



Kanton Zürich

Teilrevision Richtplanung

KOMMUNALER VERKEHRSPLAN

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Öffentliche Auflage und Vorprüfung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am xx. xx 2020

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am xx. xx 2021

Für die Baudirektion

BDV Nr. xxxx/xx

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

37660 – 10.10.2019

Inhalt

1	EINLEITUNG	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans	5
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	8
3	STANDORTBESTIMMUNG	10
3.1	Historische Entwicklung	10
3.2	Verkehrsentwicklung	10
3.3	Mobilitätstrends	11
3.4	Unfallauswertung	14
3.5	Verkehrsbelastungen	15
3.6	Fazit	17
4	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	18
4.1	Kommunale Ziele	18
4.2	Verweise auf die regionalen Gesamtverkehrsziele	19
5	ÖFFENTLICHER VERKEHR	20
5.1	Allgemeines	20
5.2	Übergeordnete Festlegungen	21
5.3	Buslinien	22
5.4	Bushaltestellen	23
6	STRASSENNETZ	25
6.1	Allgemeines	25
6.2	Übergeordnete Festlegungen	26
6.3	Haupterschliessungsstrassen	26
6.4	Strassenraumgestaltungen im historischen Kontext	29
6.5	Aufwertung Ortsdurchfahrt	31
7	PARKIERUNG	32
7.1	Allgemeines	32
7.2	Übergeordnete Festlegungen	32
7.3	Parkieranlagen	33
8	RADWEGE	35
8.1	Allgemeines	35
8.2	Übergeordnete Festlegungen	36
8.3	Kommunale Netzergänzungen	36
9	FUSSWEGE	38
9.1	Allgemeines	38
9.2	Übergeordnete Festlegungen	38
9.3	Fusswegnetz	39
10	REITWEGE	42
10.1	Allgemeines	42
10.2	Übergeordnete Festlegungen	42
10.3	Kommunale Reitwege	42
11	KOORDINATIONSHINWEISE	43
12	AUSWIRKUNGEN	44

ANHANG

	45
A1 Verkehrsplan 1	45
A2 Verkehrsplan 2	45
A3 Massnahmenplan	45

Auftraggeberin

Gemeinde Küsnacht

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Anita Brechbühl, Natascha Puga

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Rechtskräftiger Verkehrsplan

Der aktuell gültige kommunale Richtplan Verkehr wurde von der Gemeindeversammlung am 24. Oktober 2005 festgesetzt und von der Baudirektion des Kantons Zürich am 5. Juli 2006 genehmigt.

Gründe der vorliegenden Teilrevision

Die Inhalte des Richtplans sind mittlerweile rund vierzehn Jahre alt. Seither haben sich die planerischen Rahmenbedingungen und die Mobilität auf dem Gemeindegebiet von Küsnacht stark gewandelt. Es wurden unter anderem auf den Quartierstrassen flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt.

Der revidierte kantonale Richtplan wurde 2015 vom Bund genehmigt. Der revidierte regionale Richtplan wurde am 19. Dezember 2018 vom Regierungsrat festgesetzt.

Mit dem Bevölkerungswachstum in der Region ist auch die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs stark gestiegen. Aus der Bevölkerung sind in den letzten Jahren ausserdem Anregungen zur Verbesserung des ÖV-Netzes eingegangen. Des Weiteren bestehen für den Fuss- und Veloverkehr zahlreiche neue Planungsgrundlagen und -instrumente.

Grundlagen

Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans fusst auf folgenden Grundlagen:

Übergeordnete Planungen

- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Kantonaler Richtplan
- Regionaler Richtplan Pfannenstil
- Planungsgrundlagen gemäss kantonalem GIS

Kommunale Planungen

- Kommunaler Richtplan vom 5. Juli 2016 (rechtskräftiger Richtplan)
- Bau- und Zonenordnung und Zonenplan
- Kommunale Ortsbildinventare
- Kommunale Planungsziele (GR-19-37)

1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans

Zuständigkeit

Der kommunale Verkehrsplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Gesamtrevision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung.

Der Richtplan wird durch die Baudirektion genehmigt.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Leitbild Schwerpunktprogramm	Siedlungs- und Landschaftsplan (Inventare)	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht			
Verbinden: (Verkehr) Strassen / Wege / Velo / öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	Erschliessungsplan Baulinien Quartierpläne
Versorgen: (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall		Versorgungsplan (Energieplan)	
Ausstatten: Parkierung, Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung usw.		Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	Werkpläne

Planungshorizont

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt die langfristige Entwicklung auf, wobei heute auf übergeordneter Stufe Anpassungen in kürzeren Abständen vorgenommen werden, was unter Umständen auch auf kommunaler Stufe kürzere Revisionszeiträume bewirkt.

