



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr AFV
Abteilung Gesamtverkehr
Matthias Grieder, Projektleiter Gesamtverkehrsplanung
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Verfasser



EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16

Projektteam:
Christoph Lippuner
Andrina Pedrett
Fabienne Perret
Benjamin Stadler

Mit Beiträgen von

Stefan Rächeter, ARE (Kapitel 4)
Thomas Gasser, ARE (Kapitel 4)
Tobias Etter, AFV (Kapitel 6)

Projektteam TP2

Christiane Dasen, AFV
Viktoria Herzog, AFV
Birgit Grebe, AFV
Philip Dijkstra, ZVV

Weitere Beteiligte

Martin Gähwiler, Helbling Beratung+Bauplanung AG
Gregory Hemmen, Helbling Beratung+Bauplanung AG



Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
Glossar	6
1 Ausgangslage	7
2 Projektauftrag und Ziele	9
2.1 Projektziele und erwartete Ergebnisse	9
2.2 Perimeter	10
2.3 Projektorganisation	11
3 Grundlagen	12
3.1 Gesetzliche Grundlagen	12
3.1.1 Bundesverfassung BV	12
3.1.2 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG	12
3.1.3 Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)	12
3.1.4 Weitere gesetzliche Grundlagen auf Bundesebene	13
3.1.5 Kantonsverfassung	13
3.1.6 Richtpläne	13
3.2 Frühere Studien und Erhebungen	13
3.2.1 Parkplatznutzung und Verkehrszählung	14
3.2.2 Befragung Seegräben 2015	16
4 Teilprojekt 1: Hotspots der Erholung	18
4.1 Vorgehen	18
4.2 Ergebnisse und Anträge	18
5 Teilprojekt 2: Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit	20
5.1 Neue Umfragen und Erhebungen	20
5.1.1 Stichprobenbefragung Parkplätze Auslikon 15. Oktober 2017	20
5.1.2 Nummernschilderhebung Ausflugsverkehr zur Jucker Farm 16. September 2018	21
5.2 Konfliktanalyse	22
5.2.1 Hotspot der Erholung: Jucker Farm	22
5.2.2 Hotspot der Erholung: Badi Auslikon	23
5.2.3 öV-Erschliessung	24
5.2.4 Veloverkehr	25
5.2.5 Wanderwege	26
5.2.6 Übersicht bestehende Parkplätze	27
5.2.7 Zusammenfassung Konfliktpotenzial 2018	27
5.3 Zielzustand und Handlungsanweisungen Freizeitmobilität	28
5.3.1 Präambel	28
5.3.2 Zielzustand	28
5.3.3 Handlungsanweisungen für die Nutzungen	28
5.3.4 Handlungsanweisungen für die Freizeitmobilität	29
5.4 Massnahmenkatalog Freizeitmobilität	29
5.4.1 Kernmassnahmen	29
5.4.2 Optionale Massnahmen	37
5.4.3 Verworfenne Massnahmen	37
5.4.4 Wirkungsanalyse	38



6	Einzelprojekte Verkehrsinfrastruktur	40
6.1	Westumfahrung Pfäffikon	40
6.2	Radrundweg Robenhausen – Ruetschberg	40
6.2.1	Brücke Aabach	40
6.2.2	Abschnitt Robenhausen	40
6.2.3	Abschnitt Schüracher – Holzweid/Ruetschbergstrasse	41
6.2.4	Abschnitt Ruetschberg – Usterstrasse	42
7	Weiteres Vorgehen	43
7.1	Zeitliche und inhaltliche Abhängigkeiten	43
7.2	Anpassungsbedarf Richtplanung	43
8	Umsetzung	45
9	Zusammenfassung	47
9.1	Ausgangslage	47
9.2	Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2	47
9.3	Projektziele	47
9.4	Teilprojekt 1: Hotspots der Erholung	48
9.5	Teilprojekt 2: Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit	48
9.6	Einzelprojekte Verkehrsinfrastruktur	50
9.7	Weiteres Vorgehen	50
10	Anhang	51
10.1	Anträge Teilprojekt 1	51
10.2	Ausgangslage ENHK und Teilprojekt 1	54
10.3	Parkierungsübersicht	55
10.4	Konfliktpotenzial 2018	56
10.5	Massnahmenübersicht Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit	57
10.6	Massnahmenblätter	58
10.7	Zeitschiene	59
10.8	Vollständiger Massnahmenfächer	60
10.9	Wirkungsanalyse Mobilitätskonzept	70
10.10	Parkplatzbilanz	73
	Quellenverzeichnis	74



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ausgangslage	7
Abbildung 2	Perimeter	10
Abbildung 3	Projektorganisation	11
Abbildung 4	Erhebung 2010/11 Parkplatz Auslikon Nord	15
Abbildung 5	Erhebung 2010/11 Parkplatz Auslikon Süd	15
Abbildung 6	Befragungsstandorte Auslikon 15. Oktober 2017	20
Abbildung 7	Auswertung Nummernschilderhebung Ausflugsverkehr zur Jucker Farm 16. September 2018	22
Abbildung 8	ÖV-Güteklassen Raum Pfäffikersee	24
Abbildung 9	Erschliessung der Haltestellen auf Grund effektiver Fusswegwiderstände Raum Pfäffikersee	24
Abbildung 10	Signalisierte Freizeit-Velorouten (blau), ausgewählte ergänzende Netzabschnitte gemäss kantonalem Velonetzplan (orange) im Gebiet um den Pfäffikersee	25
Abbildung 11	Wanderwege im Gebiet um den Pfäffikersee	26
Abbildung 12	Velorundweg Pfäffikersee: Abschnitt Schüracher – Holzweid	41



Glossar

AFV Amt für Verkehr

ALN Amt für Landschaft und Natur

ARE Amt für Raumentwicklung

BLN Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler

ENHK Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission

MIV Motorisierter Individualverkehr

öV öffentlicher Verkehr

ZMB Zweckmässigkeitsbeurteilung

1 Ausgangslage

Der Pfäffikersee mit seinen angrenzenden Landschaftsräumen ist ein beliebtes Erholungs- und Ausflugsgebiet. An schönen Wochenenden zieht der See Erholungssuchende, Naturbeobachtende, Joggerinnen und Jogger, Fischerinnen und Fischer, Badibesucherinnen und Badibesucher, Camperinnen und Camper, Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Gäste der Jucker Farm zu Tausenden an; gesamthaft wird die Besucherzahl auf 750'000 pro Jahr geschätzt. All diese Besucherinnen und Besucher generieren Verkehr und dieser Verkehr beeinträchtigt den Erholungs- und Naturwert dieser einmaligen Landschaft. Zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Fuss- und Veloverkehr ergeben sich an Ausflugsstagen immer wieder erhebliche Konflikte.

Der Kanton Zürich initiierte deshalb 2010 unter Federführung des Amtes für Verkehr (AFV) und des Amtes für Raumentwicklung (ARE) sowie unter Mitwirkung des Amtes für Landschaft und Natur (ALN) und der involvierten Gemeinden Pfäffikon, Wetzikon und Seegräben das Projekt «Koordination Mobilität und Umwelt Pfäffikersee». Die inhaltliche und zeitliche Koordination verschiedener, zum Teil bereits früher begonnener Planungen im Raum Pfäffikersee sollte sichergestellt werden. Damit konnten auch mögliche Herausforderungen frühzeitig erkannt werden, die Bewilligungsfähigkeit bzw. No Go's von einzelnen Projekten im Gesamtkontext eingeschätzt und somit Mehrfachprojektierungen vermieden werden.

Dazumal standen im Raum Pfäffikersee verschiedene Projekte zur Diskussion (Abbildung 1).

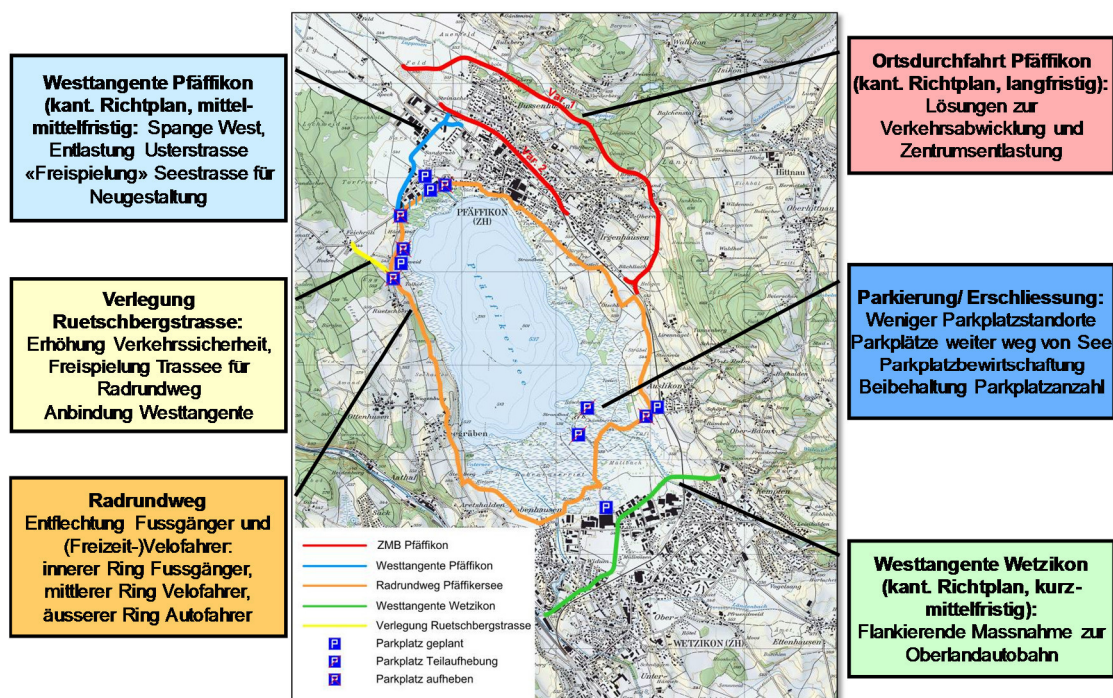


Abbildung 1 Ausgangslage

Quelle: Projekthandbuch 2010

Im Rahmen des Koordinationsprojekts wurden folgende Planungen entwickelt:

- Radrundweg Pfäffikersee (Stand heute: Studie)
- Verlegung Ruetschbergstrasse (Stand heute: Vorprojekt)
- Parkierung / Erschliessung Pfäffikersee (Stand heute: Studie)
- Süd-Anschluss Westtangente Pfäffikon (Stand heute: Vorstudie, ZMB)

Die Ergebnisse sind im Bericht «Pfäffikersee, Koordination Mobilität und Umwelt, Vorstudie» vom 10.11.2011 zusammengestellt. Diese Vorstudie bildet die Phase 1.

Als Folge des Bundesgerichtsurteils 2012 zur Oberlandautobahn wurde im Koordinationsprojekt entschieden, ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) für die in Projektierung befindlichen Projekte einzuholen, was durch das AFV Mitte 2015 erfolgte. Das Gutachten der ENHK vom Februar 2016 kommt zu folgendem Schluss:

«Aufgrund der vorliegenden Unterlagen und eines Augenscheins einer Delegation der ENHK stellt die Kommission fest, dass verschiedene Bestandteile des Projekts „Mobilität und Umwelt Pfäffikersee“ eine schwerwiegende Beeinträchtigung im Hinblick auf die Schutzziele der Schutzobjekte von nationaler Bedeutung darstellen. In einer Gesamtbeurteilung der verschiedenen, im Rahmen des Projekts „Mobilität und Umwelt Pfäffikersee“ vorgesehenen Massnahmen kommt die ENHK zum Schluss, dass die Aufwertungen im Bereich der Biotope die neuen Eingriffe in das BLN-Objekt und die Moorlandschaft im Sinne einer Gesamtbilanz deutlich nicht auszugleichen [vermögen].

Um eine positive Gesamtbilanz zu erreichen, ist entweder auf Projektbestandteile, die zu schweren Beeinträchtigungen führen, zu verzichten, deren negative Auswirkungen zu vermindern, oder es sind auf der Basis einer Analyse der bestehenden Beeinträchtigungen umfangreiche zusätzliche Aufwertungsmassnahmen vorzusehen.»

Explizit wurden auch einzelne Elemente benannt: Positiv bewertet wurde der Rückbau der Usterstrasse in Kombination mit dem Bau der Westtangente Pfäffikon. Die Verlegung der Ruetschbergstrasse wurde hingegen als grosser Eingriff in die Landschaftskammer erachtet. Das Verlegen von Parkplätzen aus empfindlichen in weniger empfindliche Räume wurde im Grundsatz begrüsst. Die im Projekt vorgeschlagene Reduktion der Parkplätze innerhalb des Schutzgebietes wurde jedoch insgesamt als nicht ausreichend bewertet. Auch wurden die zu wenig konkret geplanten Aufwertungen und Ausgleichmassnahmen bemängelt.

Aufgrund der kritischen Bewertung der einzelnen Projekte und Massnahmen der Vorstudie durch die ENHK hat der Steuerungsausschuss des Koordinationsprojekts im Jahr 2016 einen Neustart, die Phase 2, beschlossen. Der vorliegende Schlussbericht basiert auf der Phase 1 und fasst die Ergebnisse der Phase 2 zusammen.

2 Projektauftrag und Ziele

2.1 Projektziele und erwartete Ergebnisse

Das Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2» soll dazu beitragen, das Gebiet um den Pfäffikersee in seiner Landschafts-, Natur- und Erholungsqualität zu erhalten und aufzuwerten, indem es Aktivitäten und Massnahmen im Umfeld des Pfäffikersees mit Einfluss auf den Freizeitverkehr definiert und koordiniert. Es gilt, Konflikte in der Verkehrsabwicklung zu minimieren und den Freizeitverkehr insgesamt verträglich mit den übrigen Anforderungen des Gebietes zu bewältigen.

Die Phase 2 wurde in zwei Teilprojekte (TP) unterteilt und folgende Projektziele definiert:

- TP1: Die Handlungsoptionen im Bereich der Erholungs- und Freizeiteinrichtungen sind bestimmt. Diese umfassen den künftigen Stellenwert der Einrichtungen (Weiterbestand, Erneuerung, Verzicht) und die jeweiligen Entwicklungspfade dahin.
- TP2: Ein Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Raum Pfäffikersee ist erstellt. Dieses Konzept enthält einen gesamtverkehrlichen und mit den Belangen von Landschaft, Natur und Erholung abgestimmten Massnahmenkatalog zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots (Wander- und Velowege, Strassen, öffentlicher Verkehr (öV), Parkierung, Mobilitätsmanagement). Der Massnahmenkatalog bildet die Vorgabe für die weitere Planung und Umsetzung von Massnahmen. Die Bewilligungsfähigkeit der Massnahmen gilt im Grundsatz als wahrscheinlich oder gesichert.

Folgende Einzelprojekte Verkehrsinfrastruktur werden parallel in eigenen Projektorganisationen weiterbearbeitet:

- Westtangente Pfäffikon und Verlängerung Zelglistrasse
- Radweg Robenhausen – Ruetschberg
- Verlegung Ruetschbergstrasse

Kernelement des Projekts Phase 2 ist ein «Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit» (TP2) für den Freizeitverkehr. Dieses berücksichtigt die Vorgaben des Teilprojekts «Hotspots der Erholung» (TP1). Das TP2 entwickelt Anforderungen an die relevanten Infrastrukturprojekte für den MIV, den Fuss- und Veloverkehr sowie Angebotsentwicklungen im öV und koordiniert diese im Sinn des o.a. Ziels.

Die zentralen Ergebnisse sind:

- Die Handlungsoptionen im Bereich der Erholungs- und Freizeiteinrichtungen sind bestimmt. Diese umfassen den künftigen Stellenwert der Einrichtungen (Weiterbestand, Erneuerung, Verzicht) und die jeweiligen Entwicklungspfade dahin.
- Ein Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Raum Pfäffikersee. Dieses Konzept enthält einen gesamtverkehrlich und mit den Belangen von Landschaft, Natur und Erholung abgestimmten Massnahmenkatalog zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots (Wander- und Velowege, Strassen, öV, Parkierung, Mobilitätsmanagement). Der Massnahmenkatalog bildet die Vorgabe für die weitere Planung und Umsetzung von Massnahmen. Die Bewilligungsfähigkeit der Massnahmen gilt im Grundsatz als wahrscheinlich oder gesichert.
- Antragsentwürfe für künftige Teilrevisionen des regionalen (und evtl. kantonalen) Richtplans.

Mit Beschluss durch die Behördendelegation im August 2019 werden die Ergebnisse für die in der Behördendelegation vertretenen Stellen verbindlich.

Die weiterführenden Planungen und die Umsetzung der einzelnen Massnahmen erfolgen dann modular und in eigenen, voneinander unabhängigen Projektstrukturen erfolgen.

2.2 Perimeter

Der Perimeter umfasst den Freizeit- und Erholungsraum Pfäffikersee. Eine Auswahl bestehender und geplanter Verkehrsangebote in diesem Raum ist in Abbildung 2 dargestellt:

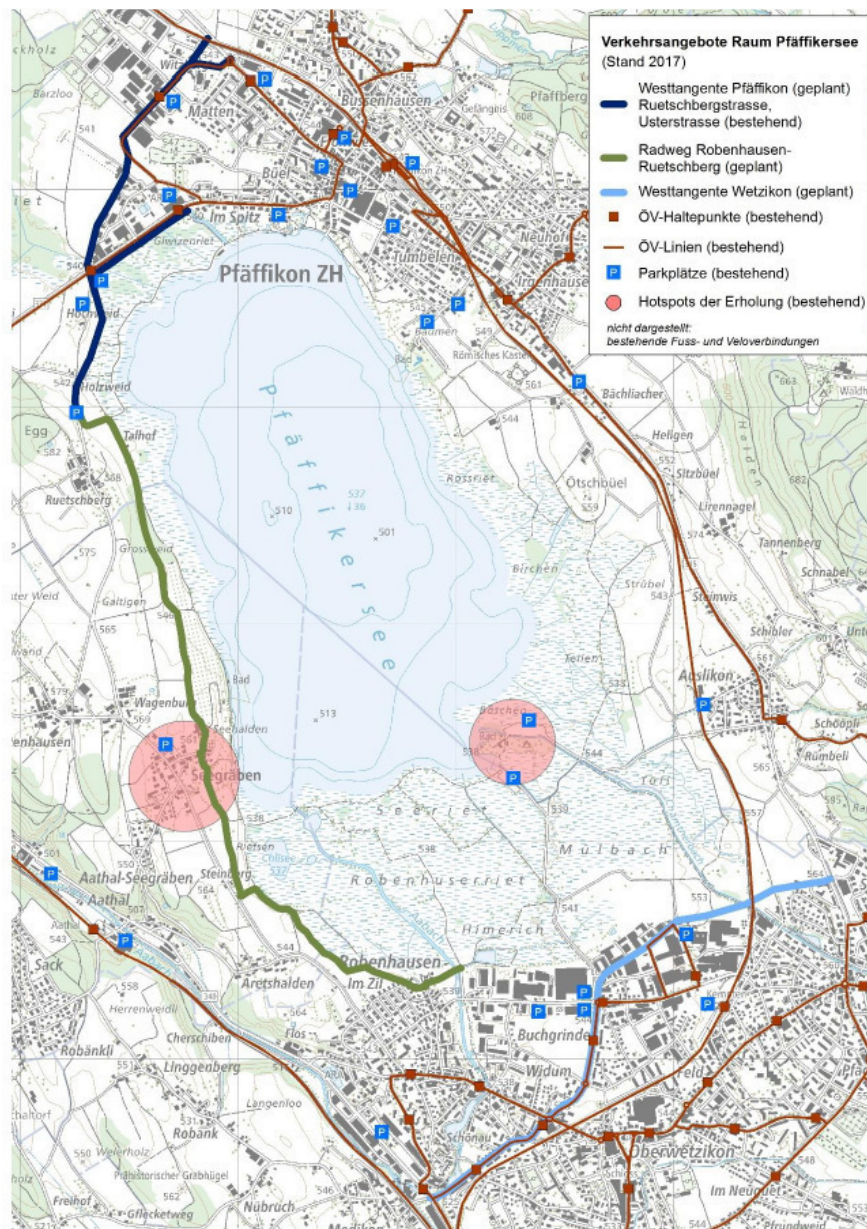


Abbildung 2 Perimeter

Quelle: Projekthandbuch 2017

2.3 Projektorganisation

In direktions- und amtsübergreifender Zusammenarbeit ist die Abstimmung der verschiedenen Interessen und Ansprüche zu erreichen und dabei auch die Anliegen der betroffenen Gemeinden mit zu berücksichtigen. Unter Federführung des AFV wird eine Projektorganisation geführt, die einen kooperativen Prozess sicherstellt. Die Ämter und Abteilungen arbeiten subsidiär gemäss der Projektorganisation und ihrer fachlichen Zuständigkeit.

Die Projektorganisation (vgl. Abbildung 3) setzt sich zusammen aus der Behördendelegation (fachlich/politisch, entscheidend), der Arbeitsgruppe (koordinierend, leitend, vorbereitend für die Behördendelegation) und den Projektteams der zwei Teilprojekte (operativ und im Fall des Verkehrskonzeptes auch koordinierend).

Gremium	OE		Name
Behördendelegation	Kanton Zürich	AFV	M. Traber (Vorsitz), M. Grieder (beratend)
		ARE	S. Peter
		ALN	M. Pezzatti
		ZVV	D. Brühwiler
	RZO	D. Meyer	
Wetzikon	E. Schlatter, M. Martino		
Pfäffikon	L. Steudler		
Seegräben	M. Berchtold		
Arbeitsgruppe	Kanton Zürich	AFV	M. Grieder (Leitung)
		AFV	T. Etter, C. Dasen (stv. Leitung)
	ARE	T. Gasser	
	ZVV	Ph. Dijkstra	
	ALN	M. Graf	
	AWEL	Th. Stoiber	
RZO	Th. Rubin		
Wetzikon	D. Hofer, C. Camenisch		
Pfäffikon	R. Iten		
Seegräben	M. Thalmann		
TP1 Hotspots der Erholung	Kanton Zürich	ARE	T. Gasser (Leitung)
		ARE	D. Wegner, S. Tesch
		ALN	M. Graf
		AWEL	R. Eymann, S. Schenk
		AFV	W. Anreiter
TP2 Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit	Kanton Zürich	AFV	M. Grieder (Leitung, bis 30.6.2019)
		AFV	C. Dasen (stv. Leitung)
		AFV	V. Herzog
		AFV	B. Grebe (Leitung ab 1.7.2019)
		ZVV	Ph. Dijkstra

Abbildung 3 Projektorganisation

Quelle: Projekthandbuch, Stand 17. August 2017, aktualisiert 20.8.2019

3 Grundlagen

3.1 Gesetzliche Grundlagen

Es sind insbesondere die folgenden gesetzlichen Grundlagen relevant:

3.1.1 Bundesverfassung BV

- Art. 78 Natur- und Heimatschutz, Ziffer 5: Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung sind geschützt. Es dürfen darin weder Anlagen gebaut noch Bodenveränderungen vorgenommen werden. Ausgenommen sind Einrichtungen, die dem Schutz oder der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung der Moore und Moorlandschaften dienen.

3.1.2 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG

- Art. 6: Definiert den Umgang mit Objekten nationaler Bedeutung. Beeinträchtigungen sind nur möglich bei gleich- oder höherwertigen nationalen Interessen.
- Art. 7: Gestützt auf diesen Artikel erfolgt die Begutachtung der Massnahmen durch die ENHK.
- Art. 18, lit. a, c und d: 18a legt fest, dass der Bundesrat nach Anhörung der Kantone die Moore von nationaler Bedeutung bezeichnet. 18c legt fest, welche Möglichkeiten und Massnahmen zum Schutz der Moore umgesetzt werden und wie die Schutzziele erreicht werden sollen. 18d regelt die Finanzierung des Aufwands für Massnahmen zum Schutz der Moore.
- Art. 23, lit. a-d: 23a verweist darauf, dass für Moore von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung auch die Artikel 18a, 18c und 18d NHG gelten. 23b definiert, wann eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung ist. 23c legt das allgemeine Schutzziel zur Erhaltung der Moorlandschaften fest und wie die Kantone die Einhaltung der Schutzziele sicherzustellen haben. 23d erläutert, unter welchen Umständen und welche Arten von Eingriffen in Moorlandschaften möglich sind.

3.1.3 Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Im BLN sind verschiedene schützenswerte Landschaften im Gebiet des Pfäffikersees aufgeführt:

- Landschaft und Naturdenkmal Nr. 1409 Pfäffikersee
- Moorlandschaft Nr. 5 Pfäffikersee
- Hoch- und Übergangsmoor Nr. 102 Torfriet (Hochmoorumfeld) und Nr. 103 Robenhauserriet/Pfäffikersee (sekundäre Hochmoorfläche)
- Flachmoore Nr. 2211 Giwitzerried/Bächliried und Nr. 2212 Robenhauserriet/Pfäffikersee
- Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH 973 Robenhauserriet
- Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung Nr. 120 Pfäffikersee
- Smaragdgebiet Nr. 29 Pfäffikersee

Der Raum Pfäffikersee erscheint im BLN gleich mehrfach unter verschiedenen Titeln, die sich zudem zumindest teilweise flächenmässig überlagern.

3.1.4 Weitere gesetzliche Grundlagen auf Bundesebene

Vertiefte Ausführungen finden sich in den folgenden gesetzlichen Grundlagen:

- Verordnung über den Schutz der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung (Hochmoorverordnung)
- Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Flachmoorverordnung)
- Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Amphibienlaichgebiete-Verordnung Alg V)
- Verordnung über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (Moorlandschaftsverordnung)
- Bundesinventar der Moorlandschaften: Empfehlung zum Vollzug (1996)

Inwiefern weitere nationale Gesetzesartikel, beispielsweise Art. 2 NHG z.B. wegen Rodungsbewilligungen oder Art. 24ff des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) bezüglich Ausnahmebewilligungen für das Bauen ausserhalb von Bauzonen anzuwenden sind, ist im jetzigen Planungsstand noch offen.

3.1.5 Kantonsverfassung

- Art. 103 Natur- und Heimatschutz, Ziffer 2: Kanton und Gemeinden sorgen für die Erhaltung von wertvollen Landschaften, Ortsbildern, Gebäudegruppen und Einzelbauten sowie von Naturdenkmälern und Kulturgütern.
- Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes. Natur- und Landschaftsschutzgebiet mit überkommunaler Bedeutung in den Gemeinden Fehraltorf, Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, Stand: 27. Mai 1999. Diese Verordnung ist eigentümerverbindlich.

3.1.6 Richtpläne

Folgende Richtpläne sind relevant:

- Der kantonale Richtplan (Stand: 22.10.2018) ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten.
- Der regionale Richtplan Oberland (Stand: Verabschiedung Delegiertenversammlung RZO am 23.11.2017) ist das strategische Führungsinstrument der RZO für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planungen sicher.

3.2 Frühere Studien und Erhebungen

Für die Phase 2 standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion (2011): Dossier Vorstudie¹ Mobilität und Umwelt. Radrundweg Pfäffikersee, Verlegung Ruetschbergstrasse, Westtangente Pfäffikon,

¹ Die Vorstudie ist die sogenannte «Phase 1».

Parkierung und Erschliessung Pfäffikersee. Technischer Bericht und Pläne. M. Wiesendanger AG. 10.11.2011.

- Antrag Richtplanänderung regionaler Richtplan
- Kanton Zürich, Amt für Verkehr (2015): Faktenblatt Koordination Mobilität und Umwelt Pfäffikersee. 08.05.2015.
- Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK (2016): Gutachten der ENHK. Projekte Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Gemeinden Pfäffikon, Seegräben, Wetzikon, ZH. 05.02.2016.
- Hochschule für Technik Rapperswil HSR (2016): Befragung Seegräben. Grundlagen für ein Mobilitätskonzept Pfäffikersee und ein Teilkonzept Seegräben. Schlussbericht und Anhang. April 2016.
- Befragung Badi Auslikon (2017)
- Kanton Zürich, Amt für Verkehr (2017): Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2. Projekthandbuch. 17. August 2017.
 - Antrag der Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion Kanton Zürich an Region Zürcher Oberland RZO, 21.03.2012
 - Radweg rund um Pfäffikersee, Übersichtsplan 1:5000, 11.11.2011, mit Änderungen 14.03.2012
 - Beilage 2 Parkplatzstandorte und -dimensionierung. Protokollauszug Mobilität und Umwelt Pfäffikersee: Kernteamsitzung Nr. 16 vom 23.08.2011
 - Beilage 3: Genehmigung Vorstudie inkl. Antrag zur Berücksichtigung der Stellungnahmen in der weiteren Projektierung. Protokollauszug Mobilität und Umwelt Pfäffikersee: Steuerungsausschuss Nr. 4 vom 06.03.2012
- Kanton Zürich, Amt für Verkehr (2018): Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2. Resultate Teilprojekt 1. Sitzung Behördendelegation. 24. Januar 2018.

3.2.1 **Parkplatznutzung und Verkehrszählung**

Aus der Vorstudie 2011 sind Grundlagen zur Parkplatznutzung und Verkehrszählungen vorhanden. Auf Grund der Anzahl Badi-Eintritte handelt es sich bei 2011 allerdings um einen «mittleren Badi-Sommer»; in Spitzenjahren wird die Anzahl Tage mit vollbelegten Parkplätzen etwas höher liegen. Es wurde mittwochs und samstags jeweils zwischen 15 und 16 Uhr die Belegung der Parkplätze erfasst.

Die Analyse zur Parkplatznutzung hat folgende Ergebnisse ergeben:

- **Auslikon SBB-Unterführung:** Dieser Parkplatz war an der Hälfte der gezählten Tage voll belegt bzw. überbelegt. Hier wurden allerdings bereits 10 parkierte Fahrzeuge als «voll belegt» eingestuft, effektiv haben mindestens doppelt so viele Plätze, ohne den übrigen Verkehr zu behindern. Die Jahreszeiten haben keinen Einfluss auf die Belegung.
- **Strandbad Auslikon Nord** (Abbildung 4): Dieser Parkplatz war an 2 von 104 gezählten Tagen ausgelastet. An 20% der gezählten Tage waren mindestens 100 Plätze belegt. An knapp 50% der gezählten Tage waren mindestens 50 Plätze belegt. Der Parkplatz ist entsprechend mehrheitlich nicht stark ausgelastet. Die Badesaison hat einen erheblichen Einfluss auf die Belegung.

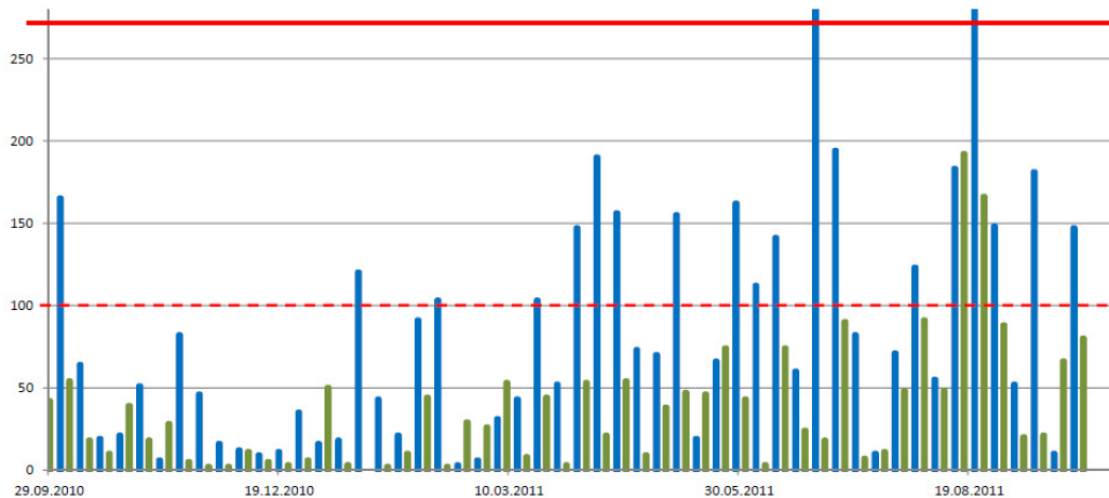


Abbildung 4 Erhebung 2010/11 Parkplatz Auslikon Nord

Legende: grün: Mittwoch, blau: Samstag

Quelle: M. Wiesendanger AG, Bericht zur Vorstudie, 10.11.2011

- **Strandbad Auslikon Süd** (Abbildung 5): Dieser Parkplatz war an 2 von 104 gezählten Tagen ausgelastet. An 25% der gezählten Tage waren mindestens 40 Plätze belegt. Die Badesaison hat einen Einfluss auf die Belegung.

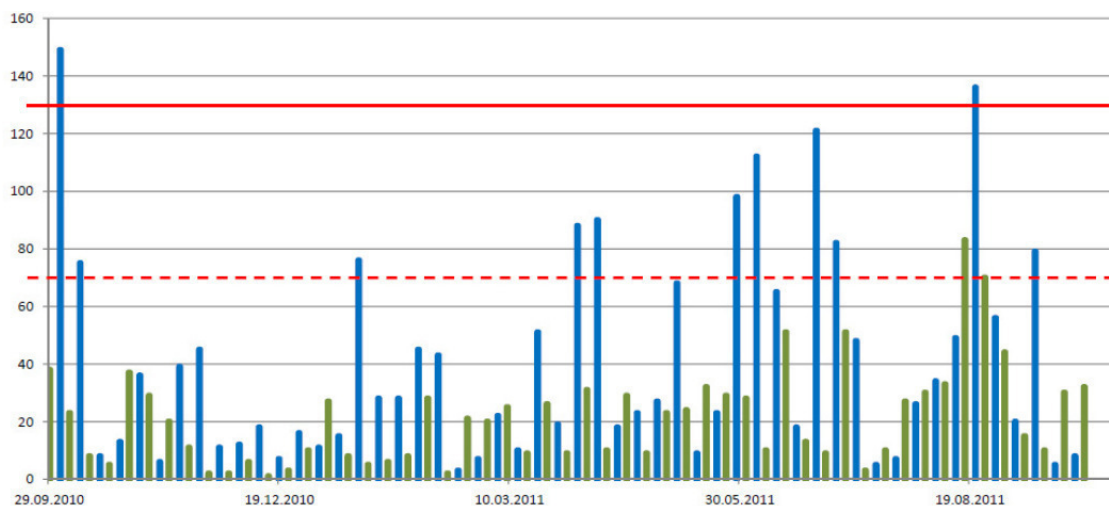


Abbildung 5 Erhebung 2010/11 Parkplatz Auslikon Süd

Legende: grün: Mittwoch, blau: Samstag

Quelle: M. Wiesendanger AG, Bericht zur Vorstudie, 10.11.2011

Auf Grund von Stichproben-Verkehrszählungen wird das maximale Verkehrsaufkommen pro Tag auf beiden Strassen bei je etwa 1'000 Motorfahrzeugen im Querschnitt vermutet. Es sind fast gleich viele Velos und ca. 500 – 600 Fussgänger auf der Strandbadstrasse unterwegs.

