den Verkehrsablauf beeinflusst, andererseits spielt die Gestaltung des Strassenraums sowie die Nutzung und das Erscheinungsbild des Umfelds eine grosse Rolle. Die Strassenraumgestaltung umfasst dabei u. a. Grünflächen, Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeit für Fuss- und Veloverkehr. Aktuell sind folgende Projekte auf diesen Abschnitten bereits in Planung:

- BGK Aufwertung Ortsdurchfahrt Fällanden (2012)
- BGK ab Kreisel Zentrum Fällanden bis Kreisel Bruggacherstrasse (AP 5 B-Massnahme, Baubeginn 2032)

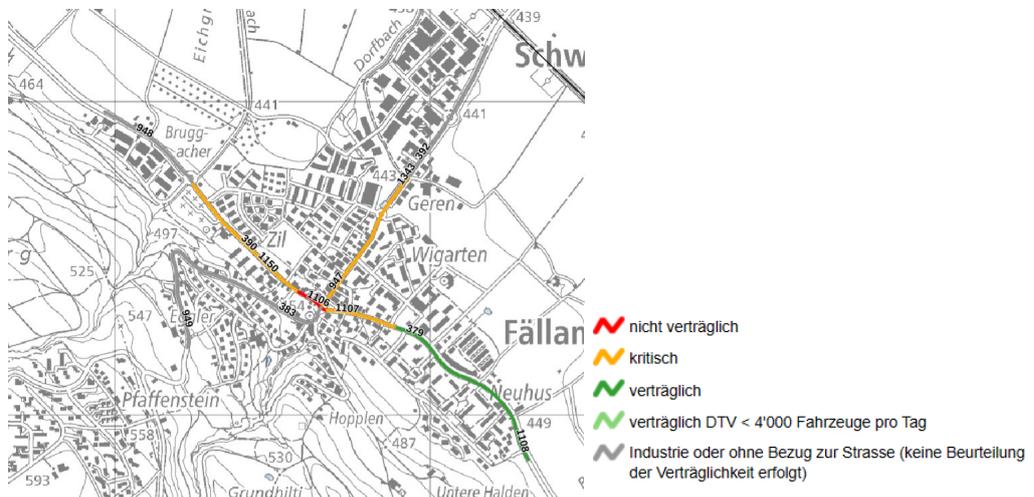


Abbildung 16: Siedlungsverträglichkeit Strassenraum [13]



Abbildung 17: Kein Bezug zwischen Siedlung und Strassenraum an der Zürichstrasse



Abbildung 18: Kritische Siedlungsverträglichkeit der Schwerzenbachstrasse

3.3 Fussverkehr

3.3.1 Fusswegnetz

Das aktuelle Fusswegnetz wurde im Rahmen der Aktualisierung des kommunalen Gesamtplans Verkehr im Oktober 2008 festgesetzt. Einzelne Verbindungen sind zwar im Plan enthalten, bestehen so im Raum jedoch nicht bzw. sind nicht durchlässig (Netzlücken).

Die festgesetzten Fussverbindungen liegen abseits der Kantonsstrassen, mehrheitlich auf Gemeindestrassen und führen oft über Feld- und Waldwege. Dabei bildet das regionale Fusswegnetz ein grobes Netz, in welchem die verschiedenen Ortsteile miteinander und mit den Nachbargemeinden verbunden sind. Das kommunale Fusswegnetz ist dichter und deckt verschiedene Alternativrouten sowie Verbindungen zu wichtigen kommunalen Zielorten ab. Grundsätzlich ist der aktuelle Fusswegnetzplan aber zu wenig dicht, vor allem innerhalb der Siedlungsgebiete fehlen wichtige Achsen. Ist man in der Gemeinde Fällanden zu Fuss unterwegs, ist das ganze Gemeindegebiet aber grundsätzlich sehr durchlässig. Es fehlt infolge vor allem die planungsrechtliche Sicherung der Wege.

Neben dem regionalen und dem kommunalen Fusswegnetz bestehen auf dem Gemeindegebiet von Fällanden zahlreiche Wanderwegverbindungen. Zum einen führen diese an den Ufern des Greifensees und der Glatt entlang sowie durch das Waldgebiet an den Flanken der Pfannenstiel-Zürichberg-Kette. Eine Differenzierung der Wanderwege nach Belag zeigt auf, wo die Wanderwege über Natur- und wo über Hartbeläge führen. Grundsätzlich gilt es, wo möglich, die Wanderwege auf Naturbelagsflächen zu führen. Bei Überlagerungen von Wanderwegen mit dem Alltagsnetz, bei denen sowohl Fuss- als auch Veloverkehr bestehen, werden die Verbindungen über Hartbelag geführt.

3.3.2 Schwachstellen

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wurde im Frühjahr 2019 eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr in der Gemeinde Fällanden durchgeführt. Untersucht wurden die zentralen Abschnitte der Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet von Fällanden. Häufig erfasste Schwachstellen bildeten hier fehlende oder mangelhafte Querungsstellen über die Kantonsstrassen. Weiter fehlt es an verschiedenen Stellen an einer Längsverbindung, oder die bestehende Längsverbindung (Trottoir) ist zu schmal ausgestaltet. Für die erfassten Schwachstellen wurden bisher keine Massnahmen zur Behebung umgesetzt. Die Schwachstellen sind weiterhin vorhanden und nach wie vor aktuell.

3.4 Veloverkehr

3.4.1 Velowegnetz

Das Velowegnetz der Gemeinde Fällanden setzt sich aus dem kantonalen Velowegnetz sowie kommunalen Veloverbindungen zusammen. Während das kantonale Velowegnetz verschiedene Netzhierarchien aufweist, besteht das kommunale Netz nur aus einer Netzhierarchie. Das kantonale Velowegnetz wird grundsätzlich entlang der Kantonsstrassen geführt. Ausnahme bildet der Abschnitt Zürichstrasse, welche durch Pfaffhausen führt und eine kantonale Hauptverbindung darstellt. Die kommunalen Verbindungen bilden zusätzliche Verbindungen zwischen den verschiedenen Ortsteilen, zwischen Pfaffhausen und Benglen, zwischen Benglen und Fällanden sowie ergänzende Verbindungen von Fällanden in Richtung Glattweg. Das kommunale Netz basiert auf dem kommunalen Gesamtplan aus dem Jahr 2008 und führt mehrheitlich über Feld- und Waldwege. Grundsätzlich ist die aktuelle Netzdichte gut und zweckmässig und aufgrund der Lage der Siedlungsgebiete sind nur wenig ergänzende Verbindungen für den Veloverkehr möglich bzw. sinnvoll. Lediglich im Ortsteil Fällanden könnte das Siedlungsgebiet noch besser untereinander vernetzt werden. Dies betrifft vor allem die Führung über den Unterdorfwäg und die Letzacherstrasse als Umfahrung des Sternenkreisels sowie über die Wigartenstrasse.

Durch das Gemeindegebiet von Fällanden führt aktuell keine Freizeitroute. Jedoch führt die Velolandroute Glatt-Route auf der anderen Seite der Glatt entlang (Gemeindegebiet Schwerzenbach). Weiter sind im Rahmen des überregionalen Freiraumkonzepts Veloverbindungen zwischen sowie in die Naherholungsräume in Planung, einerseits entlang der Glatt («Fil Bleu») und andererseits um den Greifensee («Fil Vert»). Zusätzlich bildet der Rundweg um den Greifensee eine wichtige SchweizMobil-Skatingroute und wird oft auch von Velofahrenden genutzt.

3.4.2 Veloabstellanlagen

Im Rahmen einer Erhebung in den Jahren 2011, 2015 und 2019 konnten zahlreiche öffentliche Veloabstellanlagen im Siedlungsgebiet von Fällanden erfasst werden. Die Veloabstellanlagen befinden sich in der Nähe von wichtigen Zielorten, u. a. bei den Schulhäusern in Benglen, Pfaffhausen und Fällanden, entlang der Wigartenstrasse beim Begegnungszentrum, der Bibliothek und dem Gemeindehaus sowie im Industriequartier bei den Freizeitanlagen. Die Qualität der bestehenden Anlagen ist teilweise ungenügend. Die Parkiersysteme sind oft nicht mit den unterschiedlichen Velotypen kompatibel oder ein Anschliessen der Velorahmen nicht möglich.



Abbildung 19: Öffentliche Veloabstellanlagen beim Gemeindehaus Fällanden



Abbildung 20: Veloabstellanlagen beim Coop an der Wigartenstrasse

Im regionalen Richtplan Glattal sind in Fällanden an zwei Standorten Veloabstellanlagen für den Alltagsverkehr geplant. Zum einen bei der Bushaltestelle Gemeindehaus und zum anderen bei der Bushaltestelle Pfaffhausen/Müseren. Durch die Lage der Veloabstellanlagen bei den ÖV-Haltestellen wird die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs mit dem Velo verbessert und die Multimodalität gefördert.

In der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Fällanden wird die Zahl an zu erstellenden privaten Veloabstellanlagen definiert. Aktuell gilt es, 2 Veloparkplätze pro Wohnung zu erstellen. Sowohl in der kantonalen Wegleitung zur Erstellung privater Abstellanlagen wie auch in der passenden VSS-Norm wird empfohlen, 1 Veloparkplatz pro Zimmer zu erstellen. Vor allem bei Familien sind 2 Veloparkplätze pro Wohnung häufig zu wenig.

3.4.3 Infrastruktur und Schwachstellen

Ausserhalb des Siedlungsgebiets wird auf dem Gemeindegebiet der Veloverkehr entlang der Kantonsstrassen auf einem gemeinsamen Fuss-/Radweg in beide Richtungen geführt. Ausnahme bildet der Abschnitt auf der Binzstrasse ab Abzweigung Schüracherweg, wo der Veloverkehr auf der Kantonsstrasse im Mischverkehr geführt wird. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird der Veloverkehr grundsätzlich ebenfalls auf den Kantonsstrassen im Mischverkehr geführt. Es besteht lediglich auf der Dübendorfstrasse zwischen Bruggacherkreisel und Toktergass beidseitig ein Radstreifen. Weiter wird entlang der Maurstrasse zwischen Gemeindegrenze und Wigartenstrasse der Veloverkehr auf einem gemeinsamen Fuss-/Radweg geführt.



Abbildung 21: Velounterführung Binzstrasse zur Erschliessung von Benglen



Abbildung 22: Gemeinsamer Fuss-/Radweg entlang Maurstrasse

Auf dem kantonalen Velowegnetz Alltag konnten im Gemeindegebiet von Fällanden folgende Schwachstellen identifiziert werden:

- Fehlende Veloinfrastruktur:
 - Zürichstrasse (zwischen Pfaffhausen und Fällanden)
 - Binzstrasse (zwischen Schüracherweg und Knoten Zürichstrasse)
 - Dübendorfstrasse (ab Kreisel Bruggacherstrass bis Zentrum)
 - Maurstrasse (zwischen Wigartenstrasse und Zentrum)
 - Schwerzenbachstrasse (zwischen Wigartenstrasse und Zentrum)
- Bestehende Infrastruktur zu schmal ausgestaltet:
 - Witikoner-/Zürichstrasse (zwischen Pfaffhausen und Binz)
 - Dübendorfstrasse (ab Kreisel Bruggacherstrass bis Zentrum)

Für das kommunale Velowegnetz liegt keine Schwachstellenanalyse vor.

3.5 Öffentlicher Verkehr

3.5.1 Erschliessung / Angebot

Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die ÖV-Erschliessung und das ÖV-Angebot in der Gemeinde Fällanden.

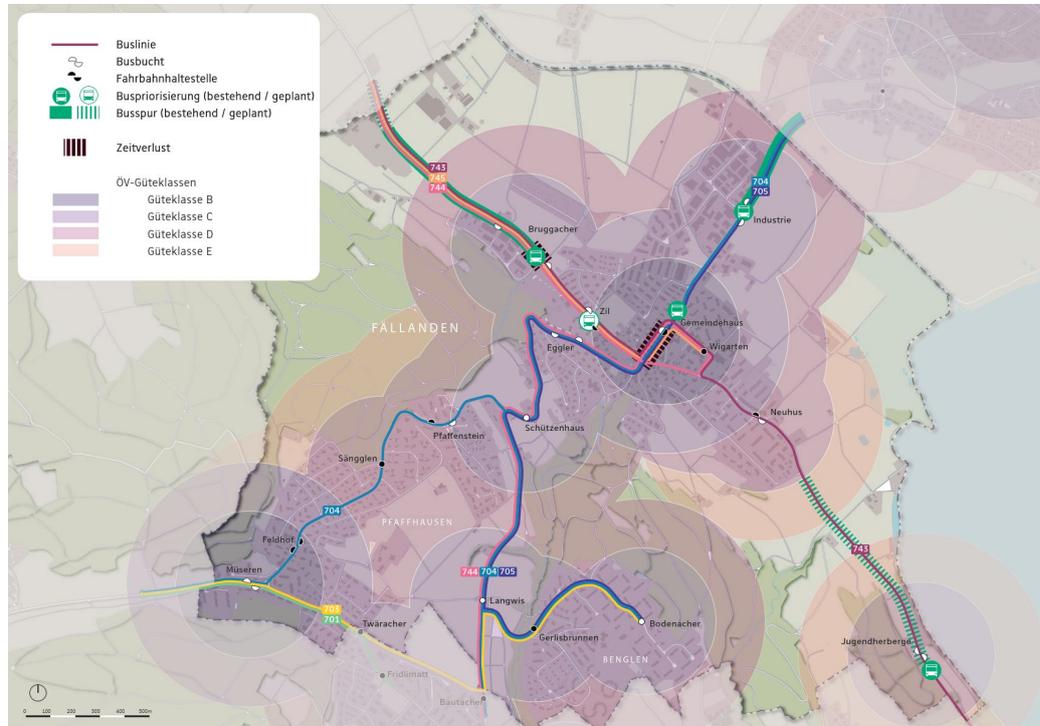


Abbildung 23: Übersichtsplan öffentlicher Verkehr (Stand Fahrplan 2024, eigene Darstellung)

ÖV-Güteklasse

Die Erschliessungsqualität des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr wird mittels ÖV-Güteklassen (nach Einteilung durch den Kanton Zürich: Klasse A bis F) angegeben. Das Siedlungsgebiet von Fällanden liegt in den Güteklassen B bis D. Die beste Erschliessung weist das Gebiet um die beiden Bushaltestellen Müseren und Gemeindehaus auf. Die niedrigste Erschliessungsgüte besteht im nördlichen Teil von Pfaffhausen (im Bereich der Haltestelle Sängglen), im Osten des Ortsteils Fällanden (zwischen Siedlungsrand und Haltestelle Neuhus) sowie in Benglen im Bereich der Föhrenweg-Siedlung.

Busangebot

Durch die Gemeinde Fällanden führen zahlreiche Buslinien, welche Anbindungen an Zürich (Quartier Witikon, Klusplatz), Dübendorf (Bahnhof Stettbach), Schwerzenbach (Bahnhof) sowie Maur gewährleisten. Tabelle 1 gibt einen Überblick über das ÖV-Angebot im Raum Fällanden.