Verbindliche Inhalte

Im kantonalen und regionalen Verkehrsplan werden die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkierungsanlagen, Fuss-, Rad- und Reitwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.

Im kommunalen Verkehrsplan wird auch definiert, welche Aufgaben die festgelegten Anlagen zu erfüllen haben, was für Ausbaugrößen gelten und welche Gestaltungsgrundsätze bei der Umsetzung zu beachten sind.

Bestandteile des Verkehrsplans

Die Festlegungen auf Gemeindeebene sind in diesem Bericht grau hinterlegt und in den zugehörigen Plänen dargestellt:

- Verkehrsplan 1 Strassen/öffentlicher Verkehr
- Verkehrsplan 2 Radwege/Fusswege/Reitwege

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

Auftrag an den Gemeinderat und konzeptionelle Grundlage

Die mit dem Verkehrsplan verbundenen Ziele, Konzepte und Massnahmenpläne sind als Auftrag an die Behörden zu verstehen. Diese sollen bei ihren Entscheidungen darauf achten und die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im geplanten Sinne erfolgt.

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten.

Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

Bei nicht gebundenen Ausgaben von mehr als Fr. 500'000.- kann die Stimmbewölkerung über die Realisierung von Massnahmen separat befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Projektierungskredite (Umsetzung nach Strassengesetz mit den dafür vorgesehenen Mitwirkungs- und Rekursmöglichkeiten)
- Baukredite (z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung, Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fusswege)
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- Verträge

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die als gebundene Kosten gelten (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.)
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

1.4 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG

Der vorliegende Revisionsentwurf wurde im Gemeinderat am 23. Oktober 2019 zuhanden der Mitwirkung und Anhörung nach § 7 PBG verabschiedet. Während der 60-tägigen Auflagefrist können sich alle zu den Planfestlegungen äussern und Änderungsanträge einreichen.

Gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage werden die Nachbargemeinden, die Planungsregion und die Verkehrsbetriebe Zürich als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen eingeladen, zu den kommunalen Festlegungen aus übergeordneter Sicht Stellung zu nehmen und die Übereinstimmung mit ihren Planfestlegungen zu prüfen.

Vorprüfung

Parallel zur öffentlichen Auflage wird der Richtplanentwurf zudem den kantonalen Amtsstellen zur Vorprüfung eingereicht.

Bericht zur Mitwirkung

Zum Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens, der Anhörung und der kantonalen Vorprüfung wird ein Bericht verfasst. Darin werden sämtliche Einwendungen und Anträge erfasst und dargelegt, auf welche Weise die Anliegen berücksichtigt werden konnten.

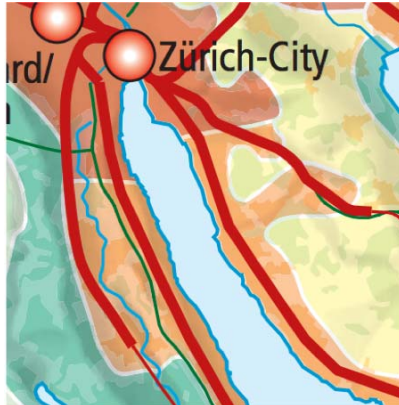
Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Gemeindeversammlung entschieden.

Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

Die aufgrund der Mitwirkung und Anhörung bereinigte Revisionsvorlage wird der Stimmbevölkerung zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Revision des Verkehrsplans wird voraussichtlich an der Gemeindeversammlung vom 29. Juni 2020 traktandiert.

2 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

Raumordnungskonzept



Handlungsräume

- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Das Raumordnungskonzept für den Kanton Zürich (ROK-ZH) bildet den übergeordneten Wegweiser für die angestrebte Entwicklung im Kanton.

Die fünf Leitsätze lauten:

- Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungen ist durch eine Siedlungsentwicklung nach innen und die Steigerung der Siedlungsqualität sicherzustellen.
- Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- Naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
- Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist zu verstärken.
- Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Es werden fünf Handlungsräume unterschieden, die den vielfältigen räumlichen Strukturen im Kanton Zürich Rechnung tragen und eine differenzierte Entwicklung ermöglichen.

80% des erwarteten Wachstums soll dabei in den "Stadtlandschaften" und den "urbanen Wohnlandschaften" stattfinden, 20% in den übrigen Landschaften.

Handlungsräume Küsnacht

Küsnacht befindet sich mehrheitlich im Bereich der urbanen Wohnlandschaft sowie im Übergangsbereich zur Landschaft unter Druck (Küsnachterberg) und ist gemeinsam mit Stäfa als Subzentrum der Region Pfannenstil bezeichnet. Meilen hat im Bezirk die Funktion als Regionalzentrum. Es ist somit davon auszugehen, dass das Bevölkerungswachstum in den kommenden Jahren anhalten wird.

Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr

Festsetzung 7. Juli 2017

Der kantonale Richtplan bezeichnet keine Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet von Küsnacht.