Daraus lässt sich schliessen, dass weniger die Menge als vielmehr die Rücksichtslosigkeit einzelner PW-Lenker auf der schmalen Strasse die Konflikte zwischen Motorfahrzeugen einerseits und Fussgängern und Velofahrern andererseits verursachen.

3.2.2 Befragung Seegräben 2015

Um Informationen zum Verhalten der Besucherinnen und Besucher von Seegräben bezüglich Verkehrsmittel-, Parkplatz- und Zielwahl zu ermitteln, wurden 2015 Befragungen vor Ort in Seegräben durchgeführt.

Zwischen Mai und Dezember 2015 wurden an acht Sonntagen sowie an einem Mittwoch an drei Standorten in Seegräben insgesamt 2'218 Personen befragt. Dies entspricht einer Befragungsquote von ca. 18% der an den Befragungsorten vorbeikommenden Personengruppen. Darüber hinaus wurde von der Gemeinde Seegräben die Auslastung des Gemeindeparkplatzes an 322 Tagen ermittelt und die Betreiber der Jucker Farm stellten für das Jahr 2015 den Umsatz für jeden Tag mit Aussagen zum Wetter sowie zur Nutzung des Shuttlebusses zur Verfügung.

Die Auswertung dieser Grundlagen und der Befragungen zeigt folgende Ergebnisse:

Motivation für den Besuch von Seegräben und Abhängigkeit vom Wetter

- Die häufigsten Motive zum Besuch von Seegräben sind der Besuch der Jucker Farm sowie Wandern und Erholung. Der Besuch der Jucker Farm wird häufig mit Wandern und Erholung, aber auch Wandern und Erholung werden häufig mit dem Besuch der Jucker Farm verbunden. Deutlich wird aber auch, dass ca. 20% aller befragten Personen ausschliesslich die Jucker Farm besuchen und ca. 20% aller befragten Personen ausschliesslich zum Wandern und zur Erholung nach Seegräben gekommen sind.
- Der Umsatz der Jucker Farm ist im Spätsommer/Herbst am höchsten. Dort liegt der monatliche Umsatz um bis zu 100% über dem monatlichen Umsatz der Frühjahrs- und Sommermonate. Deutlich geringer ist der Umsatz in den Wintermonaten. Im Wochenverlauf ist der Umsatz am Sonntag in der Regel doppelt so hoch wie unter der Woche. Der Umsatz mittwochs unterscheidet sich nicht wesentlich vom Umsatz Montag bis Freitag.
- Der Umsatz der Jucker Farm ist stark witterungsabhängig. In Abhängigkeit vom Umsatz schwankt auch die Auslastung des Gemeindeparkplatzes. Allerdings ist der Gemeindeparkplatz auch bei geringerem Umsatz der Jucker Farm häufig voll ausgelastet.

Wohnort und Verkehrsmittelwahl der Besucher

- Der Wohnort und die Häufigkeit der Besuche zeigen, dass Seegräben insbesondere für Personen aus dem nahen und regionalen Einzugsbereich (bis ca. 30 Minuten Anfahrtsweg mit dem PW) attraktiv ist. Längere Anfahrtswege (mehr als 30 Minuten) werden für den Besuch von Seegräben seltener zurückgelegt.
- Zur Anreise nach Seegräben wird überwiegend das Auto benutzt. Besonders dominant ist die Autonutzung bei Besucherinnen und Besuchern der Jucker Farm und bei Personen, die nicht in der näheren Umgebung von Seegräben wohnen.

Parkierung

- Der Gemeindeparkplatz ist im Frühling/Frühsummer und im Spätsommer/Herbst häufig (86 von 182 Tage) um 15.00 Uhr voll belegt. An Wochenenden ist der Parkplatz in dieser Zeit auch bereits um 11.00 Uhr häufig hoch ausgelastet bis voll belegt. In den übrigen sechs Monaten ist die Belegung des Gemeindeparkplatzes geringer. Insbesondere unter

der Woche liegt dann die Auslastung unter 50%. Im Jahresverlauf unterscheidet sich die Auslastung mittwochs nicht wesentlich von der Auslastung Montag bis Freitag.

- Die Besucherinnen und Besucher von Seegräben empfinden es in der Regel als nicht schwierig, einen Abstellplatz für ihr Fahrzeug zu finden. Allerdings ist dieses Empfinden stark abhängig vom Besucheraufkommen. Während an Tagen mit geringem Besucheraufkommen ein Parkfeld ohne Probleme zu finden ist, empfinden an Tagen mit hohem Besucheraufkommen rund ein Viertel der befragten Personen es als schwierig bzw. sehr schwierig ein Parkfeld zu finden.
- Viele Besucherinnen und Besucher parkieren ihr Fahrzeug in Pfäffikon, der Parkplatz in Aathal wird dagegen nur dann genutzt, wenn der Gemeindeparkplatz in Seegräben voll ausgelastet ist. Diese Wahl ist einerseits darauf zurückzuführen, dass der Parkplatz in Aathal keinen Bezug zu Seegräben und zur Jucker Farm hat. Auch ist der Fussweg von Aathal nach Seegräben nicht attraktiv und wird nicht als Teil des „Erlebnisses Pfäffikersee/Jucker Farm“ wahrgenommen. Von den Parkplätzen in Pfäffikon ist der Pfäffikersee dagegen gut zu erreichen und ein Fussweg entlang des Sees ist eine wichtige Motivation, nach Seegräben zu kommen. Darüber hinaus ist für alle Besuchenden die Anfahrt nach Pfäffikon mit dem PW schneller bzw. mit maximal +5 Minuten nur unwesentlich länger als die Fahrt nach Aathal.

Zustimmung zu Verbesserungsvorschlägen

- Eine Verbesserung des öV-Angebotes nach Seegräben fand die Zustimmung von etwa 70% der befragten Personen.
- Rund 60% gaben ihre Zustimmung für ein verbessertes Parkplatzangebot, und zwar ohne Bus-Shuttle, allerdings mit der Einschränkung «innerhalb 10 bis 15 Minuten Fussdistanz». Etwa 50% gaben ihre Zustimmung für das verbesserte Parkplatzangebot inklusive Shuttle.
- Einer besseren Fussgängerverbindung zwischen Gemeindeparkplatz und Jucker Farm wurde noch geringere Bedeutung beigemessen, etwas mehr als 40% stimmten der Massnahme zu.

4 Teilprojekt 1: Hotspots der Erholung

4.1 Vorgehen

In diesem verwaltungsinternen Teilprojekt wurden die Hotspots in Seegräben (Jucker Farm) und Auslikon (Badi, Campingplatz und Bootsplatz) thematisiert. Die aus verschiedenen Ämtern zusammengesetzte Arbeitsgruppe ermittelte unter Federführung des Amtes für Raumentwicklung die verschiedenen Interessen der Akteure, identifizierte den Störungsgrad in Bezug auf das Freihaltegebiet und den See und klärte den Weiterbestand und den Entwicklungsspielraum der Hotspots.

Dabei wurde unter Berücksichtigung der Hinweise aus dem ENHK-Gutachten und den Vorgaben der übergeordneten Gesetzgebungen, insbesondere Moorschutz, sowie weiteren Rahmenbedingungen die erwünschte Zugänglichkeit für MIV, öV, Fuss- und Veloverkehr zu den Hotspots sowie die Abhängigkeiten zur Parkierung definiert. Basierend auf Handlungsoptionen wurden Ende 2017 Anträge und Empfehlungen zuhanden des Gesamtprojekts M+U Pfäffikersee formuliert, in dessen Rahmen zu klären ist, welche Inhalte im Teilprojekt 2 abgebildet werden können oder vertiefend zu bearbeiten bzw. weiterzuentwickeln sind.

4.2 Ergebnisse und Anträge

Die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Teilprojekt 1 sind, dass am Hotspot Seegräben (Jucker Farm) an der Nutzung und dem Betrieb der Jucker Farm grundsätzlich festgehalten werden sollte, dass aber die Parkierungssituation (Gemeindeparkplatz), die Steuerung des Besucher- und Suchverkehrs sowie die Anbindung des Veloverkehrs (Radrundweg) näher zu prüfen seien.

Beim Hotspot Auslikon (Badi, Campingplatz und Bootsplatz) wurde folgende Stossrichtung / Zielsetzung verfolgt:

- Reduktion der Eingriffe bei sich bietender Gelegenheit (Auftrag aus der Moorschutzgesetzgebung)
- Landschaft und Natur schützen (Richtlinien der Regierungspolitik LFZ 7.2)
- Berücksichtigung der Hinweise aus dem ENHK-Gutachten zur Optimierung der Gesamtbilanzierung
- Fokussierung / Ausrichtung auf den Fuss- und Veloverkehr
- Möglichst naturnahes Erholungserlebnis ermöglichen
- Mehr öffentliche anstelle exklusiver Nutzungen bereitstellen
- Die wegfallenden Parkfelder sind am Standort Auslikon Dorf (geplanter PP) und rund um den Pfäffikersee zu kompensieren

Dies führte im Ergebnis dazu, dass auf den Parkplatz Nord und Teile des Parkplatzes Süd zu verzichten sei und eine Verlegung des Campingplatzes an einen alternativen Standort zu



prüfen wäre. Einer Erneuerung der Badi als Naturbadi sowie dem neu zu erstellenden Parkplatz Auslikon Dorf könne im Grundsatz zugestimmt werden. Die einzelnen Anträge mit den detaillierten Erwägungen sind im Anhang 10.1 ersichtlich.

Der Baudirektor hat den Anträgen zugestimmt und sie zu Händen des Gesamtprojekts verabschiedet. Die Behördendelegation hat anlässlich ihrer Sitzungen vom 24. Januar 2018 und 2. März 2018 davon Kenntnis genommen.

Die Ausgangslage für das Teilprojekt 2 aus diesen Ergebnissen des Teilprojekts 1 sowie dem Gutachten der ENHK ist als Übersichtsplan im Anhang 10.2 abgebildet.

5 Teilprojekt 2: Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit

5.1 Neue Umfragen und Erhebungen

5.1.1 Stichprobenbefragung Parkplätze Auslikon 15. Oktober 2017

Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wurde eine weitere Stichprobenbefragung im Bereich von Camping und Badi Auslikon durchgeführt. Die Befragung Seegräben 2015 fokussierte stark auf den Betrieb der Jucker Farm. Auch wenn die übrigen Freizeitaktivitäten mengenmässig weniger bedeutend sind, bilden Badi, Campingplatz und Bootssteg im Herzen des Schutzgebiets gerade wegen ihrer Lage einen zweiten Hotspot.

Am Sonntag, 15. Oktober 2017, wurde bei schönstem Herbstwetter eine Stichprobenbefragung durchgeführt. Insgesamt konnten 99 Besucherinnen und Besucher nach Herkunft, Verkehrsmittel-, Parkplatz- und Zielwahl befragt werden. Damit lassen sich keine statistisch gesicherten Aussagen herleiten, dennoch ergeben sich einige interessante Hinweise.



Abbildung 6 Befragungsstandorte Auslikon 15. Oktober 2017

Quelle: map.geo.admin.ch

Mehr als die Hälfte der Befragten kamen aus grösserer Distanz, d.h. nicht aus Seegräben, Wetzikon oder Pfäffikon; daraus ergibt sich ein Hinweis, dass das Einzugsgebiet des Pfäffikersees als «Nah»-Erholungsgebiet wohl deutlich über die angrenzenden Gemeinden hinausreicht. Wenig überraschend dominierte bei der Verkehrsmittelwahl der MIV entsprechend deutlich. Wird die Verkehrsmittelwahl hingegen für Besucher aus den Anstössergemeinden separat betrachtet, ergibt sich ein Fuss- und Veloverkehrsanteil von 80%. Daraus ergibt sich ein Hinweis, dass bei den Besuchern aus den drei Gemeinden um den See eine gewisse Bereitschaft besteht, den Fuss-/Veloverkehr zu nutzen. Umgekehrt spielt bei einer längeren Anreise mit dem MIV der Zeitbedarf für die «letzte Meile», hier also vom Parkplatz zum See,

nur eine untergeordnete Rolle; d.h. es darf bei der grossen Besuchergruppe auswärtiger Besucher davon ausgegangen werden, dass auch eine Parkierungsmöglichkeit weiter entfernt vom Seeufer gut akzeptiert würde. Schliesslich ergaben sich aus der Befragung auch Hinweise, dass ein grosser Teil der Besucher regelmässig, d.h. mehr als 10 Mal pro Jahr, an den Pfäffikersee kommt; mehr als die Hälfte der Befragten gaben diese Antwort.

Für die Einordnung dieser Hinweise ist zu berücksichtigen:

- Der Anteil des Velos wurde möglicherweise systematisch unterschätzt, weil die Velofahrenden für die Befragung kaum angehalten werden konnten, im Gegensatz zu den Fahrzeuglenkern, die zu Fuss an den Befragungspunkten vorbeikamen.
- Die Befragung fand ausserhalb der Badesaison statt; es ist davon auszugehen, dass während der Badesaison die einheimischen Besucher klar überwiegen, gleichzeitig aber auch der MIV-Anteil in dieser Besuchergruppe markant höher ist.

5.1.2 Nummernschilderhebung Ausflugsverkehr zur Jucker Farm 16. September 2018

Im Zusammenhang mit der Konkretisierung neuer öV-Freizeitangebote nach Seegräben wurde am Sonntag, 16.09.2018 eine Nummernschilderhebung auf den Parkierungsanlagen in Aathal und dem Gemeindeparkplatz Seegräben durchgeführt. Zielsetzung war die Ermittlung der Herkunftsorte der Besucherinnen und Besucher der Jucker Farm, und damit die Festlegung der hauptsächlichen Zufahrtsrichtung. Es wurde die Annahme getroffen, dass von diesen beiden Parkplätzen aus in erster Linie die Jucker Farm besucht wird. Mit der Festlegung der hauptsächlichen Zufahrtsrichtung kann auch bestimmt werden, ob ein öV-Freizeitangebot eher von Westen, d.h. Bahnhof Uster, oder eher von Osten, also Bahnhof Wetzikon, einer potentiellen Nachfrage entspricht.

Insgesamt wurden fast 1'400 Nummernschilder erfasst. Zwei Drittel davon waren Fahrzeuge, die auf den Parkplätzen in Aathal standen, ein Drittel stand auf dem Gemeindeparkplatz in Seegräben.

Die Auswertung der Herkunft der erfassten Fahrzeuge erfolgte für Zürcher-Nummernschilder nach der Postleitzahl der Halter-Adresse, sie machen rund 1'000 oder gut 70% aller erfassten Nummernschilder aus. Die Übrigen wurden ihrem jeweiligen Herkunftskanton zugeordnet und sind in Abbildung 7 als Sammelpunkt ungefähr im Flächenschwerpunkt dargestellt.

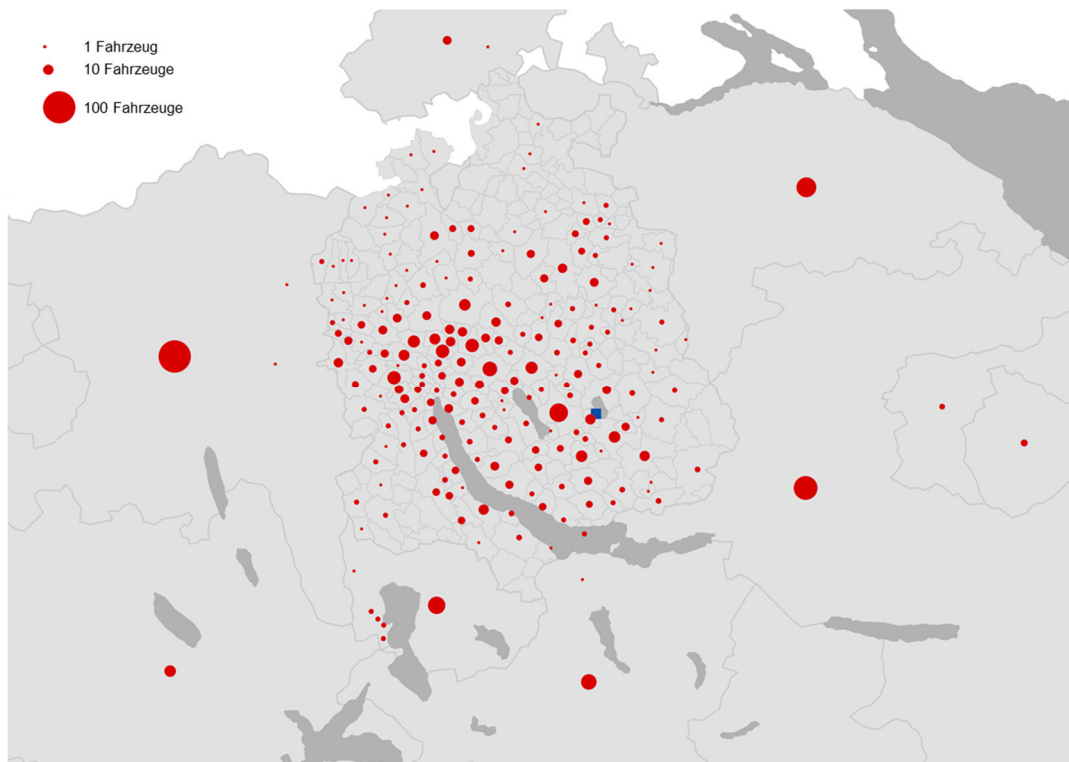


Abbildung 7 Auswertung Nummernschilderhebung Ausflugsverkehr zur Jucker Farm 16. September 2018

Graphik: EBP

Es lässt sich eine Massierung der Besucherherkunft aus dem Glattal und der Stadt Zürich erkennen. Unter Berücksichtigung der weiter entlegenen Herkunftsorte, insbesondere aus dem Kanton Aargau, wird geschätzt, dass 70 bis 80% als MIV-Besucher den Korridor West durchs Aathal benützen, somit also eine öV-Anbindung an den Bahnhof Uster klar das grössere Potential als am Bahnhof Wetzikon verspricht.

5.2 Konfliktanalyse

5.2.1 Hotspot der Erholung: Jucker Farm

Die Nutzungen auf dem Areal der Jucker Farm sind durch einen kantonalen Gestaltungsplan geregelt. Die Familie Jucker als Betreiberin hält sich strikt an diesen Gestaltungsplan, nutzt aber natürlich auch die Freiräume, die ihr dadurch gewährt werden.

Die Jucker Farm erzeugt den mit Abstand grössten Besucheraufmarsch aller Einrichtungen rund um den Pfäffikersee, mit akzentuierten Spitzen vor allem im Herbst. An Spitzentagen im September und Oktober wird das Besucheraufkommen auf bis zu 7'000 Personen geschätzt. Auf das ganze Jahr bezogen wird das Besucheraufkommen auf rund 500'000 Personen geschätzt, d.h. im Mittel 1'300 bis 1'400 Personen pro Tag. Damit erzeugt die Jucker

Farm ein Besucheraufkommen etwa in derselben Grössenordnung wie das Alpamare in Pfäffikon SZ resp. etwa die Hälfte jenes des Zoos Zürich.

Demgegenüber wird das Besucheraufkommen für den ganzen Raum Pfäffikersee auf etwa 750'000 Personen pro Jahr geschätzt, die Jucker Farm wäre also für rund zwei Drittel des gesamten Besucheraufkommens verantwortlich. Allerdings dürfte es einen relevanten Anteil kombinierter Besuche geben, d.h. Leute, die nach dem Besuch der Jucker Farm dem Seeufer entlang eine Wanderung unternehmen, oder umgekehrt: Besucherinnen und Besucher, die wegen dem Naturerlebnis an den Pfäffikersee kamen, gehen auch noch zur Jucker Farm («wenn wir schon mal hier sind...»). Darauf deutet nicht zuletzt die Beliebtheit der Parkplätze Auslikon Nord und Süd bei Besucherinnen und Besuchern der Jucker Farm hin, wie sich aus den Befragungen ergab. Die Überlastung des Parkplatzes Dorf in Seegräben spielt allerdings hierbei sicherlich auch eine Rolle.

Der MIV ist mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel für den Besucherverkehr zur Jucker Farm. Das hat sicher auch mit der schlechten öV-Anbindung von Seegräben zu tun, die Bequemlichkeit resp. vermeintliche Angewiesenheit auf das eigene Fahrzeug infolge Kinderwagentransport etc. dürfte allerdings eine mindestens so grosse Rolle spielen. Die sehr hohen Besucherfrequenzen im Herbst führen zu regelmässigen Überlastungen des Strassennetzes in der Gemeinde. Wenn die Kapazität des Parkplatzes Dorf erschöpft ist, wird ins Aathal ausgewichen; derzeit stehen dort noch Flächen für bis zu 500 Fahrzeuge zur Verfügung. Jucker betreibt auf eigene Rechnung einen Bus-Shuttle zwischen Aathal und Seegräben; im Herbst 2017 wurde dieser an 27 Tagen betrieben. Zudem wird an Sonntagen mit absehbar grossem Besucheraufkommen die sogenannte «Phase Rot»² ausgerufen. Die Zufahrtsstrassen werden für den Besucherverkehr grossräumig gesperrt und dieser zum Parkieren ins Aathal gewiesen. Die Einrichtung der «Phase Rot» erfolgt bisher manuell und ist deshalb mit grossem Aufwand verbunden; der erforderliche Vorlauf bedingt einen Entscheid spätestens am Vorabend. Sie wird bis zu fünf Mal pro Jahr eingesetzt. Das Konzept funktioniert jedoch wegen des Einsatzes von eher wenig qualifiziertem Personal und fehlendem Parkleitsystem zu alternativen Parkierungsmöglichkeiten nur bedingt.

Derzeit ist der Gestaltungsplan Aathal in Vorprüfung, wodurch voraussichtlich ab 2019 ein grosser Teil der für die «Jucker-Parkierung» verwendeten Flächen entfällt; dem heutigen Konzept wird damit ein wesentlicher Teil seiner Basis entzogen. Eine Umlagerung des Besucherverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel wäre sehr erwünscht. Neben den bereits erwähnten Widerständen bei den Besuchern selbst spielt hierbei aber eine Rolle, dass der heutige Shuttle-Betrieb mit bis zu zwei Normalbussen infolge der Lage der Haltepunkte sowie der unregelmässigen Abfahrtszeiten für die öV-Transportkette ungeeignet ist. Zudem weist auch der Bahnhof Aathal im Gegensatz etwa zu Uster oder Wetzikon mit lediglich einem Halbstundentakt einer «langsamen» S-Bahnlinie (S14 mit Halt an allen Stationen) ein wenig attraktives öV-Angebot auf.

5.2.2 Hotspot der Erholung: Badi Auslikon

Gegenüber der Jucker Farm verzeichnet die Badi Auslikon ein geradezu bescheidenes Besucheraufkommen. Im Mittel werden jährlich rund 35'000 Eintritte gezählt. Bezogen auf die rund vier Monate dauernde Badesaison ergibt das pro Tag rund 300 Eintritte. Allerdings sind die witterungsabhängigen Schwankungen beträchtlich.

² Diese «Phase Rot» ist nicht mit den verkehrspolizeilichen Anordnungen zu verwechseln, welche bei grossen Verkehrsproblemen im Aathal (z.B. Unfall) eingerichtet werden.

Die Besucherinnen und Besucher der Badi Auslikon dürften in den Sommermonaten hauptsächlich für die Belegung der Parkplätze Nord und Süd verantwortlich sein.

5.2.3 öV-Erschliessung

Gemäss Angebotsverordnung des Kantons Zürich gelten das Strandbad Auslikon sowie der Ortsteil Seegräben als nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Für eine Einschätzung der Qualität der öV-Erschliessung können die ÖV-Güteklassen³ beigezogen werden. Diese zeigen (vgl. Abbildung 8), dass der Pfäffikersee bei Pfäffikon durch den öV gut erschlossen ist. Die Jucker Farm, die Badi Seegräben, die Badi und der Camping Auslikon hingegen sind schlecht mit dem öV erreichbar. Die Berechnung der ÖV-Güteklassen berücksichtigt keine Höhendifferenzen wie beispielsweise zwischen Aathal und Seegräben.

Abbildung 9 daneben zeigt die Einflüsse von Topographie, Trennwirkung und Umwege durch Hindernisse etc. auf die Erschliessungsgüte. Mit dieser Darstellung wird ersichtlich, dass die öV-Erschliessung von Seegräben bei Berücksichtigung dieser Faktoren noch schlechter ist.

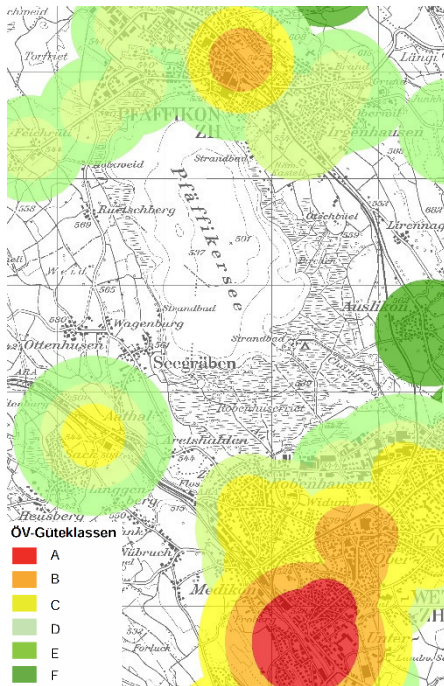


Abbildung 8 ÖV-Güteklassen Raum Pfäffikersee

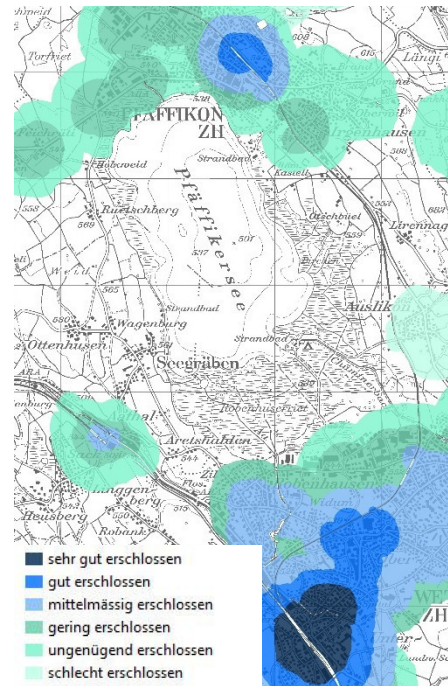


Abbildung 9 Erschliessung der Haltestellen auf Grund effektiver Fusswegwiderstände Raum Pfäffikersee

Quelle: Amt für Verkehr, Gesamtverkehr, Stand 31.12.2017 resp. 26.11.2018

³ ÖV-Güteklasse A entspricht einer sehr guten öV-Erschliessung.

5.2.4 Veloverkehr

Abbildung 10 zeigt die Erschliessung rund um den Pfäffikersee durch signalisierte Freizeit-Velorouten von SchweizMobil. Ergänzend dienen die Alltag-Veloverbindungen des kantonalen Velonetzplans als wichtige Zugangsrouten insbesondere entlang der Hoch-/Pfäffikerstrasse am östlichen Ufer, entlang der Usterstrasse im Norden sowie durch Kempfen/Wetzikon im Süden. Somit besteht eine Veloführung um den Pfäffikersee, die auf den Freizeitverkehr ausgelegt ist.



Abbildung 10 Signalisierte Freizeit-Velorouten (blau), ausgewählte ergänzende Netzabschnitte gemäss kantonaem Velonetzplan (orange) im Gebiet um den Pfäffikersee

Quelle: SchweizMobil; Velonetzplan des Kantons Zürich

Grössere Veloabstellanlagen in Seenähe bestehen bei der Badi Auslikon, beim Bootssteg Auslikon, sowie bei der Badi Baumen in Pfäffikon. Beim Hotspot Jucker Farm gibt es keine Abstellanlage; Velos werden dort informell abgestellt resp. an einen Zaun angelehnt (vgl. auch «Karte Parkierungsübersicht» Anhang 10.3).

Es sind vor allem entlang des westlichen Ufers mehrere Konflikt- und Schwachstellen auszuweisen (vgl. auch «Konfliktpotenzial 2018» im Anhang 10.4):

- Im Abschnitt Höchstweid wird der Veloverkehr auf der Ruetschbergstrasse geführt. Die Verkehrsbelastung ist eher klein, kann aber gerade am Wochenende durch den Ausflugsverkehr nach Seegräben erheblich sein. Der enge Strassenquerschnitt reicht für das Kreuzen von PWs; PW-Überholmanöver von Velofahrern, insbesondere bergauf, sind aber oftmals konfliktrichtig.
- Im Abschnitt Ruetschberg wird der Veloweg gemeinsam mit dem Wanderweg auf einem relativ schmalen Flurweg entlang des Sees geführt. An schönen Tagen führen die grossen Zahlen sowohl von Wanderern als auch Velofahrenden zu Konflikten; die hohen Aufkommen sind keineswegs nur auf die Wochenenden beschränkt.
- Südlich ausgangs Seegräben im «Cher» teilen sich Velofahrer und Fussgänger ein steiles Strässchen mit engen, unübersichtlichen Kurven. Die Situation ist aus Sicht Verkehrssicherheit unbefriedigend.
- Im südwestlichen Bereich des Robenhuserriet werden wiederum Velo- und Wanderweg gemeinsam auf einem Flurweg geführt, analog Abschnitt Ruetschberg.
- Auf den beiden Strandbadstrassen (Auslikon bzw. Wetzikon) wird der Veloverkehr gemeinsam mit dem MIV und dem Fussverkehr geführt. Auf der schmalen Strasse kommt es zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr auf der einen und MIV auf der anderen Seite.
- Zwischen Aathal und Seegräben gibt es weder eine Freizeit-Veloroute noch eine Alltag-Veloverbindung; auf Grund der Topographie wäre eine solche Verbindung aber lediglich für E-Biker einigermaßen attraktiv.

5.2.5 Wanderwege

Abbildung 11 zeigt die signalisierten Wanderwege rund um den Pfäffikersee.

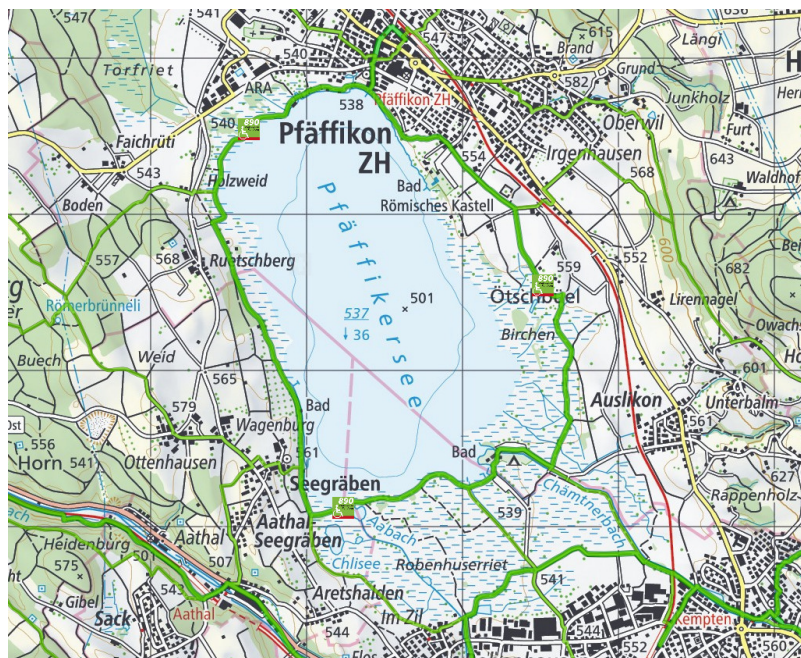


Abbildung 11 Wanderwege im Gebiet um den Pfäffikersee

Quelle: SchweizMobil

Die Konflikte im Fussverkehr werden bereits in den Kapiteln 5.2.3 und 5.2.4 erläutert.

5.2.6 Übersicht bestehende Parkplätze

Anhang 10.3 zeigt eine Übersicht der bestehenden Parkplätze rund um den Pfäffikersee mit Stand vom 5. November 2018. Die Übersicht und Parkplatznummern basieren auf der Vorstudie aus dem Jahr 2011 und wurden aktualisiert und ergänzt mit weiteren Parkplätzen in 15 Minuten Fussdistanz zum Pfäffikersee, die mehr als zehn Parkfelder aufweisen.

Aus der Parkierungsübersicht ist ersichtlich, dass einige der bestehenden Parkplätze im Moorschutz- bzw. im Moorlandschaftsgebiet liegen. Weiter besteht eine grosse Anzahl Parkfelder, von welchen man das Seeufer des Pfäffikersees innerhalb von 15 Minuten zu Fuss erreicht. Einige der aufgeführten Parkplätze sind allerdings privat und der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Heute werden im engeren Perimeter nur gerade der Gemeindeparkplatz in Seegräben und jener der Badi Baumen in Pfäffikon bewirtschaftet.