Buslinie	Angebot (Kurse/h/Richtung)
701	Zürich Klusplatz – Ebmatingen – Maur 30-Min.-Takt (Grundtakt) 7.5-Min.-Takt (HVZ)
702 ²	Schwerzenbach – Fällanden – Forch 30-Min.-Takt
703	Zürich Klusplatz – Benglen 30-Min.-Takt (Grundtakt) 15-Min.-Takt (HVZ)
704	Zürich Klusplatz – Fällanden – Volketswil ³ 30-Min.-Takt (Grundtakt) 15-Min.-Takt (HVZ)
705	Benglen – Schwerzenbach, Bahnhof 30-Min.-Takt (Grundtakt) 15-Min.-Takt (HVZ) ⁴
743	Stettbach – Fällanden – Maur 30-Min.-Takt
744 ⁵	Stettbach – Ebmatingen – Scheuren 30-Min.-Takt (Angebot nicht durchgehend)
745	Stettbach – Fällanden 10-Min.-Takt (Angebot nicht durchgehend)

Tabelle 1: Aktuelles ÖV-Angebot in Fällanden (Fahrplan 2025)

Fahrzeitverluste und Busbevorzugung

Durch die Überlastung auf den Kantonsstrassen kommt es zu Fahrzeitverlusten der verschiedenen Buslinien. Besonders hohe Fahrzeitverluste ereignen sich beim Sternenkreisel. Weitere Fahrzeitverluste konnten auf der Dübendorfstrasse beim Bruggacherkreisel ermittelt werden. An kritischen Stellen helfen Busbevorzugungen, den Fahrzeitverlusten des öffentlichen Verkehrs entgegenzuwirken. An folgenden Stellen wird der Bus bereits heute bevorzugt:

- Busspur auf der Dübendorfstrasse zwischen Gemeindegrenze und Bruggacherkreisel inkl. geregelte Kreiselzufahrt mit LSA
- Busspur auf der Schwerzenbachstrasse zwischen der Gemeindegrenze und dem Kreisel Industriestrasse inkl. geregelte Kreiselzufahrt mit LSA
- LSA für den MIV auf der Schwerzenbachstrasse für eine einfachere Einmündung der Busse aus der Wigartenstrasse

Zudem sind folgende Projekte zur weiteren Busbevorzugung bereits in Planung:

- Die bestehende Busspur auf der Dübendorfstrasse zwischen Gemeindegrenze und Bruggacherkreisel soll im Jahr 2025 ersetzt werden. In Planung ist eine Busspur in Mittellage zwischen dem Grabenweg in Dübendorf und dem Bruggacherkreisel in Fällanden, welche in beide Richtungen befahrbar ist und mittels neuer LSA geregelt wird. Weiter soll in diesem Rahmen eine Versetzung der Bushaltestelle Bruggacher geprüft werden und die neue Haltestelle behindertengerecht ausgebaut werden.
- Auf der Maurstrasse zwischen Parkplatz der Jugendherberge und dem Ortseingang soll eine elektronische Busspur in Richtung Zentrum von Fällanden erstellt werden. Die Bevorzugung des Busses am Ortseingang soll mit einer LSA geregelt werden.
- LSA für den MIV auf der Dübendorfstrasse für eine einfachere Einmündung der Busse aus der Schwerzenbachstrasse

² Neueinführung ab Dezember 2025

³ Ab Dezember 2025: Verlängerung während HVZ bis ins Gewerbegebiet Volketswil

⁴ Ab Dezember 2025 verkehrt Linie 705 ganztags im 30-Min.-Takt (keine Verdichtung während HVZ)

⁵ Wird per Dezember 2025 eingestellt



Abbildung 24: Busbevorzugung Bruggacherkreisel auf der Dübendorfstrasse



Abbildung 25: Busbevorzugung Schwerzenbachstrasse Knoten Wigartenstrasse

3.5.2 Infrastruktur ÖV-Haltestellen

Auf dem Gemeindegebiet von Fällanden befinden sich 16 ÖV-Haltestellen (31 Haltekannten), wovon 11 Haltekannten auf Gemeindestrassen liegen. Ein Drittel aller Haltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet, die restlichen liegen in Busbuchten. Die Ausgestaltung der Bushaltestellen ist unterschiedlich. Mehrheitlich sind ein Witterungsschutz und eine Sitzgelegenheit vorhanden. Die objektive als auch subjektive Sicherheit ist nicht überall gewährleistet, die Aufenthaltsqualität teilweise zu tief. Eine flächendeckende Beurteilung liegt aktuell nicht vor. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG gilt es, bis Ende 2023 die wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hinderisfrei auszugestalten, damit jede Person autonom die Haltestellen nutzen kann. In Fällanden sind aktuell bereits einzelne Haltekannten nach BehiG ausgestaltet.



Abbildung 26: Unterschiedliche Gestaltung der Bushaltestellen in Fällanden

3.6 Motorisierter Individualverkehr

3.6.1 Strassennetz

Fällanden ist nicht direkt an das Nationalstrassennetz angebunden. Die nächsten Autobahnanschlüsse liegen in Wallisellen (Anschluss A1), in Volketswil (Anschluss A53) und Hegnau (Anschluss A53). Die Gemeinde ist durchzogen von Kantonsstrassen, welche aus vier Richtungen kommend ein Kreuz bilden und im Zentrum der Gemeinde in einer Kreisverkehrsfläche münden (Sternenkreisel). Bei der Zürich-/Binzstrasse und der Schwerzenbachstrasse handelt es sich um zwei kantonale Hochleistungsstrassen, die Maurstrasse und die Dübendorfstrasse sind als regionale Verbindungsstrassen klassiert. Aufgrund ihrer Lage und Ausrichtung dienen die Strassen der Verbindung zwischen Glattal und Zürcher Oberland bzw. zwischen Glattal und rechtem Zürichseeufer und sind über die Region hinaus von hoher Bedeutung. Die beiden Ortsteile Pfaffhausen und Benglen sind jeweils durch eine kommunale Sammelstrasse an das Kantonsstrassennetz erschlossen. Die Zürichstrasse, welche durch Pfaffhausen verläuft, wird im Norden mit der Binzstrasse zusammengeführt und verläuft als kantonale Hauptverkehrsstrasse (Zürichstrasse) ins Zentrum von Fällanden und schliesst im Süden an die Witikonstrasse (kantonale Verbindungsstrasse zwischen Zürich und Binz). Das Siedlungsgebiet ist ab den Kantonsstrassen durch kommunale Erschliessungsstrassen erschlossen. Die meisten kommunal klassierten Strassen sind im Eigentum der Gemeinde, lediglich kurze Abschnitte, welche einzelne Gebäude erschliessen, sind in Privatbesitz.

Schleichverkehr/Durchgangsverkehr

Die Mehrheit der kommunalen Erschliessungsstrassen sind als Stichstrassen konzipiert, wodurch keine Umfahrung der Kantonsstrassen stattfinden kann. Einzig die durch Pfaffhausen führende Zürichstrasse bietet als Alternative zur Kantonsstrasse eine direkte Verbindung zwischen Fällanden und Zürich an und ist distanzmässig kürzer als die Führung entlang der Kantonsstrasse. Zur Unterbindung von Schleichverkehr wurden bereits einige Massnahmen getroffen, u. a. Einführung von Tempo 30. Aufgrund der Fahrbahnhaltestellen entlang dieses Strassenabschnitts kann es durch das häufige Halten des Buses für Autos zu Fahrzeitverlusten kommen. Dies führt zu Schleichverkehr auf der Grossplatzstrasse, welchem ebenfalls bereits mit kleinen baulichen Massnahmen begegnet wurde (Trapez zur Erschwerung des Abbiegens).

3.6.2 Verkehrsbelastung

Verkehrszählstellen

Aktuell gibt es drei fixe Verkehrszählstellen auf den Kantonsstrassen innerhalb oder direkt anschliessend zum Gemeindegebiet Fällanden (siehe Abbildung 27). In der Abbildung 28 sind die Verkehrszahlen dieser Zählstelle über die letzten Jahre aufgeführt. Grundsätzlich blieb der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) über die letzten Jahre (2013–2022) konstant bzw. hat sich auf der Witikonstrasse Höhe Müsern (Zählstelle Nr. 1101) sogar reduziert.

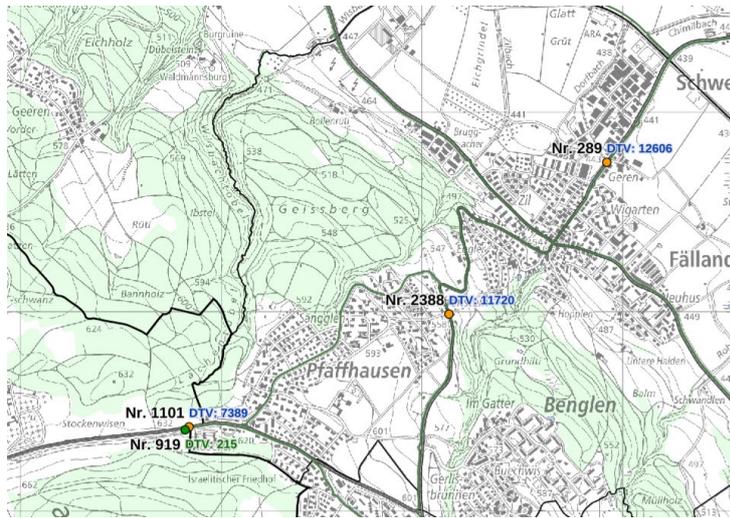


Abbildung 27: Standorte fixe Verkehrszählstellen (MIV)

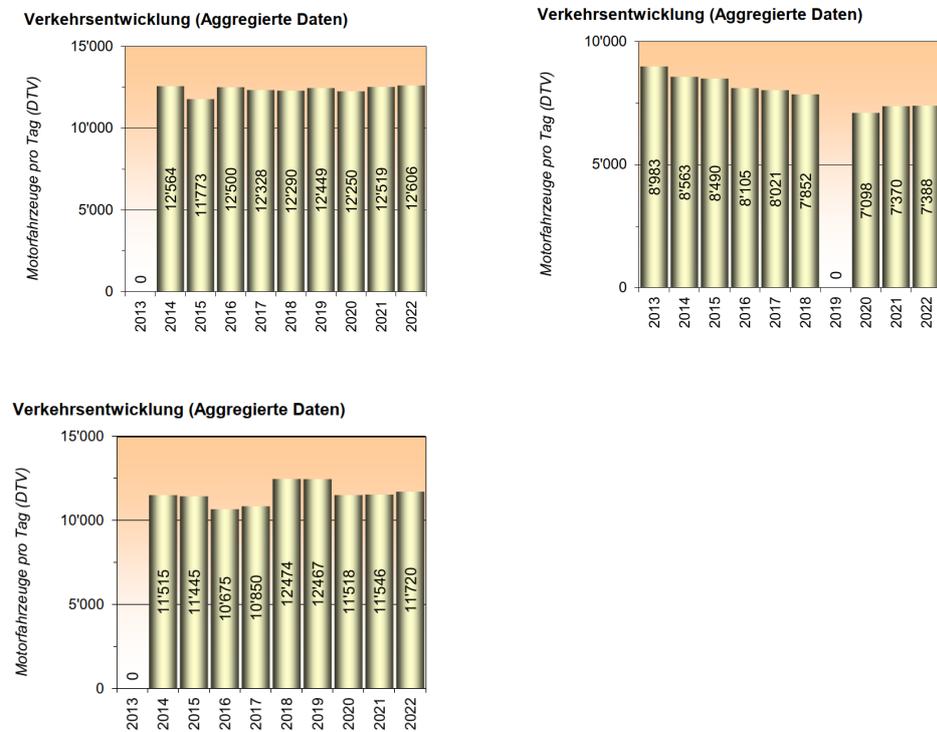


Abbildung 28: Verkehrsentwicklung (2013–2022), fixe Zählstellen Nr. 289, Nr. 1101, Nr. 2388

Auslastung von Strecken und Knoten

Innerhalb des Siedlungsgebiets liegt die Streckenauslastung auf den kantonalen Hauptverkehrsstrassen (Zürichstrasse, Dübendorfstrasse und Schwerzenbachstrasse) aktuell zwischen 50 % und 80 %, ausserhalb des Siedlungsgebiets liegt diese unter 50 %. Die Auslastung der Knoten wird beim Sternenkreisel sowie beim Kreisel Binz-/Witikonstrasse (auf der Gemeindegrenze Maur) als überlastet und beim Kreisel Binz-/Bodenerstrasse (Zufahrt Benglen) als kritisch eingestuft. Kritisch sind die Verkehrsmengen vor allem in den Spitzenstunden werktags. Das Siedlungsgebiet im Zentrumsbereich ist zu diesen Zeiten stark geprägt von teilweise stehendem Kolonnenverkehr.



Abbildung 29: Kurzer Rückstau auf der Schwerzenbachstrasse aufgrund Verkehrsbelastung beim Sternenkreisel



Abbildung 30: Kurzer Rückstau auf der Dübendorfstrasse aufgrund Verkehrsbelastung beim Sternenkreisel

Gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell für den Zustand 2019 (GVMZH) besteht die grösste Belastung auf der Zürichstrasse zwischen Sternenkreisel und Kreuzung Binzstrasse mit circa 19'000 Fahrzeugen werktags und der Dübendorfstrasse mit circa 17'000 Fahrzeugen werktags. Die Binzstrasse und die Schwerzenbachstrasse weisen Belastungen von circa 14'500 Fahrzeugen respektive zwischen 13'000 und 15'000 Fahrzeugen pro Werktag auf. Auf der Maurstrasse und der Witikonstrasse liegen die Belastungen bei 5'000 bis 8'000 Fahrzeugen. In den Ortsteilen Pfaffhausen und Benglen liegt die durchschnittliche Zahl von Fahrzeugen pro Werktag bei etwa 3'000.

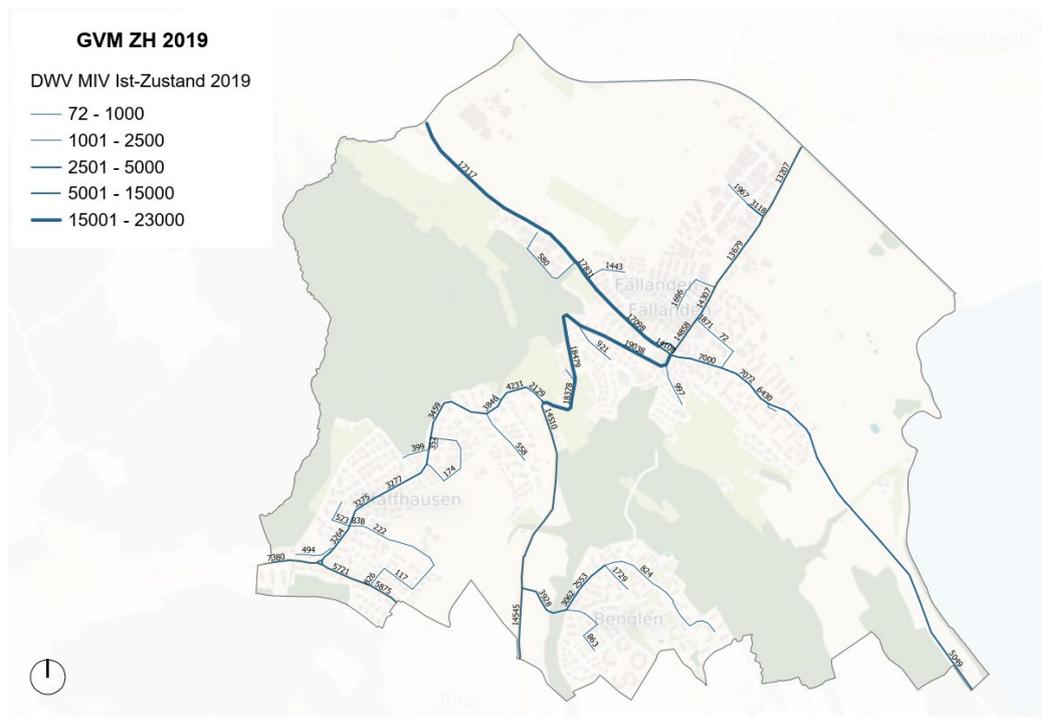


Abbildung 31: Kantonales Gesamtverkehrsmodell Zürich (GVMZH 2019), Ist-Situation (eigene Darstellung) [17]

Prognose

Im Rahmen des GVMZH wurden zwei Prognosen für das Jahr 2040 modelliert:

- Die **Referenzprognose** 2040 folgt den gefestigten Entwicklungstrends und berücksichtigt nur beschlossene und finanzierte Projekte für MIV, Velo und ÖV.
- Die **Strategieprognose** 2040 berücksichtigt zusätzlich kantonale Strategien und Zielsetzung hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Nachhaltigkeit im Verkehr.