5.2.7 Zusammenfassung Konfliktpotenzial 2018

Aus den Erkenntnissen der Vorstudie 2011, des ENHK-Gutachtens, des Teilprojekts 1, der Befragung Seegräben und der Stichprobenbefragung Parkplätze Auslikon wurden zusammenfassend die heutigen Konfliktpotenziale im Raum Pfäffikersee erkannt (vgl. Anhang 10.4):

Pfäffikon

- Parkplätze im Landschaftsschutz-Perimeter, die meisten zudem im Moorschutz-Perimeter (P1-P3, P5, P14, P15)
- Konflikt MIV – Fuss- und Veloverkehr auf Strandbadstrasse
- Konflikt MIV – Veloverkehr auf Ruetschbergstrasse
- Konflikt Fussverkehr – Veloverkehr auf gemeinsam genutzten Seerundweg
- Campingplatz und Strandbad benötigen neue Bewilligung / Konzession; beide werden zwar von der Stadt Wetzikon betrieben, liegen aber auf Gemeindegebiet von Pfäffikon

Seegräben

- Parkplatz im Landschaftsschutz-Perimeter (P19)
- Keine öV-Erschliessung
- Konflikt Fussverkehr – Veloverkehr auf gemeinsam genutzten Seerundweg
- Konflikt Fussverkehr – Veloverkehr bei Jucker Farm
- Konflikt Anwohnende vs. Besuchende
- Aufwertungsbedarf Fussweg Aathal – Seegräben
- Mangelhafte Zugänglichkeit Velo Aathal – Seegräben

Wetzikon

- Parkplatz im Moorschutz-Perimeter (P16)
- Keine öV-Erschliessung von Badi / Camping Auslikon
- Konflikt MIV – Fuss- und Veloverkehr auf Strandbadstrasse
- Konflikt Fussverkehr – Veloverkehr auf gemeinsam genutzten Seerundweg
- Nutzungskonflikt Erholung vs. Naturschutz

5.3 Zielzustand und Handlungsanweisungen

Freizeitmobilität

Die Ziele definieren, welche Nutzungen Bestand haben sollen und welche Freizeitmobilität um den Pfäffikersee künftig gelebt werden soll. Die Handlungsanweisungen zeigen auf, wie die genannten Konflikte im Grundsatz zu lösen sind. Beide sind von konkreten Massnahmen entkoppelt und sollten somit durch alle Beteiligten, insbesondere die betroffenen drei Gemeinden, vorbehaltlos mitgetragen werden können. Sie bilden die Grundlage für die Entwicklung des Massnahmenprogramms.

Die in diesem Kapitel beschriebenen Ziele und Handlungsanweisungen folgen unter anderem aus dem TP1, wurden von der Arbeitsgruppe vorbereitet und an der Behördendelegationsitzung vom 2. März 2018 verbindlich verabschiedet. Es besteht somit eine verbindliche Verpflichtung der beteiligten Akteure auf die formulierten Ziele.

5.3.1 Präambel

Das Gebiet rund um den Pfäffikersee hat als Erholungsraum mit einem einzigartigen Naturerlebnis grosse regionale und überregionale Bedeutung. Die dementsprechend recht intensive Nutzung vor allem im Sommerhalbjahr führt zu Konflikten, sowohl in Bezug auf die gesetzlichen Schutzbestimmungen als auch in Bezug auf die Mobilität der verschiedenen Nutzergruppen.

Die Bewilligungen/Konzessionen für Badi und Campingplatz in Auslikon laufen per Anfang 2022 aus⁴. Die heutigen Nutzungen sind in dieser Form nicht mehr bewilligungsfähig. Eine Neuordnung muss mit den Schutzzielen verträglich und in einer ökologischen Gesamtbilanzierung positiv sein. Mit dem Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2» wird die Gewährleistung einer umweltverträglichen Freizeit- und Erholungsnutzung in der sensiblen und geschützten Pfäffikersee-Landschaft als Grundlage für diese Neuordnung verfolgt.

5.3.2 Zielzustand

Kanton und Gemeinden wollen die Hauptnutzung Badi erhalten (Im Rahmen des runden Tisches verzichtet die Stadt Wetzikon ganz auf einen Weiterbetrieb des Campingplatzes nach 2023).

Die Nutzungen werden auf die Empfindlichkeit von Boden, Fauna und Flora abgestimmt, nimmt Rücksicht auf das Landschaftsbild und ist mit den Schutzbestimmungen vereinbar. Die Mobilität innerhalb des Schutzgebietes erfolgt hauptsächlich zu Fuss und auf dem Velo.

5.3.3 Handlungsanweisungen für die Nutzungen

Die Erholungs- und Freizeitnutzungen um den Pfäffikersee sind vereinbar mit den Schutzzielen und grundsätzlich allen zugänglich. Exklusivnutzungen sollen möglichst vermieden werden.

⁴ BVV 13-1560 vom 06.12.2013: Verlängerung Konzession: Befristete Bewilligung für acht Jahre ab Rechtskraft, d.h. bis Anfang 2022, für Betrieb Strandbad und Camping sowie die dazugehörigen Anlagen

5.3.4 Handlungsanweisungen für die Freizeitmobilität

Fuss- und Veloverkehr übernehmen die Hauptrolle für die Mobilität. Dafür müssen sowohl der Zugang zum Pfäffikersee als auch die Wege innerhalb des Schutzperimeters optimiert werden.

Dem Sicherheitsbedürfnis der verschiedenen Verkehrsmittel ist Rechnung zu tragen. Die Entflechtung sowohl zwischen MIV und Veloverkehr als auch zwischen Fuss- und Veloverkehr wird angestrebt.

Eine Verbesserung der Erschliessung des Freizeit- und Erholungsgebiets Pfäffikersee durch kollektive Verkehrsmittel wird unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit angestrebt. Auch innovative Mobilitätsangebote und -formen sollen geprüft werden.

Der Zugang mit dem MIV zum Freizeit- und Erholungsgebiet Pfäffikersee ist gewährleistet. Eine Zunahme des motorisierten Verkehrs und damit auch eine Erhöhung des Parkplatzangebots sind mit den Schutzbestimmungen nicht vereinbar. Aus Sicht des Kantons sollen Parkierungsanlagen an den Rand des Schutzperimeters verlegt werden. Die Gemeinden möchten die bestehenden Parkierungsanlagen erhalten.

Sämtliche Verkehrsmassnahmen dienen primär der Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln und sollen die Attraktivität des Erholungsgebiets nicht erhöhen.

5.4 Massnahmenkatalog Freizeitmobilität

Im Rahmen der Erarbeitung der Vorstudie 2011 wurde bereits ein Massnahmenpaket zusammengestellt. Die Stellungnahme der ENHK dazu bringt unmissverständlich zum Ausdruck, in welchen Bereichen nachzubessern ist, damit eine tragfähige Grundlage für die Konzessionierung resp. Bewilligung der Nutzungen im Moorschutzperimeter entsteht. Im Rahmen der Phase 2 wurden verschiedene Aspekte vertieft betrachtet und neue Ideen generiert. Vor allem wurde auch die Bedeutung einer funktionierenden öV-Erschliessung der Freizeitnutzung Jucker Farm erkannt.

Das entwickelte Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit nimmt Massnahmen aus dem Paket der Vorstudie auf, berücksichtigt aber die Kritikpunkte der ENHK. Das entspricht auch den im vorstehenden Kapitel formulierten Zielsetzungen. Im Unterschied zum Paket der Vorstudie sind auch Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Seegräben, die vor allem durch den Ausflugsverkehr zur Jucker Farm geprägt ist, Teil des Mobilitätskonzepts.

5.4.1 Kernmassnahmen

Das Mobilitätskonzept enthält mit den Kernmassnahmen jene Massnahmen, die für die Zielerreichung (vgl. Kapitel 5.3) unabdingbar sind, oder die durch Synergien die Wirkung anderer Massnahmen im Sinne der Zielsetzung optimieren. Es handelt sich um ein abgestimmtes Gesamtpaket, das im Zusammenspiel die von der ENHK in ihrer Stellungnahme verlangte positive Umweltbilanz erzeugt.

Übersicht

Zusammenfassend ergibt sich aus den Kernmassnahmen das folgende Mobilitätskonzept (Massnahmenübersicht in Anhang 10.5; detaillierte Massnahmenblätter in Anhang 10.6):

- Die Bildung einer Trägerschaft ist die Grundlage für die Umsetzung der einzelnen Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitäts-Plattform, Betrieb der Shuttle-Busse).
- Die stark durch den Ausflugsverkehr geprägte Verkehrssituation in Seegräben wird umfassend verbessert. Eine auf den Freizeitverkehr ausgelegte öV-Erschliessung von Seegräben wird durch ein geändertes Verkehrsregime auf den Hauptachsen flankiert.
- Die PW-Parkierungsanlagen werden generell aus dem Moorschutzperimeter, teilweise auch aus dem Landschaftsschutzperimeter verlegt. Flankierend dazu werden Zufahrtsberechtigungen und das Verkehrsregime zur Entlastung der Schutzgebiete und Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs angepasst.
- Alle PW-Parkierungsanlagen in Seenähe werden bewirtschaftet. Zentrales Element der Bewirtschaftung ist eine Web-basierte Mobilitäts-Plattform Pfäffikersee, die auch über eine App für Handy und Tablet aufgerufen werden kann.
- Dagegen wird die Attraktivität für das Velo durch neue und Erweiterung bestehender Abstellanlagen erhöht. Fuss- und Velowege werden entflochten. Ein Veloverleihsystem soll auch die Transportkette öV–Velo attraktivieren.
- Die Erreichbarkeit mit dem privaten PW bleibt gewährleistet. Die Parkplatzbilanz von aufzuhebenden und neu zu schaffenden Parkplätzen ist ausgeglichen, es sind aber längere Fusswege als bisher oder Shuttletransporte in Kauf zu nehmen.

Pakete und Abhängigkeiten

Zwischen den einzelnen Kernmassnahmen bestehen sowohl inhaltliche als auch zeitliche Abhängigkeiten, die eine koordinierte Planung und Realisierung erfordern. Weiter planen auch die Gemeinden und der Kanton weitere Massnahmen, die mit den Kernmassnahmen abzustimmen sind. Somit lassen sich die Kernmassnahmen zu «Umsetzungs-Paketen» kombinieren, die auch mit einem ungefähren Realisierungshorizont versehen werden können. Insgesamt gibt es sieben Pakete. Der ungefähre Zeitbedarf für Planung, Verfahren für die planerische-rechtliche Sicherung und Finanzierung sowie die Realisierung sind zusammen mit den Abhängigkeiten und dem Abstimmungsbedarf zwischen den einzelnen Massnahmen im Anhang 10.7 auf einer Zeitschiene dargestellt. Die Zeitschiene ist darauf ausgerichtet, das Ziel einer neuen Bewilligung und Konzession bis Anfang 2022 zu erreichen.

Paket 1: Verkehr und Parkierung Seegräben

Die folgenden Kernmassnahmen weisen untereinander Abstimmungsbedarf sowie einzelne Abhängigkeiten auf:

- **öV-Freizeit-Erschliessung Uster – Seegräben:** Für die Verbesserung der «öV-Freizeit-Erschliessung» von Seegräben ist auf Grund des erheblich grösseren S-Bahn-Angebots entweder eine Anbindung an den Bahnhof Uster oder dann an den Bahnhof Wetzikon anstelle der Anbindung Aathal anzustreben. Als Kernmassnahme ist im Mobilitätskonzept ein Betrieb an den Wochenenden enthalten. Für diese Massnahme liegt eine Offerte der VZO für ein Angebot nach §20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) vor. Sie könnte bereits ab 1. Mai 2020 umgesetzt werden, wenn die Finanzierung durch die Gemeinde Seegräben sichergestellt werden kann.
Zuständigkeit: Gemeinde Seegräben, in Absprache mit Stadt Uster.
ist Die Arbeiten sind so zu terminieren, dass der beschlossene Pilotbetrieb ab Mai 2020 erfolgen kann.
- **Parkplatz Oberuster (P46):** Die heute als Ausweich-Parkplatz für den Dorfparkplatz Seegräben benutzten Flächen im Aathal werden voraussichtlich ab 2020 überbaut. Als

Ersatz dafür wurden verschiedene Flächen geprüft. Der Standort in der Nähe des Autobahnanschlusses Oberuster wird weiterverfolgt; die Fläche gehört bereits dem Kanton und bietet Platz für über 300 Parkfelder. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Kanton die Fläche als Installationsplatz für den Bau der Oberlandautobahn vorgesehen hat, resp. sie dafür beansprucht wird. Dies könnte ab 2040 der Fall sein. Schliesslich ist eine Verbindung mit einem Bus-Shuttle nach Seegräben unabdingbar. Ob dies durch die öV-Freizeit-Erschliessung zwischen Bahnhof Uster und Seegräben erfolgen kann, ist im Rahmen der Betriebserfahrungen zu klären. Vorderhand wird davon ausgegangen, dass ein separater Shuttle-Service betrieben wird, die beiden Angebote sind aber aufeinander abzustimmen.

Derzeit läuft eine kantonale Machbarkeitsabklärung für den Parkplatz Oberuster. Fällt diese positiv aus und ergibt sich aus dem Versuchsbetrieb mit dem öV-Shuttle zwischen Uster und Seegräben überhaupt noch eine Notwendigkeit für zusätzliche Parkplätze, ist das Projekt weiter zu konkretisieren. Sofern sich die Möglichkeit zur Erstellung eines regionalen Parkhauses auf dem Areal des Tenniscenters in Pfäffikon ergibt, ist auf die Erstellung des Parkplatzes Oberuster P46 zu verzichten.

Zuständigkeit: Planerische Feststellung P46: Kanton Zürich (ARE), in Absprache mit Stadt Uster; Bau, Bewirtschaftung und Betrieb P46: zu bildende Trägerschaft (Kostenträger ist noch zu bestimmen); PP-Bus-Shuttle: Gemeinde Seegräben, unter Mitwirkung Jucker Farm.

- Das Absperrungs- und Umleitungskonzept bei grossem Besucherandrang in Seegräben, **«Phase Rot»**, hat sich bewährt und zu einer Beruhigung der Verkehrssituation beigetragen. Es besteht aber noch einiges Verbesserungspotential. Schon seit einigen Jahren ist zudem festzustellen, dass sich die Zeiträume mit grossem Besucheraufkommen auf der Jucker Farm weiter ausdehnen. Die «Phase Rot» sollte deshalb häufiger und auch werktags angesetzt werden können. Das Konzept muss zu diesem Zweck optimiert und vor allem kurzfristiger und mit weniger Aufwand installiert werden können. Die Einrichtung fernsteuerbarer fixer Installationen drängt sich dafür auf resp. ist zu prüfen. Zu den beiden vorgenannten Kernmassnahmen besteht insofern Abstimmungsbedarf, als die Zirkulation der Shuttle-Busse bei der Optimierung des Konzepts zu berücksichtigen ist.
Zuständigkeit: Gemeinde Seegräben, unter Mitwirkung Kanton Zürich (AFV), Kantonspolizei Zürich und Gemeinde Pfäffikon, Städte Uster und Wetzikon.
- **Beruhigung der Ortsdurchfahrt Seegräben:** Damit soll die Route westlich des Pfäffikersees für den Ausweichverkehr weniger attraktiv werden, die Lärmemissionen reduziert und vor allem die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht werden. Letzteres ist deshalb bedeutend, weil der verfügbare Strassenquerschnitt praktisch nirgends Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs zulässt. Die Umgestaltung des Strassenraums kann Auswirkungen auf das Konzept «Phase Rot» haben. Gleichzeitig werden damit möglicherweise neue Rahmenbedingungen für den Velo-Rundweg geschaffen (vgl. Paket 2). Deshalb ist eine Abstimmung erforderlich. Die Gemeinde lässt ein Konzept erarbeiten und reicht dieses bei der Kantonspolizei Zürich ein.
Zuständigkeit: Gemeinde Seegräben, mit Beteiligung Kanton Zürich (Veloweg-Führung).
- Zur Attraktivierung des Velos für den Ausflugsverkehr zur Jucker Farm ist zudem eine **Erweiterung der Velo-Abstellanlagen** erforderlich. Der Bedarf ist iterativ zu bestimmen, initial sollen 50 Abstellplätze realisiert werden. Von der inhaltlichen Bearbeitung her macht eine Abstimmung, allenfalls sogar Integration in das Projekt zur Beruhigung der Ortsdurchfahrt Sinn. Allfällig erforderliche Bewilligungsverfahren sind auf jeden Fall dort zu integrieren.
Zuständigkeit: Gemeinde Seegräben, unter Mitwirkung Jucker Farm.

Paket 2: Ruetschbergstrasse auf Gemeindegebiet Pfäffikon

Die folgenden Kernmassnahmen werden auf Grund ihrer geographischen Nähe und des sich daraus ergebenden Abstimmungsbedarfs untereinander in einem Paket zusammengefasst:

- **Verlegung Ruetschbergstrasse Holzweid – Faichrüti:** Die in der Vorstudie vorgeschlagene Verlegung der Ruetschbergstrasse beim heutigen P1 entlang der Höhenlinie nach Faichrüti wurde von der ENHK als nicht akzeptablen Eingriff in die Moorlandschaft gewertet. Eine Verlegung wird aber zur Entflechtung zwischen MIV und Veloverkehr als unabdingbar erachtet. Neu ist die Verlegung ab dem Weiler Holzweid auf die bestehende, nach Westen verlaufende Verbindungsstrasse nach Faichrüti vorgesehen. Diese muss dazu zwar massiv ausgebaut werden, es ist aber kein neuer Eingriff in die Landschaft wie bei der Variante der Vorstudie erforderlich. Ein neuer Radweg parallel zur bestehenden Strasse käme im Gebiet Hächweid ins Flachmoor zu liegen. Bereits 2019 wird in Faichrüti die Einmündung der Holzweid in die Usterstrasse umgestaltet, was die geplante Verlegung begünstigt. Als Nebeneffekt wird die Route Seegräben – Ruetschberg durch die gebrochene Linienführung für Ausweichverkehr etwas weniger attraktiv. Sorgfältig zu prüfen ist die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs. Als erster Schritt ist dazu die Anpassung des kommunalen Richtplans erforderlich, weshalb Planung und Verfahren verhältnismässig viel Zeit in Anspruch nehmen werden. Dadurch wird auch der Zeitbedarf für die Fertigstellung des Velo-Rundwegs beeinflusst.
Zuständigkeit: Planung: Gemeinde Pfäffikon in Abstimmung mit Kanton Zürich (AFV); Umsetzung: Gemeinde Pfäffikon.
- **Aufhebung Klein-Parkplätze P1/P2/P3/P5:** Mit der verlegten Ruetschbergstrasse sind P2 und P3 ohnehin nicht mehr erschlossen. P1 wird wegen seiner Lage in der Moorlandschaft und zur Reduktion von Parkplatz-Suchverkehr ebenfalls aufgehoben. Auch P5 liegt im Landschaftsschutz-Perimeter, mit Zu- und vor allem Wegfahrt übers Trottoir direkt auf die stark befahrene Usterstrasse; er wird ebenfalls aufgehoben. Da mit dem neu zu erstellenden P43 Ersatz für die aufzuhebenden Anlagen bereitgestellt wird, besteht eine direkte Abhängigkeit.
Zuständigkeit: Gemeinde Pfäffikon.
- **Befristeter Parkplatz Areal ARA (P43)** infolge Aufhebung P1/P2/P3/P5: Als Ersatz für die aufzuhebenden Klein-Parkplätze ist kurzfristig auf dem Areal ARA eine Fläche für ca. 75 Stellplätze verfügbar, also rund doppelt so viele, wie mit den P1/P2/P3/P5 aufgehoben werden. Die Anlage sollte nach Möglichkeit rückwärtig über die Schanzstrasse erschlossen werden. Die Lösung ist allerdings befristet, weil die Fläche für den Ausbau der ARA mit der vierten Reinigungsstufe in spätestens 20 Jahren benötigt wird. Der Abstimmungsbedarf mit der Aufhebung der P1/P2/P3/P5 ist offensichtlich, insbesondere für das Bewilligungsverfahren.
Zuständigkeit: Gemeinde Pfäffikon.
- **Tempo 30 Ortsdurchfahrt Ruetschberg:** Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Minderung der Attraktivität für den Ausweichverkehr. Aus Sicht der Gemeinde Pfäffikon bietet sich die Integration dieser Massnahme in ein Paket zusammen mit der Verlegung Holzweid-Faichrüti an, die Planungen sind auf jeden Fall zumindest terminlich aufeinander abzustimmen. Die Gemeinde lässt ein Konzept erarbeiten und reicht dieses bei der Kantonspolizei Zürich ein.
Zuständigkeit: Gemeinde Pfäffikon.
- **Parkierungsanlage auf dem Areal ehemalige Tennishalle:** Das Areal schräg gegenüber vom heutigen P3 könnte für eine längerfristige Lösung eine Rolle spielen, beispielsweise als Standort für ein Parkhaus, und damit den Parkplatz auf dem Areal ARA ablösen. Die Idee ist aber noch zu wenig konkret; es ist auch nicht geklärt, ob das Areal durch

die öffentliche Hand erworben werden kann. Es handelt sich deshalb nicht um eine Massnahme des Mobilitätskonzepts. Der Kanton Zürich hat bereits ein Vorverkaufsrecht zur längerfristigen Sicherung dieser Fläche auch im Zusammenhang mit der Westtangente Pfäffikon errichtet.

- **Velorundweg Pfäffikersee:** Die offenen Fragen bezüglich Linienführung für diesen Radweg betreffen alle das westliche Ufer des Pfäffikersees (vgl. Kapitel 6.2). Wichtige Rahmenbedingungen werden mit der Verlegung der Ruetschbergstrasse sowie der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in Seegräben und evtl. Ruetschberg gesetzt. Der Kanton hat einen Planungsauftrag für einen qualitativen und durchgängigen Radweg und wird diesen mit den Kernmassnahmen abstimmen.
Zuständigkeit: Kanton Zürich, AFV.

Paket 3: Bewirtschaftung der Parkieranlagen/Mobilitäts-Plattform

Das Paket besteht aus folgenden Kernmassnahmen:

- **PP-Bewirtschaftung:** Zumindest alle seenahen und neuen Parkieranlagen werden kostenpflichtig, soweit sie es nicht schon sind. Im Einzelnen sind das: P24 Mercedes Wetzikon, P45 Wetzikon Bootssteg, P44 Badi Auslikon, P23 Auslikon Dorf, P13 Pfäffikon Kastell, P12 Pfäffikon Strandbad Baumen, P43 Pfäffikon ARA, P19 Seegräben Dorf, P46 Oberuster. Es soll gemeindeübergreifend ein einheitlicher Mindesttarif angewendet werden, Abweichung nach oben ist aber möglich.
Eine Bewirtschaftung kann im Prinzip bereits für die heute bestehenden Anlagen P15 Badi Auslikon Nord und P16 Badi Auslikon Süd eingeführt werden, in Abstimmung mit den bereits heute kostenpflichtigen Anlagen P19 Seegräben Dorf und P12 Pfäffikon Strandbad Baumen. Die beiden Standortgemeinden Pfäffikon und Wetzikon erarbeiten mit ihren kommunalen Bewirtschaftungskonzepten derzeit die Grundlagen, so dass eine Einführung per Anfang 2020 möglich sein sollte. Hierbei ist allerdings darauf zu achten, dass allfällige für die Bewirtschaftung erforderlichen neuen Einrichtungen wie beispielsweise eine Barriere auch künftig für die Kontrolle der Zufahrtsberechtigung weiterverwendet werden können.
Zuständigkeit: Gemeinden Pfäffikon und Seegräben sowie Stadt Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft.
- **Mobilitäts-Plattform Pfäffikersee:** Die Mobilitäts-Plattform stellt alle wichtigen Informationen zur Anreise an den Pfäffikersee für alle Verkehrsmittel zur Verfügung und schlägt dem Nutzer vor allem auch kombinierte Lösungen wie öV – Leihvelo vor. Das Parkplatzbewirtschaftungssystem für die zuvor genannten Parkplätze wird sowohl nutzer- als auch betreiberseitig integriert; d.h. der Nutzer kann sein Parkfeld über die Plattform bezahlen und die Betreiber den Abgleich Soll/Ist bei der Kontrolle vornehmen. Da somit die Belegung der einzelnen Anlagen in Echtzeit auf der Plattform als Nebenprodukt anfällt, kann sie auch als Leitsystem anstelle von ortsfesten Anzeigen dienen. Die Plattform muss deshalb auch über eine App für mobile Geräte zugänglich sein. Im Prinzip kann somit auf ortsfeste Kontroll- und Bezahlrichtungen bei den Parkieranlagen verzichtet werden; allerdings kann dann nur noch seinen PW parkieren, wer ein Handy dabei und die App installiert hat.
Zuständigkeit: Kanton Zürich, AFV.
- **PP-Bewirtschaftungskonzepte Wetzikon und Pfäffikon:** Die Gemeinden erarbeiten derzeit Bewirtschaftungskonzepte für die öffentlichen Parkieranlagen auf Gemeindegebiet. Eine Abstimmung ist insofern erforderlich, als aus den Bewirtschaftungskonzepten die Bewirtschaftung zumindest der neu zu errichtenden Parkieranlagen in

Seenähe, allenfalls auch jene der Bestehenden, eindeutig zu regeln ist. Eine Preisdifferenzierung für die verschiedenen Parkplätze soll diskutiert werden.

- Zuständigkeit: Gemeinde Pfäffikon und Stadt Wetzikon.
- **Bildung einer Trägerschaft**: Die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen nach einheitlichen Grundsätzen wird von einer neu zu bildenden Trägerschaft übernommen. Diese ist zuständig für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Die geeignete Organisationsform ist unter Federführung der RZO und des Kantons (AFV) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu evaluieren. Denkbar ist auch die Integration von privaten Investoren. Es ist weiter vorstellbar, dass dieser Trägerschaft je nach Ausgestaltung auch weitere Aufgaben wie der Betrieb der Shuttle-Busse, Organisation und Betrieb der «Phase Rot» oder der Betrieb der Mobilitäts-Plattform übergeben werden. Terminlich wäre es vorteilhaft, wenn diese Trägerschaft bereits für die Realisierung der neuen Parkierungsanlagen P23 Auslikon Dorf, P18 Mercedes Wetzikon und P46 Oberuster operativ wäre.
Zuständigkeit: RZO (Lead) und Kanton Zürich (AFV), unter Beteiligung Gemeinden Pfäffikon und Seegräben sowie Stadt Wetzikon.

Paket 4: Verlegung Parkierungsanlagen Auslikon Nord/Verkehrsregime Strandbadstrasse Pfäffikon

Alle folgenden Kernmassnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Pfäffikon als Standortgemeinde, in Abstimmung mit der Stadt Wetzikon als Betreiberin:

- **Teilrückbau bzw. Aufhebung und Verlegung P15**: Der im regionalen Richtplan eingetragene Parkplatz Badi Auslikon Nord wird aufgehoben. Es werden 5 Parkfelder eingerichtet resp. beibehalten, wovon eines für das Personal der Badi und die übrigen 4 für Behinderte in Doppelnutzung mit Anlieferung für Badi und Kiosk reserviert sind. Die 5 neuen Parkfelder werden als P44 Badi bezeichnet. Der Parkplatz Badi Auslikon Nord wird mit der Aufhebung des Campingplatzes und dessen Rückbau als Zwischenschritt ab 2024 um die Hälfte reduziert und rückgebaut, auch wenn die neue Parkierungsanlage noch nicht realisiert ist. Die Anzahl der Parkfelder beträgt dann noch 140 (Stand der Erhebung: 5.11.2018). Sobald eine Realisierung von P23 erfolgt ist, wird P44 bis auf 5 Parkfelder rückgebaut.
- **Aufhebung P14 Auslikon Bahnunterführung**: Die Parkierungsflächen sollen in einer Anlage konzentriert werden, soweit sie noch im Landschaftsschutz-Perimeter liegen.
- **Neue Parkierungsanlage Auslikon Dorf (P23)**: Unmittelbar westlich der Bahnunterführung wird eine neue Parkierungsanlage mit 160 Parkfeldern als Ersatz für die aufzuhebenden P15 und P14 erstellt. Damit werden einerseits die Anlagen auf einen Standort konzentriert und andererseits zwar nicht ganz aus dem Schutzperimeter, aber immerhin an dessen östlichen Rand in die Landschaftsschutzzone hin verlegt. Es wird davon ausgegangen, dass das Verfahren für die Errichtung des neuen P23 das Leitverfahren für die Anpassungen der Parkierungsanlagen Auslikon Nord ist, d.h. die Verfügung der Aufhebung der bisherigen P15 und P14 sowie die Erweiterung der Velo-Abstellanlage soll im selben Verfahren erfolgen. Die Gemeinde Pfäffikon übernimmt die Vorgespräche und die Verhandlungen mit den Grundeigentümern. Ein freihändiger Landerwerb wird dabei angestrebt. Es werden ggf. alle rechtlichen Möglichkeiten zur Verfügbarmachung des Grundes (Enteignung gemäss Strassengesetz StG) ausgeschöpft. Der Kanton übernimmt die Planung und Finanzierung der Verlegung des regionalen Parkplatzes (inkl. Rückbau), da der Parkplatz im regionalen Richtplan eingetragen ist. Die Aufhebung der bisherigen P15 und P14 sowie der Eintrag P23 erfolgt im regionalen Richtplan bis 2021.

Das Bauprojekt wird erarbeitet und ab 2023 realisiert. Die Parkplätze werden bewirtschaftet.

- **Verkehrsregime/Zufahrtsberechtigung Strandbadstrasse (Auslikon):** Durch die Aufhebung von P14 und P15 entfallen auch die PW-Fahrten zu diesen Parkplätzen. Der Kreis der Berechtigten für die Zufahrt auf der Strandbadstrasse wird eingeschränkt auf
 - Personal von Badi
 - Behinderte mit Ausweis
 - Anlieferung für Badi und Kiosk

Fahrten zur Badi zum Aus- und Einsteigen sind nicht zugelassen. Die Strandbadstrasse wird auf Höhe des heutigen P14 mit einer Schranke oder versenkbarem Poller gesperrt und einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt. Damit können einerseits die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Strandbadstrasse markant erhöht und andererseits die Fahrten mit Motorfahrzeugen im Moorschutzperimeter deutlich reduziert werden.

- **Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Badi:** Beidseits des Chämpfnerbachs sollen insgesamt 500 Abstellplätze für Velos angeboten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Veloverkehr zur Badi künftig vor allem von Wetzikon her entwickelt, deshalb sollen zwei Drittel der Abstellplätze beim Bootssteg angeordnet werden; auf der Nordseite reicht deshalb vorderhand eine Erweiterung um 100 Abstellplätze. Es reicht ein vergleichsweise tiefer Standard: Weil die Plätze praktisch nur bei schönem Wetter benutzt werden, wird auf eine Überdachung verzichtet. Es reicht aus, wenn ein Teil der Anlagen aus eindeutig begrenzten und mit «P Velo» bezeichneten Flächen besteht; Abschliessmöglichkeiten für den Velorahmen sind nicht erforderlich. Die Velo-Abstellanlage soll bezüglich Anordnung, Erschliessungsflächen etc. mit dem P44 abgestimmt werden.

Paket 5: Reduktion / Verlegung Parkieranlagen Auslikon Süd/Verkehrsregime Strandbadstrasse Wetzikon

Alle folgenden Kernmassnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wetzikon:

- **Reduktion resp. Verlegung P16:** Der Parkplatz Badi Auslikon Süd wird auf das Areal innerhalb der Erholungszone beschränkt und darf 101 bis höchstens 142 Parkfelder umfassen, davon 35 Bootsabstellplätze. Dabei soll ein möglichst grosser Teil der bestehenden Grünflächen erhalten werden. Der Parkplatz wird neu als P45 Bootssteg bezeichnet und ist zu bewirtschaften.
- **Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Bootssteg:** Beidseits des Chämpfnerbachs sollen insgesamt 500 Abstellplätze für Velos angeboten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Veloverkehr zur Badi künftig vor allem von Wetzikon her entwickelt, deshalb sollen zwei Drittel der Abstellplätze in der Erholungszone beim Bootssteg angeordnet werden; das bedeutet auf der Südseite des Chämpfnerbachs eine Erweiterung um ca. 200 Abstellplätze. Es reicht ein vergleichsweise tiefer Standard: Weil die Plätze praktisch nur bei schönem Wetter benutzt werden, wird auf eine Überdachung verzichtet. Es reicht aus, wenn ein Teil der Anlagen aus eindeutig begrenzten und mit «P Velo» bezeichneten Flächen besteht; Abschliessmöglichkeiten für den Velorahmen sind nicht erforderlich. Die Velo-Abstellanlage soll insgesamt bezüglich Anordnung, Erschliessungsflächen etc. mit dem P45 abgestimmt werden.
- **Nutzung Parkplatz Mercedes Wetzikon (P24):** Der Parkplatz der Mercedes Wetzikon (P18) weist 69 Parkfelder auf, die bereits heute am Wochenende der Öffentlichkeit zur

Verfügung stehen. Diese werden auch weiterhin am Wochenende öffentlich zugänglich bleiben.

- **Verkehrsregime/Zufahrtsberechtigung Strandbadstrasse (Wetzikon):** Durch die Reduktion von P16 entfällt ein Teil der PW-Fahrten zu diesem Parkplatz. Die Strandbadstrasse wird auf Höhe Mercedes Wetzikon mit einer Schranke oder versenkbarem Poller gesperrt und einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt. Es werden nur noch die maximal möglichen Anzahl Fahrzeuge zum Parkplatz zugelassen. Damit können einerseits die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Strandbadstrasse erhöht und andererseits die Fahrten mit Motorfahrzeugen im Moorschutzperimeter reduziert werden (kein Suchverkehr).

Paket 6: Attraktivierung Veloverkehr

In verschiedenen zuvor erläuterten Paketen sind bereits umfangreiche Massnahmen zur Attraktivierung des Veloverkehrs enthalten und stehen dort im geographischen Kontext mit anderen Kernmassnahmen. Das Mobilitätskonzept enthält weitere Kernmassnahmen zur Attraktivierung des Veloverkehrs. Diese Massnahmen sind weitgehend unabhängig von den übrigen realisierbar.

- **Weitere Abstellanlagen** sind beim Römer-Kastell und beim neuen Naturzentrum Pfäffikon vorgesehen. Der Bedarf an diesen beiden Standorten ist nicht riesig. Es geht primär darum, dass Velos nicht einfach auf den Verkehrsflächen, sei es für Fuss- oder Veloverkehr, stehen gelassen werden, deshalb sind hier Flächen zu bezeichnen, die für das Abstellen von 20 Velos ausreichen.
Zuständigkeit: Gemeinde Pfäffikon.
- Mit einem **Veloverleihsystem** soll vor allem die Transportkette öV – Velo für das Ausflugsziel Pfäffikersee attraktiver werden. Es ist ein stationsbasiertes Verleihsystem vorgesehen mit Standorten an den Bahnhöfen Uster, Wetzikon, Kempten und Pfäffikon. Weitere Stationen des Verleihsystems sind bei der Badi Auslikon und in Seegräben, Nähe Jucker Farm vorgesehen, die jedoch nur als Abstellanlagen während des Aufenthalts dienen. Es ist zu vermeiden, dass die Attraktivität dieser Hotspots noch grösser wird, deshalb wird auf den Veloverleih verzichtet. Besucher sollen aber die Möglichkeit haben, während der Dauer ihres Aufenthaltes Mietkosten für ihr Leihvelo zu sparen.
Zuständigkeit: neu zu bildende Trägerschaft.
- Die Gemeinden **überprüfen ihre kommunalen Velo-Netze** bezüglich der möglichst einfachen und sicheren Zufahrt zum Pfäffikersee.
Zuständigkeit: Gemeinden Pfäffikon und Seegräben sowie Stadt Wetzikon.

Paket 7: Rückbau Camping Auslikon und Umgestaltung Badi Auslikon

- Die Verlängerung der Konzession für den touristischen Hotspot Badi läuft Anfang 2022 aus. Die Badi Auslikon wird naturnah saniert. Das geplante Betriebskonzept unterscheidet sich nicht vom aktuellen Betriebskonzept. Die Übergangsfrist der Konzession für die Badi wird bis 2023 verlängert.
- Der Betrieb des Campingplatzs wird auf Ende 2023 eingestellt. Der Platz wird bis 2024 zurückgebaut. Die Übergangsfrist der Konzession wird bis 2023 verlängert.
- Anschliessend wird die Konzession für die Badi mit einem Nutzungsumfang im heutigen Rahmen erneuert.

Zuständigkeit: Stadt Wetzikon als Betreiberin, in Abstimmung mit der Gemeinde Pfäffikon als Standortgemeinde.

Aufwertungsmassnahmen für rückgebaute Parkierungsflächen

Um die rückgebauten Parkplatzflächen als funktionierende Flächen für die Moorgebiete zurückzugewinnen, sind Aufwertungsmassnahmen nach dem Rückbau erforderlich. Die Aufwertungsmassnahmen müssen jeweils ins Rückbauprojekt für die jeweilige Fläche integriert werden und sind insbesondere auch verfahrenstechnisch im dessen Rahmen zu behandeln. Es handelt sich deshalb hier nicht um ein eigenständiges Paket.

Zuständigkeit: Kanton Zürich (AFV, ARE, ALN, AWEL).

Umgestaltung Usterstrasse

Mit der Realisierung der geplanten Umfahrung Pfäffikon ergibt sich längerfristig die Möglichkeit zur Umgestaltung und Rückbaus der Usterstrasse mit einer attraktiven und naturnahen Lösung für den Fuss- und Veloverkehr. Derzeit ist jedoch das Projekt für den prioritären Teilabschnitt Zelglistrasse wegen Lärmproblemen blockiert. Deshalb rückt auch die Realisierung des nachgelagerten Teilabschnittes Westtangente in weite Ferne. Die Umgestaltung der Usterstrasse ist deshalb auch nicht Bestandteil des Mobilitätskonzepts, sondern wird der Vollständigkeit halber im Sinne eines Ausblicks aufgeführt.

5.4.2 Optionale Massnahmen

Neben den in der Karte dargestellten Kernmassnahmen, die zwingend umgesetzt werden müssen, gibt es eine Reihe von Massnahmen, welche ergänzend umgesetzt werden können, um die Erreichung der Ziele zu unterstützen. Sie sind im Sinne einer Werkzeugkiste zu verstehen und können auch durch Dritte umgesetzt werden. Diese sind geordnet nach Priorität aufgelistet:

- Einführung weiterer nachfrageorientierter Angebote zum Personentransport aller Art (exkl. MIV)
- Weitere Optimierung Fussgängerführung
- Garette/Leiterwagen für Warentransport von den Parkplätzen zu Badi und Camping (wird 2023 aufgehoben)
- Kommunikative Massnahmen/Erstellung einer Kommunikationskarte
- Naturzentrum (wird durch den Verein Pro Pfäffikersee bereits umgesetzt)
- Mobilitätsbonus im Rahmen der Mobilitätsplattform als „Incentive“
- Ruderbootvermietung, evtl. auch für «one way»

Der vollständige, im Rahmen der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzepts zusammengetragene Ideenkatalog findet sich in Anhang 10.8; es sind auch die nicht weiter verfolgten Massnahmen aufgeführt.

5.4.3 Verworfenne Massnahmen

Unter Beachtung der festgesetzten Ziele und nach vertieften Abklärungen wurden einige Massnahmen verworfen. Im Folgenden werden die wichtigsten Gründe dafür stichwortartig genannt:

Seilbahn Aathal – Seegräben

- Hohe Kosten für die Infrastruktur (ca. CHF 15 Mio.)
- Eingriff in Wald bei Aathal relativ gross
- Seilbahntrasse verläuft in Seegräben unmittelbar entlang bestehender Siedlung
- Zugangebot Aathal (Talstation) mit Halbstundentakt S14 wenig attraktiv
- Parkplatzangebot im Aathal wird ab 2020 massiv reduziert
- Könnte als neue Attraktion unerwünschten zusätzlichen Besucherverkehr generieren
- Geringe Grundnachfrage durch die Bevölkerung von Seegräben

S-Bahn-Haltestelle Auslikon

- Sehr hohe Kosten
- Geringe Nutzen: Grundnachfrage Bevölkerung Auslikon sehr klein, allfällige saisonale Nachfrage durch Badegäste kann Investition dieser Grössenordnung nicht rechtfertigen, wird deshalb seitens ZVV grundsätzlich abgelehnt
- Konflikt mit Landschaftsschutz-Perimeter

Alternativer Standort für Campingplatz

- Einziger Standort in Seenähe und ausserhalb Landschaftsschutz-Perimeter: Baumen Pfäffikon, neben Strandbad
- Aus Sicht Gemeinde Pfäffikon keine Akzeptanz, da Quartier durch Verkehr zum Strandbad sehr stark belastet
- Im Rahmen des runden Tisches verzichtet die Stadt Wetzikon ganz auf einen Weiterbetrieb des Campingplatzes nach 2023.

Busrundkurs für öV-Freizeit-Erschliessung

- Siedlungsgebiete im Perimeter mit Ausnahme von Seegräben bereits durch den öV erschlossen
- Busrundkurse führen in der Regel zu unattraktiven Fahrzeiten
- Busrundkurs könnte Badi Auslikon nicht besser erschliessen als das bestehende öV-Angebot

Autonom-fahrende Shuttle-Busse

- Erzeugen neues Konfliktpotential zum Fuss- und Veloverkehr auf der Strandbadstrasse, nachdem diese vom motorisierten Verkehr entlastet sind
- Umsetzung erst mittelfristig möglich und für geballte Fahrgastströme nicht zweckmässig
- Im Mischverkehr mit Fuss-/ Veloverkehr zu störungsanfällig und damit unzuverlässig und unattraktiv
- Eigentrossierung sinnvoll, aber in Moorlandschaft nicht umsetzbar

5.4.4 Wirkungsanalyse

Mit der Wirkungsanalyse werden die Kernmassnahmen mit den Zielen (vgl. Kapitel 5.3) gespiegelt. Durch die Umsetzung der Massnahmen werden zusammenfassend die folgenden Wirkungen erzeugt (detaillierte Wirkungsanalyse vgl. Anhang 10.9):

- Namhafte heute durch Parkierung beanspruchte Flächen innerhalb des Moorschutz-Perimeters können für die Moore zurückgewonnen und aufgewertet werden; die Belastung

durch den motorisierten Verkehr im Moorschutz- und Moorlandschafts-Perimeter wird markant reduziert.

- Durch die Schliessung und den Rückbau des Campingplatzes Auslikon wird ein bedeutender zusätzlicher Beitrag zu Gunsten des Moorschutzes geleistet.
- Die Verkehrsarten werden auf verschiedenen, für die Erholungsnutzung wichtigen Strecken entflochten, sowohl MIV – Fuss- und Veloverkehr als auch Veloverkehr – Fussverkehr. Damit wird die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht; dessen Attraktivität wird mit weiteren, gezielten Massnahmen gesteigert.
- Die Erschliessung des Erholungsgebiets Pfäffikersee bleibt auch für den MIV gewahrt, führt aber nicht zu einer Attraktivitätssteigerung.
- Mit einer besseren öV-Erschliessung von Seegräben, die auf den Freizeitverkehr der Jucker Farm ausgerichtet ist, soll der Anteil des öV deutlich erhöht werden.

Die formulierten Ziele werden mit der Umsetzung der Kernmassnahmen erreicht. Den Anforderungen gemäss BLN-Verordnung wird Rechnung getragen. Somit wird mit dem Mobilitätskonzept eine tragfähige Grundlage für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen für die Nutzungen Strandbad und Parkierung Auslikon Süd geschaffen.

Die Parkfeldbilanz zwischen Ist und Neu ist über die aufzuhebenden, zu erweiternden und neu zu erstellenden Parkplätze betrachtet ausgeglichen. Gegenüber den Beschlüssen TP1 bestehen beim P16 Auslikon Süd und P44 Auslikon Nord Differenzen. Beim PP 44 war man im TP1 von einer vollständigen Aufhebung ausgegangen. Bei näherer Betrachtung hat sich gezeigt, dass fünf Parkfelder für die Anlieferung Badi sowie für Mobilitätsbehinderte zweckmässig sind (vgl. Parkplatzbilanz im Anhang 10.10). Beim PP 16 Auslikon Süd wurde im Rahmen des runden Tisches ausgehandelt, dass im Gegenzug zur vollständigen Aufhebung des Campingbetriebes und der entsprechenden Renaturierung eine reduzierte Anzahl Park- und Bootsabstellplätze auf der nicht zum Moorschutzgebiet gehörenden Fläche verbleiben kann, der Platz aber möglichst naturnah gestaltet werden muss und ein möglichst grosser Teil der bestehenden Grünfläche erhalten werden soll.

6 Einzelprojekte Verkehrsinfrastruktur

Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf den Bearbeitungsstand vom November 2018.

6.1 Westumfahrung Pfäffikon

Die Westumfahrung Pfäffikon ist im kantonalen Richtplan als Hauptverbindungsstrasse klassiert und soll das Zentrum von Pfäffikon vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Westumfahrung ist wegen der Verkehrsverlagerung von der Umfahrungsstrasse «Verlängerung Zelglistrasse» abhängig. Die heutige Hauptverkehrsstrasse (Hoch-/Kempptalstrasse) vermag den zusätzlichen Verkehr der Westumfahrung Pfäffikon nicht aufzunehmen. Das Zentrum von Pfäffikon würde aber mit der Westumfahrung Pfäffikon alleine, d.h. ohne die Umfahrungsstrasse «Verlängerung Zelglistrasse», nicht vom Durchgangsverkehr entlastet.

Aktuell ist die weitere Projektierung der Strasse «Verlängerung Zelglistrasse» aufgrund von umweltrechtlichen Schwierigkeiten sistiert. Aus diesem Grund sind derzeit keine weiteren Projektabklärungen für die Westumfahrung Pfäffikon in Bearbeitung. Das Projekt befindet sich immer noch auf dem Bearbeitungsstand von 2015 (Anfrage ENHK).

6.2 Radrundweg Robenhausen – Ruetschberg

Mit dem Projekt Radrundweg Robenhausen – Ruetschberg soll die Grundlage für die Revision des regionalen Richtplans geschaffen werden. Es wird angestrebt, den Velofreizeitverkehr und den Wanderweg rund um den Pfäffikersee zu entflechten. Mit Ausnahme der Westseite konnte diese Entflechtung bereits umgesetzt werden und die entsprechenden Richtplaneinträge bestehen. Aktuell wird die Machbarkeitsstudie erarbeitet. In einigen Abschnitten ist die Linienführung schon sehr konkret. Dort werden im nächsten Bearbeitungsschritt die umweltrechtlichen Rahmenbedingungen, die Bewilligungsfähigkeit und die Zuständigkeiten (Verfahrenslead) detaillierter untersucht. In anderen Abschnitten werden noch immer unterschiedliche Linienführungen hinsichtlich der technischen Machbarkeit sowie der Einbindung in die Landschaft geprüft.

6.2.1 Brücke Aabach

Die heutige Brücke über den Aabach ist für eine Freizeitvelo- und Wanderroute nicht ausreichend dimensioniert und soll ausgebaut werden. Angestrebt ist eine Brücke in Leichtbauweise und einer Breite von 2.5 m. Die Befahrbarkeit mit schweren Unterhaltsfahrzeugen muss nicht gewährleistet werden. Die Dimensionierungsparameter sind im Grundsatz geklärt. Im nächsten Schritt soll die umweltrechtliche und technische Machbarkeit geprüft werden.

6.2.2 Abschnitt Robenhausen

Die heutige Linienführung im Bereich Robenhausen bis zur Messikommer Eiche befindet sich innerhalb national geschützter Hoch- und Flachmoorperimeter. In Zusammenarbeit mit

dem ALN wird eine neue Wegführung ausserhalb dieser Schutzperimeter gesucht. Mit der neu geplanten Wegverbindung können zugleich heute nur sehr umständlich erschlossene Landwirtschaftsflächen direkt und ohne die Beanspruchung der nationalen Schutzperimeter erschlossen werden. Ein Grossteil des heutigen Weges innerhalb der Schutzperimeter kann in diesem Abschnitt dadurch zurückgebaut werden.

6.2.3 Abschnitt Schüracher – Holzweid/Ruetschbergstrasse

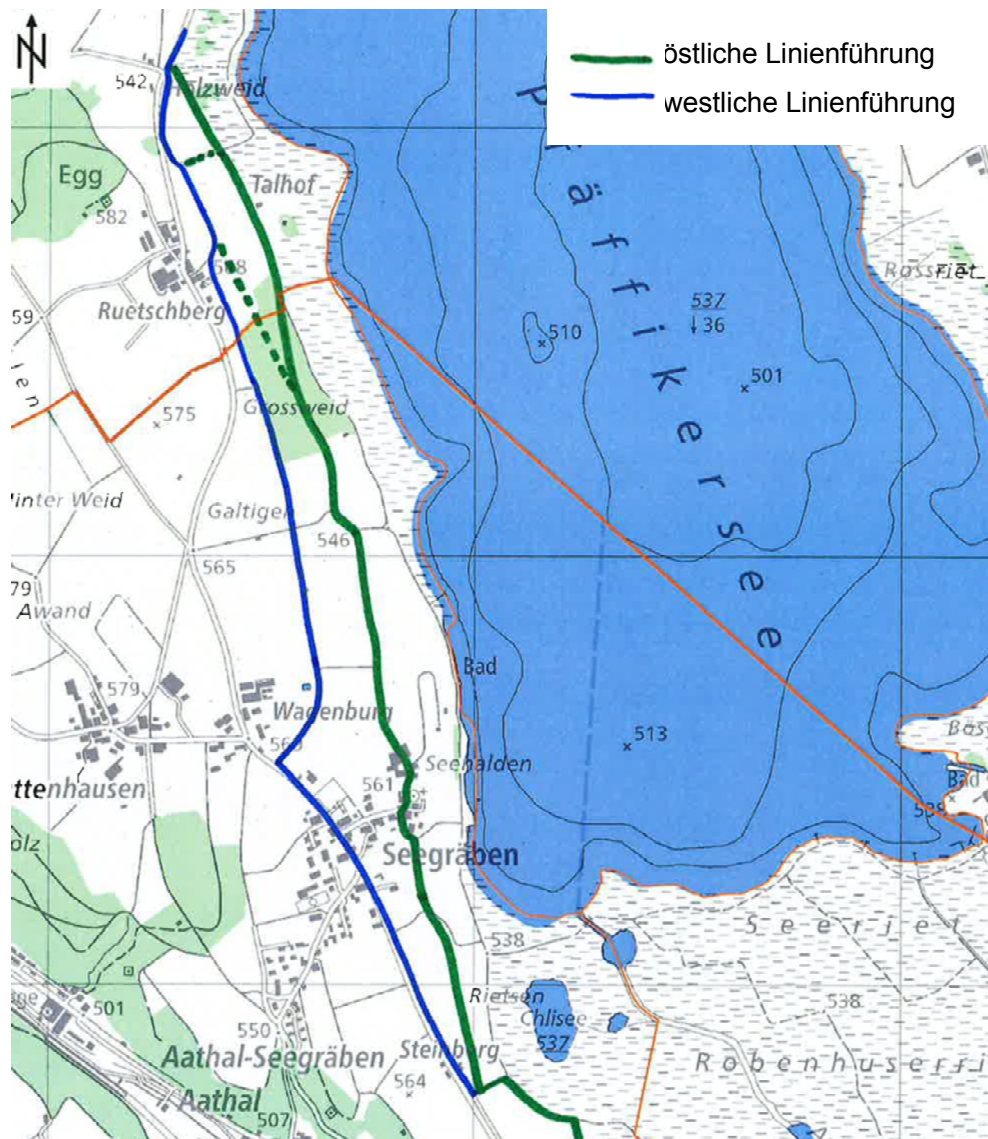


Abbildung 12 Velorundweg Pfäffikersee: Abschnitt Schüracher – Holzweid

Quelle: Amt für Verkehr

Im Abschnitt Schüracher – Holzweid/Ruetschbergstrasse sind aktuell zwei Linienführungen in Prüfung.

Mit der westlichen, eher rückwärtigen Linienführung entlang Steinberg- und Ruetschbergstrasse sollen verschiedene Konfliktstellen zwischen Velofahrenden und Fussgängern im historischen Ortsteil von Seegräben und auf der Jucker Farm umfahren werden. Als Konsequenz der neuen Linienführung wird die Jucker Farm nicht mehr direkt angefahren. Ausserdem müssen Lösungen für die Veloführung im Bereich Gemeindeparkplatz gefunden werden. Aktuell wird ein reduziertes Sicherheitsaudit für diese Veloführung in Seegräben erarbeitet, das mögliche Sicherheitsdefizite und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen soll. Zwischen dem Grossweid-Wald und dem Flurweg östlich der Wohnsiedlungen in Ruetschberg ist ein neuer Wegabschnitt nötig. Am nördlichen Ende des Perimeters im Bereich Holzweid wird eine Linienführung parallel zur Ruetschbergstrasse geprüft. Eine Entflechtung des Veloverkehrs von der Ruetschbergstrasse wird angestrebt.

Die östliche Linienführung führt näher am See und direkt durch die Jucker Farm. Für die heutigen Konfliktstellen Jucker Farm und Cher müssen bauliche oder gestalterische Lösungen gesucht werden. Entsprechende Prüfaufträge sind erteilt. Der bestehende Waldweg durch den Grossweid-Wald ist auszubauen bzw. nach Norden zu verlängern. Die Verlängerung des Flurwegs erleichtert gleichzeitig die forstwirtschaftliche Nutzung des Waldgebietes. Im Bereich Talhof kann nur eine Entflechtung erreicht werden, wenn eine neue Wegverbindung östlich des Weilers Ruetschberg realisiert wird. Für den Anschluss an die Ruetschbergstrasse werden zwei Optionen geprüft. Entweder führt der Radweg auf dem bestehenden Giwizenweg zur Ruetschbergstrasse und dort – analog zur westlichen Variante – parallel zur bestehenden Strasse oder der Trampelpfad zur Abzweigung Holzweid wird ausgebaut.

6.2.4 Abschnitt Ruetschberg – Usterstrasse

Im Bereich Ruetschberg – Usterstrasse wird, wie bereits in der Vorphase von Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, der Teilrückbau der Ruetschbergstrasse angestrebt. Anstelle einer neuen Strasse soll der Verkehr auf die Strasse Holzweid verlagert werden.

Bei diesem Projekt sind mit Ausnahme der Einmündungen in die Usterstrasse ausschliesslich Gemeindestrassen betroffen, weshalb die weitere Bearbeitung dieses Projektes bei der Gemeinde Pfäffikon liegt. Seitens des Kantons Zürich ist vorgesehen, den Anschluss der Holzweid an die Usterstrasse in Faichrüti schon in der nächsten Zeit so umzugestalten, dass die vorgeschlagene Umlegung des Durchgangsverkehrs von der Ruetschbergstrasse auf die Holzweid ohne weitere Anpassungen möglich ist.

Der Strassenkörper der Holzweid selbst muss um ca. 1m verbreitert und für das Befahren mit schweren Fahrzeugen verstärkt werden. Da gleichzeitig ein teilweiser Rückbau der Ruetschbergstrasse auf die halbe Breite erfolgt und dieser Abschnitt vom motorisierten Verkehr befreit wird, wirkt sich die Verlegung auf die Holzweid in der Umweltbilanz positiv aus und stellt daher auch aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes eine deutliche Verbesserung dar.

Das Projekt kann in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen und mitfinanziert werden, wenn ein entsprechendes Vorprojekt bis September 2019 vorliegt. Eine Umsetzung kann in diesem Fall ab Ende 2024 erfolgen.

Seitens des Kantons wird dieses Vorhaben von allen beteiligten Ämtern unterstützt. Die weitere Bearbeitung erfolgt bilateral durch Gemeinde und Kanton Zürich.

7 Weiteres Vorgehen

7.1 Zeitliche und inhaltliche Abhängigkeiten

Die in Kapitel 5.3 formulierten Ziele werden mit der vollständigen Umsetzung der Kernmassnahmen des Massnahmenkatalogs Freizeitmobilität (vgl. Kapitel 5.4.1) erreicht.

Zwischen den einzelnen Kernmassnahmen bestehen sowohl inhaltliche als auch zeitliche Abhängigkeiten, die eine koordinierte Planung und Realisierung erfordern. Entsprechend diesen Abhängigkeiten wurden insgesamt sieben «Umsetzungs-Pakete» gebildet. Diese sind auch auf einer Zeitschiene dargestellt. (vgl. Anhang 10.7).

Die Kernmassnahmen der Pakete 4 und 5 bilden die Basis für eine neue Bewilligung bzw. Konzession für die Badi Auslikon; die bestehende Konzession läuft Anfang 2022 aus. Der Betrieb des Campingplatzes wird auf Ende 2023 eingestellt, der Rückbau erfolgt 2024. Badi und Campingplatz brauchen eine befristete Verlängerung für die Konzessionen bis 2023. Anschliessend wird die Konzession für die Badi mit einem Nutzungsumfang im heutigen Rahmen erneuert. Das Verfahren für die Ausnahmegewilligung in der Übergangsfrist von Badi und Camping Auslikon im Moorschutzperimeter muss spätestens Anfang des Jahres 2021 initiiert werden, damit die rechtliche Grundlage bis Anfang 2022 steht. Es ist deshalb unabdingbar, dass für die Kernmassnahmen der Pakete 4 und 5 bis Ende 2020 ein «glaubwürdiger» Planungsstand erreicht wird. Dazu gehört nicht nur ein vollständiges Vorprojekt für die Anlagen, sondern auch die Landsicherung resp. entsprechende Vorverträge mit den Grundeigentümern. Der Eintrag P23 im regionalen Richtplan erfolgt bis 2021.

Folgende Arbeitsschritte sind als nächstes in Angriff zu nehmen:

- Bildung einer Trägerschaft «Mobilität und Freizeit Pfäffikersee»: Zur Koordination der verschiedenen Kernmassnahmen und deren Finanzierung wird von der Region Zürcher Oberland, den Gemeinden und dem Kanton Zürich, allenfalls zusammen mit privaten Investoren, eine geeignete Trägerschaft gebildet. Ziel ist eine koordinierte Umsetzung des Gesamtkonzeptes und die Sicherstellung der dafür erforderlichen Finanzierung. Den Lead in diesem Prozess übernimmt die Region Zürcher Oberland RZO.
- Einleiten der erforderlichen Richtplanänderungen durch Kanton, Region und Gemeinden; Abklärung der Zweckmässigkeit von Richtplaneinträgen soweit Bedarf besteht (vgl. Kapitel 7.2). Die entsprechenden Anträge werden von den Gemeinden an die RZO gestellt. Diese veranlasst eine entsprechende Teilrevision.
- Aufgleisen des für die Übergangsbewilligungen von Badi und Camping Auslikon erforderlichen Verfahrens.

7.2 Anpassungsbedarf Richtplanung

Regionaler Richtplan

Auf Grund der bisherigen Praxis und aus Gründen der thematischen Abstimmungen sind für Parkieranlagen (MIV und Velo) und Veloverbindungen Anpassungen resp. Einträge im regionalen Richtplan erforderlich (Lead: Regionalplanungsgruppe Zürcher Oberland RZO).

Folgende Anlagen und Verbindungen sind gemäss Abklärungen des Kantons in den Richtplan einzutragen:

- P23 Auslikon Dorf (160PP)
- P43 Areal ARA Pfäffikon (75PP), alternativ Tennishalle
- P46 Oberuster (250PP), alternativ Tennishalle
- P45 Auslikon Süd (höchsten 107 PP und 35 Bootsplätze)
- Veloverbindung Robenhausen – Ruetschberg
- Veloabstellanlage Badi Auslikon Nord (200PP)
- Veloabstellanlage Bootssteg Auslikon Süd (300PP)
- Veloabstellanlage Seegräben Jucker Farm (50PP)
- Veloabstellanlage Pfäffikon Naturzentrum (20PP)
- Veloabstellanlage Pfäffikon Römer Kastell (20PP)

Folgende Einträge müssen gelöscht oder geändert werden:

- Löschung der Einträge für P3, P14, P15 und P16 resp. Änderung zu den neuen P44 (5PP) und P45 (107PP)

Die aufzuhebenden Parkplätze P1, P2 und P5 sind nicht im Richtplan eingetragen.

Mit der Anpassung der Richtplaneinträge geht es insbesondere auch um die Abstimmung des quantitativen Angebots an Parkfeldern rund um den Pfäffikersee, weshalb sämtliche diesbezüglichen Änderungen im Rahmen desselben Verfahrens festgesetzt werden sollen.

Kommunaler Richtplan Pfäffikon

Die Verlegung der Ruetschbergstrasse erfordert einen Eintrag im kommunalen Richtplan Pfäffikon (zuständig Gemeinde Pfäffikon).

8 Umsetzung

Die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, die Region Zürcher Oberland (RZO), die Stadt Wetzikon, die Gemeinde Pfäffikon und die Gemeinde Seegräben setzen sich für die Umsetzung der im Gesamtkonzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee festgehaltenen Massnahmen (Kapitel 5.4.1) ein und handeln dabei im Sinn und Geist des Zielzustands (Kapitel 5.3).

Die Absichtserklärung ist als Vereinbarung über das gemeinsame Vorgehen im Raum Pfäffikersee zu verstehen und hat sicherzustellen, dass die im Gesamtkonzept festgelegten Kernmassnahmen entsprechend der Zuständigkeiten und Kompetenzen der Projektpartner umgesetzt werden. Damit wird die angestrebte Verbindlichkeit gewährleistet.

Um das gemeinsame Vorgehen und die Verbindlichkeit zu unterstützen, wird unter dem Lead der RZO eine Trägerschaft «Mobilität und Freizeit Pfäffikersee» (Kernmassnahme, Kapitel 5.4.1) als Basis für die Koordination der Massnahmen und der Sicherstellung der erforderlichen Finanzierung gebildet. Die Trägerschaft setzt sich aus der Stadt Wetzikon, der Gemeinde Pfäffikon und der Gemeinde Seegräben, der Region Zürcher Oberland sowie dem Kanton Zürich zusammen. Allenfalls können weitere geeignete Träger hinzugenommen werden.

Folgende Projektpartner vereinbaren diese Zusammenarbeitserklärung:

	Datum:	Unterschrift:
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich Carmen Walker Späh, Regierungspräsidentin
Baudirektion Kanton Zürich Martin Neukom, Regierungsrat
Region Zürcher Oberland Peter Luginbühl, Verbandspräsident RZO
Region Zürcher Oberland Daniel Baldenweg, Präsident Planungskommission
Stadt Wetzikon Ruedi Rüfenacht, Stadtpräsident



Stadt Wetzikon

Marco Martino, Vizepräsident

.....

.....

Gemeinde Pfäffikon

Marco Hirzel, Gemeindepräsident

.....

.....

Gemeinde Pfäffikon

Lukas Steudler, 2. Vizepräsident

.....

.....

Gemeinde Seegräben

Marco Pezzatti, Gemeindepräsident

.....

.....

Gemeinde Seegräben

Michael Berchtold, Gemeinderat

.....

.....

9 Zusammenfassung

9.1 Ausgangslage

Der Pfäffikersee mit seinen angrenzenden Landschaftsräumen ist ein beliebtes Erholungs- und Ausflugsgebiet. Gesamthaft wird die Besucherzahl auf 750'000 pro Jahr geschätzt. Das dadurch erzeugte Verkehrsaufkommen verursacht Beeinträchtigungen des Erholungs- und Naturwerts dieser einmaligen Landschaft und führt darüber hinaus zu punktuell unhaltbaren Verkehrszuständen im MIV. Auf der Makro-Ebene ist zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Fuss- und Veloverkehr erhebliches Konfliktpotential festzustellen.

Der Kanton Zürich initiierte deshalb 2010 unter Federführung des Amts für Verkehr (AFV) und des Amts für Raumentwicklung (ARE) sowie unter Mitwirkung des Amts für Landschaft und Natur (ALN) und der involvierten Gemeinden Pfäffikon, Wetzikon und Seegräben das Projekt «Koordination Mobilität und Umwelt Pfäffikersee». Aufgrund der kritischen Bewertung der einzelnen Projekte und Massnahmen in einem Gutachten der ENHK (2016) hat der Steuerungsausschuss des Koordinationsprojekts im Jahr 2016 unter der Bezeichnung «Phase 2» einen Neustart beschlossen.

9.2 Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2

Die Phase 2 wurde in zwei Teilprojekte (TP) gegliedert und folgende Projektziele definiert:

- TP1: Die Handlungsoptionen im Bereich der Erholungs- und Freizeiteinrichtungen sind bestimmt. Diese umfassen den künftigen Stellenwert der Einrichtungen (Weiterbestand, Erneuerung, Verzicht) und die jeweiligen Entwicklungspfade dahin.
- TP2: Ein Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Raum Pfäffikersee ist erstellt. Dieses Konzept enthält einen gesamtverkehrlichen und mit den Belangen von Landschaft, Natur und Erholung abgestimmten Massnahmenkatalog zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots (Wander- und Velowege, Strassen, öV, Parkierung, Mobilitätsmanagement). Der Massnahmenkatalog bildet die Vorgabe für die weitere Planung und Umsetzung von Massnahmen. Die Bewilligungsfähigkeit der Massnahmen gilt im Grundsatz als wahrscheinlich oder gesichert.

Folgende Einzelprojekte für Verkehrsinfrastrukturen werden parallel in separaten Projektorganisationen weiterbearbeitet:

- Westtangente Pfäffikon und Verlängerung Zelglistrasse
- Radweg Robenhausen – Ruetschberg
- Verlegung Ruetschbergstrasse

9.3 Projektziele

Das Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2» soll dazu beitragen, das Gebiet um den Pfäffikersee in seiner Landschafts-, Natur- und Erholungsqualität zu erhalten und

aufzuwerten, indem es Aktivitäten und Massnahmen im Umfeld des Pfäffikersees mit Einfluss auf den Freizeitverkehr definiert und koordiniert. Es gilt, Konflikte in der Verkehrsabwicklung zu minimieren und den Freizeitverkehr insgesamt verträglich mit den übrigen Anforderungen des Gebietes zu bewältigen.

9.4 Teilprojekt 1: Hotspots der Erholung

In diesem verwaltungsinternen Teilprojekt wurden die Hotspots in Seegräben (Jucker Farm) und Auslikon (Badi, Campingplatz und Bootsplatz) thematisiert und die Interessen der Akteure, der Störungsgrad in Bezug auf das Freihaltegebiet und den See bestimmt. Auf Grund der Hinweise aus dem ENHK-Gutachten und den Vorgaben der übergeordneten Gesetzgebungen wurden Handlungsoptionen zuhanden des Gesamtprojekts M+U Pfäffikersee formuliert und durch den Baudirektor genehmigt.

Am Standort Seegräben soll an der Nutzung und dem Betrieb der Jucker Farm grundsätzlich festgehalten werden, es sind aber Verbesserungen der Verkehrssituation erforderlich. Im Fokus stehen der motorisierte Besucher- und vor allem Parkplatz-Suchverkehr sowie die Verbesserung der Velo-Anbindung.

Beim Hotspot Auslikon (Badi, Campingplatz und Bootsplatz) steht der Schutz von Natur und Landschaft im Fokus, der u.a. durch verschiedene Schutztitel begründet ist und durch die Stellungnahme der ENHK ausdrücklich eingefordert wird. Die Nutzungen Badi und Bootssteg sollen weiterhin möglich sein. Dazu ist aber die Reduktion bestehender Eingriffe im Moorschutzgebiet unabdingbar; namentlich geht es um die Verlegung der Parkierungsflächen unmittelbar am See. Die Erschliessung soll auf Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden, die Bilanz aufzuhebender und neu zu erstellender Parkfelder rund um den Pfäffikersee soll aber ausgeglichen sein.