Gemäss der Referenzprognose 2040 steigt der DWV um durchschnittlich rund 15 % auf dem Gemeindegebiet von Fällanden. Besonders stark betroffen von der erhöhten Verkehrsbelastung sind die Zürich-/Binzstrasse, die Dübendorfstrasse und die Schwerzenbachstrasse, welche alle einen Zuwachs von circa 2'000 Fahrzeugen pro Werktag verzeichnen. Die Strategieprognose 2040 geht von einer Plafonierung der MIV-Fahrten aus. Die Prognosen aus dem Verkehrsmodell sind mit Vorsicht zu geniessen. Grundsätzlich bildet der Sternenkreis ein limitierendes Knoten, welcher nicht unbedingt einen MIV-Anstieg von 15 % zulässt, weshalb die Strategieprognose 2040 als realistische Prognose angenommen wird. Weiter ist davon auszugehen, dass die kantonalen Strategien greifen und sich auf den Modalsplit und die Verkehrserzeugung auswirken.



Abbildung 32: Differenz DWV (MIV)
Referenzprognose 2040 zu Ist-Situation 2019
(eigene Darstellung) [17]



Abbildung 33: Differenz DWV (MIV)
Strategieprognose 2040 zu Ist-Situation 2019
(eigene Darstellung) [17]

Verkehrsbeziehungen

Anhand von Querschnittsauswertungen des kantonalen Verkehrsmodells auf den Kantonsstrassen an den Gemeindegrenzen von Fällanden können die wichtigsten Verkehrsbeziehungen in der Gemeinde sowie über die Grenzen hinaus festgestellt werden. Nachfolgende Skizzen zeigen grob auf, wie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen im Zentrum von Fällanden aussehen. Ausgewertet wurden vier Querschnitte auf der Dübendorfstrasse, der Schwerzenbachstrasse, der Maurstrasse sowie der Binzstrasse. Auffallend ist, dass zwischen Dübendorf und Schwerzenbach sowie zwischen Maur und Binz (Gemeinde Maur) kaum Verkehrsbeziehungen über das Gemeindegebiet von Fällanden stattfinden. Hierzu bestehen alternative Routen, welche nicht durch das Siedlungsgebiet von Fällanden führen.

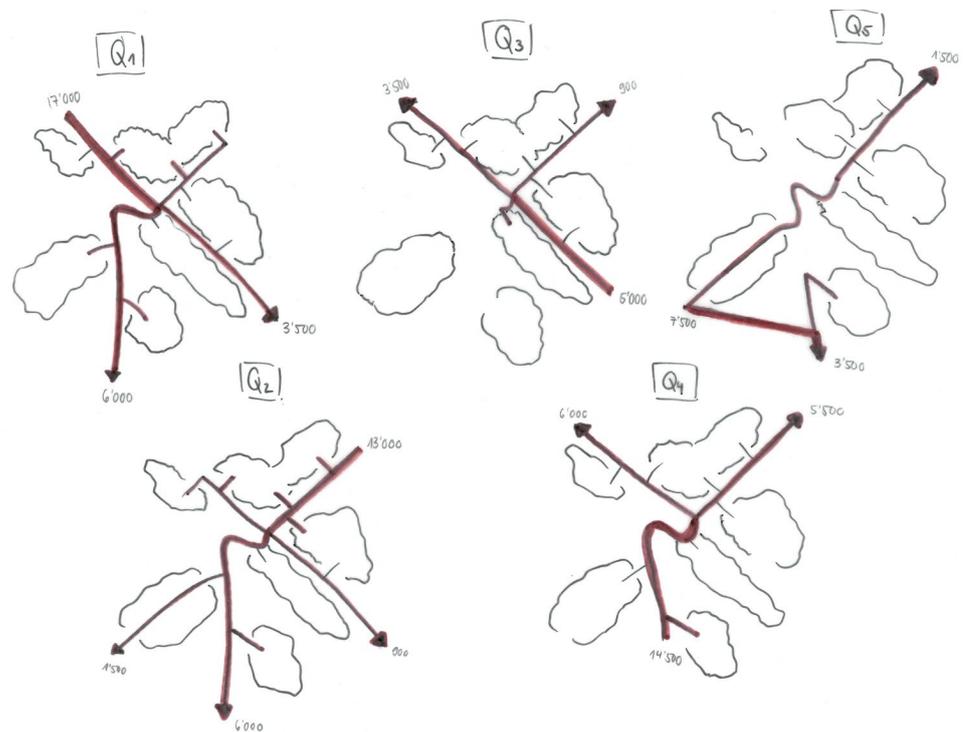


Abbildung 34: Verkehrsbeziehungen DWV 2019 [17] (eigene Darstellung)

Anhand der Verkehrszahlen und definierten Verkehrsbeziehungen konnten für die verschiedenen Querschnitte der Anteil an Durchgangsverkehr durch Fällanden bestimmt werden. Beim Durchgangsverkehr handelt es sich um Verkehrsbeziehungen, welche weder Quell- noch Zielort in der Gemeinde haben. Folgender Anteil Durchgangsverkehr konnte bei den verschiedenen Querschnitten ermittelt werden:

- Q1: 55 % (von Dübendorf her)
- Q2: 65 % (von Schwerzenbach her)
- Q3: 88 % (von Maur her)
- Q4: 80 % (von Ebmatingen / Binz her)
- Q5: 66 % (von Zürich her)

3.6.3 Strassenverkehrslärm

Das Siedlungsgebiet von Fällanden ist merklich von Strassenverkehrslärm betroffen. Während tagsüber alle Gebäude entlang der Kantonsstrassen von einem Lärmpegel über dem Grenzwert reiner Wohnnutzung betroffen sind, leidet in der Nacht vor allem das Wohngebiet innerhalb der Zürichstrasse-Kurve unter erhöhtem Lärmpegel.

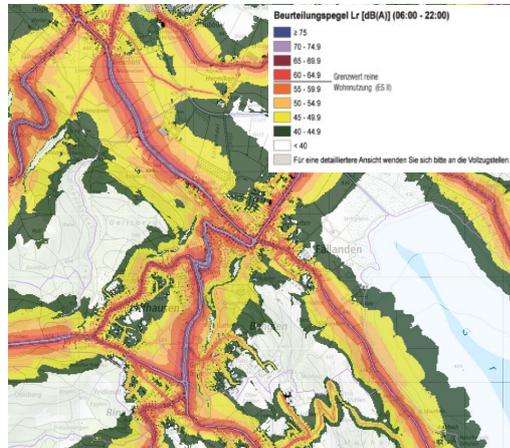


Abbildung 35: Strassenverkehrslärm Tag (Daten 2015) [12]

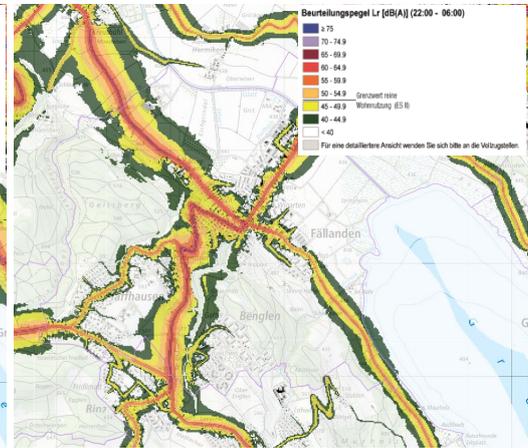


Abbildung 36: Strassenverkehrslärm Nacht (Daten 2015) [12]

3.6.4 Ruhender Verkehr

Private Parkierung

In der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Fällanden ist die Zahl an zu erstellenden Parkplätzen je nach Nutzungsart des Gebäudes definiert. Dabei werden einerseits Parkplätze für Bewohnende und Beschäftigte und andererseits für Besuchende und Kunden berücksichtigt. Bei einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr kann die Baubehörde eine Reduktion der Pflichtparkplatzanzahl bewilligen. Weiter kann aufgrund überwiegenden öffentlichen Interesses bezüglich Verkehr, Naturschutz etc. von der Pflichtzahl abgewichen werden. Zudem legt bei besonderen Nutzweisen, welche in der Berechnung nicht abgedeckt sind, der Gemeinderat die Anzahl an zu erstellenden Parkplätzen gemäss VSS-Normen fest. Jedoch besteht keine Regelung für autoarme Nutzungen in der Bau- und Zonenordnung. Die Thematik des Mobilitätskonzepts fehlt in der BZO gänzlich.

Die in der aktuellen BZO definierten Zahlen liegen über den in der VSS-Norm oder in der Wegleitung des Kantons Zürich festgesetzten Werten. Während die VSS-Norm 1 Parkplatz pro 100 m² Wohnfläche vorsieht, braucht es gemäss kommunalen Vorgaben 1 Parkplatz pro 80 m² Wohnfläche. Weiter sieht die Wegleitung des Kantons Zürich 10 % Besucherparkplätze vor, während in der Gemeinde Fällanden 20 % Besucherparkplätze bestehen müssen (1 Parkplatz pro 5 Wohnungen).

Öffentliche Parkierung

Im Jahr 2021 hat die Gemeinde Fällanden ein neues Parkierungsreglement verabschiedet, welches sich mit der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum beschäftigt. Ziel ist u. a. eine zweckmässige Nutzung des vorhandenen öffentlichen Parkraums und die Unterbindung von längerem Fremdparkieren. In Fällanden wird zwischen folgenden Parkierungszonen unterschieden:

- Parkierungsanlage
- Zeitlich beschränktes, gebührenpflichtiges Parkieren (Bewirtschaftung u. a. mit Parkuhren)
- Zeitlich unbeschränktes, gebührenpflichtiges Parkieren mit Sonderbewilligung
- Weisse Zone
- Zeitlich beschränktes (max. 6 Stunden), gebührenfreies Parkieren mit Drehscheibe
- Zeitlich unbeschränktes, gebührenpflichtiges Parkieren mit Parkberechtigung Fällanden oder Sonderbewilligung
- Blaue Zone
- Zeitlich beschränktes, gebührenfreies Parkieren mit Parkscheibe (gem. Signalisationsverordnung des Bundes)
- Zeitlich unbeschränktes, gebührenpflichtiges Parkieren mit Ausnahmegewilligung

Das gesamte Siedlungsgebiet ist in diese drei Parkierungszonen eingeteilt. Während die Ortsteile Pfaffhausen und Benglen vollständig in der weissen Zone liegen, wird der Ortsteil Fällanden wie folgt unterteilt:

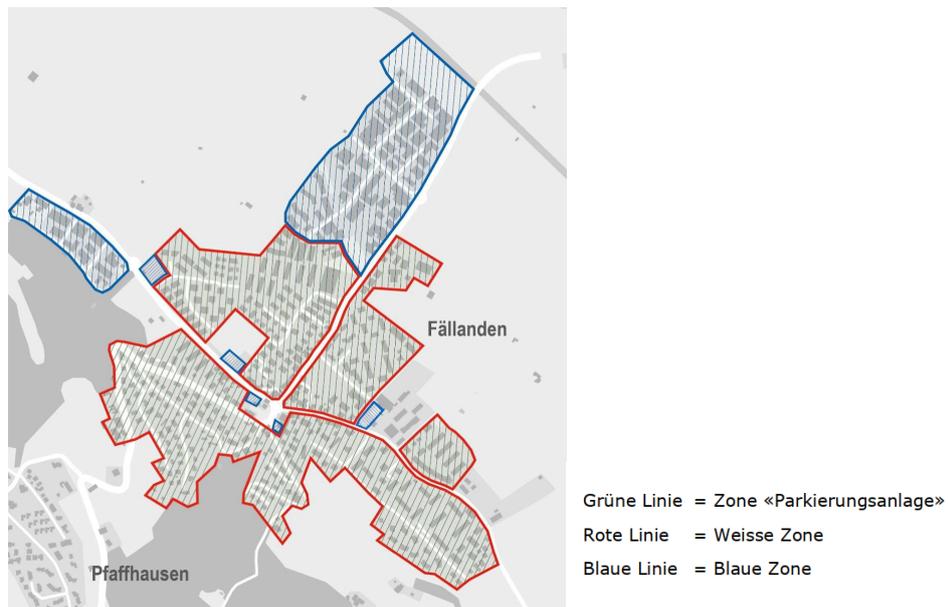


Abbildung 37: Parkierungszonen Ortsteil Fällanden [10]

4 Ziele

Die Gemeinde Fällanden setzt sich hinsichtlich verkehrlicher Entwicklung und Mobilitätsverhalten nachfolgende Ziele. Die Ziele sind unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen und Planungsstrategien formuliert.

Siedlung und Verkehr



Gute Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit ist mit allen Verkehrsmitteln zu jederzeit gewährleistet. Die verschiedenen Nutzergruppen haben verlässliche und attraktive Mobilitätsmöglichkeiten (z. B. Bus, Veloinfrastruktur) zur Verfügung.



Verkehr auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagern

Wo möglich und zweckmässig, ist der Verkehr vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert.



Hohe Verkehrssicherheit für alle

Die Strassen und Wege bieten eine hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen sind in der Gestaltung berücksichtigt. Wo keine räumliche Trennung zielführend oder möglich ist, sind die Geschwindigkeiten angeglichen.



Qualitative Strassenräume

Verkehrsberuhigung und gestalterische Massnahmen in den Strassenräumen erhöhen die Attraktivität des Zentrums und der Wohnquartiere und unterstützen die Aufenthaltsqualität und die Hitzeminderung.

Fussverkehr



Zusammenhängendes Fusswegnetz

Das Fusswegnetz mit seiner Infrastruktur ist sicher, durchgehend, attraktiv und hindernisfrei. Das Fusswegnetz erschliesst und verbindet Ortsteile und Wohnquartiere, öffentliche Nutzungen, Arbeitsorte, Einkaufs- und Freizeitnutzungen sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Netzlücken sind geschlossen.



Sichere Schulwege

Die Schulwege sind kindergerecht und sicher gestaltet.

Veloverkehr



Zusammenhängendes Velowegnetz

Das Velowegnetz mit seiner Infrastruktur ist sicher, durchgehend und attraktiv. Wo möglich und zweckmässig, wird das Velo getrennt vom Fussverkehr und vom motorisierten Verkehr geführt. Netzlücken sind geschlossen. Das Velowegnetz erschliesst und verbindet Ortsteile und Wohnquartiere, öffentliche Nutzungen, Arbeitsorte, Einkaufs- und Freizeitnutzungen und vernetzt die Gemeinde mit den Nachbargemeinden.



Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze

Das Veloabstellangebot im öffentlichen Raum und bei Wohnbauten ist qualitativ hoch und ausreichend.

Öffentlicher Verkehr



Attraktives Busangebot

Die Linienführungen und Angebote werden laufend optimiert. Dies auch unter Berücksichtigung der Angebotsausbauten an den nächsten Bahnhöfen (Stettbach, Schwerzenbach).



Hohe Benutzerfreundlichkeit

Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV ist hoch und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen sowie deren Ausstattung ist gut.



Aktive Busbevorzugung

Die Fahrplanstabilität ist gewährleistet. Dazu ist der Bus, wo nötig, bevorzugt.

Motorisierter Individualverkehr



Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung

Der Verkehr innerorts wird siedlungsverträglich abgewickelt.
Die Grenzwerte für Luft- und Lärmemissionen sind eingehalten.



Kein Schleichverkehr

Der Schleichverkehr auf Quartierstrassen ist unterbunden.



Zweckmässige Parkplatzerstellung

Die Parkierungsvorgaben ermöglichen eine zweckmässige
Parkplatzerstellung.



Aktive Parkraumbewirtschaftung weiterführen

Die öffentlichen Parkplätze werden zweckmässig zeitlich
und monetär bewirtschaftet.

5 Handlungsbedarf

Basierend auf der Diskrepanz zwischen Situationsanalyse (Kapitel 3) und den festgesetzten Zielen (Kapitel 4) wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Der Handlungsbedarf dient als Grundlage für das Konzept sowie den daraus resultierenden Massnahmen.

Siedlung und Verkehr / Gesamtverkehr

Modalsplit

Der MIV-Anteil am Modalsplit von Bevölkerung und Beschäftigten in Fällanden ist im kantonalen Vergleich überdurchschnittlich hoch. Auf den wichtigsten Verkehrsbeziehungen zu den umliegenden Gemeinden inkl. zur Stadt Zürich entspricht der MIV-Anteil trotz geringen Distanzen und der attraktivem ÖV-Angebot mindestens 75 %, teilweise sogar bis zu 95 %. Diese hohen Anteile führen zu entsprechend negativen Auswirkungen im Raum und auch auf der Strasse (Stausituationen).