9.5 Teilprojekt 2: Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit

Zielzustand

Kanton und Gemeinden wollen die Hauptnutzung Badi erhalten (Im Rahmen des runden Tisches verzichtet die Stadt Wetzikon ganz auf einen Weiterbetrieb des Campingplatzes nach 2023).

Der Betrieb der Badi wird auf die Empfindlichkeit von Boden, Fauna und Flora abgestimmt, nimmt Rücksicht auf das Landschaftsbild und ist mit den Schutzbestimmungen vereinbar. Die Mobilität innerhalb des Schutzgebietes erfolgt hauptsächlich zu Fuss und auf dem Velo.

Massnahmenkatalog Freizeitmobilität

Das Mobilitätskonzept enthält mit den Kernmassnahmen jene Massnahmen, die für die Zielerreichung unabdingbar sind, oder die durch Synergien die Wirkung anderer Massnahmen im Sinne der Zielsetzung optimieren. Es handelt sich um ein abgestimmtes Gesamtpaket, das im Zusammenspiel die von der ENHK verlangte positive Umweltbilanz erzeugt.

Zwischen den einzelnen Kernmassnahmen bestehen sowohl inhaltliche als auch zeitliche Abhängigkeiten, die eine koordinierte Planung und Realisierung erfordern. Entsprechend diesen Abhängigkeiten wurden insgesamt sieben «Umsetzungs-Pakete» gebildet:

- Paket 1: Verkehr und Parkierung Seegräben: Verbesserung der öV-Freizeiterschliessung, Ersatz für wegfallende Parkierungsflächen im Aathal sowie zeitliche Ausweitung und einfachere Einrichtung der «Phase Rot».
- Paket 2: Ruetschbergstrasse auf Gemeindegebiet Pfäffikon: Verlegung zwischen Holzweid und Faichrüti zu Gunsten des Radrundwegs (vgl. auch folgendes Kapitel 9.6), Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Weiler Ruetschberg und Verlegung der Kleinstparkplätze entlang der Ruetschbergstrasse auf das ARA-Areal.
- Paket 3: Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen/Mobilitäts-Plattform: Flächendeckende Einführung der Parkplatzbewirtschaftung in Abstimmung mit den entsprechenden Konzepten der Gemeinden, Entwicklung einer «Mobilitäts-Plattform Pfäffikersee» mit integriertem Parkleit- und App-basiertem Zahlssystem für die Parkierung.
- Paket 4: Verlegung Parkierungsanlagen Auslikon Nord/Verkehrsregime Strandbadstrasse: Verlegung der Parkierungsanlagen aus dem Moorschutz- an den Rand des Landschaftsschutzperimeters, Reduktion des MIV auf der Strandbadstrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen zur Aufwertung resp. «Rückgabe» der freiwerdenden Moorflächen sind Bestandteil des Pakets.
- Paket 5: Reduktion / Verlegung Parkierungsanlagen Auslikon Süd/Verkehrsregime Strandbadstrasse: Analog Paket 4 auf der Südseite des Chämpfnerbachs
- Paket 6: Attraktivierung Veloverkehr: Einrichtung neuer Abstellanlagen und eines Veloverleihsystems.
- Paket 7: Umgestaltung Badi Auslikon auf Grund naturnaher Konzepte; Betrieb des Campingplatzes auf Ende 2023 eingestellt.

Wirkungsanalyse

Durch die Umsetzung der Kernmassnahmen werden zusammenfassend die folgenden Wirkungen erzeugt:

- Namhafte heute durch Parkierung beanspruchte Flächen innerhalb des Moorschutz-Perimeters können für die Moore zurückgewonnen und aufgewertet werden; die Belastung durch den motorisierten Verkehr im Moorschutz- und Moorlandschafts-Perimeter wird markant reduziert.
- Durch die Schliessung und den Rückbau des Campingplatzes Auslikon wird ein bedeutender zusätzlicher Beitrag zu Gunsten des Moorschutzes geleistet.
- Die Verkehrsarten werden auf verschiedenen, für die Erholungsnutzung wichtigen Strecken entflochten, sowohl MIV – Fuss- und Veloverkehr als auch Veloverkehr – Fussverkehr. Damit wird die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht; dessen Attraktivität wird mit weiteren, gezielten Massnahmen gesteigert.
- Die Erschliessung des Erholungsgebiets Pfäffikersee bleibt auch für den MIV gewahrt, führt aber nicht zu einer Attraktivitätssteigerung.
- Mit einer besseren öV-Erschliessung von Seegräben, die auf den Freizeitverkehr der Jucker Farm ausgerichtet ist, soll der Anteil des öV deutlich erhöht werden.

Die formulierten Ziele werden mit der Umsetzung der Kernmassnahmen erreicht. Den Anforderungen gemäss BLN-Verordnung wird Rechnung getragen. Somit wird mit dem Mobilitätskonzept eine tragfähige Grundlage für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen für die Nutzungen Strandbad und Parkierung Auslikon Süd geschaffen.

9.6 Einzelprojekte Verkehrsinfrastruktur

Für die Weiterbearbeitung der Infrastrukturprojekte Westumfahrung Pfäffikon, Radrundweg Robenhausen – Ruetschberg und Verlegung Ruetschbergstrasse wurden eigene Projektorganisationen gebildet.

Die Westumfahrung Pfäffikon ist von der Realisierbarkeit der Verlängerung Zelglistrasse in Pfäffikon abhängig. Auf Grund umweltrechtlicher Schwierigkeiten ist deren Projektierung derzeit sistiert, weshalb auch die Westumfahrung im Moment nicht weiter bearbeitet wird.

Für den Radrundweg zeichnet sich zwischen Robenhausen und Seegräben eine Lösung ab, mit der gleichzeitig auch die Erschliessung von Landwirtschaftsflächen verbessert werden kann. Für die Weiterführung nach Norden bis Holzweid sind derzeit zwei Varianten in vertiefter Prüfung, die beide östlich der Ruetschbergstrasse verlaufen. Der nördlichste Teil zwischen Holzweid und Usterstrasse hängt mit der Verlegung der Ruetschbergstrasse zusammen. Kann diese auf der Holzweidstrasse bis Faichrüti realisiert werden, kann dieser Abschnitt der Ruetschbergstrasse zum Radweg umgewidmet werden.

9.7 Weiteres Vorgehen

Folgende Arbeitsschritte sind als nächstes in Angriff zu nehmen:

- Bildung einer Trägerschaft «Mobilität und Freizeit Pfäffikersee»: Zur Koordination der verschiedenen Kernmassnahmen und deren Finanzierung wird von der Region Zürcher Oberland, den Gemeinden und dem Kanton Zürich, allenfalls zusammen mit privaten Investoren, eine geeignete Trägerschaft gebildet. Ziel ist eine koordinierte Umsetzung des Gesamtkonzeptes und die Sicherstellung der dafür erforderlichen Finanzierung. Den Lead in diesem Prozess übernimmt die Region Zürcher Oberland RZO.
- Einleiten der erforderlichen Richtplanänderungen durch Kanton, Region und Gemeinden; Abklärung der Zweckmässigkeit von Richtplaneinträgen soweit Bedarf besteht (vgl. Kapitel 7.2). Die entsprechenden Anträge werden von den Gemeinden an die RZO gestellt. Diese veranlasst eine entsprechende Teilrevision.
- Aufgleisen des für die Übergangsbewilligungen von Badi und Camping Auslikon erforderlichen Verfahrens.

10 Anhang

10.1 Anträge Teilprojekt 1

Thema	Resultat	Begründung
Jucker Farm	Weiterbestand	<ul style="list-style-type: none"> - Der Betrieb der Jucker Farm ist planungsrechtlich mittels kantonalem Gestaltungsplan gesichert. - Die Jucker Farm hat keine Entwicklungsabsichten am Standort Seegräben und beabsichtigt, den Status Quo gemäss kantonalem Gestaltungsplan beizubehalten.
Gemeindeparkplatz Seegräben	Verzicht bei Alternativlösung, ansonsten Weiterbestand	<ul style="list-style-type: none"> - Seegräben Dorf ist stark verkehrsbelastet, insbesondere durch den Besucher- und Suchverkehr. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Form einer Verlegung der Besucherparkplätze an einen Alternativstandort würden begrüsst werden.
Zugänglichkeit Fussverkehr Seegräben	kein Ausbau nötig	<ul style="list-style-type: none"> - Die Zugänglichkeit für Fussgänger ist gewährleistet. - Ein Ausbau der Infrastruktur ist nicht nötig.
Zugänglichkeit Veloverkehr Seegräben	Optimierungen prüfen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Zugänglichkeit für den Veloverkehr ist gewährleistet. - Ein Ausbau der Infrastruktur im Bereich der Jucker Farm und des Dorfkerns Seegräben ist nicht nötig. - Optimierungen im Zusammenhang mit dem Velorundweg Pfäffikersee (Schnittstellen) sind zu prüfen.
Zugänglichkeit motorisierter Individualverkehr Seegräben	kein Ausbau nötig	<ul style="list-style-type: none"> - Die Zugänglichkeit für den motorisierten Individualverkehr ist gewährleistet. - Ein Ausbau der Infrastruktur ist nicht nötig.
Zugänglichkeit öffentlicher Verkehr Seegräben	Ausbau prüfen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist ungenügend. - Eine bessere Anbindung wäre wünschenswert zur nachhaltigen Abwicklung des Erholungsverkehrs. - Zu prüfen sind Möglichkeiten wie der Rundkurs Pfäffikersee, die Seilbahn-Idee vom Bahnhof Aathal nach Seegräben Dorf, Angebote wie Fahrradverleih, innovative Mobilitätssysteme wie selbstfahrende Shuttles.
Badi Auslikon	Erneuerung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Badi Auslikon ist ein wichtiges Erholungsangebot, welches nicht in Frage gestellt wird. Die Beibehaltung einer einfachen Naturbadi mit Bereitstellung einer minimal erforderlichen Infrastruktur (Kiosk, Garderoben, Duschen, WC, Kassenhäuschen, Materialraum) wird als vertretbar beurteilt.
Campingplatz Auslikon	Reduktion bei Ersatz, ansonsten Erneuerung	<ul style="list-style-type: none"> - Der Campingplatz ermöglicht heute an sensibler Lage exklusives Dauercampieren für einen verhältnismässig kleinen Nutzerkreis. Der Campingplatz wird zudem in seiner heutigen Ausprägung aus landschaftlicher Sicht sowie in Bezug auf den Moorschutz als störend wahrgenommen. Zukünftig ist anstelle des heutigen Angebots ein Naturcampingplatz für die breite Öffentlichkeit mit einer geringen Belegungs-



Thema	Resultat	Begründung
		<p>dichte vorstellbar. Dies soll auch ein intensiveres Naturerlebnis ermöglichen und die Anzahl der Zu- und Wegfahrten auf der Strandbadstrasse verringern. Synergien bezüglich der Infrastruktur (Kasse, Kiosk, usw.) mit der benachbarten Badi sind bestmöglich zu nutzen. Aufgrund der neuen Ausrichtung des Campingplatzes ist eine deutliche Reduktion des Flächenangebots angezeigt. Da der Campingplatz bislang und auch zukünftig nur halbjährlich genutzt werden kann, wird die Neuausrichtung aus betrieblicher Sicht als vertretbar beurteilt.</p>
Parkplatz Nord Badi Auslikon	Verzicht	<ul style="list-style-type: none">- Fachbereich übergreifend wird der Störungsgrad des Parkplatzes Nord als am stärksten beurteilt. Bereits im bisherigen Zielbild (2012) des Projekts «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» war eine Reduktion des Parkplatzes vorgesehen. Die Güterabwägung innerhalb des Teilprojektteams hat nun gezeigt, dass nur eine vollständige Aufhebung des Parkplatzes Nord in Zukunft zielführend sein kann. Damit würde auch dem Anliegen, den Zugang zur Badi hauptsächlich für den Fuss- und Veloverkehr zugänglich zu machen, Rechnung getragen werden und die Beeinträchtigung des Moorschutzgebiets, welche gesetzlich bei jeder sich bietender Gelegenheit zu reduzieren ist, würde vermindert werden. Durch den geplanten Parkplatz «Auslikon Dorf» wird ein Teil der wegfallenden Parkplätze kompensiert. Die weitere Kompensation wird gemäss den Erkenntnissen des Mobilitätskonzepts (TP2) rund um den Pfäffikersee stattfinden. Wie die Parkplatzbehebungen in Seegräben gezeigt haben, wird der Parkplatz Nord in Auslikon heute ohnehin nicht nur von Badegästen genutzt, sondern auch von Besuchern der Jucker Farm und von Wanderern. Gemäss dem ENHK-Gutachten vom 5.2.2016 wird die vollständige Aufhebung des Parkplatzes Nord als grosser Beitrag zur Aufwertung der Lebensräume und damit zur Verbesserung der Gesamtbilanz gewertet.
Parkplatz Süd Badi Auslikon	Erneuerung (Reduktion)	<ul style="list-style-type: none">- Bei einem Rückbau des Parkplatzes Nord wird automatisch der Druck auf den Parkplatz Süd zunehmen. Die Gefahr des Such- und Ausweichverkehrs besteht. Deshalb ist dieser Parkplatz ebenfalls für die breite Öffentlichkeit aufzuheben. Die Abstellplätze für Boote sowie die Zufahrt zum Einwassern der Boote sind jedoch weiterhin zu gewährleisten sowie ein angemessenes Angebot für die Bootsbesitzer (bedarfsgerecht, max. 30-50 PP). Vereinzelt Kurzzeitparkplätze sollen beschränkt auf den Zeitraum, der fürs Einwassern benötigt wird (30 Minuten), zur Verfügung gestellt werden. Es ist zu prüfen, ob die Zufahrt neu über ein Schrankensystem geregelt werden soll (Batch und/oder Funk).
Bootsplatz Auslikon	Weiterbestand	<ul style="list-style-type: none">- Das Angebot wird als verträglich beurteilt und soll insbesondere aus Sicht der Erholungsnutzung bestehen bleiben.- Der regionale Richtplan ist wie folgt anzupassen: Benennung der Anzahl zulässiger Bootsplätze gemäss der geltenden Konzession (Kontakt: AWEL)
Parkplatz Auslikon SBB- Unterführung	Verzicht	<ul style="list-style-type: none">- Aufhebung ist unbestritten. Auf der benachbarten Fläche soll am geplanten Standort «Auslikon Dorf» eine neue Parkierungsanlage realisiert werden.
Geplanter Parkplatz Auslikon Dorf	Weiterbestand	<ul style="list-style-type: none">- Der geplante Parkplatz macht am geplanten Ort Sinn und entlastet die Strandbadstrasse und den Hotspots Badi Auslikon.



Thema	Resultat	Begründung
Zugänglichkeit Fuss- und Veloverkehr Auslikon	kein Ausbau nötig	<ul style="list-style-type: none">- Die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr ist gewährleistet.- Ein Ausbau der Infrastruktur ist nicht nötig.
Zugänglichkeit motorisierter Individualverkehr Auslikon	Reduktion der Fahrten	<ul style="list-style-type: none">- Die Zugänglichkeit für den motorisierten Individualverkehr ist gewährleistet.- Ein Ausbau der Infrastruktur ist nicht nötig.- Durch den Verzicht auf den Parkplatz Nord und Teile des Parkplatzes Süd wird sich auch ohne Rückbau der Strassen eine Reduktion der Anzahl Fahrten ergeben.- Eine Schranke aus Richtung Auslikon wird als notwendig erachtet. Aus Richtung Wetzikon (Zugang zum Parkplatz Süd) ist eine Schranke zu prüfen.
Zugänglichkeit öffentlicher Verkehr Auslikon	Ausbau prüfen	<ul style="list-style-type: none">- Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist ungenügend.- Eine bessere Anbindung wäre wünschenswert zur nachhaltigen Abwicklung des Erholungsverkehrs.- Zu prüfen sind Möglichkeiten wie der Rundkurs Pfäffikersee, Angebote wie Fahrradverleih, innovative Mobilitätssysteme wie selbstfahrende Shuttles.- Zu prüfen ist auch die Idee einer S-Bahnstation Auslikon (z.B. Halt auf Verlangen).



10.2 Ausgangslage ENHK und Teilprojekt 1

Ausgangslage ENHK und TP 1

ENHK (2016)

Textfelder

Teilprojekt 1

Nutzungen

- Weiterbestand
- Verzicht bei Alternativlösung, ansonsten Weiterbestand
- Rückbau
- Erneuerung / Umbau
- Neubau

Ausbau Mobilität

- Fuss
- Velo
- MIV
- öV

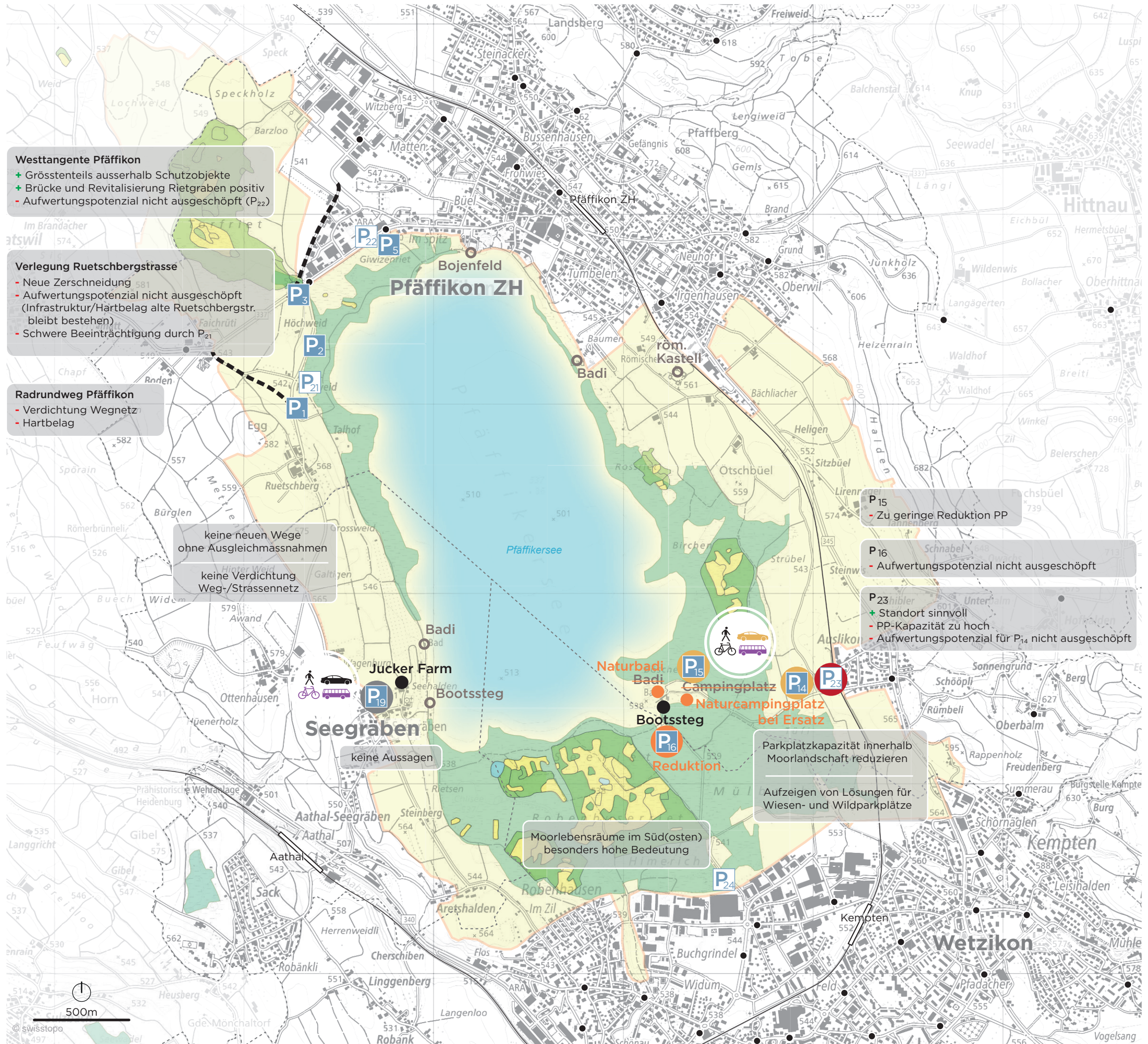
- kein Ausbaubedarf
- Reduktionsbedarf
- Optimierungs-/ Ausbaubedarf

Informationsinhalt

- P₁ Parkplatz mit Nummerierung
- P₁ Parkplatz geplant mit Nummerierung
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Bushaltestelle
- Moorlandschaft (Art. 23 NHG)
- Moorlandschaft und Flachmoor (Art. 18a NHG)
- Moorlandschaft und Hoch- und Übergangsmoore
- Gemeindegrenzen

geplant gemäss Projekt 2015

- 21 Rutschberg Nord
- 22 Schellenberg Druck AG
- 23 Auslikon Dorf
- 24 Erweiterung Mercedes



500m



10.3 Parkierungsübersicht

Parkierungsübersicht Stand Ende 2018

Parkierung

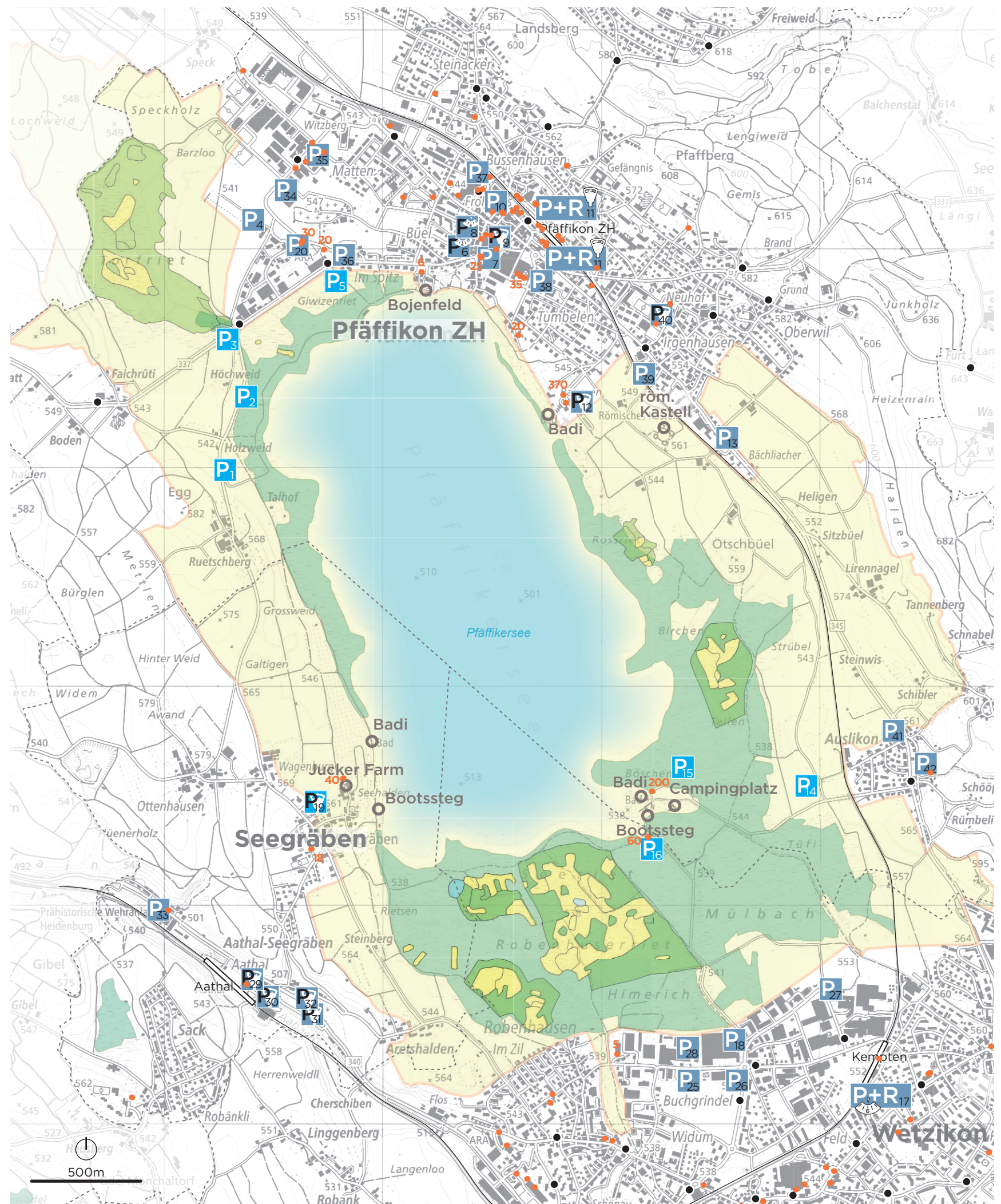
- Velo-Abstellanlage (Anzahl)
- P Parkplatz
- P Parkplatz, kostenpflichtig
- F Parkplatz, Parkdauer begrenzt
- P+R Park + Ride
- P Parkplatz im Moorlandschaftsgebiet

Informationsinhalt

- Bahnlinie mit Bahnhof
- Bushaltestelle
- Moorlandschaft (Art. 23 NHG)
- Moorlandschaft und Flachmoor (Art. 18a NHG)
- Moorlandschaft und Hoch- und Übergangsmoore
- Gemeindegrenzen

Parkplätze

Pfäffikon	Anzahl		Privat
1 Ruetschbergstr. Holzweid	6		
2 Ruetschnergstr. Herdplatte	6		
3 Ruetschberg-/Usterstrasse	14		
4 Schützenhaus	ca. 30		
5 Usterstrasse vis à vis Schellenberg Druck AG	10		
6 Am Platz	12		
7 Gegenüber Kirche	9		
8 Seestrasse	8		
9 Dorfmarkt	65		
10 Gemeindehaus	18		
11 Bahnhof P+R	116		
12 Strandbad Baumen	ca. 200		
13 Kastell	20		
14 Auslikon SBB-Unterführung	20		
15 Strandbad Auslikon Nord	ca. 280		
20 Lidl (Schützenhausstrasse)	87		privat
34 NOZAG / Compounds	15		privat
35 ALDI	82 +4		privat
36 Schellenbergdruck	35		privat
37 Coop + Migros Parkhaus	viele		privat
38 Huber + Suhner	172		privat
39 Römerhof	14		privat
40 Sportanlage Mettlen	60 +3		
41 Restaurant Frohsinn	ca. 16		privat
42 Restaurant Sonne	37		privat
Wetzikon			
16 Strandbad Auslikon Süd	130		
17 Bahnhof Kempton P+R	45		
18 Mercedes	69		privat
25 ALDI	60 +2		privat
26 Landi	10 +1		privat
27 Loepfe Brothers	ca. 60		privat
28 FBW Areal	viele		privat
Seegräben			
19 Gemeindeparkplatz, TCS	111		
29 Bahnhof Aathal	32		
30 Spinnerei West	175		98 privat
31 Spinnerei Ost / Otto's	87 +2		privat
32 Bauelehof	20		
33 Sauriermuseum + Restaurant Rusticana	ca. 40		privat











10.4 Konfliktpotenzial 2018

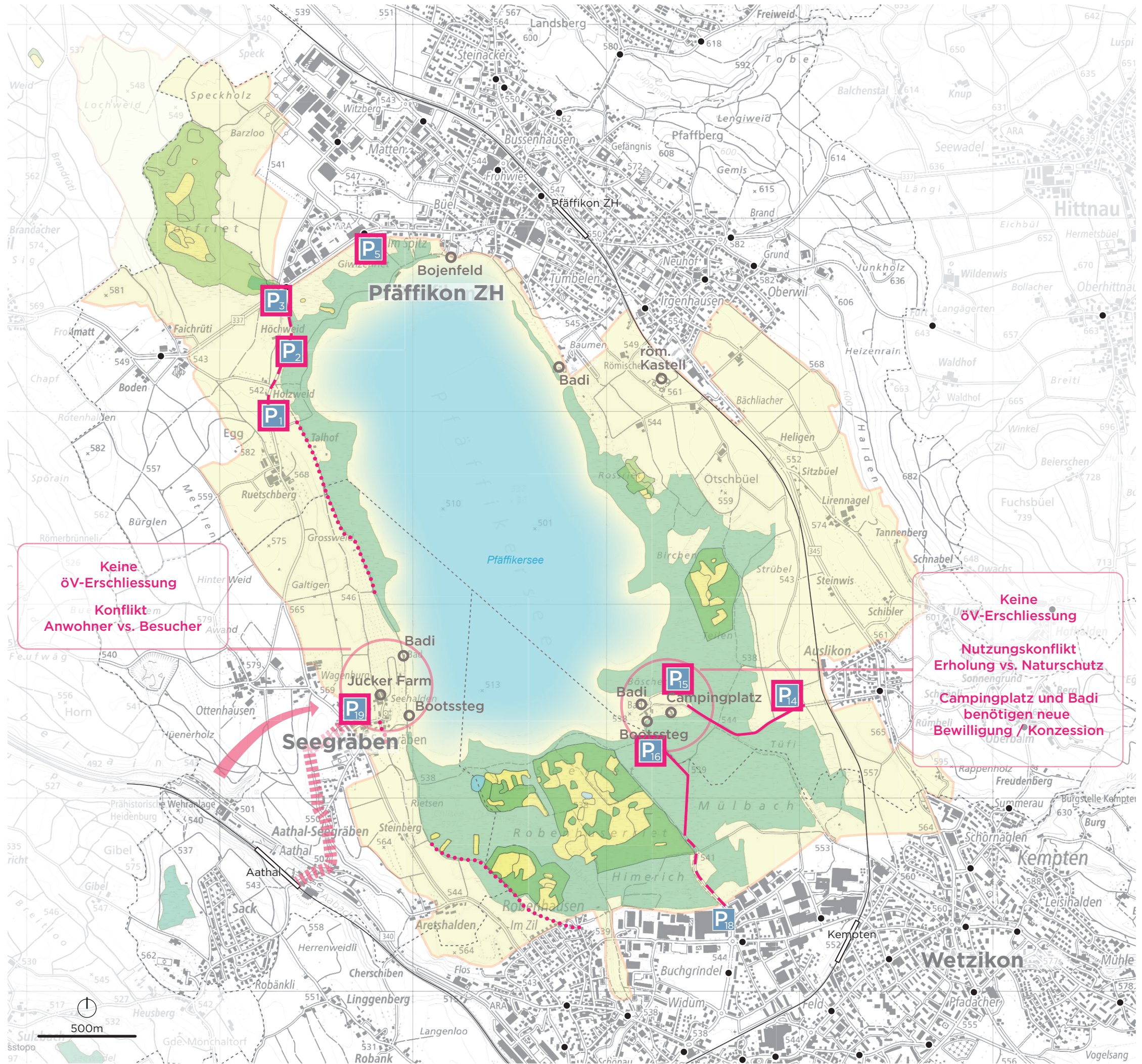
Konfliktpotenzial 2018

Konflikte

-  Konfliktbereich
-  Konflikt MIV - Veloverkehr
-  Konflikt MIV - Fuss- und Veloverkehr
-  Konflikt Fussverkehr - Veloverkehr
-  Aufwertungsbedarf Fussweg
-  Mangelhafte Zugänglichkeit Velo
-  Parkplatz im Moorlandschaftsgebiet

Informationsinhalt

-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Bushaltestelle
-  Moorlandschaft (Art. 23 NHG)
-  Moorlandschaft und Flachmoor (Art. 18a NHG)
-  Moorlandschaft und Hoch- und Übergangsmoore
-  Gemeindegrenzen





10.5 Massnahmenübersicht Mobilitätskonzept Erholung und Freizeit

**Massnahmenübersicht Mobilitätskonzept
Erholung und Freizeit**

Kernmassnahmen

- P Parkplatz geplant
- X PP reduzieren und / oder verlegen und Fläche aufwerten
- P Parkplatz reduziert
- Zufahrtsbeschränkung
- Einheitliche Parkplatzbewirtschaftung
- ÖV-Freizeit-Erschliessung, Shuttle PP Oberuster bis Seegräben
- Optimierung Veloabstellplätze
- Velorundweg 210: Asphalt / Naturbelag / derzeit zwischen Robenhausen und Pfäffikon in Planung
- Verlegung Ruetschbergstrasse Ausbau / Aufhebung
- Aufhebung Campingplatz (ab 2024)
- Zeitliche Ausweitung Phase rot Seegräben
- Anpassung Verkehrsregime
- Stationsbasiertes Veloverleihsystem (nicht dargestellt: Bahnhof Wetzikon und Uster)

Nicht dargestellt:

Optimierung kommunale Velorouten (Wetzikon, Seegräben und Pfäffikon)

Mobilitäts-App inkl. Parkleitsystem

Info Richtplan-Massnahmen

- Verlängerung Zelglistrasse
- Westtangente Pfäffikon
- Westtangente Wetzikon

Informationsinhalt

- Velohauptverbindung Alltag
- Velonebenverbindung Alltag
- Wanderweg
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Bushaltestelle
- Gemeindegrenzen
- Moorlandschaft (Art. 23 NHG)
- Moorlandschaft und Flachmoor (Art. 18a NHG)
- Moorlandschaft und Hoch- und Übergangsmoore

Parkplätze

Anzahl PP siehe Tabelle Parkplatzbilanz

Reduzieren und / oder verlegen

- 1 Ruetschbergstr. Holzweid
- 2 Ruetschbergstr. Herdplatte
- 3 Ruetschberg-/Usterstrasse
- 5 Usterstrasse vis à vis Schellenberg Druck AG
- 14 Auslikon SBB-Unterführung
- 15 Strandbad Auslikon Nord
- 16 Strandbad Auslikon Süd

Geplant

- 23 Auslikon Dorf
- 24 Mercedes inkl. Erweiterung
- 43 Areal ARA (befristet)
- 44 Badi | PP ausschliesslich für:
- Mobilitätsbehinderte Personen mit Ausweis
- Anlieferung/Personal
- 45 Bootssteg
- 46 Oberuster

Bestehend

- 12 Strandbad Baumen
- 13 Kastell
- 19 Gemeindeparkplatz, TCS

Veloabstellplätze

- 1 Strandbad Auslikon Nord
- 2 Strandbad Auslikon Süd
- 3 Seegräben
- 4 Naturzentrum
- 5 Römerkastell



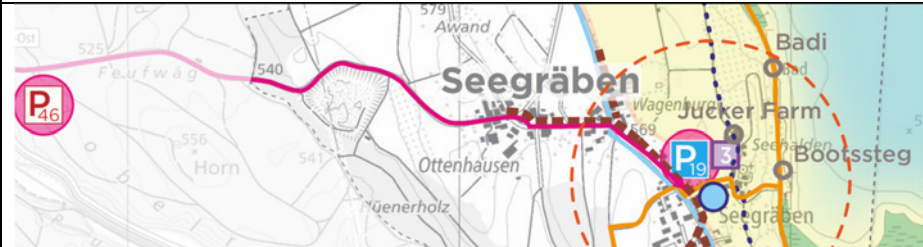


10.6 Massnahmenblätter


Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 1	öV-Freizeit-Erschliessung Uster – Seegräben		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit einer besseren öV-Erschliessung von Seegräben, die auf den Freizeitverkehr zur Jucker Farm ausgerichtet ist, soll der Anteil des öV erhöht und das MIV-Aufkommen reduziert werden.		
Realisierungs-horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2020 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Uster </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2020	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Uster
<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2020	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Uster		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Jucker Farm in Seegräben erzeugt rund eine halbe Million Besucher pro Jahr. Das Dorf Seegräben ist mit dem öV nicht erschlossen, weshalb sich der Besucherverkehr sehr stark auf den MIV konzentriert. Dies führt zu regelmässigen massiven Verkehrsüberlastungen des Dorfes, zu Verkehrssicherheitsproblemen vor allem zu Lasten des Fuss- und Veloverkehrs und zu beträchtlichem Parkplatzsuchverkehr.</p> <p>Zielsetzung der Massnahme ist eine spürbare Verlagerung des saisonalen Besucherverkehrs vom MIV auf den öV.</p>
Massnahme	<p>Für die Verbesserung der «öV-Freizeit-Erschliessung» von Seegräben ist auf Grund des erheblich grösseren S-Bahn-Angebots entweder eine Anbindung an den Bahnhof Uster oder dann an den Bahnhof Wetzikon anstelle der Anbindung Aathal anzustreben.. Als Kernmassnahme ist im Mobilitätskonzept ein Betrieb an den Wochenenden enthalten. Für diese Massnahme liegt eine Offerte der VZO für ein Angebot nach §20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) vor. Sie könnte bereits ab 1. Mai 2020 umgesetzt werden, wenn die Finanzierung durch die Gemeinde Seegräben sichergestellt werden kann.</p> <p>Die Arbeiten sind so zu terminieren, dass der beschlossene Pilotbetrieb ab Mai 2020 erfolgen kann.</p> <p>Gemäss vorliegender VZO-Offerte beläuft sich der Kostenanteil der Gemeinde Seegräben für die Vertragsperiode 2020/21 (2 Betriebsjahre) auf CHF 191'000.- Es wird davon ausgegangen, dass sich diese auch in den Folgejahren im ähnlichen Umfang bewegen.</p>
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 1 (Parkplatz Oberuster P46 mit Shuttle, «Phase Rot», Beruhigung Ortsdurchfahrt Seegräben, Erweiterung Velo-Abstellanlagen Seegräben) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.
Karte	
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-


Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 1	Parkplatz Oberuster P46 mit Shuttle		
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die heute als Ausweich-Parkplatz für den Dorfparkplatz Seegräben benutzten Flächen im Aathal werden voraussichtlich ab 2020 überbaut. Ein Ersatz ist zu finden.		
Realisierungs- horizont	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich (Planerische Feststellung P46); zu bildende Trägerschaft (Bau, Bewirtschaftung und Betrieb P46); Gemeinde Seegräben / Jucker Farm (Bus-Shuttle) <u>Kostenträger:</u> noch zu bestimmen <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Uster
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Jucker Farm in Seegräben erzeugt rund eine halbe Million Besucher pro Jahr. Der Gemeindeparkplatz kann den Besucherverkehr nur zum Teil aufnehmen, weswegen heute bei starkem Besucheraufkommen Flächen im Aathal als Parkplatz benutzt werden. Diese Flächen werden voraussichtlich ab 2020 überbaut.</p> <p>Zielsetzung der Massnahme ist die Bereitstellung eines Ersatzparkplatzes für die wegfallenden Parkierungsflächen im Aathal.</p>
Massnahme	<p>Die heute als Ausweich-Parkplatz für den Dorfparkplatz Seegräben benutzten Flächen im Aathal werden voraussichtlich ab 2020 überbaut. Als Ersatz dafür wurden verschiedene Flächen geprüft. Der Standort in der Nähe des Autobahnanschlusses Oberuster wird weiterverfolgt; die Fläche gehört bereits dem Kanton und bietet Platz für über 300 Parkfelder. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Kanton die Fläche als Installationsplatz für den Bau der Oberlandautobahn vorgesehen hat, resp. sie dafür beanspruchen wird. Dies könnte ab 2040 der Fall sein. Schliesslich ist eine Verbindung mit einem Bus-Shuttle nach Seegräben unabdingbar. Ob dies durch die öV-Freizeit-Erschliessung zwischen Bahnhof Uster und Seegräben erfolgen kann, ist im Rahmen der Betriebserfahrungen zu klären. Vorderhand wird davon ausgegangen, dass ein separater Shuttle-Service betrieben wird, die beiden Angebote sind aber aufeinander abzustimmen.</p> <p>Derzeit läuft eine kantonale Machbarkeitsabklärung für den Parkplatz Oberuster. Fällt diese positiv aus und ergibt sich aus dem Versuchsbetrieb mit dem öV-Shuttle zwischen Uster und Seegräben überhaupt noch eine Notwendigkeit für zusätzliche Parkplätze, ist das Projekt weiter zu konkretisieren. Sofern sich die Möglichkeit zur Erstellung eines regionalen Parkhauses auf dem Areal des Tenniscenters in Pfäffikon ergibt, ist auf die Erstellung des Parkplatzes Oberuster P46 zu verzichten.</p>
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 1 (öV-Freizeit-Erschliessung Uster – Seegräben, «Phase Rot», Beruhigung Ortsdurchfahrt Seegräben, Erweiterung Velo-Abstellanlagen Seegräben) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.
Karte	
Bezug zum Richtplan	Eintrag im regionalen Richtplan notwendig
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Bau, Betrieb und Bewirtschaftung des Parkplatzes sowie der Betrieb des Shuttle-Busses soll von einer neu zu bildenden Trägerschaft übernommen werden. Die geeignete Organisationsform ist unter Federführung des Kantons/AFV in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu evaluieren. Denkbar ist auch die Integration von privaten Investoren.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> Planerische Feststellung P46: Kanton Zürich (ARE), in Absprache mit Stadt Uster; Bau, Bewirtschaftung und Betrieb P46: zu bildende Trägerschaft; PP-Bus-Shuttle: Gemeinde Seegräben, unter Mitwirkung Jucker Farm.</p>


Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 1	Fernsteuerbare Installation «Phase Rot»		
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Das Absperrungs- und Umleitungskonzept bei grossem Besucherandrang in Seegräben, «Phase Rot», hat sich bewährt und zu einer Beruhigung der Verkehrssituation beigetragen. Es besteht aber noch Verbesserungspotential.		
Realisierungs- horizont	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich (AFV), Kantonspolizei Zürich und Gemeinden Pfäffikon, Uster und Wetzikon.
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>An 4-5 besonders stark frequentierten Sonntagen im Herbst, bei denen das Parkplatzangebot in Seegräben nicht ausreicht, wird durch die Gemeinde in Absprache mit der Jucker Farm und der Regionalpolizei die sogenannte „Phase Rot“ aktiviert. Dabei werden die Zufahrten zum Ortsteil Seegräben an 5 Stellen weiträumig mit Gittern und einer personellen Besetzung abgesperrt. Das Absperrungs- und Umleitungskonzept bei grossem Besucherandrang in Seegräben hat sich bewährt und zu einer Beruhigung der Verkehrssituation beigetragen. Es besteht aber noch einiges Verbesserungspotential. Schon seit einigen Jahren ist zudem festzustellen, dass sich die Zeiträume mit grossem Besucheraufkommen auf der Jucker Farm weiter ausdehnen. Die «Phase Rot» sollte deshalb häufiger und auch werktags angesetzt werden können.</p> <p>Zielsetzung der Massnahme ist das Konzept «Phase Rot» zu optimieren.</p>
Massnahme	<p>Das Konzept «Phase Rot» muss optimiert und vor allem kurzfristiger und mit weniger Aufwand installiert werden können. Die Einrichtung fernsteuerbarer fixer Installationen drängt sich dafür auf resp. ist zu prüfen.</p>
Abhängigkeiten	<p>Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 1 (öV-Freizeit-Erschliessung Uster – Seegräben, Parkplatz Oberuster P46 mit Shuttle, Beruhigung Ortsdurchfahrt Seegräben, Erweiterung Velo-Abstellanlagen Seegräben) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind. Insbesondere die Zirkulation der öV-Freizeitverbindung und des Shuttle-Busses ist bei der Optimierung des Konzepts zu berücksichtigen.</p> <p>Die Information zur «Phase Rot» könnte in die Mobilitäts-Plattform (Paket 3) integriert werden.</p>
Karte	
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

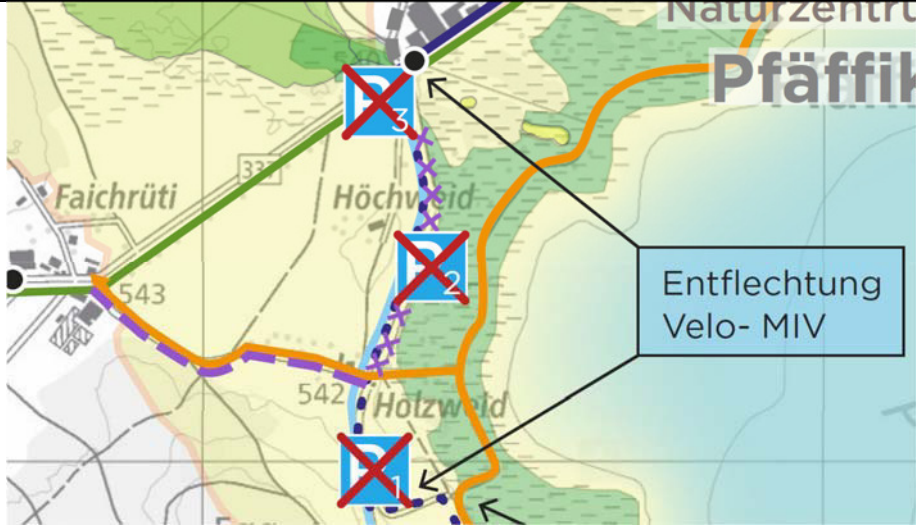
Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 1	Beruhigung der Ortsdurchfahrt Seegräben		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Ortsdurchfahrt Seegräben wird als Ausweichroute benutzt, wodurch im Siedlungsgebiet zusätzliche Lärm- und Luftemissionen erzeugt werden und die Attraktivität des Veloverkehrs leidet. Auf Grund der Verkehrsprognosen ist eine überproportionale Zunahme des Ausweichverkehrs durchs Aathal zu erwarten.		
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich (Velo-weg-Führung)
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Die Ortsdurchfahrt Seegräben wird als Ausweichroute vor allem für die stark belastete Kantonsstrasse durchs Aathal benutzt. Auf Grund der Verkehrsprognosen ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf den Ausweichrouten vor allem in den Spitzenzeiten überproportional zunehmen wird.
Massnahme	Mit einer Beruhigung der Ortsdurchfahrt Seegräben soll die Route westlich des Pfäffikersees für den Ausweichverkehr weniger attraktiv, die Lärmemissionen reduziert und vor allem die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht werden. Letzteres ist deshalb bedeutend, weil der verfügbare Strassenquerschnitt praktisch nirgends Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs zulässt. Die Gemeinde lässt ein Konzept erarbeiten und reicht dieses bei der Kantonspolizei Zürich ein.
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 1 (öV-Freizeit-Erschliessung Uster – Seegräben, Parkplatz Oberuster P46 mit Shuttle, «Phase Rot», Erweiterung Velo-Abstellanlagen Seegräben) und den Velo-Rundweg (Paket 2) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind. Eine Abstimmung ist erforderlich, weil die Umgestaltung des Strassenraums Auswirkungen auf das Konzept «Phase rot» haben kann und möglicherweise neue Rahmenbedingungen für den Velo-Rundweg geschaffen werden.
Karte	
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Die Konfliktstellen und Defizite für den Velorundweg Pfäffikersee befinden sich alle am westlichen Ufer des Pfäffikersees. Wichtige Rahmenbedingungen werden mit der Verlegung der Ruetschbergstrasse sowie der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in Seegräben und evtl. Ruetschberg gesetzt. Deshalb besteht Abstimmungsbedarf mit diesen Kernmassnahmen. <u>Zuständigkeit</u> : Kanton Zürich, AFV.

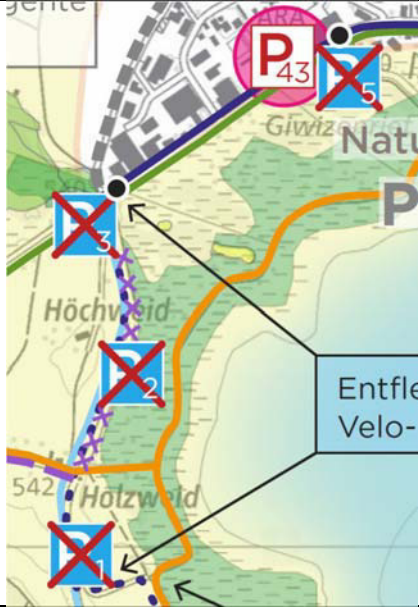
Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 1	Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Seegräben		
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Attraktivität von Seegräben für den Veloverkehr ist zu erhöhen.		
Realisierungs- horizont	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Seegräben <u>Weitere Beteiligte:</u> Jucker Farm
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	In Seegräben ist die Anzahl Velo-Abstellplätze sehr gering. Ziel der Massnahme ist die Erweiterung der Velo-Abstellanlagen in Seegräben.
Massnahme	Zur Attraktivierung des Velos für den Ausflugsverkehr zur Jucker Farm ist eine Erweiterung der Velo-Abstellanlagen erforderlich. Der Bedarf ist iterativ zu bestimmen, initial sollen 50 Abstellplätze realisiert werden.
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 1 (öV-Freizeit-Erschliessung Uster – Seegräben, Parkplatz Oberuster P46 mit Shuttle, «Phase rot», Beruhigung der Ortsdurchfahrt Seegräben) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind. Von der inhaltlichen Bearbeitung her macht eine Abstimmung, allenfalls sogar Integration in das Projekt zur Beruhigung der Ortsdurchfahrt Sinn. Allfällig erforderliche Bewilligungsverfahren sind auf jeden Fall dort zu integrieren.
Karte	
Bezug zum Richtplan	Eintrag im regionalen Richtplan zu prüfen
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 2	Verlegung Ruetschbergstrasse Holzweid – Faichrüti		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Eine Verlegung der Ruetschbergstrasse wird zur Entflechtung zwischen MIV und Veloverkehr als unabdingbar erachtet.		
Realisierungs-horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich, AFV (Planung); Gemeinde Pfäffikon (Umsetzung) <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> - </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich, AFV (Planung); Gemeinde Pfäffikon (Umsetzung) <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> -
<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich, AFV (Planung); Gemeinde Pfäffikon (Umsetzung) <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> -		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		


Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Die in der Vorstudie vorgeschlagene Verlegung der Ruetschbergstrasse beim heutigen P1 entlang der Höhenlinie nach Faichrüti wurde von der ENHK als nicht akzeptablen Eingriff in die Moorlandschaft gewertet. Eine Verlegung wird aber zur Entflechtung zwischen MIV und Veloverkehr als unabdingbar erachtet. Ein neuer Radweg parallel zur bestehenden Strasse als Alternative zur Verlegung käme im Gebiet Höchstweid ins Flachmoor zu liegen und ist deshalb nicht bewilligungsfähig.
Massnahme	Die Verlegung der Ruetschbergstrasse ist ab dem Weiler Holzweid auf die bestehende, nach Westen verlaufenden Verbindungsstrasse nach Faichrüti vorgesehen. Diese muss dazu zwar massvoll ausgebaut werden, es ist aber kein neuer Eingriff in die Landschaft wie bei der Variante der Vorstudie erforderlich. Bereits 2019 wird in Faichrüti die Einmündung der Holzweid in die Usterstrasse umgestaltet, was die geplante Verlegung begünstigt. Als Nebeneffekt wird die Route Seegräben – Ruetschberg durch die gebrochene Linienführung für Ausweichverkehr etwas weniger attraktiv. Sorgfältig zu prüfen ist die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Wanderwegs. Als erster Schritt ist dazu die Anpassung des kommunalen Richtplans erforderlich, weshalb Planung und Verfahren verhältnismässig viel Zeit in Anspruch nehmen werden. Dadurch wird auch der Zeitbedarf für die Fertigstellung des Velo-Rundwegs beeinflusst.
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 2 (Aufhebung Klein-Parkplätze P1/P2/P3/P5, Befristeter Parkplatz Areal ARA P43, Tempo 30 Ortsdurchfahrt Ruetschberg, Velorundweg Pfäffikersee) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.
Karte	
Bezug zum Richtplan	Eintrag im kommunalen Richtplan Pfäffikon notwendig
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Die Konfliktstellen und Defizite für den Velorundweg Pfäffikersee befinden sich alle am westlichen Ufer des Pfäffikersees. Wichtige Rahmenbedingungen werden mit der Verlegung der Ruetschbergstrasse sowie der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in Seegräben und evtl. Ruetschberg gesetzt. Deshalb besteht Abstimmungsbedarf mit diesen Kernmassnahmen. <u>Zuständigkeit</u> : Kanton Zürich, AFV.

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 2	Aufhebung Klein-Parkplätze P1/P2/P3/P5 und befristeter Parkplatz Areal ARA P43		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Heute durch Parkierung beanspruchte Flächen innerhalb des Moor-schutz- und Moorlandschaftsschutz-Perimeters Pfäffikersee können rückgebaut und auf-gewertet und somit für die Moorlandschaft zurückgewonnen werden; die Belastung durch den motorisierten Verkehr im Moorlandschaftsschutz-Perimeter wird markant reduziert		
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> -
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		


Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Parkplätze liegen im Moorlandschaftsschutzgebiet und widersprechen damit den Schutzbestimmungen.</p> <p>Zielsetzung der Massnahme ist die Rückgewinnung der Parkierungsflächen für das Schutzgebiet.</p>
Massnahme	<p>Mit der verlegten Ruetschbergstrasse werden P2 und P3 ohnehin nicht mehr erschlossen. P1 wird wegen seiner Lage in der Moorlandschaft und zur Reduktion von Parkplatz-Suchverkehr ebenfalls aufgehoben. Auch P5 liegt im Landschaftsschutz-Perimeter, mit Zu- und vor allem Wegfahrt übers Trottoir direkt auf die stark befahrene Usterstrasse; er wird ebenfalls aufgehoben.</p> <p>Als Ersatz für die aufzuhebenden Klein-Parkplätze ist kurzfristig auf dem Areal ARA eine Fläche für ca. 75 Stellplätze verfügbar, also rund doppelt so viele, wie mit den P1/P2/P3/P5 aufgehoben werden. Die Anlage sollte nach Möglichkeit rückwärtig über die Schanzstrasse erschlossen werden. Die Lösung ist allerdings befristet, weil die Fläche für den Ausbau der ARA mit der vierten Reinigungsstufe in spätestens 20 Jahren benötigt wird.</p>
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 2 (Verlegung Ruetschbergstrasse Holzweid – Faichrüti, Tempo 30 Ortsdurchfahrt Ruetschberg, Velorundweg Pfäffikersee) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.
Karte	
Bezug zum Richtplan	Eintrag im regionalen Richtplan notwendig (P43); Löschung des Eintrags P3
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Um die rückgebauten Parkplatzflächen als funktionierende Flächen für die Mooregebiete zurückzugewinnen, sind Aufwertungsmassnahmen nach dem Rückbau erforderlich. Dazu sind aber umfangreiche Analysen des Zustands, zur Hydrologie etc. erforderlich. Aus diesem Grund können diese Massnahmen erst nach dem Rückbau evaluiert werden. Die Aufwertungsmassnahmen müssen jeweils ins Rückbauprojekt für die jeweilige Fläche integriert werden und sind insbesondere auch verfahrenstechnisch im dessen Rahmen zu behandeln.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> Kanton Zürich, AFV, ARE; ALN, AWEL</p> <p>Parkierungsanlage auf dem Areal ehemalige Tennishalle: Das Areal schräg gegenüber vom heutigen P3 könnte für eine längerfristige Lösung eine Rolle spielen, beispielsweise</p>

	<p>als Standort für ein Parkhaus, und damit den Parkplatz auf dem Areal ARA ablösen. Die Idee ist aber noch zu wenig konkret; es ist auch nicht geklärt, ob das Areal durch die öffentliche Hand erworben werden kann. Es handelt sich deshalb nicht um eine Massnahme des Mobilitätskonzepts. Der Kanton Zürich hat bereits ein Vorverkaufsrecht zur längerfristigen Sicherung dieser Fläche auch im Zusammenhang mit der Westtangente Pfäffikon errichtet.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 2	Tempo 30 Ortsdurchfahrt Ruetschberg		
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Ortsdurchfahrt Ruetschberg wird als Ausweichroute benutzt und hat Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.		
Realisierungs- horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Verant- wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich (Velo- weg-Führung) </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich (Velo- weg-Führung)
<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich (Velo- weg-Führung)		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		


Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Ortsdurchfahrt Ruetschberg wird als Ausweichroute benutzt, insbesondere zu Spitzenzeiten bei überlasteter Kantonsstrasse im Aathal. Auf Grund der prognostizierten Verkehrszunahmen ist davon auszugehen, dass dieser Ausweichverkehr überproportional zunehmen wird.</p> <p>Ziel der Massnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Minderung der Attraktivität für den Ausweichverkehr.</p>
Massnahme	<p>Mit einer Beruhigung der Ortsdurchfahrt Ruetschberg wird die Route westlich des Pfäffikersees für den Ausweichverkehr weniger attraktiv und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Kern der Massnahme könnte ein BGK auf der Grundlage von Tempo 30 sein; die Gemeinde lässt dazu ein Konzept erarbeiten und reicht dieses bei der Kantonspolizei Zürich ein.</p>
Abhängigkeiten	<p>Speziell ist auf die weiteren Massnahmen des Pakets 2 (Verlegung Ruetschbergstrasse Holzweid – Faichrüti, Aufhebung Klein-Parkplätze P1/P2/P3/P5, Befristeter Parkplatz Areal ARA P43, Velorundweg Pfäffikersee) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Pfäffikon bietet sich die Integration dieser Massnahme in ein Paket zusammen mit der Verlegung Ruetschbergstrasse an. Die Planungen sind auf jeden Fall zumindest terminlich aufeinander abzustimmen.</p>
Karte	
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Die Konfliktstellen und Defizite für den Velorundweg Pfäffikersee befinden sich alle am westlichen Ufer des Pfäffikersees. Wichtige Rahmenbedingungen werden mit der Verlegung der Ruetschbergstrasse sowie der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung in Seegräben und evtl. Ruetschberg gesetzt. Deshalb besteht Abstimmungsbedarf mit diesen Kernmassnahmen Konzepts «M+U Pfäffikersee». <u>Zuständigkeit</u>: Kanton Zürich, AFV.</p>

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 3	Parkplatzbewirtschaftung Pfäffikersee		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Kostenloses Parkieren auf öffentlichem Grund ist mit dem Verursacherprinzip nicht vereinbar und bevorteilt zudem den MIV gegenüber dem öV («out-of-pocket»-Thematik).		
Realisierungs-horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Verant-wortung <u>Massnahmen-träger:</u> Gemeinden Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft <u>Kostenträger:</u> Gemeinden Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft <u>Weitere Beteiligte:</u> - </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmen-träger:</u> Gemeinden Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft <u>Kostenträger:</u> Gemeinden Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft <u>Weitere Beteiligte:</u> -
<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmen-träger:</u> Gemeinden Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft <u>Kostenträger:</u> Gemeinden Pfäffikon, Seegräben und Wetzikon, resp. neu zu bildende Trägerschaft <u>Weitere Beteiligte:</u> -		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Grosse Parkieranlagen in nächster Nähe zum Pfäffikersee und mitten im Moorschutzgebiet nationaler Bedeutung können heute noch kostenlos benutzt werden. Das führt zu einem recht sorglosen Umgang mit wertvollen Ressourcen einerseits, aber auch zu einer Bevorteilung des MIV insbesondere gegenüber dem öV-Benutzer.
Massnahme	<p>Zumindest alle seenahen und künftigen Parkieranlagen werden kostenpflichtig, soweit sie es nicht schon sind. Im Einzelnen sind das: P24 Mercedes Wetzikon, P45 Wetzikon Bootssteg, P44 Badi Auslikon, P23 Auslikon Dorf, P13 Pfäffikon Kastell, P12 Pfäffikon Strandbad Baumen, P43 Pfäffikon ARA, P19 Seegräben Dorf, P46 Oberuster. Es soll gemeindeübergreifend ein einheitlicher Mindesttarif angewendet werden, Abweichung nach oben ist aber möglich.</p> <p>Eine Bewirtschaftung kann im Prinzip bereits für die heute bestehenden Anlagen P15 Badi Auslikon Nord und P16 Badi Auslikon Süd eingeführt werden, in Abstimmung mit den bereits heute kostenpflichtigen Anlagen P19 Seegräben Dorf und P12 Pfäffikon Strandbad Baumen. Hierbei ist allerdings darauf zu achten, dass allfällige für die Bewirtschaftung erforderlichen neuen Einrichtungen wie beispielsweise eine Barriere auch künftig für die Kontrolle der Zufahrtsberechtigung weiterverwendet werden können.</p>
Abhängigkeiten	<p>Die Parkplatzbewirtschaftung könnte in die Mobilitäts-Plattform (Paket 3) integriert werden.</p> <p>Die beiden Standort-Gemeinden Pfäffikon und Wetzikon erarbeiten mit ihren kommunalen Bewirtschaftungskonzepten derzeit die Grundlagen, so dass eine Einführung der Parkplatzbewirtschaftung Pfäffikersee per Anfang 2020 möglich sein sollte.</p>
Karte	
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Die Bewirtschaftung der Parkieranlagen nach einheitlichen Grundsätzen wird von einer neu zu bildenden Trägerschaft übernommen. Diese ist zuständig für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Die geeignete Organisationsform ist unter Federführung der RZO (Lead) und des Kantons, AFV in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu


	<p>evaluieren. Denkbar ist auch die Integration von privaten Investoren. Es ist weiter vorstellbar, dass dieser Trägerschaft je nach Ausgestaltung auch weitere Aufgaben wie der Betrieb der Shuttle-Busse, Organisation und Betrieb der «Phase Rot» oder der Betrieb der Mobilitäts-Plattform übergeben werden. Terminlich wäre es vorteilhaft, wenn diese Trägerschaft bereits für die Realisierung der neuen Parkieranlagen P23 Auslikon Dorf, P18 Mercedes Wetzikon und P46 Oberuster operativ wäre.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> RZO (Lead) und Kanton Zürich, AFV; Gemeinden Pfäffikon, Seegräben, Wetzikon.</p> <p>Die Gemeinden Wetzikon und Pfäffikon erarbeiten derzeit Bewirtschaftungskonzepte für die öffentlichen Parkieranlagen auf Gemeindegebiet. Eine Abstimmung ist insofern erforderlich, als aus den Bewirtschaftungskonzepten die Bewirtschaftung zumindest der neu zu errichtenden Parkieranlagen in Seenähe, allenfalls auch jene der Bestehenden, eindeutig zu regeln ist.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> Gemeinden Wetzikon und Pfäffikon.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 3	Mobilitäts-Plattform Pfäffikersee		
Massnahmen-typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Kostenloses Parkieren auf öffentlichem Grund widerspricht dem Verursacherprinzip und bevorteilt zudem den MIV gegenüber dem öV («out-of-pocket»-Thematik). Flankierend zur flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung wird mit der Mobilitäts-Plattform ein Tool zum Inkasso und Kontrolle, aber auch zur Steuerung des Verkehrs entwickelt.		
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich, AFV. <u>Kostenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> neu zu bildende Trägerschaft
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Der Pfäffikersee und insbesondere die Jucker Farm ziehen Besucher von weit her an. Die Erreichbarkeit des Pfäffikersees mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird wenig kommuniziert.
Massnahme	Die Mobilitäts-Plattform stellt alle wichtigen Informationen zur Anreise an den Pfäffikersee für alle Verkehrsmittel zur Verfügung und schlägt dem Nutzer vor allem auch kombinierte Lösungen wie öV – Leihvelo vor. Das Parkplatzbewirtschaftungssystem für die zuvor genannten Parkplätze wird sowohl nutzer- als auch betreiberseitig integriert; d.h. der Nutzer kann sein Parkfeld über die Plattform bezahlen und die Betreiber den Abgleich Soll/Ist bei der Kontrolle vornehmen. Da somit die Belegung der einzelnen Anlagen in Realtime auf der Plattform als Nebenprodukt anfällt, kann sie auch als Leitsystem anstelle von ortsfesten Anzeigen dienen. Die Plattform muss deshalb auch über eine App für mobile Geräte zugänglich sein.
Abhängigkeiten	Speziell ist auf die Parkplatzbewirtschaftung Pfäffikersee (Paket 3) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts ist.
Karte	
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Die Bewirtschaftung der Mobilitäts-Plattform soll von einer neu zu bildenden Trägerschaft übernommen werden. Die geeignete Organisationsform ist unter Federführung der RZO und des Kantons/AFV in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu evaluieren. Denkbar ist auch die Integration von privaten Investoren.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> RZO (Lead) und Kanton Zürich, AFV, Gemeinden Pfäffikon, Seegräben, Wetzikon.</p> <p>Die Gemeinden Wetzikon und Pfäffikon erarbeiten derzeit Bewirtschaftungskonzepte für die öffentlichen Parkieranlagen auf Gemeindegebiet. Eine Abstimmung ist insofern erforderlich, als aus den Bewirtschaftungskonzepten die Bewirtschaftung zumindest der neu zu errichtenden Parkieranlagen in Seenähe, allenfalls auch jene der Bestehenden, eindeutig zu regeln ist.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> Gemeinden Wetzikon und Pfäffikon.</p>

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee				
Paket 4	Verlegung Parkieranlagen Auslikon Nord / Verkehrsregime Strandbadstrasse			
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur			
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Namhafte heute durch Parkierung beanspruchte Flächen innerhalb des Moorschutz-Perimeters Pfäffikersee können rückgebaut und aufgewertet und somit für die Moore zurückgewonnen werden; die Belastung durch den motorisierten Verkehr im Moorschutz-Perimeter wird markant reduziert; die Attraktivität für das Velo wird erhöht.			
Realisierungs- horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;">Verant- wortung</td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Wetzikon </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Wetzikon
<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Wetzikon		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)			

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Parkplätze P14 und P15 liegen im Moorschutz- bzw. Moorlandschaftsschutzgebiet und widersprechen damit den Schutzbestimmungen. Ausserdem generiert der Parkplatz Badi Auslikon Nord auf der Strandbadstrasse nach Auslikon ein erhebliches Verkehrsaufkommen, was zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr führt.</p> <p>Zielsetzung der Massnahme ist einerseits die Reduktion der Nutzflächen, die mit den Moorschutzbestimmungen unvereinbar sind, andererseits die Reduktion des MIV-Aufkommens auf der Strandbadstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Reduktion der Belastung des Mooregebiets. Zudem wird eine Erhöhung der Attraktivität für das Velo angestrebt.</p>
Massnahme	<p>Teilrückbau bzw. Aufhebung und Verlegung P15: Der im regionalen Richtplan eingetragene Parkplatz Badi Auslikon Nord wird aufgehoben. Es werden 5 Parkfelder eingerichtet resp. beibehalten, wovon eines für das Personal der Badi und die übrigen 4 für Behinderte in Doppelnutzung mit Anlieferung für Badi und Kiosk reserviert sind. Die 5 neuen Parkfelder werden als P44 Badi bezeichnet. Falls die neue Parkierungsanlage Auslikon Dorf (P23) nicht vor 2024 realisiert werden kann, wird der Parkplatz Badi Auslikon Nord mit der Aufhebung des Campingplatzes und dessen Rückbau ab 2024 um die Hälfte reduziert und rückgebaut. Die Anzahl der Parkfelder beträgt dann noch 140 (Stand der Erhebung: 5.11.2018). Sobald eine Realisierung von P23 erfolgt ist, wird P44 bis auf 5 Parkfelder rückgebaut.</p> <p>Aufhebung P14 Auslikon Bahnunterführung: Die Parkierungsflächen sollen möglichst in einer Anlage konzentriert werden, soweit sie noch im Landschaftsschutz-Perimeter liegen.</p> <p>Neue Parkierungsanlage Auslikon Dorf (P23): Unmittelbar westlich der Bahnunterführung wird eine neue Parkierungsanlage mit 165 Parkfeldern als Ersatz für die aufzuhebenden P15 und P14 erstellt. Damit werden einerseits die Anlagen auf einen Standort konzentriert und andererseits zwar nicht ganz aus dem Schutzperimeter, aber immerhin an dessen östlichen Rand in die Landschaftsschutzzone hin verlegt. Es wird davon ausgegangen, dass das Verfahren für die Errichtung des neuen P23 das Leitverfahren für die Anpassungen der Parkierungsanlagen Auslikon Nord ist, d.h. die Verfügung der Aufhebung der bisherigen P15 und P14 sowie die Erweiterung der Velo-Abstellanlage soll im selben Verfahren erfolgen. Die Gemeinde Pfäffikon übernimmt die Vorgespräche und die Verhandlungen mit den Grundeigentümern. Ein freihändiger Landerwerb wird dabei angestrebt. Es werden ggf. alle rechtlichen Möglichkeiten zur Verfügbarmachung des Grundes (Enteignung gemäss Strassengesetz StG) ausgeschöpft. Der Kanton übernimmt die Planung und Finanzierung der Verlegung des regionalen Parkplatzes (inkl. Rückbau), da der Parkplatz im regionalen Richtplan eingetragen ist. Die Aufhebung der bisherigen P15 und P14 sowie der Eintrag P23 erfolgt im regionalen Richtplan bis 2021. Das Bauprojekt wird erarbeitet und ab 2023 realisiert. Die Parkplätze werden bewirtschaftet.</p> <p>Verkehrsregime/Zufahrtsberechtigung Strandbadstrasse (Auslikon): Durch die Aufhebung von P14 und P15 entfallen auch die PW-Fahrten zu diesen Parkplätzen. Der Kreis der Berechtigten für die Zufahrt auf der Strandbadstrasse wird eingeschränkt auf</p> <ul style="list-style-type: none"> — Personal von Badi — Behinderte mit Ausweis — Anlieferung für Badi und Kiosk <p>Fahrten zur Badi zum Aus- und Einsteigen sind nicht zugelassen. Die Strandbadstrasse wird auf Höhe des heutigen P14 mit einer Schranke oder versenkbarem Poller gesperrt</p>