Gestaltung Strassenraum

Die Strassenräume der Hauptverkehrsachsen sind innerorts gerade im Ortsteil Fällanden auf den MIV ausgerichtet und entsprechend stark verkehrsorientiert gestaltet. Dabei stellen Strassenräume innerorts wichtige Lebensräume für die Bevölkerung dar und werden durch unterschiedlichste Verkehrsmittel frequentiert. Die aktuelle Höchstgeschwindigkeit im Zentrum führt zu übermässigem Lärm und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit (Sicht/Anhalteweg). Weiter führt die aktuelle Gestaltung der Strassenräume (u. a. wenig bis keine Grünelemente) zu starken Hitzebelastungen, welche bei steigenden Temperaturen starke Auswirkungen auf den Aufenthalt im Strassenraum sowie auf die Lebensqualität der Anwohnenden hat.

Verkehrsbelastung zu Stosszeiten

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung während den Hauptverkehrszeiten stossen die Kantonsstrassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Durch die hohe Belastung kommt es zu Verkehrsbehinderungen und Einbussen in der Verkehrssicherheit, sowohl für den MIV und ÖV sowie für den im Mischverkehr geführten Veloverkehr. Zudem ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen gerade im Zentrum zu Stosszeiten gross, was sich negativ auf den Fussverkehr und ein- und abbiegenden Auto- und Veloverkehr auswirkt.

Gemäss Verkehrsmodell könnte der motorisierte Individualverkehr 2040 im Rahmen des Siedlungswachstums in Fällanden ohne merkbare Veränderungen im Mobilitätsverhalten und -angebot gesamtheitlich ansteigen. Negative Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden und das Siedlungsgebiet (Lärm, Schadstoffe, Trennwirkung etc.) würden sich weiter zuspitzen.

Verkehrssicherheit

Vor allem auf den Kantonsstrassen ist es in Fällanden in den letzten Jahren zu zahlreichen Unfällen gekommen. Dabei ist die Zahl an Unfällen mit Velobeteiligung kontinuierlich gestiegen. Hohe Geschwindigkeiten und Mischverkehr oder auch fehlende/mangelhafte Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr minimieren die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden weiter und damit auch die Attraktivität der Nutzung dieser Verkehrsmittel.

Regionale Verkehrsbetrachtung

Die Kantonsstrassen in Fällanden sind für das regionale Strassennetz von hoher Bedeutung, da sie wichtige Verbindungen zwischen Glattal, rechtem Zürichseeufer, Zürcher Oberland und der Stadt Zürich bilden. Der Grossteil des motorisierten Individualver-

kehr, welcher über den Sternenkreis abgewickelt wird, hat weder Quell- noch Zielort in der Gemeinde. Durch das vorgesehene Wachstum in den umliegenden Gemeinden wird der Verkehrsdruck künftig voraussichtlich zunehmen. Fällanden kann kommunal nur den eigenen Verkehr regeln. Gleichzeitig haben jedoch Massnahmen zur Verkehrsberuhigung/Verkehrsreduktion/Verkehrsdosierung am Kantonsstrassennetz in Fällanden Auswirkungen auf die angrenzenden Gemeinden.

Fussverkehr

Ausbaustandard Fussverkehrsinfrastrukturen

Die Fussverkehrsinfrastrukturen weisen vor allem entlang der Kantonsstrassen diverse Schwachstellen und Lücken auf, die Durchgängigkeit ist teilweise nicht gegeben. Eine flächenhafte Übersicht fehlt allerdings. Mangelhafte und unattraktive Fussverkehrsinfrastrukturen reduzieren die Verkehrssicherheit und Zielerreichbarkeit des Fussverkehrs, was Auswirkungen auf die Attraktivität und nachfolgend den Fussverkehrsanteil hat.

Planungsrechtliche Sicherung Fusswegnetz

Das kommunale Fusswegnetz, welches im aktuellen Richtplan aus dem Jahr 2008 behördenverbindlich festgesetzt ist, ist wenig dicht und weist zahlreiche Netzlücken auf. Das Fussweggesetz (FWG) verpflichtet Kantone und Gemeinde, das Fusswegnetz alle 10 Jahren zu überprüfen und anzupassen sowie planungsrechtlich zu sichern.

Schulwegsicherheit

Die Schulwege sind heute in der Planung wenig bis kaum berücksichtigt. Dabei liegt es in der Pflicht der Behörden, zumutbare Schulwege zu gewährleisten. Sowohl die Wahrnehmung als auch die Reaktionsfähigkeit von Kindern unterscheidet sich stark von erwachsenen Personen, das Sicherheitsbedürfnis entlang Schulwegen ist erhöht.

Veloverkehr

Kantonale Veloinfrastrukturen

Die kantonalen Veloinfrastrukturen sind grossteils mangelhaft und entsprechen vor allem innerorts noch nicht den festgesetzten kantonalen Ausbaustandards. Neben fehlender Infrastruktur bestehen zahlreiche Konfliktstellen, sowohl mit dem motorisierten Verkehr als auch dem Fussverkehr (Mischverkehr). Die Umsetzung des kantonalen Veloweges ist Kantonsaufgabe, die Gemeinde kann aber mitreden und auf gravierende Konfliktstellen hinweisen.

Kommunale Veloinfrastrukturen

Das kantonale Velowegnetz wird durch kommunale Verbindungen ergänzt, welche wichtige kommunale Ziele erschliessen, die verschiedene Ortsteile verbinden und als Alternativrouten entlang den Kantonsstrassen fungieren. Durch fehlende Verbindungen und mangelhafte Infrastrukturen kann das Velopotenzial jedoch nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Veloabstellplätze

Abstellanlagen sind Bestandteil des Velowegnetzes und für die Erreichbarkeit unerlässlich. Fehlende oder mangelhafte Abstellplätze (nicht abschliessbar, nicht überdacht, Parkiersystem unattraktiv etc.) vermindern die Attraktivität des Veloverkehrs und senken das Potenzial. In Fällanden fehlen an zentralen Orten und bei wichtigen öffentlichen Nutzungen qualitative Veloabstellplätze (v. a. Ausgestaltung, Auffindbarkeit). Neben den Veloabstellplätzen an den Zielorten sind die Abstellanlagen an den Quellorten

(Wohnhäuser) im Rahmen der Veloförderung ebenfalls zentral. Vor allem bei Mietshäusern ist es wichtig, dass genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen, welche qualitativ und einfach zugänglich sind. Die in der BZO festgesetzte Anzahl der zu erstellenden Veloabstellplätze entspricht nicht den kantonalen Vorgaben.

Öffentlicher Verkehr

ÖV-Angebot

Obschon aktuell tagsüber und vor allem während der Hauptverkehrszeiten ein dichtes ÖV-Angebot besteht, ist das ÖV-Angebot in den Randzeiten wenig attraktiv. Lange Wartezeiten und geringe Taktichten senken die Bereitschaft der ÖV-Nutzung vor allem bei Personen, welche selten mit dem ÖV unterwegs sind.

Buspriorisierung

Durch die starke Belastung des Kantonsstrassennetzes kommt es u. a. im ÖV zu Verkehrsbehinderung, wodurch Fahrzeitverluste entstehen und Anschlüsse nicht mehr gewährleistet sind. Die Stausituation hemmt die Attraktivitätssteigerung beim Busverkehr stark. Die Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen liegen zudem mehrheitlich in Busbuchten, wodurch sie für den MIV überholbar sind und sich der Bus bei der Abfahrt wieder in die Kolonne einreihen muss. Vor allem bei hoher Verkehrsbelastung kann mittels Fahrbahnhaltestelle sichergestellt werden, dass der MIV hinter dem Bus geführt und die Verkehrsbehinderung für den Bus vermindert wird.

Haltestellen

Die Ausgestaltung der Bushaltestellen in Fällanden ist nicht einheitlich und oftmals unattraktiv, weiter sind verschiedene Bushaltestellen noch nicht gemäss BehiG hindernisfrei nutzbar. Der Zuständigkeitsbereich der Haltestellen unterscheidet sich je nach Strasseneigentümerin (Gemeinde oder Kanton).

Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsabwicklung

Die Verkehrsabwicklung ist vor allem bei hoher Belastung auf den Kantonsstrassen nicht flüssig und es kommt während den Spitzenzeiten zu Kolonnen. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Umfeld sind durch den stockenden Verkehr hoch und nehmen bei zunehmender Verkehrsbelastung ebenfalls zu. Zudem schränkt der Stau zu Stosszeiten die Erreichbarkeit der Gemeinde ein.

Schleichverkehr

In Pfaffhausen ist heute immer noch unerwünschter Schleichverkehr möglich, der unterbunden werden muss.

Parkierung

Eine hohe Verfügbarkeit von Parkplätzen steigert den Motorisierungsgrad und begünstigt die Benutzung des Autos, was sich wiederum auf die hohe Belastung des Strassennetzes auswirkt. Die Parkierungsregelung (private Parkierung) in der BZO entspricht nicht den aktuellen Normen und kantonalen Richtlinien.

6 Konzept

Das Konzept zeigt mit den nachfolgenden Stossrichtungen und Konzeptplänen auf, wie der Handlungsbedarf angegangen werden soll. Dabei sind die wichtigsten Konzeptelemente:

- Umsetzung von sicheren und durchgängigen Wegnetzen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs bei der Zufahrt zum Sternenkreisel
- Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr
- Gestaltung der Strassenräume dem Umfeld entsprechend und Aufwertung der Ortsdurchfahrten als Siedlungsräume
- Geschwindigkeitsanpassungen auf übergeordneten Strassen im Zentrumsgebiet

6.1 Fussverkehr

Bestehendes Netz stärken und planungsrechtlich sichern

Das bestehende Fusswegnetz der Gemeinde Fällanden wird verdichtet und weitgehend ausgeweitet. Durch die Erstellung von sicheren und attraktiven Verbindungen kann die Erreichbarkeit zu Fuss flächendeckend gewährleistet werden. Das aktualisierte Fusswegnetz gilt es, planungsrechtlich im kommunalen Richtplan zu sichern.

Im Fusswegnetz wird zwischen Haupt- und Nebenverbindungen unterschieden. Hauptverbindungen stellen die wichtigsten Fussverkehrsverbindungen innerhalb der Gemeinde dar und weisen ein hohes Fussverkehrspotenzial auf. Hier wird der Fussverkehr gebündelt. Die Nebenverbindungen sind ergänzende Verbindungen und dienen der Feinerschliessung im Quartier. Hinsichtlich Ausgestaltung der Infrastruktur sowie Priorisierung der Umsetzung wird zwischen den Haupt- und Nebenverbindungen unterschieden. Hauptverbindungen weisen einen höheren Ausbaustandard auf als Nebenverbindungen, und es gilt, sie prioritär umzusetzen bzw. bestehende Schwachstellen zu beheben.

Allgemeine Netzlücken schliessen und Sicherheitsdefizite beheben

Qualitative Netze sind dicht und zusammenhängend und werden durch attraktive, sichere sowie hindernisfreie Verbindungen definiert. Dabei wird die Attraktivität von Verbindungen durch die Direktheit, den Gehkomfort und die Umfeldqualität beeinflusst. Bei der Ausgestaltung und Anforderungen wird zwischen Haupt- und Nebenverbindungen unterschieden.

Zur Sicherung der Erreichbarkeit zu Fuss und Gewährleistung eines dichten Netzes mit direkten Verbindungen gilt es, ausgewiesene Netzlücken zu schliessen. Dabei bilden die Netzlücken Wunschverbindungen ab, welche zur Steigerung der Attraktivität des Fusswegnetzes beitragen.

Die Sicherheit gilt es, auf dem gesamten Fusswegnetz zu gewährleisten. Dabei spielt sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Sicherheit eine Rolle, wobei wiederum zwischen subjektiver Sicherheitswahrnehmung und objektiver Sicherheit unterschieden werden kann. Im Rahmen der Verkehrssicherheit gilt es, Defizite der Infrastruktur, sowohl bei Längsverbindungen als auch Querungsstellen, zu ermitteln und laufend zu beheben. Fokus gilt es, auf Hauptverbindungen entlang hoch belasteter Strassen zu legen sowie auf Knoten von mehreren Hauptverbindungen und Querungsstellen, wo Hauptverbindungen auf Staatsstrassen treffen. Weiter ist der Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (längs und querend) sicher auszugestalten. Grundlage für sichere Infrastrukturen bilden die aktuellen VSS-Normen zu Fussverkehrsinfrastrukturen.

Fussverbindungen müssen grundsätzlich die Anforderungen für alle Bevölkerungsgruppen erfüllen. Dies beinhaltet u. a. Personen unterschiedlicher Altersgruppen, körperlicher Konstitution, Gruppen, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck etc. Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes sind Verbindungen hindernisfrei auszugestalten. Die Hindernisfreiheit ist vor allem auf Hauptverbindungen zu berücksichtigen.

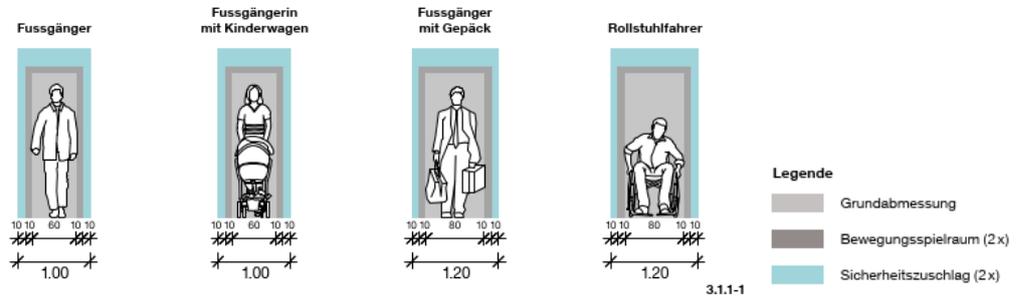


Abbildung 38: Lichtraumprofile des Fussverkehrs, aus Standards Veloverkehr, Kanton Zürich (2023)



Abbildung 39: Attraktive Siedlungsdurchwegung in Zürich (links) und in Uster (rechts)



Abbildung 40: Querungshilfen vertikaler Versatz in Oberrieden (links) und Schutzinsel mit Fussgängerstreifen in Hinwil (rechts)

Schulwegsicherheit gewährleisten

Trotz Verpflichtung zur Gewährleistung zumutbarer Schulwege, sind diese in der heutigen Planung nur wenig bis kaum berücksichtigt. Die Zumutbarkeit wird einerseits durch die physische Fähigkeit eines Kindes, den Schulweg allein zu schaffen (abhängig von Länge und Topografie) und andererseits durch die Fähigkeit eines Kindes Gefahrenstellen wahrzunehmen und zu meistern definiert. Dabei hängt die Zumutbarkeit vom Alter und der Entwicklung jedes einzelnen Kindes ab. Eine pauschalisierte Aussage zur Zumutbarkeit ist schwierig.

Im Sinne der Verkehrssicherheit gilt es, Defizite auf den Schulwegen zu ermitteln, wobei explizit auf die Sicherheitsansprüche und Wahrnehmungsfähigkeit von Kindern eingegangen werden muss. Zentral ist die Beurteilung der Wege in unmittelbarer Distanz zu den Schulhäusern sowie auf wichtigen Schulwegsachsen. Ermittelte Defizite gilt es, prioritär umzusetzen und weitere Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit auszulösen. Sichere Schulwegachsen können als solche explizit kommuniziert und deren Nutzung durch die Schulkinder empfohlen werden.

Nachfolgend ist der Konzeptplan Fussverkehr aufgeführt.