	<p>und einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt. Damit können einerseits die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Strandbadstrasse markant erhöht und andererseits die Fahrten mit Motorfahrzeugen im Moorschutzperimeter deutlich reduziert werden.</p> <p>Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Badi: Beidseits des Chämpfnerbachs sollen insgesamt 500 Abstellplätze für Velos angeboten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Veloverkehr zur Badi künftig vor allem von Wetzikon her entwickelt, deshalb sollen zwei Drittel der Abstellplätze beim Bootssteg angeordnet werden; auf der Nordseite reicht deshalb vorderhand eine Erweiterung um 100 Abstellplätze. Es reicht ein vergleichsweise tiefer Standard: Weil die Plätze praktisch nur bei schönem Wetter benutzt werden, wird auf eine Überdachung verzichtet. Es reicht aus, wenn ein Teil der Anlagen aus eindeutig begrenzten und mit «P Velo» bezeichneten Flächen besteht; Abschliessmöglichkeiten für den Velorahmen sind nicht erforderlich. Die Velo-Abstellanlage soll bezüglich Anordnung, Erschliessungsflächen etc. mit dem P44 abgestimmt werden.</p>
<p>Abhängigkeiten</p>	<p>Speziell ist auf die geplante gemeindeübergreifende und koordinierte Parkplatzbewirtschaftung (Paket 3) und die Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Bootssteg (Paket 5) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.</p> <p>Die Zufahrtssteuerung für Berechtigte könnte im Rahmen der Mobilitäts-Plattform (Paket 3) geregelt werden.</p>
<p>Karte</p>	
<p>Bezug zum Richtplan</p>	<p>Eintrag im regionalen Richtplan notwendig (P23, P44), Löschung des Eintrags (P14, P15)</p>
<p>Weitere Bemerkungen, Hinweise</p>	<p>Um die rückgebauten Parkplatzflächen als funktionierende Flächen für die Mooregebiete zurückzugewinnen, sind Aufwertungsmassnahmen nach dem Rückbau erforderlich. Dazu sind aber umfangreiche Analysen des Zustands, zur Hydrologie etc. erforderlich. Aus diesem Grund können diese Massnahmen erst nach dem Rückbau evaluiert werden. Die Aufwertungsmassnahmen müssen jeweils ins Rückbauprojekt für die jeweilige Fläche integriert werden und sind insbesondere auch verfahrenstechnisch im dessen Rahmen zu behandeln.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> Kanton Zürich: AFV, ARE, ALN, AWEL</p>

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee				
Paket 5	Verlegung Parkieranlagen Auslikon Süd / Verkehrsregime Strandbadstrasse			
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur			
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Namhafte heute durch Parkierung beanspruchte Flächen innerhalb des Moorschutz-Perimeters Pfäffikersee können rückgebaut und aufgewertet und somit für die Moore zurückgewonnen werden; die Belastung durch den motorisierten Verkehr im Moorschutz-Perimeter wird markant reduziert; die Attraktivität für das Velo wird erhöht.			
Realisierungs- horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> anzustreben ist 2024 </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;">Verant- wortung</td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Wetzikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Wetzikon, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Pfäffikon </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> anzustreben ist 2024	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Wetzikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Wetzikon, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Pfäffikon
<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> anzustreben ist 2024	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Wetzikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Wetzikon, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Pfäffikon		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)			

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Der Parkplatz P16 liegt im Moorschutz- bzw. Moorlandschaftsschutzgebiet und widerspricht damit den Schutzbestimmungen. Ausserdem generiert der Parkplatz Badi Auslikon Süd auf der Strandbadstrasse nach Wetzikon ein erhebliches Verkehrsaufkommen, was zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr führt.</p> <p>Zielsetzung der Massnahme ist einerseits die Reduktion der Nutzflächen, die mit den Moorschutzbestimmungen unvereinbar sind, andererseits die Reduktion des MIV-Aufkommens auf der Strandbadstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Reduktion der Belastung des Mooregebiets. Eine Erhöhung der Attraktivität für das Velo wird angestrebt.</p>
Massnahme	<p>Reduktion resp. Verlegung P16: Der Parkplatz Badi Auslikon Süd reduziert und darf höchstens 142 Parkfelder umfassen, davon 35 Bootsstellplätze. Die Anlage muss möglichst naturnah sein mit einem hohen Grünanteil. Der Parkplatz wird neu als P45 Bootssteg bezeichnet und ist zu bewirtschaften.</p> <p>Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Bootssteg: Beidseits des Chämpfnerbachs sollen insgesamt 500 Abstellplätze für Velos angeboten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Veloverkehr zur Badi künftig vor allem von Wetzikon her entwickelt, deshalb sollen zwei Drittel der Abstellplätze beim Bootssteg angeordnet werden; das bedeutet auf der Südseite des Chämpfnerbachs eine Erweiterung um ca. 200 Abstellplätze. Es reicht ein vergleichsweise tiefer Standard: Weil die Plätze praktisch nur bei schönem Wetter benutzt werden, wird auf eine Überdachung verzichtet. Es reicht aus, wenn ein Teil der Anlagen aus eindeutig begrenzten und mit «P Velo» bezeichneten Flächen besteht; Abschliessmöglichkeiten für den Velorahmen sind nicht erforderlich. Die Velo-Abstellanlage soll insgesamt bezüglich Anordnung, Erschliessungsflächen etc. mit dem P45 abgestimmt werden.</p> <p>Erweiterung Parkplatz Mercedes Wetzikon (P24): Der Parkplatz der Mercedes Wetzikon (P18) weist 69 Parkfelder auf, die bereits heute am Wochenende der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Es kann geprüft werden, ob der Parkplatz um 62 Parkplätze erweitert werden kann</p> <p>Verkehrsregime/Zufahrtsberechtigung Strandbadstrasse (Wetzikon): Durch die Reduktion von P16 entfällt ein Teil der PW-Fahrten zu diesem Parkplatz. Fahrten zu P16 zum Aus- und Einsteigen sind nicht zugelassen. Die Strandbadstrasse wird auf Höhe Mercedes Wetzikon mit einer Schranke oder versenkbarem Poller gesperrt und einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt. Damit können einerseits die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Strandbadstrasse markant erhöht und andererseits die Fahrten mit Motorfahrzeugen im Moorschutzperimeter deutlich reduziert werden.</p>
Abhängigkeiten	<p>Speziell ist auf die geplante gemeindeübergreifende und koordinierte Parkplatzbewirtschaftung (Paket 3) und die Erweiterung der Velo-Abstellanlagen Badi (Paket 4) hinzuweisen, die ebenfalls Teil des Mobilitätskonzepts sind.</p> <p>Die Zufahrtssteuerung für Berechtigte könnte im Rahmen der Mobilitäts-Plattform (Paket 3) geregelt werden.</p>

<p>Karte</p>	
<p>Bezug zum Richtplan</p>	<p>Eintrag im regionalen Richtplan notwendig (P24, P45), Löschung des Eintrags (P16)</p>
<p>Weitere Bemerkungen, Hinweise</p>	<p>Um die rückgebauten Parkplatzflächen als funktionierende Flächen für die Moorgebiete zurückzugewinnen, sind Aufwertungsmassnahmen nach dem Rückbau erforderlich. Dazu sind aber umfangreiche Analysen des Zustands, zur Hydrologie etc. erforderlich. Aus diesem Grund können diese Massnahmen erst nach dem Rückbau evaluiert werden. Die Aufwertungsmassnahmen müssen jeweils ins Rückbauprojekt für die jeweilige Fläche integriert werden und sind insbesondere auch verfahrenstechnisch im dessen Rahmen zu behandeln.</p> <p>Zuständigkeit: Kanton Zürich: AFV, ARE, ALN, AWEL</p>

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 6	Velo-Abstellanlagen Pfäffikon		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Attraktivität von Pfäffikon für den Veloverkehr ist zu erhöhen.		
Realisierungs-horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> - </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> -
<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Pfäffikon <u>Weitere Beteiligte:</u> -		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		


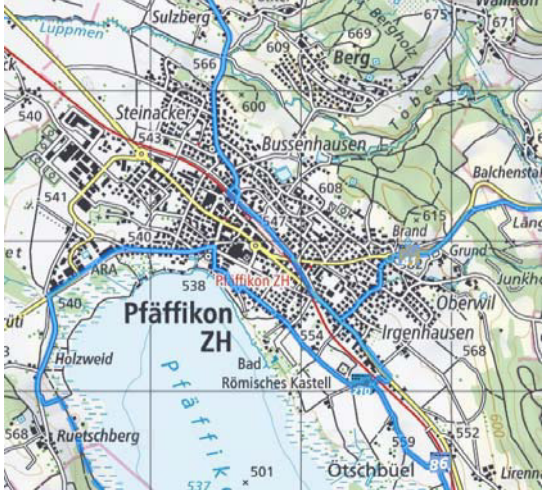

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Beim Römer-Kastell bzw. beim neuen Naturzentrum Pfäffikon gibt es keine Velo-Abstellanlagen.</p> <p>Ziel der Massnahme ist die Bereitstellung von Velo-Abstellanlagen an touristischen Anziehungspunkten.</p>
Massnahme	<p>Zur Attraktivierung des Velos für den Ausflugsverkehr zum Römer-Kastell bzw. zum neuen Naturzentrum Pfäffikon ist eine Erweiterung der Velo-Abstellanlagen erforderlich. Der Bedarf an diesen beiden Standorten ist nicht gross. Es geht primär darum, dass Velos nicht einfach auf den Verkehrsflächen, sei es für Fuss- oder Veloverkehr, stehen gelassen werden, deshalb sind hier Flächen zu bezeichnen, die für das Abstellen von 20 Velos ausreichen.</p>
Abhängigkeiten	-
Karte	
Bezug zum Richtplan	Eintrag im regionalen Richtplan zu prüfen
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 6	Veloverleihsystem Pfäffikersee		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Attraktivität des Erholungs- und Freizeitraums Pfäffikersee ist für den Veloverkehr zu erhöhen.		
Realisierungs-horizont	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> noch zu bildende Trägerschaft <u>Kostenträger:</u> Trägerschaft <u>Weitere Beteiligte:</u> - </td> </tr> </table>	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> noch zu bildende Trägerschaft <u>Kostenträger:</u> Trägerschaft <u>Weitere Beteiligte:</u> -
<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung <u>Massnahmenträger:</u> noch zu bildende Trägerschaft <u>Kostenträger:</u> Trägerschaft <u>Weitere Beteiligte:</u> -		
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

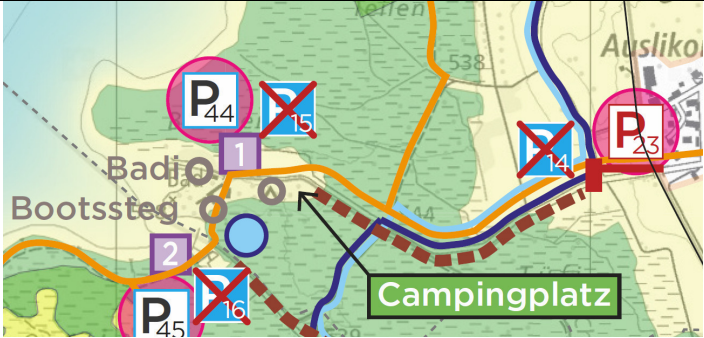
Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Der Pfäffikersee und insbesondere die Jucker Farm ziehen Besucher von weit her an. Eine attraktive öV-Erschliessung des Pfäffikersees gibt es nur in Pfäffikon. Weitere Bahnhöfe in etwas grösserer Entfernung zum See gibt es in Kempten und Wetzikon, und mit dem Vorbehalt der erheblichen Höhendifferenz in Aathal. Das Velo kann unter diesen Rahmenbedingungen eine attraktive Lösung für die letzte Meile sein.</p> <p>Ziel der Massnahme ist die Etablierung eines Veloverleihsystems.</p>
Massnahme	<p>Mit einem Veloverleihsystem soll vor allem die Transportkette öV – Velo für das Ausflugsziel Pfäffikersee attraktiver werden. Es ist ein stationsbasiertes Verleihsystem vorgesehen mit Standorten an den Bahnhöfen Kempten, Wetzikon, Pfäffikon und Uster. Weitere Stationen des Verleihsystems sind bei der Badi Auslikon und in Seegräben, Nähe Jucker Farm vorgesehen, die jedoch nur als Abstellanlagen während des Aufenthaltes dienen. Es ist zu vermeiden, dass die Attraktivität dieser Hotspots noch grösser wird, deshalb wird auf die Bereitstellung von Leihvelos an diesen Standorten verzichtet; Besucher sollen aber die Möglichkeit haben, während der Dauer ihres Aufenthaltes durch das Abstellen in der Anlage Mietkosten für ihr Leihvelo zu sparen.</p> <p>Die Anlagengrössen sowie der Anbieter sind noch zu bestimmen.</p>
Abhängigkeiten	<p>Diese Massnahme ist weitgehend unabhängig von den übrigen Massnahmen des Pakets Konzept «M+U Pfäffikersee» realisierbar.</p> <p>Das Veloverleihsystem könnte in die Mobilitäts-Plattform (Paket 3) integriert werden.</p>
Karte	<p>Stationsbasiertes Veloverleihsystem (nicht dargestellt: Bahnhof Wetzikon und Uster)</p>

Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Die Bewirtschaftung des Veloverleihsystems soll von einer neu zu bildenden Trägerschaft übernommen werden. Die geeignete Organisationsform ist unter Federführung der RZO (Lead) und des Kantons, AFV in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu evaluieren. Denkbar ist auch die Integration von privaten Investoren.</p> <p><u>Zuständigkeit:</u> RZO (Lead) und Kanton Zürich, AFV; Gemeinden Pfäffikon, Seegräben, Wetzikon.</p>

Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 6	Kommunale Velo-Netze		
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Attraktivität des Erholungs- und Freizeitraums Pfäffikersee ist für den Veloverkehr zu erhöhen.		
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> xy	Verant-wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Standortgemeinden <u>Kostenträger:</u> Standortgemeinden <u>Weitere Beteiligte:</u> -
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input checked="" type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Ziel der Massnahme ist die einfache und sichere Zufahrt zum Pfäffikersee.
Massnahme	Die Gemeinden überprüfen ihre kommunalen Velo-Netze bezüglich der möglichst einfachen und sicheren Zufahrt zum Pfäffikersee.
Abhängigkeiten	Diese Massnahme ist weitgehend unabhängig von den übrigen Massnahmen des Pakets Konzept «M+U Pfäffikersee» realisierbar.
Karte	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>Gemeinde Seegräben</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>Gemeinde Pfäffikon ZH</p>  </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>Gemeinde Wetzikon</p>  </div>
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

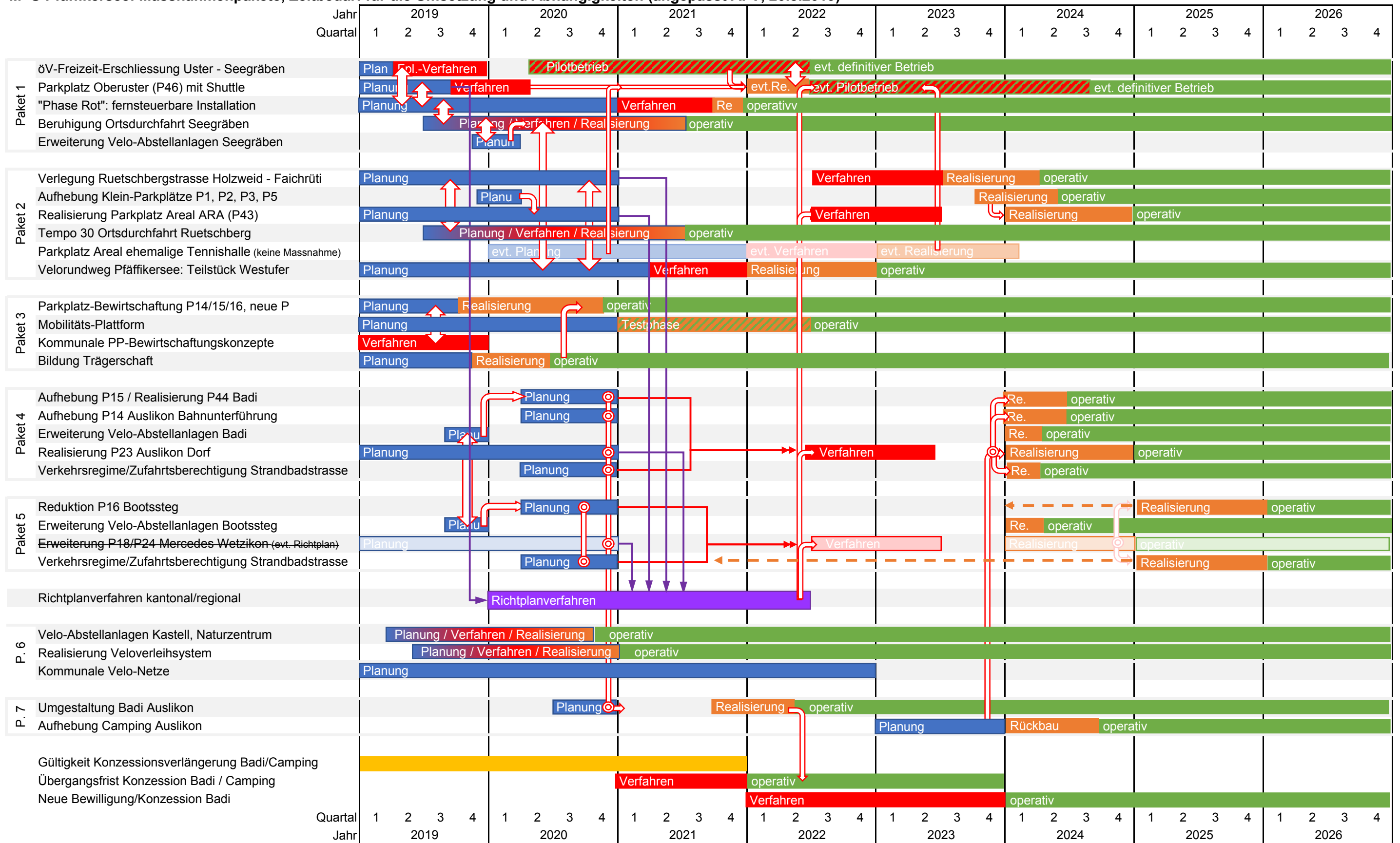
Mobilität und Umwelt Pfäffikersee			
Paket 7		Rückbau Camping Auslikon und Umgestaltung Badi Auslikon	
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	<u>Handlungsbedarf:</u> Leisten eines bedeutenden Beitrags zu Gunsten des Moorschutzes. Namhafte heute durch Parkierung beanspruchte Flächen innerhalb des Moorschutz-Perimeters können für die Moore zurückgewonnen und aufgewertet werden; die Belastung durch den motorisierten Verkehr im Moorschutz- und Moorlandschafts-Perimeter wird markant reduziert.		
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2024	Verant-wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinde Wetzikon <u>Kostenträger:</u> Gemeinde Wetzikon <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Pfäffikon
Kosten (exkl. MWSt.)	<u>Investitionskosten:</u> <input type="checkbox"/> gering (< CHF 1 Mio.) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (CHF 1 bis 5 Mio.) <input type="checkbox"/> gross (>CHF 5 Mio.)		

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>An schönen Wochenenden zieht der Pfäffikersee Erholungssuchende, Naturbeobachtende, Joggerinnen und Jogger, Fischerinnen und Fischer, Badibesucherinnen und Badibesucher, Camperinnen und Camper, Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Gäste der Jucker Farm zu Tausenden an; gesamthaft wird die Besucherzahl auf 750'000 pro Jahr geschätzt. Die Badi Auslikon zählt jährlich rund 35'000 Eintritte. Sie muss saniert werden.</p> <p>Die Konzessionen für die Badi und den Camping Auslikon laufen Anfang 2022 aus.</p>
Massnahme	<p>Die Badi Auslikon wird naturnah saniert. Das geplante Betriebskonzept unterscheidet sich nicht vom aktuellen Betriebskonzept. Die Übergangsfrist der Konzession für die Badi wird bis 2023 verlängert.</p> <p>Der Betrieb des Campingplatzs wird auf Ende 2023 eingestellt. Der Platz wird bis 2024 zurückgebaut. Die Übergangsfrist der Konzession wird bis 2023 verlängert.</p> <p>Anschliessend wird die Konzession für die Badi mit einem Nutzungsumfang im heutigen Rahmen erneuert.</p>
Abhängigkeiten	<p>Es bestehen Abhängigkeiten zur Verlegung der Parkieranlagen Auslikon Nord / Verkehrsregime Strandbadstrasse in Pfäffikon (Paket 4) und zur Reduktion / Verlegung Parkieranlagen Auslikon Süd / Verkehrsregime Strandbadstrasse in Wetzikon (Paket 5)</p>
Karte	 <p>The map shows the Pfäffikersee area with the Badi (Swimming Bath) and Campingplatz (Camping Site) highlighted. Several parking areas are marked with 'P' and numbers: P44, P15, P23, P45, and P16. Numbered markers 1, 2, 14, 15, and 16 are placed along the roads and near the Badi and Campingplatz. The map also shows the 'Bootssteg' (Boat Ramp) and the 'Auslikon' area.</p>
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Übergangskonzession nötig für den Betrieb von Badi und Camping bis Ende 2023.



10.7 Zeitschiene

M+U Pfäffikersee: Massnahmenpakete, Zeitbedarf für die Umsetzung und Abhängigkeiten (angepasst AFV, 20.8.2019)



Abstimmung erforderlich, textlich erwähnt
 ins Verfahren zu integrieren
 Direkte Abhängigkeit, textlich erwähnt
 im selben Richtplanverfahren zusammenfassen

Planung Alle erforderlichen planerischen Massnahmen inkl. Verhandlungen mit GE; Basis für die Einleitung der rechtlichen Verfahren
Verfahren Sicherung rechtliche Machbarkeit, Landerwerb und Finanzierung; Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten
Realisierung Bauliche Massnahmen/Umsetzung
operativ In Betrieb

10.8 Vollständiger Massnahmenfächer

Folgende Tabelle enthält alle geprüften (inkl. verworfenen) Massnahmen sowie die Beispiele und Ideen der Gemeinden bezüglich Umsetzung. Bei Massnahmen, welche Teil des Mobilitätskonzepts bilden, entsprechen die Beschreibungen und Beispiele nicht notwendigerweise den Massnahmen, welche umgesetzt werden.

Legende			
Zwingende Massnahmen zur Zielerreichung der gesetzlichen Schutzbestimmungen; weiter zu verfolgen			
Ergänzende Massnahme, welche die Wirkung der zwingenden Massnahmen unterstützt; weiter zu verfolgen			
Weitere Massnahme, die für Erreichung Projektziele keinen relevanten Beitrag liefert; nicht Gegenstand Mobilitätskonzept			
Verworfenne Massnahme (Begründung im Schlussbericht)			
Gutes, zweckmässiges Beispiel für die jeweilige Massnahme			✓
Beispiel nicht geeignet, die Wirkung der Massnahme im Sinne der Zielsetzungen zu verstärken			-

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
Zufahrtskontrolle	Beschränkung der Zufahrt zum Strandbad Auslikon und Erstellung Schranke auf Strandbadstrasse in Auslikon und in Wetzikon am Übergang zur Moorlandschaft a) Zufahrt nur für bestimmte Nutzergruppen gestattet: <ul style="list-style-type: none"> — Mobilitätsbehinderte Personen mit Ausweis — Mobilitätseingeschränkte Personen ohne Ausweis — Bootsbesitzer — Camper 	<ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung Schutz Moorlandschaft und Moorschutzgebiete vor MIV — MIV-Reduktion in Moorlandschaft und Moorschutzgebiete 	Behindertenparkplätze bzw. Ein-/ Aussteigen für bestimmte Nutzergruppen bei Badi Auslikon Nord und Süd (P15 und P16)	✓
			Beschränkte Zufahrt Bootsplatz Auslikon	✓
			Beschränkte Zufahrt Badi Auslikon	✓

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
	<p>— Anlieferung</p> <p>b) Zufahrt bis zu einer gewissen Anzahl an Fahrzeugen gestatten</p> <p>Beim Strandbad Auslikon</p> <p>a) ist lediglich Ein- und Aussteigen erlaubt</p> <p>b) steht eine beschränkte Parkplatzanzahl zur Verfügung</p>			
Anpassung Verkehrsregime	<p>Änderung Verkehrsregime auf bestimmten Streckenabschnitten</p> <p>a) Velostrasse: derzeit fehlt die rechtliche Grundlage dazu, d.h. kann nur mittels Fahrverbot für Motorfahrzeuge realisiert werden («3-teiliges Fahrverbot»)</p> <p>b) Kernfahrbahn</p> <p>c) Zeitlich begrenzte Schiebepflicht für Velofahrer (dort, wo Entflechtung Fuss-/ Veloverkehr nicht möglich)</p> <p>d) Zeitlich begrenzte Fahrverbote für den MIV</p> <p>e) Tempo-30- / Tempo-20-Zone</p>	— Reduktion Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr, Fussverkehr und Veloverkehr	<p>Velostrasse: Strandbadstrasse Richtung Wetzikon</p> <p>Velostrasse: Strandbadstrasse Richtung Auslikon</p> <p>Velostrasse: Ruetschbergstrasse (bei Verlegung Ruetschbergstrasse)</p> <p>Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen: Ruetschbergstrasse</p> <p>Signalisation zeitlich begrenzte Schiebepflicht für Velofahrer bei gemeinsam genutzte Fuss-/ Velowege</p> <p>MIV-Fahrverbot am Wochenende: Ruetschbergstrasse Umsetzung schwierig</p> <p>Tempo-30-Zone in Seegräben und Ruetschberg</p>	<p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p>
Zeitliche Ausweitung Phase Rot	Häufigere Anwendung der heute bereits bestehenden Phase Rot: Wenn der Gemeindeparkplatz in Seegräben voll ist, wird der Dorfkern Seegräben gesperrt und die Besucher werden ins Aathal umgeleitet. Dort steht ein Shuttlebus bereit.	— Reduktion Suchverkehr in Seegräben	Automatisierte, elektronische Anlage mit Videoüberwachung und Nummernschilderkennung	✓

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
Verkehrsdienst	Einsatz von Verkehrsdienst an schönen Wochenenden	<ul style="list-style-type: none"> — Reduktion Suchverkehr rund um den Pfäffikersee — Entlastung der Gemeinden/Quartiere vom motorisierten Freizeitverkehr 	Verkehrsdienst an schönen Wochenenden	✓
Optimierung Wanderwege	Verschiedene denkbare Teilmassnahmen: <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung/Ergänzung der (Wander-) Wegweisung — Informationen zu Zeitbedarf zu Knoten, nächster öV-Haltestelle etc. — Aufwertung Fussweg Parkplatz Auslikon Dorf bzw. Mercedes – Strandbad bzw. Campingplatz 	<ul style="list-style-type: none"> — Attraktivierung Weg zwischen den Parkplätzen und den Zielorten am Pfäffikersee 	Ergänzen mit Angabe Zeitbedarf zu Knoten, nächster öV-Haltestelle etc.	✓
			Aufwertung Fussweg Bushaltestelle Faichrüti – Zielorte am Pfäffikersee, insbesondere zur Jucker Farm	✓
			Erlebnispfad Strandbadstrasse zwischen Parkplatz ausserhalb des Schutzgebietes und Badi (z.B. Planetenweg)	✓
Erstellung / Optimierung Veloabstellplätze	Erstellung Veloabstellplätze bei Zielorten in genügender Anzahl und mit einem guten Ausbaustandard (z.B. Platz für Velos mit Anhänger, Überdachung, abschliessbar)	<ul style="list-style-type: none"> — Attraktivierung Pfäffikersee für Veloverkehr 	Veloabstellplätze Römerkastell	✓
			Veloabstellplätze mit Platz für Velos mit Anhänger	✓
Optimierung Velohaupt- und -nebenverbindungen	Verschiedene denkbare Teilmassnahmen: <ul style="list-style-type: none"> — Separate Velowegführung und Verbesserung Velozugänge — Erstellung Querungshilfen für Velofahrende an geeigneten Stellen — Aufmalen von Piktogrammen an geeigneten Stellen — Farblich markierte Bereiche 	<ul style="list-style-type: none"> — Ermöglichung attraktiver Radrundweg — Minimierung Konflikte mit MIV — Verdeutlichung Führung Fuss- und Veloverkehr 	Querungshilfe bei der reformierten Kirche in Pfäffikon	✓
			separate Velowegführung bei Römerkastell mit befestigtem Kiesbelag	✓
			Piktogramme bei Römerkastell	✓
			Velozugänge zum Pfäffikersee durch Wetzikon hindurch	✓
Veloverleihsystem	Folgende Veloverleihsysteme sind denkbar: <ol style="list-style-type: none"> a) einheitliches Veloverleihsystem, welches den ganzen Pfäffikersee umfasst 	<ul style="list-style-type: none"> — Attraktivierung Anreise mit öV bzw. Velo 	Pfäffikersee-Veloverleihsystem inkl. Velos mit Anhänger	✓

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
	<p>b) eingeschränktes Veloverleihsystem</p> <p>Folgende Systems sind denkbar:</p> <p>a) stationsloses System, welches einen bestimmten Perimeter umfasst (analog Smide in der Stadt Zürich)</p> <p>b) stationäres System mit vordefinierten Ausleih- und Rückgabeorten</p> <p>Folgende Velos sind denkbar:</p> <p>a) Konventionelle Velos</p> <p>b) Velos mit Anhänger</p> <p>c) Elektrovelos</p>		<p>Velomietstationen Bahnhöfe im Verbund: Bahnhöfe Pfäffikon, Aathal, Kempten und Wetzikon sowie Jucker Farm und Strandbad Auslikon</p> <p>Stationäres Veloverleihsystem Bahnhof Wetzikon/Kempten und Strandbad Auslikon</p> <p>Stationäres Veloverleihsystem Bahnhof Aathal und Jucker Farm</p>	<p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p>
<p>öV-Freizeit-Erschliessung</p>	<p>Mögliche Ansätze einer selbstfinanzierten* öV-Freizeit-Erschliessung</p> <p>a) Rufbus / Buxi (ab Bahnhöfen)</p> <p>b) konventioneller Bus (Juckerfarm)</p> <p>* Da es sich hier um Freizeitverkehr handelt, handelt es sich hierbei um ein §20-Angebot. Solche, das reguläre öV-Angebot ergänzende nachfrageorientierte Angebote müssen mittels Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung finanziert werden.</p> <p>Wie diese öV-Freizeit-Erschliessung finanziert wird (z.B. mit Parkgebühren) und ob die Benutzung eines Shuttle-Systems auf bestimmte Nutzergruppen (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) beschränkt ist, ist noch offen.</p>	<p>— Verbesserung öV-Erschliessung Pfäffikersee</p>	<p>Rufbus / Buxi für Seegräben</p> <p>Busanbindung Seegräben / Juckerfarm am Wochenende</p>	<p>✓</p> <p>✓</p>

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
Erweiterung öV-Angebot	<p>Erweiterung öV-Angebot im regulären Fahrplanverfahren*</p> <p>a) Einführung neue Buslinie</p> <p>b) Erweiterung bestehende Buslinie</p> <p><i>*Massnahmen zur Erweiterung des regulären öV-Angebots werden nicht im Rahmen des Projekts Mobilität und Umwelt Pfäffikersee erarbeitet, sondern von den Gemeinden im Rahmen der regulären Fahrplanverfahren beim ZVV beantragt.</i></p>	— Verbesserung öV-Erschliessung Pfäffikersee	ZVV-Bus nach Seegräben/Jucker Farm mit Fahrplan	✓
			neuer Bus-Rundkurs Pfäffikersee	✓
			neue Buslinie Wetzikon - Sack - Aathal - Seegräben - Ruetschberg - Pfäffikon	✓
			neue Buslinie Pfäffikon – Ruetschberg – Seegräben – Bahnhof Aathal – Robenhausen – Wetzikon	✓
			neue Buslinie Wetzikon-Seeegräben-Uster	✓
			Ausbau der Buslinie 859 Wetzikon - Auslikon - Pfäffikon (inkl. Wochenendbetrieb)	✓
Shuttle-System für bestimmte Nutzergruppen	<p>Mögliche Ansätze eines selbstfinanzierten Shuttle-Systems für bestimmte Nutzergruppen</p> <p>a) kleiner automatisierter Bus (Nutzungen Auslikon)</p> <p>b) Shuttles für mobilitätseingeschränkte Personen</p> <p>c) e-Velo Rikscha</p> <p>Wie dieser Shuttlebus finanziert wird (z.B. mit Parkgebühren) und auf welche Nutzergruppen (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) des Shuttle-Systems beschränkt ist, ist noch offen.</p>	— Gewährleistung Zugang zum See für mobilitätseingeschränkte Personen bei umfassender Aufhebung / Reduktion des Parkplatzangebots innerhalb des Schutzgebietes	Privat-Shuttle (e-Velo Rikscha) auf Abruf für Transport von Gehbehinderten: Strandbadstrasse	✓
			Gratis-Shuttle bei Parkierung im Aathal	✓
			Shuttlebetriebe Wetzikon Mercedes - Badi Auslikon (evtl. automatisiert und in Kombination mit dem gleichen FZ, teilfinanziert durch PP-Gebühren)	✓
			Shuttlebetriebe Bahnhof Aathal - Jucker Farm (evtl. automatisiert und in Kombination mit dem gleichen FZ, teilfinanziert durch PP-Gebühren)	✓
			Shuttlebetriebe PP Auslikon - Badi Auslikon (evtl. automatisiert und in Kombination mit dem gleichen FZ, teilfinanziert durch PP-Gebühren)	✓
			Shuttle Auslikon Dorf - Badi (Anschluss an Buslinie 859)	✓

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
			Automatisierter Shuttle vom Bahnhof (Kempten, Aathal, Wetzikon) zum See	✓
Seilbahn	Erstellung Seilbahn zwischen Bahnhof Aathal und Seegräben	— Verbesserung öV-Erschliessung Seegräben und Jucker Farm		
S-Bahn-Haltestelle	Erstellung zusätzliche S-Bahn-Haltestelle in Auslikon	— Verbesserung öV-Erschliessung Strandbad Auslikon		
Verlegung Parkplätze	Reduktion oder Aufhebung Parkplätze im Schutzgebiet	— Verbesserung Schutz Moorlandschaft und Moorschutzgebiete vor MIV	Aufhebung Parkplätze in Moorlandschaft (P1, P2, P5, P14, P15, P16)	✓
			Aufhebung aller Kleinst-PP (< 5 Plätze)	✓
			Aufhebung Gemeindeparkplatz Seegräben Hat sich als nicht opportun herausgestellt	-
			P1, P2, P3, P5 (ev.) in Pfäffikon zusammenfassen und ausserhalb Schutzgebiet verlegen	✓
			Reduktion Parkplatz Nord (P15) auf Anzahl Campingplätze (150)	-
Erstellung / Erweiterung Parkplätze ausserhalb Schutzgebiet	Erstellung Ersatzparkplätze ausserhalb des Schutzgebietes in Gehdistanz zum Pfäffikersee bei umfassender Aufhebung / Reduktion des Parkplatzangebots innerhalb des Schutzgebietes a) Erweiterung bestehender Parkplätze b) Neuer Parkplatz	— Parkplatz(teil-)kompensation für aufgehobene / reduzierte Parkplätze	Erweiterung Mercedes-Parkplatz / Ersatz für Parkplatz Badi Auslikon Süd	✓
			neuer Parkplatz Auslikon Dorf / Ersatz für Parkplatz Badi Auslikon Nord	✓
			Kauf Tennishalle Pfäffikon und Erstellung Parkhaus (Verworfen, da nicht mehr verfügbar)	-

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele				
	<p>c) Öffentliche Nutzung bereits vorhandener Privatparkplätze ausserhalb der Ladenöffnungszeiten mittels Vereinbarung zwischen Besitzer und Gemeinde</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lidl Pfäffikon — Huber + Suhner Pfäffikon — Mercedes Wetzikon (heute bereits) — Aldi Wetzikon — Landi Wetzikon — Spinnerei West Aathal (98 private) — Spinnerei Ost / Otto's Aathal 		<p>Neuer Parkplatz Ottenhausen Kiesgrube (Ersatz für See-gräben) (verworfen, da Grundeigentümer nicht mitmacht)</p> <p>Neuer Parkplatz bei Autobahnende Uster an Ottenhausenstrasse (bedingt entsprechendes Shuttle-Angebot)</p> <p>Private Parkplätze (z.B. Landi Wetzikon) an Sonn- und all-gemeinen Feiertagen für Öffentlichkeit zur Verfügung stel-len (analog Mercedes-PP)</p> <p>Neuer Parkplatz Faichrüti als Ersatz P1, P2, P3</p>	-	✓	✓	-
Flächendeckende Parkplatzbewirt-schaftung	<p>Ausweitung der Bewirtschaftung der Parkplätze P12, P19, P23, P24 und P43 auf das ganze Gemeindege-biet der angrenzenden Gemeinden.</p> <p>Einheitliche, gemeindeübergreifende Parkplatzbewirt-schaftung der öffentlichen Parkplätze um den Pfäffi-kersee:</p> <p>a) Beschränkung Parkdauer</p> <p>b) Einführung Parkgebühren</p> <ul style="list-style-type: none"> — Definition Parkgebühren abgestuft nach Nähe zum See — Versteigerung Parkplätze auf Tagesbasis 	— MIV-Entlastung Pfäffikersee	<p>Parkgebühren abgestuft nach Nähe zum See</p> <p>Parkplätze reduzieren und auf Tagesbasis mittels online-System versteigern</p> <p>Kein unmittelbarer Nutzen erkennbar</p> <p>Parkplatzbewirtschaftung im ganzen Gebiet nach einem einheitlichen System</p> <p>Parkplatzbewirtschaftung mit Schranke bei Parkplatz Aus-likon bzw. Mercedes-Parkplatz</p>	✓	-	✓	✓
Parkleitsystem	Umsetzung eines gemeindeübergreifenden Parkleit-systems Pfäffikersee	— Reduktion Suchverkehr rund um den Pfäffikersee					
Mobilitäts-/ Par-king-App	<p>Bereitstellung einer Mobilitäts-/ Parking-App</p> <p>a) Parking-App als Parkplatzeitsystem und zur Park-platzbewirtschaftung</p>	<p>— Reduktion Suchverkehr rund um den Pfäffikersee</p> <p>— MIV-Entlastung Pfäffikersee</p>	<p>Pfäffikersee Mobilitäts-App: Parkplatzeitsystem, Park-platzbewirtschaftung, Zugangssteuerung für Schranken-an-</p>	✓			

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
	b) Mobilitäts-App für die multimodale Reiseplanung		lagen (insb. Behinderte), Buchungsplattform für kombinierte Mobilitätsangebote, Aufzeigen der Freizeit- und Mobilitätsangebote Raum Pfäffikersee, Anreiseoptionen etc.	
Mobilitätsbonus	Einführung eines Mobilitätsbonus für Velofahrer, Fussgänger und öV-Benutzer wie zum Beispiel — Konsumationsgutscheine für Badi-Kiosk oder Jucker Farm — Gratis-Badi-Eintritt	— Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs	Konsumationsgutschein für Velofahrer / Fussgänger / öV-Benutzer (Badi-Kiosk und Jucker Farm) <i>Umsetzung schwierig</i>	✓
			Gratis-Badi-Eintritt für Velofahrer / Fussgänger <i>Umsetzung schwierig</i>	✓
Aufhebung / Reduktion Campingplatz Auslikon	Aufhebung oder Reduktion Campingplatz Auslikon a) Komplette Aufhebung b) Reduktion Fläche c) Einschränkung auf Naturcampingplatz mit ausschliesslich Zelt d) Einschränkung auf Naturcampingplatz mit ausschliesslich Zelt und ohne MIV-Anfahrtsmöglichkeit	— Verbesserung Schutz Moorlandschaft und Moorschutzgebiete vor MIV — MIV-Reduktion in Moorlandschaft und Moorschutzgebiete	Aufhebung Campingplatz Auslikon	✓
			Reduktion Campingplatz Auslikon zu Naturcampingplatz	✓
			Reduktion Campingplatz Auslikon zu Naturcampingplatz: nur mit Fuss- und Veloverkehr (ohne Autoanfahrt)	✓
Verlegung Campingplatz z.B. nach Pfäffikon Baumen	Erstellung Ersatzcampingplatz ausserhalb des Schutzgebietes bei umfassender Aufhebung des Campingplatzes Auslikon	— Campingplatz-Kompensation für aufgehobenen Campingplatz Auslikon	Neuer Campingplatz in Baumen <i>Hat sich als nicht realisierbar aus Akzeptanzgründen herausgestellt; keine weiteren Alternativen ersichtlich</i>	-
Garette / Leiterwagen	Bereitstellung öffentlicher Garetten bzw. Leiterwagen zum Transport grösserer Güter bzw. Kinder von Parkplatz Auslikon Dorf bzw. Mercedes – Strandbad bzw. Campingplatz (analog Garetten-Verleih Jucker Farm)	— Erleichterung Materialtransport für Badi-Besuch für längeren Fussweg		
Ruderbootvermietung	Ruderbootvermietung zwischen Pfäffikon, Seegräben und Auslikon, die one way Fahrten ermöglicht	— Verbesserung Erschliessung Strandbad Auslikon bei einer umfassenden	Ruderbootvermietung Pfäffikon, um in Badi Auslikon zu gelangen (one way; Erlebnis mit Getränke etc.)	✓

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
		Aufhebung / Reduktion des Parkplatzangebots innerhalb des Schutzgebietes		
Nutzungseinschränkung Jucker Farm	<p>Einführung Nutzungseinschränkungen bei der Jucker Farm</p> <p>a) Ausschluss autoaffine Nutzungen (z.B. Hochzeit)</p> <p>b) bei Grossveranstaltungen: Fahrverbot in Seegräben in Kombination mit Shuttle-Pflicht Aathal – Jucker Farm</p> <p><i>Nutzungsmöglichkeiten Jucker sind durch kantonalen Gestaltungsplan definiert; weitere Einschränkungen sind nicht opportun</i></p>	— Reduktion durch die Jucker Farm erzeugten Verkehr	Jucker Farm: Nutzungseinschränkung (autoaffine Nutzungen ausschliessen z.B. Hochzeit) oder bei Grossveranstaltungen Fahrverbot und Shuttle-Pflicht	
Aufwertung der Schutzgebiete im Sinne der Schutzziele	Schutzziele gemäss den einschlägigen Gesetzen + Verordnungen: VBLN, NHG, MoorlandschaftsV etc.	— Zielerreichung der gesetzlichen Schutzbestimmungen und der Vorgaben ENHK	Renaturierung Auslikerbach auf der gesamten Länge zwischen Bahnlinie und Zusammenfluss mit Chämtnerbach	✓
		— Bewilligungsfähigkeit des Projekts Mobilität und Umwelt Pfäffikersee	Renaturierung Chämtnerbach mindestens innerhalb Schutzperimeter, soweit nicht schon erfolgt	✓
			«Weitergehende Massnahmen zur Aufwertung der Moorvegetation» (Zit. ENHK)	✓
			Aufwertung aufgehobener Parkierungsflächen für rasche Wiederansiedlung Moorvegetation; evtl. auch Sanierung verschmutzter Flächen/Böden	✓
			Evtl. weitere Aufwertungsmassnahmen zweckmässig? Rücksprache Fst Naturschutz	
Aufwertung durch Strassenverlegungen	Strassenverlegung und naturnahe Umgestaltung der alten Strasse in einen Fuss- und Veloweg	<p>— Entflechtung Velo – MIV</p> <p>— Verbesserung Schutz Moorlandschaft</p>	<p>Verlegung Ruetschbergstrasse in Holzweid und Rückbau zu Veloweg</p> <p><i>Weiterbearbeitung in separatem Teilprojekt</i></p>	✓

Bezeichnung	Beschrieb	Erwartete Wirkung	Beispiele	
		<ul style="list-style-type: none"> — und Moorschutzgebiete vor MIV — MIV-Reduktion in Moorlandschaft und Moorschutzgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung Usterstrasse auf Westtangente Pfäffikon und Rückbau zu Fuss-/Veloweg <i>Weiterbearbeitung in separatem Teilprojekt</i> 	✓
Kommunikative Massnahmen	<p>Ergreifung kommunikativer Massnahmen wie zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Flyer zum öV-Angebot b) Plakatkampagnen c) geführte Touren durch das Moorschutzgebiet <p><i>Solche Massnahmen könnten Synergien zum geplanten Naturzentrum ergeben (Eröffnung 2019).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> — Sensibilisierung der Besucher des Pfäffikersees 	<ul style="list-style-type: none"> Aktionstag "zu Fuss zum Pfäffikersee" Flyer öV-Angebot Plakatkampagne Kürbistrag-Wettbewerb Geführte Tour durch Moorschutzgebiet für Sensibilisierung Naturschutzzentrum Pfäffikon 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ - ✓ ✓

10.9 Wirkungsanalyse Mobilitätskonzept

Kriterium	Quelle	Beschrieb	Wirkung der Kernmassnahmen
Schutzziele	BV Art. 78; NHG Art. 23; Kantonsverfassung Art. 103	Ungeschmälerte Erhaltung der Bundesinventarobjekte (u.a. Moorschutzgebiete, Moorlandschaftsgebiete)	Durch die Verlagerung der Parkplätze aus dem Moorschutz-Perimeter nach ausserhalb sowie die Aufhebung des Campingplatzes werden die Voraussetzungen für die «Beseitigung von Landschaftsschäden» geschaffen. Durch die Beschränkung der MIV-Zufahrtsmöglichkeiten werden weitere potentiell negative Einflüsse auf das Moor reduziert.
Landschaftsbild	BV Art. 78; NHG Art. 23; Kantonsverfassung Art. 103	Landschaftsbild ist nicht beeinträchtigt	Zur geringeren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird die Zahl der Parkplätze innerhalb der Schutzobjekte stark reduziert. Bei den für Ersatzmassnahmen erforderlichen Eingriffen erfolgt dies mit grösster Rücksichtnahme auf das Landschaftsbild.
Infrastrukturen	NHG Art. 6, Art. 23; Verordnungen gem Kap. 3.1	Keine neuen Infrastrukturen (Wege, Strassen, Parkplätze, zusätzliche Hartbeläge) innerhalb der Schutzobjekte (keine neue Zerschneidung)	Auf neue Infrastrukturen innerhalb des Moorschutz-Perimeters wird verzichtet. Die Verlegung der Parkplätze erfordert aber im Gegenzug zu deren Aufhebung im empfindlichen Moorschutzgebiet die Befestigung von neuen Flächen, die teilweise im Moorlandschaftsschutzperimeter liegen.
Aufwertungspotenzial	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Aufwertungspotenzial innerhalb der Schutzobjekte bei Rückbau Parkplatz, Weg oder Strasse ausschöpfen	Mit den Kernmassnahmen ist vorgesehen, die nicht mehr für die PW-Parkierung benötigten Flächen vollständig zu renaturieren.
Ausgleichsmassnahmen	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Ausgleichsmassnahmen innerhalb der Schutzobjekte	Keine der Kernmassnahmen hat eine Verschlechterung der heutigen Situation innerhalb der Schutzobjekte zur Folge. Es sind deshalb auch keine Ersatzmassnahmen notwendig.
Parkplatzkapazität innerhalb Schutzobjekte	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Reduktion der Parkplatzkapazität innerhalb der Schutzobjekte	Innerhalb des Moorschutz-Perimeters wird die Parkplatzkapazität deutlich reduziert. Auch unter Berücksichtigung der verlegten Parkplätze nimmt deren Gesamtzahl nicht zu

Kriterium	Quelle	Beschrieb	Wirkung der Kernmassnahmen
Parkplätze Strandbad Auslikon	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Vollständiger Rückbau (inkl. Renaturierung) von mindestens einem der beiden Parkplätze in Seenähe (P15, P16)	Der Parkplatz Auslikon Nord (P15) wird bis auf wenige Stellplätze aufgehoben. Künftig bestehen nur noch Zufahrtberechtigungen für Mobilitätsbehinderte und für den Güterumschlag im Zusammenhang mit der Badi. Die Fläche und Anzahl der Auto- und Bootsabstellplätze auf dem Parkplatz Auslikon Süd (P16) wird deutlich reduziert. Die nicht mehr für die PW-Parkierung benötigten Flächen werden vollständig renaturiert.
Parkplatzkapazität Pfäffikersee	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Parkplatzkapazität um Pfäffikersee insgesamt nicht erhöhen	Gesamtbilanz der P-Verlegung = +/-0
Verbindlichkeit	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Sicherstellung, dass sämtliche zu einer positiven Bilanz beitragenden Massnahmen realisiert werden können	Die Kernmassnahmen, insbesondere die Verlegung der Parkieranlagen, werden als Paket betrachtet. Ohne die Aufhebung am bestehenden Standort gibt es keine neuen Parkieranlagen.
Durchsetzung	ENHK-Gutachten von Februar 2016	Nachhaltige Reduktion des motorisierten Verkehrs innerhalb des Moorschutz-Perimeters	Die Zufahrtsmöglichkeiten zu Badi und Bootssteg werden mit technisch/baulichen Massnahmen eingeschränkt. Die Verkehrsberuhigung und Ausdehnung der Phase Rot bewirkt auch in Seegräben eine Verkehrsberuhigung.
Zugang	Zielbild	Zugang zum Pfäffikersee weiterhin für alle gewährleistet (auch für mobilitätseingeschränkte Personen)	Für Gehbehinderte ist der Zugang mit Auto bis zum Pfäffikersee weiterhin gewährleistet. Für andere Personen ist der Zugang zu Fuss oder mit dem Velo vereinfacht, da aufgrund der reduzierten Zahl der Autofahrten weniger Konflikte auf der meistgenutzten Zugangsachse Strandbadstrasse zu erwarten sind und zudem das Verkehrsregime für diese Verkehrsteilnehmenden verbessert wird. Für Autofahrende werden ausserhalb der Schutzobjekte Parkierungsmöglichkeiten angeboten.
Bewilligung	NHG Art. 6, Art. 23; Verordnungen gem Kap. 3.1; ENHK-Gutachten von Februar 2016	Bewilligungsfähigkeit für Badi Auslikon ist gewährleistet	Einem zentralen Anliegen der Gesetzgebung, nämlich bei sich bietenden Gelegenheiten Landschaftsschäden zu beseitigen, wird insbesondere mit dem Rückbau des Parkplatzes Auslikon Nord und des Campingareales Rechnung getragen.

Kriterium	Quelle	Beschrieb	Wirkung der Kernmassnahmen
Exklusivnutzungen	Zielbild	Exklusivnutzungen werden möglichst vermieden	Die Auswirkungen der verbleibenden Nutzungen mit exklusivem Nutzerkreis – Bootssteg und Trockenplätze Auslikon – werden durch das geänderte Verkehrsregime und das Parkierungskonzept gegenüber heute erheblich reduziert.
Attraktivität	Zielbild	Attraktivität des Erholungsgebiets wird nicht erhöht	Eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung wird eingeführt. Auf die Schaffung neuer Einrichtungen, die sich zu neuen Publikumsmagneten entwickeln könnten – beispielsweise eine Seilbahn Aathal-Seegräben – wird verzichtet.
Mobilität innerhalb Schutzgebiet	Zielbild	Mobilität innerhalb Schutzgebiet hauptsächlich zu Fuss oder mit Velo	Durch das geänderte Verkehrsregime werden die Rahmenbedingungen zu Gunsten Fuss- und Veloverkehr signifikant verbessert.
Entflechtung	Zielbild	Entflechtung MIV – Velo-/Fussverkehr und Veloverkehr - Fussverkehr	Die Entflechtung innerhalb des Perimeters zwischen MIV einerseits und Fuss-/Veloverkehr andererseits wird durch das neue Verkehrsregime weitgehend gewährleistet. Die Entflechtung zwischen Fuss- und Veloverkehr, insbesondere entlang des westlichen Pfäffikersee-Ufers, wird angestrebt.
Erschliessung	Zielbild	Verbesserung der Erschliessung durch kollektive Verkehrsmittel	Im Fokus steht die öV-Erschliessung von Seegräben; im Rahmen der Vertiefung von Kernmassnahmen werden hierzu mögliche Ansätze untersucht.
Machbarkeit		Ist die Machbarkeit der einzelnen Massnahmen nachgewiesen?	Die Kernmassnahmen sind technisch machbar; für einzelne sind weitere Abklärungen erforderlich.
Zweckmässigkeit			Die Kernmassnahmen sind auf Grund der vorstehenden Wirkungsanalyse zweckmässig.



10.10 Parkplatzbilanz

Bilanz über den ganzen Perimeter sowie Bilanz nur innerhalb der Kernzone und der Moorlandschaft.

Parkplatzbilanz über den ganzen Perimeter

Stand: 05.11.2018 (Ersterhebung) / 20.8.2019 (Anpassung im Rahmen des runden Tisches und der Vernehmlassung)

PP Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Gesamtanzahl PP	davon Anzahl Behi-PP	Gesamtanzahl PP neu	davon Behi-PP neu	davon Umschlag-PP neu	Parkplatzbewirtschaftung	Privat	Bemerkung
Parkplätze (>10PP) ausserhalb Moorlandschaft										
4	Pfäffikon	Schützenhaus	30		30					
6	Pfäffikon	Am Platz	12		12			Parkscheibe		
7	Pfäffikon	Gegenüber Kirche	9		9					
8	Pfäffikon	Seestrasse	8		8			Parkscheibe		
9	Pfäffikon	Dorfmarkt	65		65			Parkgebühr		
10	Pfäffikon	Gemeindehaus	18		18					
11	Pfäffikon	Bahnhof Pfäffikon P+R	116		116			Parkgebühr inkl Feiertage		
12	Pfäffikon	Strandbad Baumen	200		200			Parkgebühr inkl Feiertage		Parkfelder nicht markiert
13	Pfäffikon	Römerkastell	20		20					
17	Wetzikon	Bahnhof Kempten P+R	45		45			Parkscheibe		
18	Wetzikon	Mercedes	69		69				x	Privat, aber steht am Wochenende offiziell für Öffentlichkeit zur Verfügung
20	Pfäffikon	Lidl	87		87				x	Samstags Lidl geöffnet, offen für Schrebergärten
25	Wetzikon	ALDI	62	2	62	2			x	
26	Wetzikon	Landi	11	1	11	1			x	
27	Wetzikon	Loepfe Brothers	60		60				x	Würde sich wahrscheinlich gut eignen. Obwohl relativ weiter Fussweg bis zum See.
28	Wetzikon	FBWAreal	200		200				x	Viele Parkplätze. Genaue Zahl nicht erhoben. eingezäunt und verzettelt. Eher schwierig.
29	Seegräben	Bahnhof Aathal	32		32			Parkgebühr inkl Sonn- und Feiertage		
	Seegräben	Bahnhof Aathal Wiese	200		90					Heute: Wildes Parkieren auf Wiese bei Bahnhof Aathal. Abnahme der Zahl der PP bei Baubeginn Überbauung
30	Seegräben	Spinnerei West	77		77			Parkgebühr		175 PP gesamt (98 davon sind als privat markiert)
31	Seegräben	Spinnerei Ost / Otto's	89	2	89	2		Parkgebühr	x	Einkaufszentrum Samstags geöffnet
32	Seegräben	Bauelehof	20		20			Parkgebühr		
33	Seegräben	Sauriermuseum + Restaurant Rusticana	40		40				x	Parkfelder nicht markiert
34	Pfäffikon	NOZAG / Compounds	15		15				x	
35	Pfäffikon	ALDI	86	4	86	4			x	
36	Pfäffikon	Schellenbergdruck	35		35				x	
37	Pfäffikon	Migros + Coop Parkhaus	200		200				x	Viele Parkplätze. Genaue Zahl nicht erhoben
38	Pfäffikon	Huber + Suhner	172		172				x	
39	Pfäffikon	Römerhof	14		14				x	
40	Pfäffikon	Sportanlage Mettlen	63	3	63	3		Parkgebühr		
41	Auslikon	Restaurant Frohsinn	16		16				x	
42	Auslikon	Restaurant Sonne	37		37				x	
Bilanz			2'108		1'998					

PP Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Gesamtanzahl PP	davon Anzahl Behi-PP	Gesamtanzahl PP neu	davon Behi-PP neu	davon Umschlag-PP neu	Parkplatzbewirtschaftung	Privat	Bemerkung
alle Parkplätze innerhalb Moorlandschaft										
1	Pfäffikon	Rutschbergstr. Holzweid	6		0					
2	Pfäffikon	Rutschbergstr. Herdplatte	6		0					
3	Pfäffikon	Rutschberg-/Usterstrasse	14		0					
5	Pfäffikon	Usterstrasse vis à vis Schellenbergdruck	10		0					
14	Pfäffikon	Auslikon SBB-Unterführung	20		0					Parkfelder nicht markiert
15	Pfäffikon	Strandbad Auslikon Nord	280		0					Parkfelder nicht markiert
16	Wetzikon	Strandbad Auslikon Süd	130		0					Parkfelder nicht markiert
19	Seegräben	Gemeindeparkplatz TCS	111		110			Parkgebühr		
Bilanz			577		110					

PP Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Gesamtanzahl PP	davon Anzahl Behi-PP	Gesamtanzahl PP neu	davon Behi-PP neu	davon Umschlag-PP neu	Parkplatzbewirtschaftung	Privat	Bemerkung
Geplante Parkplätze										
23	Pfäffikon	Auslikon Dorf	0		160	3		Parkgebühr		Auf der zur Verfügung stehenden Fläche könnten auch mehr PP realisiert werden
24	Wetzikon	Erweiterung Mercedes	0		-	1				Hinterer, geplanter Teil Richtung See öffentlich: es wären 62 zusätzliche Parkplätze möglich gemäss Plan Wiesendanger von 2011
43	Pfäffikon	Areal ARA (alternativ Tennishalle)	0		75	2				Es stehen mindestens 2'300 m2 zur Verfügung; jedoch nur temporäre Lösung (max. 10-20 Jahre)
44	Pfäffikon	Strandbad Auslikon Nord	0		5	3	2			Anlieferung und Behindertenparkplätze
45	Wetzikon	Bootssteg	0		107	2	5			Maximal 142 Abstellplätze, davon 35 Bootsplätze
46	Uster	Oberuster (alternativ Tennishalle)	0		250	5				Oberuster: Waldlücke, ca. 8'500 m2. gut 300 PP könnten realisiert werden, z. B. Kompensation PP, wenn ARA erweitert wird und dort die PP wegfallen Tennishalle Pfäffikon: Sofern sich die Möglichkeit zur Erstellung eines regionalen Parkhauses auf dem Areal des Tennishalle in Pfäffikon ergibt, ist auf die Erstellung des Parkplatzes Oberuster zu verzichten
Bilanz			0		597					

Gesamtbilanz Parkplätze Pfäffikersee	
Parkplätze neu	2'705
Parkplätze alt	2'685
Differenz	20

PP mit Veränderungen

Parkplatzbilanz der Parkplätze in der Kernzone sowie innerhalb der Moorlandschaft

Stand: 20.08.2019 (Ergebnisse des runden Tisches und der Vernehmlassung)

PP Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Gesamtanzahl PP bestehend	davon Anzahl Behi-PP	Gesamtanzahl PP neu	davon Behi-PP neu	davon Umschlag-PP neu	Parkplatzbewirtschaftung	Privat	Bemerkung
Parkplätze in Kernzone										

Bestehende Parkplätze

15	Pfäffikon	Strandbad Auslikon Nord	280	-	-	-	-	-	-	werden bis auf 5 PP ganz aufgehoben
16	Wetzikon	Strandbad Auslikon Süd	130	-	-	-	-	-	-	

neue Parkplätze

44	Pfäffikon	Strandbad Auslikon Nord	-	-	5	3	2			Schranke an Strandbadstrasse Pfäffikon, Fahrverbot
45	Pfäffikon	Bootssteg	-	-	107	2	5			zusätzlich 35 Bootsstellplätze; Schranke an Strandbadstrasse Wetzikon, Fahrverbot
Bilanz			410		112					

PP Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Gesamtanzahl PP bestehend	davon Anzahl Behi-PP	Gesamtanzahl PP neu	davon Behi-PP neu	davon Umschlag-PP neu	Parkplatzbewirtschaftung	Privat	Bemerkung
Parkplätze innerhalb Moorlandschaft										

Bestehende Parkplätze

1	Pfäffikon	Rutschbergstr. Holzweid	6	-	-	-	-	-	-	werden auf Parkplatz ARA verlegt
2	Pfäffikon	Rutschbergstr. Herdplatte	6	-	-	-	-	-	-	werden auf Parkplatz ARA verlegt
3	Pfäffikon	Rutschberg-/Usterstrasse	14	-	-	-	-	-	-	werden auf Parkplatz ARA verlegt
5	Pfäffikon	Usterstrasse vis à vis Schellenbergdruck	10	-	-	-	-	-	-	werden auf Parkplatz ARA verlegt
14	Pfäffikon	Auslikon SBB-Unterführung	20	-	-	-	-	-	-	wird verlegt nach Auslikon Dorf
19	Seegräben	Gemeindeparkplatz TCS	111							bleibt bestehen, wird nicht mitgerechnet

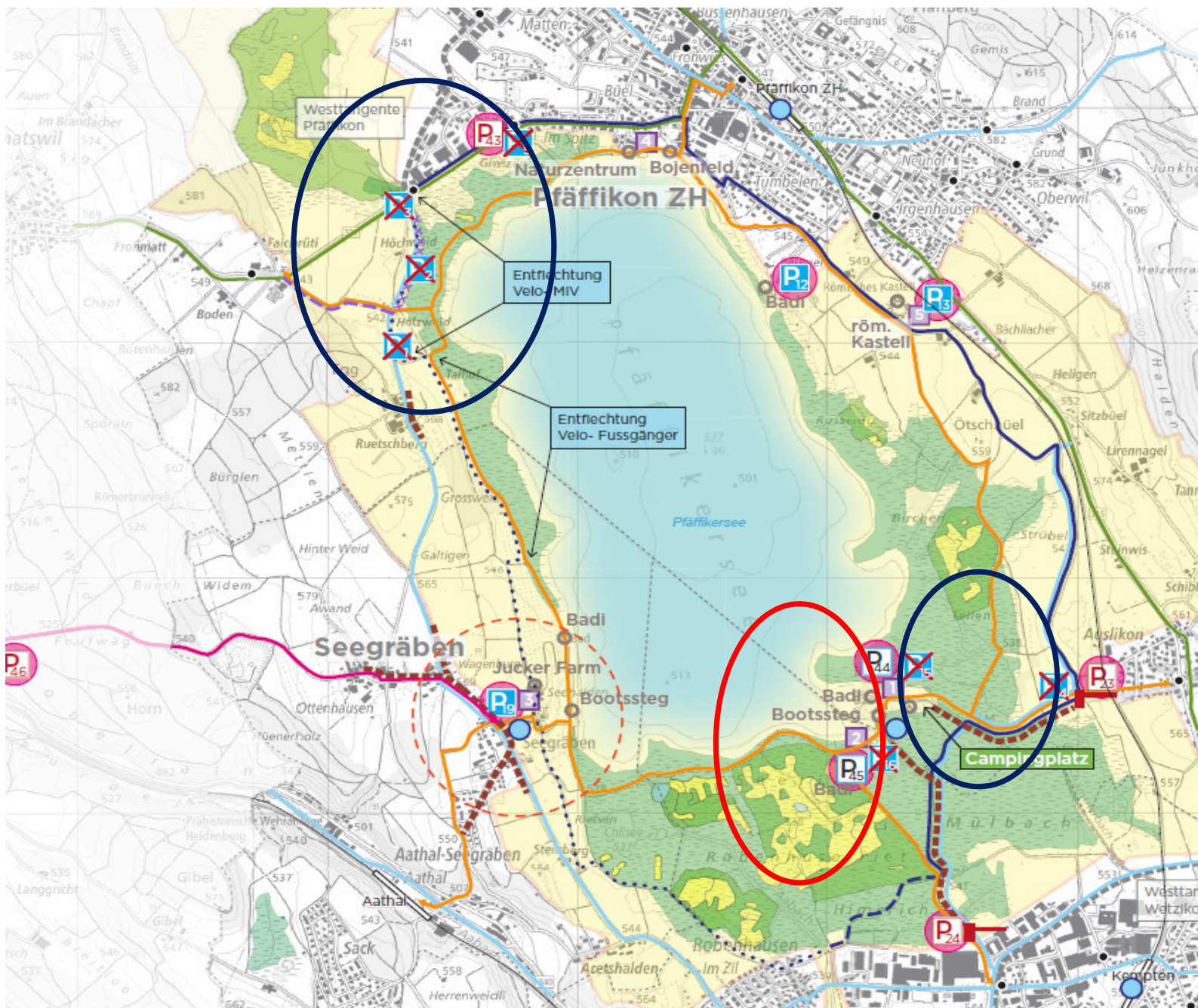
neue Parkplätze

23	Pfäffikon	Auslikon Dorf	-	-	160	3	-	Parkgebühr		neu gebaut (140 aus P15 und 20 aus P14)
43	Pfäffikon	Areal ARA (alternativ Tennishalle)	-	-	75	2	-	Parkgebühr		Erstellen auf Parkplatz ARA (ausserhalb Moorlandschaft)
Bilanz			56		235					

Bilanz Parkplätze Pfäffikersee Kernzone / innerhalb Moorlandschaft

Parkplätze neu	347
Parkplätze alt	466
Differenz	-119

Die PP Auslikon Nord werden nur zur Hälfte ersetzt, da der Camping aufgehoben wird.



rot = in Kernzone
blau = in Moorlandschaft



Quellenverzeichnis

Im aktuellen Dokument sind keine Quellen vorhanden.