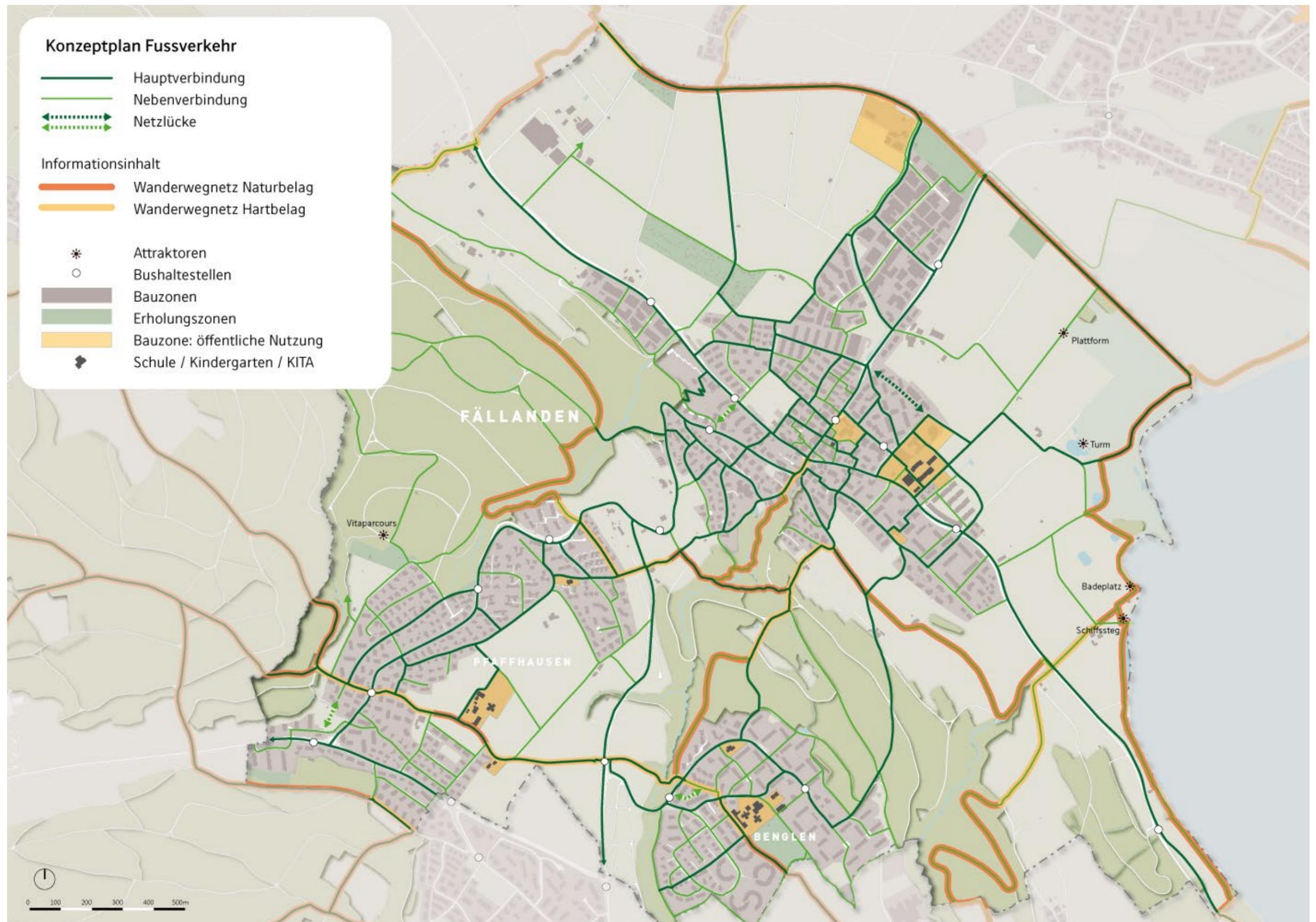


Abbildung 41: Konzeptplan Fussverkehr

6.2 Veloverkehr

Kommunales Velowegnetz stärken und planungsrechtlich sichern

Das kommunale Velowegnetz dient ergänzend zum kantonalen Netz und sichert die Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde. Durch die Anbindung der verschiedenen Ortsteile und Quartiere sowie die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und Zielorte kann die Erreichbarkeit mit dem Velo sichergestellt werden. Die kommunalen Verbindungen dienen als direkte Alternativrouten zu den Kantonsstrassen. Vor allem im Bereich des Sternenkreisels ist die Erreichbarkeit mit dem Velo aufgrund fehlender Infrastruktur und hohem Verkehrsaufkommen nicht gegeben. Im Sinne von Bypässen kann mittels kommunaler Verbindungen die Konfliktzone Sternenkreisel umfahren werden. Zur planungsrechtlichen Sicherung des kommunalen Velowegnetzes wird dieses im kommunalen Richtplan Verkehr verankert.

Netzlücken schliessen und Sicherheitsdefizite beheben

Gemäss Veloweggesetz sind Velowegnetze zusammenhängend, durchgehend und dicht festzusetzen. Zudem sollen Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen sowie sicher und homogen ausgestaltet werden. Den Veloverkehr gilt es getrennt vom motorisierten Verkehr sowie vom Fussverkehr zu führen.

Ausgewiesene Netzlücken im kommunalen Velowegnetz gilt es, aktiv zu schliessen. Wunschlinien sind als direkte Verbindungen im bestehenden Velowegnetz zu ergänzen. Erst durch die Schliessung der Netzlücken kann die Erreichbarkeit und Netzfunktion flächendeckend gewährleistet werden. Weiter gilt es, im Sinne der Verkehrssicherheit Defizite auf den Verbindungen zu ermitteln und laufend zu beheben. Zentral bei der Ermittlung von Schwachstellen und Umsetzung von Verbindungen ist die Berücksichtigung aller Velotypen und Velofahrenden, unabhängig von Alter, Kraft oder Fahrkünste. Zielgruppe für die Veloverbindungen in Fällanden bilden alle Personen, die mit dem Velo unterwegs sind.

Veloverbindungen sind sicher und homogen umzusetzen. Velofahrende sollen sich sicher fühlen und sicher sein. Weiter ist die Art und Qualität der Veloinfrastruktur über längere Strecken gleichbleibend auszugestalten. Grundlage für die Ausgestaltung der Veloverbindungen bilden aktuelle Standards und Normen, u. a. Kanton Zürich Standards Veloverkehr (2023) und das Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen (2021) vom Bundesamt für Strassen.

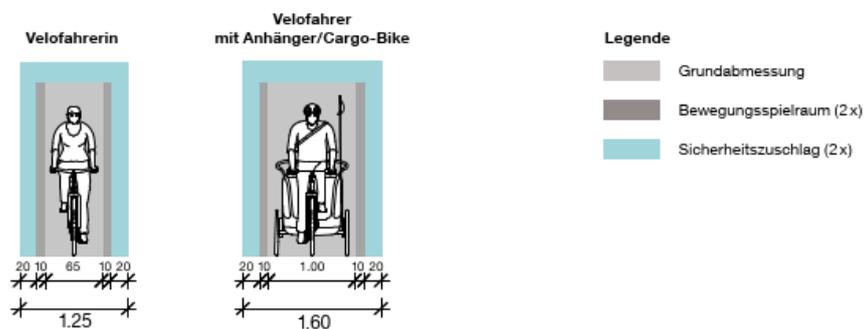


Abbildung 42: Lichtraumprofile des Veloverkehrs, aus Standards Veloverkehr, Kanton Zürich (2023)

Qualitätssicherung und Ergänzung von Veloabstellplätzen

Veloabstellanlagen sind Teil des Velowegnetzes und Grundlage für die Förderung der Velonutzung. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Tür zu Tür gilt es, Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft zum einen öffentliche Veloabstellplätze an den wichtigsten Zielorten und öffentlichen Einrichtungen sowie die Sicherstellung der privaten Veloabstellplätze und Abstellplätze bei Dienstleistungsanbietern und Einkaufsmöglichkeiten.

Grundsätzlich wird bei der Veloparkierung zwischen Kurzzeitparkieren und Langzeitparkieren unterschieden. Während bei Kurzzeitparkieren der Fokus auf der Diebstahlsicherheit liegt (Velorahmen sollen am Parkiersystem anschliessbar sein), gilt es, beim Langzeitparkieren die Abstellplätze zusätzlich zu überdachen. Die Anzahl an Veloabstellplätzen und Ausgestaltung unterscheidet sich je nach Standort der Anlage bzw. Nutzungsform. Der Kanton Zürich hat für die verschiedenen Nutzungen/Standorte Merkblätter mit empfohlenen Richtwerten, Parkiersystemen sowie Dimensionierung publiziert. Wichtig bei der Erstellung von Veloabstellplätzen ist die Berücksichtigung der verschiedenen Velotypen (u. a. E-Bikes, Lastenvelos, Velo mit Anhänger etc.).

Öffentliche Veloabstellplätze gilt es, bei allen öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Verwaltung, Freizeitnutzungen etc. zu erstellen. Zudem sind in Gebieten mit zahlreichen Nutzungen sowie bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Naherholungsräumen wie Parks öffentliche Veloabstellanlagen zur Verfügung zu stellen. Je nach Nutzung sind sowohl Kurzzeit- als auch Langzeitparkierung anzubieten. Im Rahmen der Erstellung von öffentlichen Veloabstellanlagen sind die Merkblätter «Veloparkierung im öffentlichen Raum», «Veloparkierung für Schulen» und «Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen» zu beachten.

Im öffentlichen Raum geeignete Parkiersysteme		Spezialfälle	
			
Anlehnbügel	Anlehnbügel mobil	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Schieberinne

Abbildung 43: Geeignete Parkiersysteme im öffentlichen Raum, aus Merkblatt Veloparkierung im öffentlichen Raum, Kanton Zürich (Version 1.0)

Um qualitative und ausreichende Veloabstellplätze auf privatem Grund zu gewährleisten, gilt es, Anforderungen für Anzahl und Qualität der Veloabstellanlagen grundeigentümerverbindlich festzusetzen. Ähnlich wie bei den Abstellanlagen für Autos sind in der BZO die Anzahl an zu erstellende Abstellplätze je nach Nutzungsart festzusetzen. Dies umfasst sowohl die Wohnnutzung als auch Unternehmungen, Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf. Zentral ist zudem die Berücksichtigung der verschiedenen Velotypen sowie Nutzergruppen (Bewohner*innen, Besuchende, Angestellte, Einkaufende etc.). Im Rahmen der Abstellplätze auf privaten Grund sind die kantonalen Merkblätter «Veloparkierung für Wohnbauten» und «Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf» zu beachten.

Für die Nutzung „Wohnen“ geeignete Parkiersysteme				In Spezialfällen geeignet	
					
Anlehnbügel	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung (für abschliessbare Anlagen)	Schieberinne	Doppelstockparker: Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Minimale Raumhöhe 2.70 m	Wandhalter: für Dauerparkieren, z.B. Sporträder während des Winters

Abbildung 44: aus Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten, Kanton Zürich (Version 1.0)

Nachfolgend ist der Konzeptplan Veloverkehr aufgeführt.

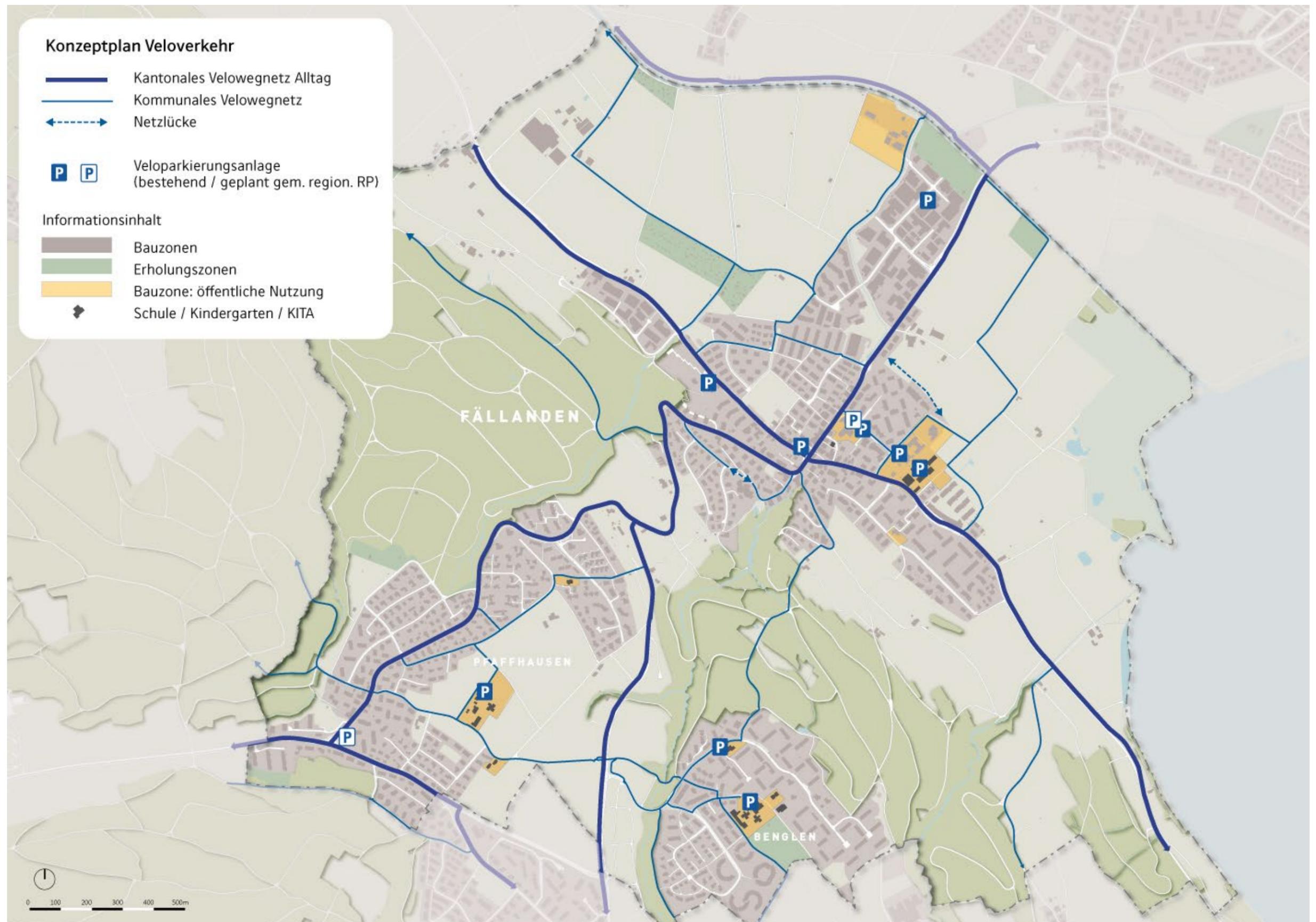


Abbildung 45: Konzeptplan Veloverkehr

6.3 Öffentlicher Verkehr

Busbevorzugung gewährleisten und weiterentwickeln

Die Verkehrsbelastung zu Stosszeiten führt zu Störungen im Busbetrieb. Folgen sind Verspätungen und Anschlussbrüche. Zur Sicherstellung eines möglichst stabilen und damit störungsfreien Betriebs sind an zweckmässigen Orten Busbevorzugungsmassnahmen zu prüfen bzw. umzusetzen. Mittels Priorisierungsmassnahmen in Form von Busspuren und LSA-Steuerungen kann der öffentliche Verkehr den motorisierten Individualverkehr bereits frühzeitig überholen und Kolonnen so weit möglich umfahren.

Bereits heute bestehen auf Abschnitten der Dübendorfstrasse und der Schwerzenbachstrasse Busspuren sowie LSA-Priorisierungen am Bruggacherkreisel und dem Industriekreisel. Im Rahmen von kantonalen Projekten ist die Verschärfung der Buspriorisierung auf der Dübendorfstrasse in Form einer verlängerten Busspur in Mittellage, die in beide Richtungen genutzt werden kann, sowie eine zusätzliche Buspriorisierung auf der Maurstrasse, in Form einer elektronischen Busspur, geplant.

Zur Gewährleistung der Vorfahrt bis zum Sternenkreisel gilt es, die Haltestellen auf der Zufahrtsachse als nicht-überholbare Fahrbahnhaltestellen auszugestalten.

Haltestellen attraktiv und bedarfsgerecht ausbauen sowie Zugang zu Haltestellen verbessern

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit vom öffentlichen Verkehr muss der Zugang zu den Haltestellen für den Fuss- wie auch den Veloverkehr gewährleistet werden. Das umfasst zum einen die sichere und attraktive Ausgestaltung von Querungsstellen in unmittelbarer Nähe sowie ausreichend dimensionierte Wartebereiche. Zum anderen ist der Einbezug der Haltestellen in die kommunalen Wegnetze sowie das Bereitstellen von Veloabstellplätzen bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zentral.

Im Sinne einer Attraktivitätssteigerung sind die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs benutzerfreundlich auszugestalten. Dies umfasst nebst Informationstafeln und statischen Fahrplänen, einen überdachten Wartebereich sowie Sitzgelegenheiten. Zudem gilt es, im Sinne der sozialen Sicherheit eine ausreichende Beleuchtung und Einsicht in den Wartebereich zu gewähren. Weiter sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz alle Zugänge zum öffentlichen Verkehr hindernisfrei auszugestalten. Bei einer Anpassung der Haltestelle im Rahmen des BehiG oder Umgestaltung des Strassenraums gilt es, die Aufenthaltsqualität der Haltestellen zu verbessern und diese einheitlich auszugestalten.

Nachfolgend ist der Konzeptplan öffentlicher Verkehr aufgeführt.

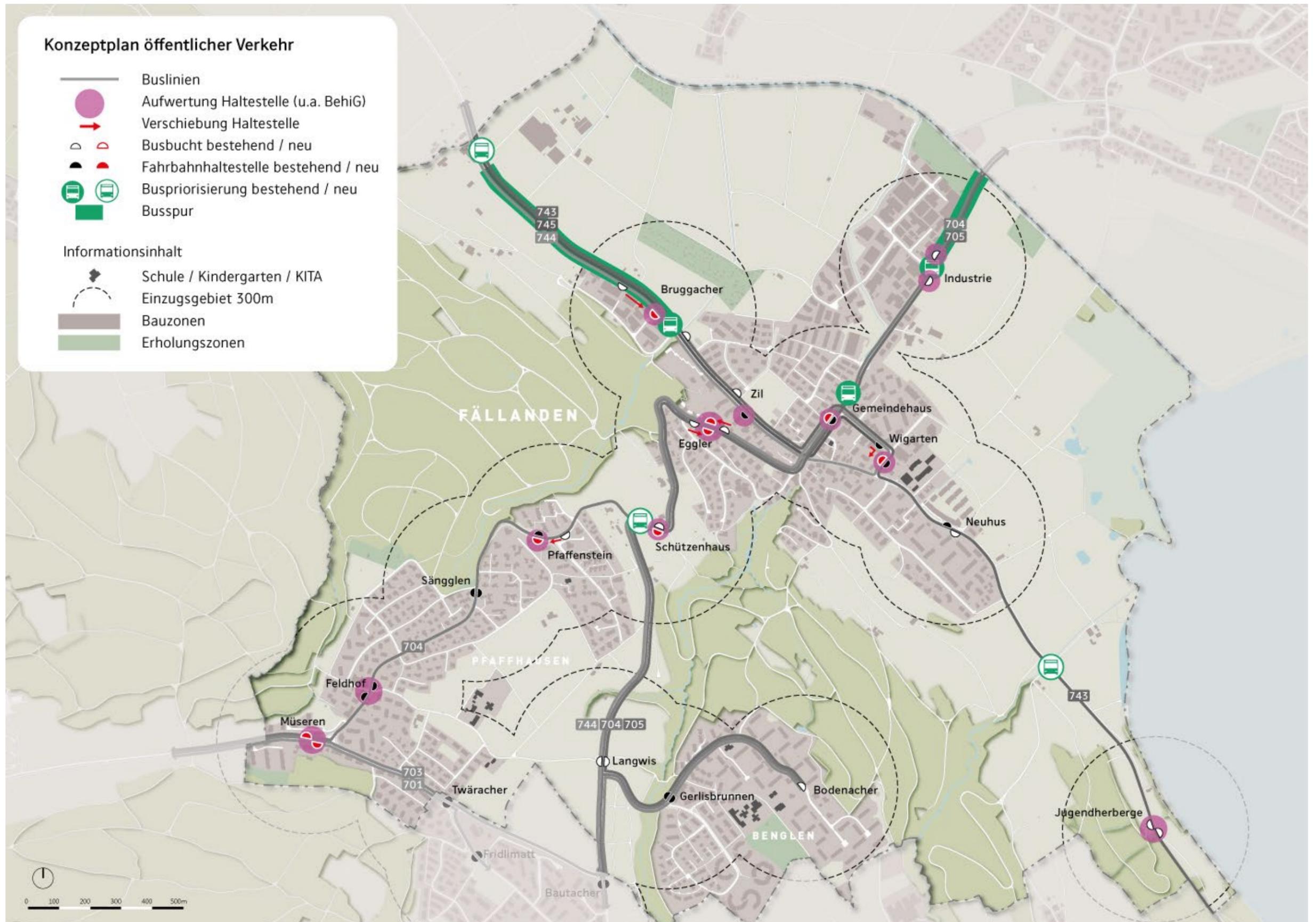


Abbildung 46: Konzeptplan ÖV

6.4 Motorisierter Individualverkehr

Siedlungsverträgliche Strassenräume in Betrieb und Gestaltung

Die umfeld- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs beinhaltet zum einen die Führung des Verkehrs und zum anderen die Ausgestaltung des Strassenraums innerhalb des Siedlungsgebiets. Im Rahmen der Umfeldverträglichkeit gilt es, siedlungsorientierte Strassenräume zu schaffen und die Geschwindigkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets anzupassen. Dies vor allem auch im Sinne der Koexistenz und Verkehrssicherheit. Durch Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeiten wird die Trennwirkung der Strassen verringert und die Abwicklung des Veloverkehrs im Mischverkehr sicherer bzw. verträglicher. Die siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten soll ab beidseitiger Bebauung entstehen und vor allem im zentralen Abschnitt optimiert werden.



Abbildung 47: Siedlungsorientiert gestaltete Hauptstrassen in Gossau SG (links) und in Horw (rechts)

Durch die Gestaltung von Eingangstoren kann der Beginn von siedlungsorientierten Strassenräumen markiert werden und somit die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf die Bedeutung des Strassenabschnitts als Lebensraum gelenkt werden. Angedacht ist die Erstellung von äusseren und inneren Eingangstoren. Die äusseren Eingangstore sind mittels baulicher Elemente auszugestalten, beispielsweise in Form einer Querungshilfe oder mit einem Baum und markieren den Übergang von Strassenräume ausserorts zu Strassenräume innerorts. Innere Eingangstore sind vor allem aus städtebaulicher Sicht zentral und bilden den Übergang zu Strassen mit Siedlungsbezug bzw. Strassenräume im Zentrum. Die Strasse weist nicht nur eine verkehrliche Funktion auf, sondern der Strassenraum ist zusätzlich Siedlungsraum und Aufenthaltsfläche. Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird in der Gestaltung berücksichtigt, die Trennwirkung der Strasse ist minimiert.



Abbildung 48: Eingangspforte mit Mittelinsel in Fischbach-Göslikon (links) und dezentler mit Kandelaber und Markierung in Le Lieu

Verkehrsdosierung bei Überlastung

Um die Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde zu gewährleisten und die siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs zu verbessern, soll die Zufahrt auf den Kantonsstrassen für den motorisierten Verkehr dosiert werden. Ziel ist es, dass bei Überlastung der Verkehr auf den Kantonsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets mittels LSA beschränkt wird. Anstelle von Staukolonnen im Zentrum, sollen diese ausserhalb des Siedlungsgebiets gebildet werden. Dadurch werden die negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet klein gehalten und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht. Innerhalb des Siedlungsgebiets kann die Abwicklung des kommunalen Verkehrs uneingeschränkt stattfinden und der Sternenkreisel wird entlastet, Zu- und Wegfahrt bleiben frei.

Unterbindung von Schleichverkehr

Den motorisierten Verkehr gilt es, so weit wie möglich auf den übergeordneten Strassen zu kanalisieren. In Fällanden umfasst dies den Durchgangsverkehr auf den Kantonsstrassen zu lenken. Der Ortsteil Benglen ist aufgrund der Lage und Ausgestaltung des Ortsteils als Satellit von Durchgangsverkehr nicht betroffen. Durch die stichartige Erschliessung der Quartiere ab den Kantonsstrassen ist der Schleichverkehr im Ortsteil Fällanden unterbunden. Dies gilt es, weiterhin so beizubehalten und bei Neubauprojekten eine stichartige Erschliessung zu planen. Trotz untergeordneter Funktion des Abschnitts Zürichstrasse, kommt es aufgrund der direkteren Wegführung in Richtung Zürich im Vergleich zur Achse Binz-/Witikonstrasse im Ortsteil Pfaffhausen zu erhöhtem Durchgangsverkehr. Mittels betrieblicher und gestalterischer Massnahmen gilt es, den Schleichverkehr soweit möglich zu unterbinden. Dazu gehört einerseits die Einführung von Tempo 30 über den gesamten Strassenabschnitt der Zürichstrasse und andererseits die siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenraums.

Angemessene Regelung und Handhabung privater Parkierung

Für die private Parkierung wird in der BZO eine Mindestanzahl an zu erstellenden Parkplätzen je nach Nutzung definiert. Diese Anzahl ist aktuell zu hoch angesetzt und entspricht nicht den aktuellen kantonalen Vorgaben und Normen. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen führt zu einer Steigerung des Motorisierungsgrads. Im Sinne einer Verlagerung des Verkehrs auf ressourcenschonende Verkehrsmittel gilt es, die Parkierungsrichtlinien in der BZO anzupassen.

Aufgrund der Komplexität und der zahlreichen Inhalte wird das Konzept des motorisierten Individualverkehrs zur vereinfachten Lesbarkeit auf zwei Plänen dargestellt. Nachfolgend ist der Konzeptplan Strassenstruktur und Konzeptplan Strassenbetrieb aufgeführt.

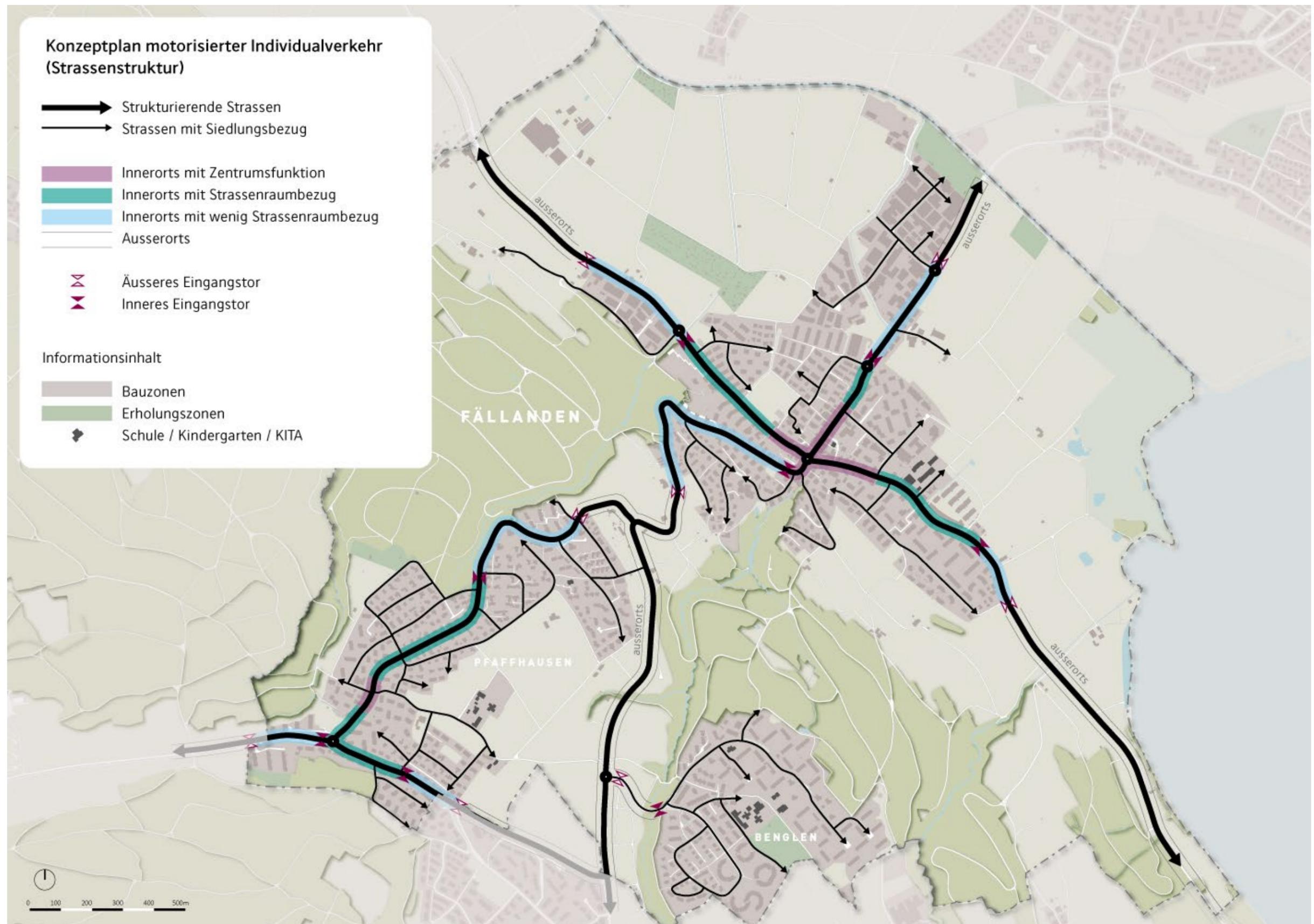


Abbildung 49: Konzeptplan motorisierter Individualverkehr, Strassenstruktur

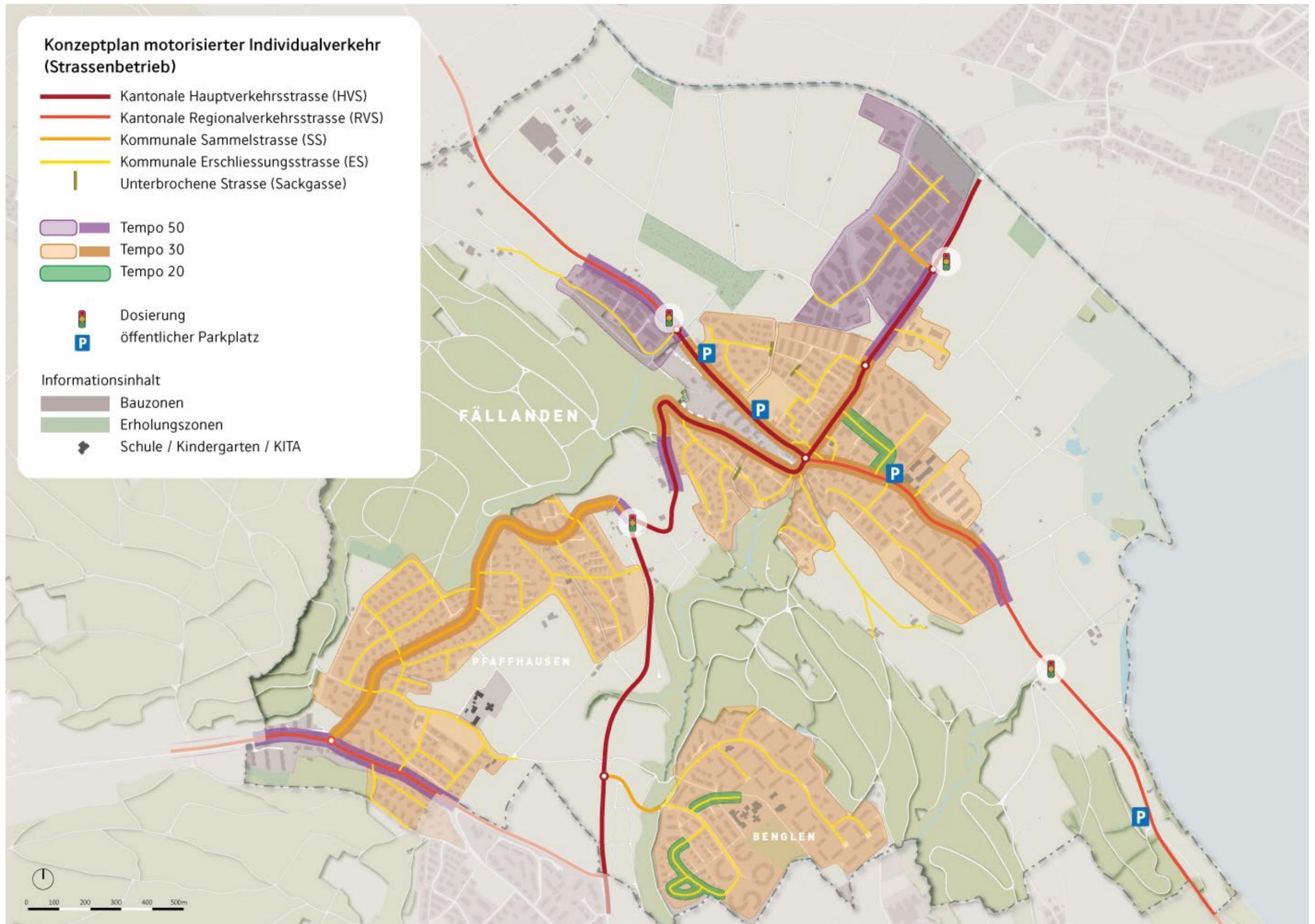


Abbildung 50: Konzeptplan motorisierter Individualverkehr, Strassenbetrieb

7 Massnahmen

7.1 Umsetzung

Um die Umsetzung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts angesichts beschränkter Ressourcen schrittweise und effizient anzugehen, werden die festgesetzten Massnahmen zu verschiedenen Paketen geschnürt. Dabei wird zum einen die Priorität und Federführung bzw. Planungshoheit beachtet. Zum anderen wird berücksichtigt, dass einige Massnahmen von anderen abhängig sind und erst nachgelagert umgesetzt werden können sowie, dass gewisse Massnahmen im Rahmen von anderen Projekten in Planungen sind bzw. angestossen wurden.

Es wird unter folgenden Massnahmen- bzw. Umsetzungspakete unterschieden:

Sofortmassnahmen

Quick-Wins, die ohne grössere Planung durch die Gemeinde umgesetzt werden können. Die Umsetzung soll sofort ausgelöst werden bzw. in den nächsten zwei Jahren stattfinden.

Schlüsselmassnahmen

Wichtigste Massnahmen mit Planungshoheit bei der Gemeinde: Die Umsetzung soll prioritär angegangen werden und kurz- bis mittelfristig, circa innerhalb der nächsten 5 Jahre, stattfinden.

Sekundäre Massnahmen

Weitere Massnahmen mit Federführung bei der Gemeinde, welche in zweiter Priorität umgesetzt werden sollen: Der Umsetzungshorizont wird auf mittel- bis langfristig (5-10 Jahre) gesetzt.

Koordinationspaket

(Prioritäre) Massnahmen bei denen die Federführung nicht bei der Gemeinde liegt: Die Gemeinde stösst die Umsetzung an und setzt sich in der Zusammenarbeit für ihr Interesse ein. Die Umsetzungshorizonte liegen zwischen kurz- und langfristig, bzw. die Umsetzung wird innerhalb der nächsten 10 Jahre ausgelöst.

Themenspeicher

Massnahmen von untergeordneter Priorität, die Umsetzung soll zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden: Der Umsetzungshorizont wird auf über zehn Jahre gesetzt. Der Themenspeicher dient als Grundlage für den Anstoss weiterer Projekte und beinhaltet Themen, welche im Sinne des GVK sind und bei welchen sich je nachdem das Weiterdenken/Weiterarbeiten lohnt.

Daueraufgabe Planung

Massnahmen, welche zentrale Daueraufgaben der Planung sind: Die Umsetzung soll sofort ausgelöst werden und findet laufend statt. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist zentral.

Das Umsetzungsprinzip mit den verschiedenen Paketen und den zugehörigen Zeithorizonten ist in Abbildung 51 illustriert.

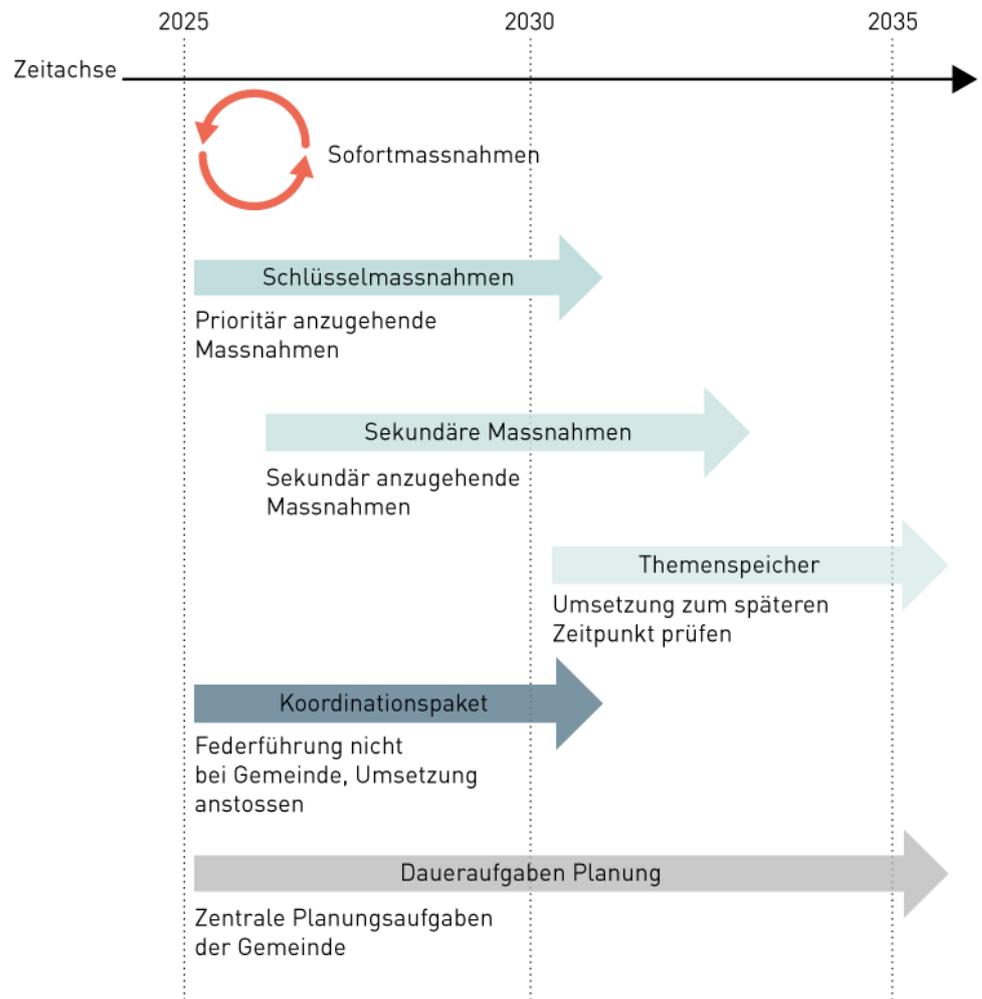


Abbildung 51: Zeitachse Umsetzung der Massnahmenpakete

7.2 Massnahmenübersicht

In der nachfolgenden Tabelle sind die erarbeiteten Massnahmen sortiert nach Verkehrsträger aufgeführt.

Nr.	Massnahme	Ziel	Beschrieb	Massnahmenpaket	Federführung	Koordinationsbedarf	Planungsstand	Nächste Schritte	Umsetzung / Kosten
Gesamtverkehr / Siedlung und Verkehr									
GV.01	Aktualisierung kommunaler Richtplan Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit – Hohe Verkehrssicherheit für alle – Qualitative Strassenräume – Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung 	Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung und zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs in nachgelagerten Planungen und Verfahren. Er enthält die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich, auch für den Kanton. Der aktuelle Stand des kommunalen Richtplan der Gemeinde Fällanden stammt aus dem Jahr 2008 und gilt es in den nächsten Jahren zu überarbeiten.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton – ARE		Aktualisierung kommunaler Richtplan Verkehr auslösen	≤ 50'000 CHF (2025)
GV.02	Strassenraumbegrünung	<ul style="list-style-type: none"> – Qualitative Strassenräume 	Prüfung Festsetzung der Strassenraumbegrünung in der BZO (u. a. Grünflächenziffer, Begrünung Strassenabstandsbereich) Die Hitzebelastung im Strassenraum ist vor allem im Zentrum von Fällanden erhöht, was Einfluss auf den Aufenthalt im Strassenraum sowie auf die angrenzenden Siedlungen hat. Mithilfe einer konsistenten Begrünung entlang der Strassen soll die Hitzebelastung so weit wie möglich verringert werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im öffentlichen Strassenraum ist der Einbezug der angrenzenden Parzellen zentral, um eine wirksame Begrünung sicherzustellen.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton – ARE		Einbezug der Strassenraumbegrünung im kommunalen Richtplan, Prüfung Festsetzung in BZO	– Umsetzung im Rahmen Nutzungsplanung (Privatparzelle) keine zusätzlichen Kosten für Gemeinde – Umsetzung Konzept öffentliche Plätze und Räume (2026)
GV.03	Zentrumsgestaltung Wigarten	<ul style="list-style-type: none"> – Qualitative Strassenräume 	Die Wigartenstrasse soll als Zentrum von Fällanden aufgewertet werden und ein qualitativer (Strassen-)Raum entstehen. Dabei soll die Aufenthaltsqualität gesteigert und das Konfliktpotenzial entlang der Strasse verringert werden. Einführung Begegnungszone auf Gesamtlänge Wigartenstrasse inkl. Anpassung Parkierung; flächige Gestaltung des Strassenraums im Sinne der Begegnungszone; Umgestaltung ÖV-Haltestelle Wigartenstrasse: Ausgestaltung als Fahrbahnhaltestelle.	Schlüsselmassnahme	Gemeinde	KAPO	Masterplan Wigarten im Jahr 2023 abgeschlossen	Ausarbeitung Vorprojekt Strassenraum und Umsetzung	(ab 2026)
GV.04-1	Verkehrsberuhigung Schulstandorte	<ul style="list-style-type: none"> – Sichere Schulwege 	Einführung Begegnungszone beim Schulstandort Benglen mit Sofortmassnahmen da Strasse kürzlich saniert wurde	Schlüsselmassnahme	Gemeinde	KAPO/Schule Fällanden	Sanierung Buechwisstrasse	Ausarbeitung Projekt Sofortmassnahmen Begegnungszone	(2028)
GV.04-2			Verkehrslenkung und Beruhigung beim Schulstandort Pfaffhausen.	Schlüsselmassnahme	Gemeinde	KAPO / Schule Fällanden			(2028)
GV.04-3			Untersuchung Problematik Elterntaxis inkl. Prüfung möglicher Massnahmen.	Themenspeicher	Gemeinde	Schule Fällanden		Beobachtung Problematik Elterntaxis	
GV.05-1	Umgestaltung Ortsdurchfahrt	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit – Hohe Verkehrssicherheit für alle – Qualitative Strassenräume – Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung 	Erarbeitung eines Leitbilds durch die Gemeinde im Vorfeld zur Vorstudie (BGK), welche durch den Kanton erstellt wird. Leitbilder dienen als wegleitende Planungsgrundlagen für nachfolgende Planungen (Vorstudie) oder Planungsschritte in den entsprechenden Räumen. Im Rahmen des Leitbilds wird die Strassenraumgestaltung als integraler Prozess verstanden, wobei Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Der Strassenraum wird nicht nur als Verkehrsfläche, sondern auch als Bestandteil des Siedlungsraums verstanden. Ziel ist der Einbezug der Siedlungs- und Freiraumentwicklung in die Strassenraumgestaltung. Dadurch soll die Siedlungsverträglichkeit erhöht werden (u. a. hinsichtlich Trennwirkung der Strasse im Raum, Verbesserung Koexistenz).	Schlüsselmassnahme	Gemeinde	Kanton – TBA		Erarbeitung Leitbild auslösen	(2027)
GV.05-2			Auslösen von Planungsstudien/Betriebs- und Gestaltungskonzepten der Staatsstrassen im Siedlungsraum (Dübendorfstrasse, Maurstrasse, Schwerzenbachstrasse und Zürichstrasse). Im Rahmen der Planungsstudien soll eine optimale Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden gefunden werden. Der Strassenraum gilt es, von Fassade zu Fassade zu betrachten und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) zu berücksichtigen. Weiter soll aufbauend auf dem durch die Gemeinde erstellten Leitbild die Strasse als Bestandteil des Siedlungsgebiets betrachtet und siedlungsorientiert gestaltet werden. Dadurch kann die Verträglichkeit (u. a. hinsichtlich Trennwirkung und Koexistenz) verbessert werden.	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Gemeinde	BGK Zürichstrasse aktuell öffentlich aufgelegt	Erarbeitung BGK auslösen	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende

Nr.	Massnahme	Ziel	Beschrieb	Massnahmenpaket	Federführung	Koordinationsbedarf	Planungsstand	Nächste Schritte	Umsetzung / Kosten
GV.06	Einführung Tempo 30 auf Staatsstrassen	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Verkehrssicherheit für alle Qualitative Strassenräume Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung 	<p>Durch die Einführung einer Tempo-30-Strecke auf den Staatsstrassen im Siedlungsgebiet (bei beidseitiger Bebauung) können die negativen Auswirkungen des Verkehrs im Zentrum verringert und die Siedlungsverträglichkeit sowie die Sicherheit gesteigert werden.</p> <p>Ziel ist die Verminderung der Lärmbelastung, welche entlang der Kantonsstrassen in Fällanden aktuell über dem Grenzwert liegt.</p> <p>Ziel ist die Verbesserung der Abwicklung des Veloverkehrs entlang der Kantonsstrassen. Mit dem tieferen Temporegime werden die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden angeglichen (Verbesserung Koexistenz) und die Begegnungsfälle auf der Strasse verändern sich, wodurch die Platzproblematik entschärft wird.</p> <p>Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit dem Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeit wird das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entschärft. Weiter wird die Trennwirkung der Strasse verringert und für den Fussverkehr die Querbarkeit erhöht.</p>	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Gemeinde, ZVV, KAPO	BGK Zürichstrasse aktuell öffentlich aufgelegt	Tempo-30-Gutachten erstellen	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
GV.07	Regionale Verkehrsbeurteilung	<ul style="list-style-type: none"> Gute Erreichbarkeit Verkehr auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagern Attraktives Busangebot 	<p>Regelmässiger Austausch mit Nachbargemeinden und Kanton – AFM zu Verkehrsentwicklung und -strategien</p> <p>Das Strassennetz in Fällanden ist ein wichtiger Bestandteil des regionalen bzw. kantonalen Verkehrsnetzes und wird von der Verkehrssituation der Nachbargemeinden merklich beeinflusst. Die Verkehrssituation der verschiedenen Gemeinden kann nicht isoliert betrachtet werden. Eine Abstimmung innerhalb der Region ist zentral sowie das Einbringen der Fällander Bedürfnissen in regionalen Planungen.</p>	Koordinationsaufgabe	Planungsgruppe Glattal	Kanton – AFM Gemeinde		rGVK-Erarbeitung ab 2025	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
GV.08	Monitoring und Controlling GVK		<p>Damit die festgesetzten Ziele erreicht werden, ist ein regelmässiges Monitoring und Controlling der Massnahmen zentral. Je nach Auswertungsergebnisse erfolgt eine Anpassung der Massnahmen.</p> <p>Sicherstellen der Massnahmenumsetzung.</p>	Daueraufgabe Planung	Gemeinde	Kanton – TBA/AFM		Bestimmung Controlling-Tool und Absprache Kanton	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Erarbeitungsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
Fussverkehr									
FV.01	Festsetzung Fusswegnetz im kommunalen Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> Zusammenhängendes Fusswegnetz 	<p>Das Fusswegnetz wurde letztmals im Jahr 2008 planungsrechtlich gesichert. Die Verdichtung und Überarbeitung des Fusswegnetzes im GVK muss erneut planungsrechtlich gesichert werden. Durch die Verankerung des angepassten Fusswegnetzes im kommunalen Richtplan wird dies behördenverbindlich.</p>	Sofortmassnahme	Gemeinde		Fusswegnetz wurde im Rahmen GVK erarbeitet	Kommunaler Richtplan Verkehr erarbeiten	Bestandteil der Überarbeitung kommunaler Richtplan Verkehr siehe Gesamtkosten Massnahme GV.01 (2025)
FV.02-1	Schliessen von Netzlücken im Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> Gute Erreichbarkeit Zusammenhängendes Fusswegnetz 	<p>Prüfung der Fusswegverbindung entlang ausgewiesenen Netzlücken.</p> <p>Wegrechtsicherung aller Fusswegverbindungen.</p>	Sofortmassnahme	Gemeinde			Überprüfung bestehender Wegrechte in Baugenehmigung, Gespräch mit Strasseneigentümer*innen	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Erarbeitungsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende (2025)
FV.02-2			<p>Bauliche Umsetzung der Fusswegverbindungen entlang Netzlücken.</p>	Schlüsselmassnahme	Gemeinde			Auslösung Bauprojekt nach Klärung Wegrecht	Projektierung und Umsetzung zusammen mit VV.03-2 (2029/2030)

Nr.	Massnahme	Ziel	Beschrieb	Massnahmenpaket	Federführung	Koordinationsbedarf	Planungsstand	Nächste Schritte	Umsetzung / Kosten
FV.03-1	Sichere Gestaltung Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit – Hohe Verkehrssicherheit für alle – Zusammenhängendes Fusswegnetz – Sichere Schulwege 	Systematische Schwachstellenanalyse auf kommunalen Hauptverbindungen durchführen.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton-AFM		Auslösung Projekt Schwachstellenanalyse Fussverkehr	30'000 CHF (2025)
FV.03-2			Erstellung Schulwegplan/Schulweganalyse als Ergänzung zur kommunalen Schwachstellenanalyse Fussverkehr. Aufgrund der erhöhten Sicherheitsansprüche sowie der kindlichen Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit soll eine gezielte Analyse der Schulwege zur Verbesserung der Sicherheit beitragen. Sammeln von (subjektive) Schwachstellen entlang Schulwegen durch Gespräch mit Schulangehörigen / Umfrage Evtl. Behebung der Konfliktstellen mit Schulangehörigen.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Schule Fällanden		Austausch mit Schulangehörigen zur Schulsicherheit	(2025)
FV.03-3			Behebung Schwachstellen gemäss Priorisierung.	Schlüsselmassnahme/ Daueraufgabe Planung	Gemeinde	Kanton – TBA (bei Kantonsstrassen)		Erstellung Umsetzungsplanung	Kosten abhängig von Umsetzung Massnahmen – allenfalls Prüfung jährliches Umsetzungsbudget (2030)
FV.04	Behebung Schwachstellen Massnahmenplan Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit – Hohe Verkehrssicherheit für alle – Zusammenhängendes Fusswegnetz – Sichere Schulwege 	Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation erhobenen Schwachstellen sind mehrheitlich noch nicht behoben. Die Schwachstellen befinden sich mehrheitlich entlang der Kantonsstrassen, wodurch die Behebung der Schwachstellen in der Zuständigkeit des Kantons liegt. Die Schwachstellen gilt es, so gut wie möglich zu beheben. Wo nachgelagert eine Umgestaltung des Strassenraums ansteht, gilt es, die Schwachstellen mithilfe von temporären Massnahmen zu entschärfen.	Koordinationsaufgabe	Kanton	Gemeinde	Vorliegende kantonale Schwachstellenanalyse	Erstellung Übersicht Umsetzungsstand der Schwachstellenbehebung, Auslösen von Massnahmen zur Behebung Schwachstellen	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
Veloverkehr									
VV.01	Festsetzung Velowegnetz im kommunalen Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit – Zusammenhängendes Velowegnetz 	Das Velowegnetz wurde letztmals im Jahr 2008 planungsrechtlich gesichert. Die Überarbeitung des Velowegnetzes im GVK muss planungsrechtlich gesichert werden. Durch die Verankerung des angepassten Velowegnetzes im kommunalen Richtplan wird dies behördenverbindlich.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton – ARE	Velowegnetz wurde im Rahmen GVK überarbeitet und angepasst	Kommunaler Richtplan Verkehr erarbeiten	Bestandteil der Überarbeitung kommunaler Richtplan Verkehr siehe Gesamtkosten Massnahme GV.01 (2025)
VV.02	Signalisation kommunales Velowegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Hohe Verkehrssicherheit für alle – Zusammenhängendes Velowegnetz 	Durch die Signalisation des kommunalen Velowegnetzes kann der Veloverkehr auf Verbindungen abseits der Kantonsstrassen, welche je nachdem sicherer und direkter sind, hingewiesen werden. Die Signalisation ermöglicht eine aktive Lenkung des Veloverkehrs zur Verminderung des Konfliktpotenzials mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Velofahrende können gezielt auf Bypässe zu den Kantonsstrassen zur Umfahrung des Sternenkreisels hingewiesen werden, wodurch eine verbesserte Verkehrssicherheit für Velofahrende ermöglicht wird.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton – AFM/ SchweizMobil (evtl. im Rahmen der Verlegung der SchweizMobil-Skatingroute im Sinne der Minimierung des Konfliktpotenzials zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden)		Analyse von möglichen Signalisationsstandorten, Erarbeitung und Umsetzung Signalisationsprojekt	Projektierung und Umsetzung (2026)
VV.03-1	Schliessen von Netzlücken im Velowegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erreichbarkeit – Zusammenhängendes Velowegnetz 	Überprüfung Wegrecht entlang Netzlücken von kommunalem Velowegnetz. Sicherung des Wegrechts auf Privatstrassen auf allen Velowegverbindungen.	Sofortmassnahme	Gemeinde			Prüfung bestehender Wegrechte in Baubewilligungen, Gespräch mit Strasseneigentümerinnen	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Erarbeitungsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende (2025)
VV.03-2			Bauliche Umsetzung der Velowege zur Schliessung der Netzlücken auf kommunalem Velowegnetz.	Schlüsselmassnahme	Gemeinde			Auslösung Bauprojekt nach Klärung Wegrecht	Projektierung und Umsetzung zusammen mit Massnahme FV.02-2 (2029/2030)
VV.04	Mindestanforderungen privater Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze 	Anpassung der Mindestanzahl Veloabstellplätze in der BZO. Anlehnung an kantonale Richtlinien zur Mindestanzahl Veloabstellplätze.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton – ARE		Revision der BZO	Umsetzung im Rahmen Nutzungsplanung – keine zusätzlichen externen Kosten für die Gemeinde (2025)

Nr.	Massnahme	Ziel	Beschrieb	Massnahmenpaket	Federführung	Koordinationsbedarf	Planungsstand	Nächste Schritte	Umsetzung / Kosten
VV.05	Qualitätssicherung öffentliche Veloabstellplätze	– Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze	Überprüfung öffentlicher Veloabstellplätze auf Qualität (Parkiersystem, Überdachung etc.) Monitoring zur Auslastung der bestehenden Veloabstellplätze. Ergänzung von Veloabstellplätzen. Ersetzen von qualitativ-mangelhaften Veloabstellanlagen Räumliche Analyse zur Feststellung weiterer Standorte für Veloabstellanlagen.	Schlüsselmassnahme	Gemeinde			Auslösung Projekt zur Analyse Veloabstellplätze	(fortlaufend)
VV.06	Behebung Schwachstellen entlang kantonalem Velowegnetz	– Gute Erreichbarkeit – Hohe Verkehrssicherheit für alle – Zusammenhängendes Velowegnetz	Das kantonale Velowegnetz in Fällanden weist diverse Schwachstellen auf. Mehrheitlich im Siedlungsgebiet entspricht die Veloführung nicht den kantonalen Richtlinien. Der Veloverkehr wird entweder im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr bei hohem Verkehrsaufkommen und hoher Höchstgeschwindigkeit geführt oder im Zentrumsgebiet im Mischverkehr mit dem Fussverkehr. Auch ausserhalb des Siedlungsgebiets fehlt es teilweise an sicherer Infrastruktur für den Veloverkehr (Binzstrasse).	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Koordination mit Massnahmen im Rahmen Strassenraumgestaltung	BGK-Zürichstrasse und BGK-Binzstrasse inkl. Velowege in Erarbeitung	Anmeldung Bedürfnisse Gemeinde zur Auslösung kantonalen Planung	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
Öffentlicher Verkehr									
ÖV.01	Aufwertung ÖV-Haltestellen auf Gemeindestrassen	– Hohe Benutzerfreundlichkeit	Ertüchtigung der ÖV-Haltestellen zu sicheren, attraktiven und dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechenden Haltestellen.	Schlüsselmassnahme	Gemeinde	ZVV		Überprüfung der Haltestelle	(fortlaufend)
ÖV.02	Aufwertung ÖV-Haltestellen auf Kantonsstrassen	– Hohe Benutzerfreundlichkeit	Ertüchtigung der ÖV-Haltestellen zu sicheren, attraktiven und dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechenden Haltestellen im Rahmen der kantonalen BGK (Dübendorfstrasse, Maurstrasse, Schwerzenbachstrasse und Zürichstrasse).	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Gemeinde, ZVV	BGK Zürichstrasse aktuell öffentlich aufgelegt	Anmeldung Bedürfnisse Gemeinde zur Auslösung kantonalen Planung	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
ÖV.03-1	Buspriorisierung	– Gute Erreichbarkeit – Aktive Busbevorzugung	Prüfung möglicher Buspriorisierung auf Zürichstrasse in Richtung Fällanden.	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Gemeinde, ZVV		Anmeldung Bedürfnisse Gemeinde zur Auslösung kantonalen Planung	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
ÖV.03-2			Erstellung Buspriorisierung (elektronische Busspur) auf Maurstrasse in Richtung Fällanden.	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Gemeinde, ZVV	Projekt ausgelöst	Anmeldung Bedürfnisse Gemeinde zur Auslösung kantonalen Planung	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
ÖV.03-3			Durchführen von Pilotversuch einer Buspriorisierung beim Sternekreis (Engstelle altes Schulhaus): LSA auf Dübendorfstrasse zur Priorisierung des Busses auf der Schwerzenbachstrasse.	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Gemeinde, ZVV	Projekt zur Analyse und Ansatzarbeitung Engpass altes Schulhaus abgeschlossen	Durchführung Pilotversuch im Frühjahr 2025	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
ÖV.04	Austausch ZVV zur ÖV-Angebotsoptimierung	– Gute Erreichbarkeit – Attraktives Busangebot	Laufende Optimierung des ÖV-Angebots gemäss Nachfrage. Prüfung der Qualität bestehender Verbindungen und Potenzial möglicher neuer Verbindung. Berücksichtigung der Angebotsausbauten an den nächsten Bahnhöfen (Stettbach, Schwerzenbach).	Daueraufgabe Planung	Gemeinde	ZVV, Kanton – AFM			Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
ÖV.05	ÖV-Unterstützung Schulverkehr	– Verkehr auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagern – Gute Erreichbarkeit – Hohe Benutzerfreundlichkeit	Schülerinnen und Schüler, mit weiteren Schulwegen, sollen gezielt mit dem ÖV-zur Schule gelangen.	Themenspeicher	Gemeinde	Schule Fällanden, ZVV		Klärung Bedürfnislage und betriebliche Möglichkeiten	Kosten abhängig von Umsetzung Massnahmen – Budgetschätzung nicht möglich
Motorisierter Verkehr									
MIV.01	Anpassung Anzahl Fahrzeugabstellplätze in BZO	– Zweckmässige Parkplatzerstellung – Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung	Die Anzahl der Fahrzeugabstellplätze für private Bauvorhaben soll entsprechen der kantonalen Wegleitungen und der Normen der VSS mit der BZO revidiert und festgelegt werden und so den aktuellen Verkehrsstrategien entsprechen.	Sofortmassnahme	Gemeinde	Kanton – ARE		Revision BZO – Anpassung Erstellungspflicht Parkierung	Umsetzung im Rahmen Nutzungsplanung – keine zusätzlichen externen Kosten für die Gemeinde (2025/2026)
MIV.02-1	Unterbindung Schleichverkehr Pfaffhausen	– Schleichverkehr unterbinden – Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung	Umsetzung Tempo 30 auf Gesamtlänge Strasse.	Sofortmassnahme	Gemeinde	KAPO	Vorliegendes Konzept	Umsetzung des vorliegenden Signalisierungskonzepts	Umsetzung läuft (2026 fortlaufend)
MIV.02-2			Untersuchung/Erhebung Schleichverkehr inkl. weiterführende Massnahmen.	Themenspeicher	Gemeinde			Untersuchung Schleichverkehr mittels Verkehrserhebung	Kosten abhängig von Umsetzung Massnahmen – Budgetschätzung nicht möglich

Nr.	Massnahme	Ziel	Beschrieb	Massnahmenpaket	Federführung	Koordinationsbedarf	Planungsstand	Nächste Schritte	Umsetzung / Kosten
MIV.03-1	Mobilitätskonzepte	– Verkehr auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr verlagern	Das Verkehrsaufkommen beim motorisierten Verkehr der Verwaltungsangestellten soll zuhanden von Fuss- und Veloverkehr wie des öffentlichen Verkehrs reduziert werden. Mobilitätskonzept für Verwaltung erstellen.	Schlüsselmassnahme	Gemeinde			Erstellen eines Mobilitätskonzepts für die Verwaltung und Umsetzung	Kosten ohne aufwändige Umsetzungs-massnahmen (2028)
MIV.03-2			Beratung Unternehmen zu Mobilitätskonzepten. Pflichterstellung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Gestaltungsplänen, Planungen von Entwicklungsgebieten und grossen Bauvorhaben.	Sekundäre Massnahme / Daueraufgabe Planung	Gemeinde	Kanton – AFM/ARE		Erstellung von Grundlagen zur Mobilitätsberatung wie aktiven Einbezug Unternehmen und Liegenschaftsbesitzende	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Erarbeitungsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
MIV.04	Sanierung Unfallschwerpunkte	– Hohe Verkehrssicherheit für alle	Ausgewiesene Unfallschwerpunkte sowie Unfallhäufungspunkte gilt es, regelmässig zu sanieren, um die Verkehrssicherheit für alle zu gewährleisten. Die Sanierung liegt im Zuständigkeitsbereich der Strasseneigentümerin (Kanton oder Gemeinde).	Daueraufgabe Planung / Koordinationsaufgabe	Kanton	Gemeinde			Kosten abhängig von Umsetzung Massnahmen – allenfalls Prüfung jährliches Umsetzungsbudget (<i>fortlaufend</i>)
MIV.05	Dosierung / Verkehrsmanagement Kantonsstrassen	– Gute Erreichbarkeit – Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung	Das Verkehrsaufkommen bei motorisiertem Verkehr im Siedlungsgebiet soll auf ein siedlungsverträgliches und betrieblich bewältigbares Mass gebracht werden. Über ein Betriebs- und Dosierungskonzept sollen die betrieblichen Möglichkeiten geprüft und die Effekte abgeschätzt werden.	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	Kanton – AFM, KAPO, ZVV		Anmeldung Bedürfnisse Gemeinde zur Auslösung kantonaler Planung	Keine externen Kosten für die Gemeinde – Abdeckung Koordinationsaufwand über Lohnkosten Mitarbeitende
MIV.06	Gestaltung Eingangstore Kantonsstrassen	– Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung	Die gefahrene Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet soll ein siedlungsverträgliches Mass erreichen, die Sicherheit im Strassenraum erhöht und die Siedlungsstruktur erkenntlich gemacht werden. Im Rahmen der BGK sollen entsprechende Massnahmen zu den Siedlungseingängen ausgearbeitet werden.	Koordinationsaufgabe	Kanton – TBA	KAPO	BGK Zürichstrasse aktuell öffentlich aufgelegt	Anmeldung Bedürfnisse Gemeinde zur Auslösung kantonaler Planung	allfällige Beteiligung der Gemeinde an Torgegestaltung

7.3 Massnahmenplan



Abbildung 52: Massnahmenplan

Abkürzungen

AP	Arbeitsplatz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EW	Einwohnende
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
UHP	Unfallhäufungspunkt
USP	Unfallschwerpunkt
VZÄ	Vollzeitäquivalent

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11