Legende

Verkehr		
bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau
		Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Abklassierung
		Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Ausbau Tunnel
		Hochleistungsstrasse
		Tunnel
		Hauptverkehrsstrasse
		Variante / zu prüfende
		Linienführung
		Anschluss
		Parkierungsanlage
		Autobahnaststätte
		Radroute von nationaler Bedeutung
		Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
		Ausbau Bahnlinie
		Bahnlinie einspurig
		Rückbau bei Ersatz
		Bahntunnel doppel- oder mehrspurig
		Ausbau Bahntunnel
		Bahntunnel einspurig
		Variante / zu prüfende
		Linienführung
		Station / Haltestelle



Regionaler Richtplan, Teil Verkehr
Festsetzung 19. Dezember 2018

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor.

Die Festsetzung des regionalen Richtplans Pfannenstil erfolgte mit Beschluss des Regierungsrats vom 19. Dezember 2018.

Zielbeschreibung Verkehr

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Pfannenstil folgende Leitziele:

- Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sind durch ein optimal abgestimmtes Verkehrssystem zu befriedigen.
- Die Haupteerschliessung des motorisierten Individualverkehrs ist auf die See- und die Forchstrasse zu fokussieren.
- Der Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht werden.
- Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein attraktives Gesamtnetz sowohl für den Freizeit- wie auch für den Alltagsverkehr angestrebt.

Geplante Massnahmen

Im Bereich Verkehr bestehen folgende massgebende regionale Ausbauprojekte im Gemeindegebiet von Küsnacht:

- Aufwertung Ortsdurchfahrt Oberwachtstrasse
- Seestrasse: Querungsmöglichkeit zum Seeufer sowie Querung/ Erschliessung Bahnhof verbessern
- Hindernisfreier Wanderweg: Pfannenstilweg 1. Etappe: Forch bis vorderer Pfannenstil
- Geplante Velo-Hauptverbindung Küsnacht – Zumikon (Schiedhaldenstrasse/Zumikerstrasse) sowie entlang der Seestrasse
- Veloschnellroute Zürich - Erlenbach

Legende

Regional	Verkehr
bestehend	Hochleistungsstrasse
geplant	Hauptverkehrsstrasse
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Verbindungsstrasse
	Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Umgestaltung Strassenraum
	Tunnel Hochleistungsstrasse
	Tunnel Hauptverkehrsstrasse
	Anschluss
	Parkierungsanlage
	Radweg
	Reitweg
	Fuss- / Wanderweg
	Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
	Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
	Ausbau Bahnlinie
	Station / Haltestelle (Bahn)
	Güterumschlag
	Anschlussgleis
	Schmalspurbahn / Tramlinie
	Schmalspurtunnel / Tramtunnel
	Station / Haltestelle (Schmalspurbahn)
	Schiffahrtlinie
	Hafen / Bootslegeplatz
	Wichtige Haltestelle Bus



3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 Historische Entwicklung

Siedlungsentwicklung

Der Siedlungskern von Küsnacht konzentrierte sich im 19. Jahrhundert im Bereich der "Untere Wiltisgasse" sowie im Bereich der Dorfstrasse/Oberwachtstrasse. Im 20. Jahrhundert hat sich die Siedlungsentwicklung den Hanglagen entlang ausgebreitet. Mit dieser Entwicklung entstanden auch neue Erschliessungsachsen wie die Alte Landstrasse und die Zürichstrasse.

Unbebaute Hanglagen – zwei Hauptverkehrsachsen

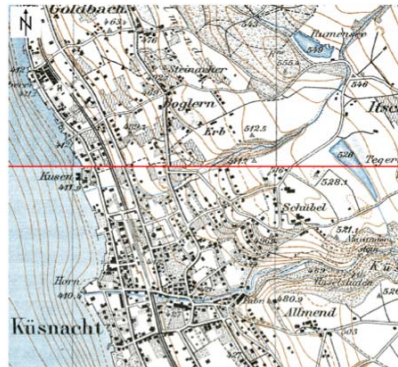


Historische Karte J. Wild (1850)

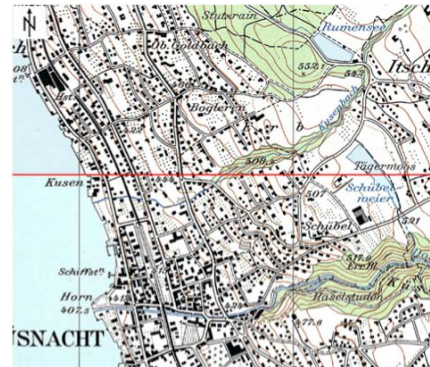


Siegfriedkarte 1880

Entwicklung entlang der Hanglagen – neue Erschliessungswege



Siegfriedkarte 1930



Alte Landeskarte 1956-65

3.2 Verkehrsentwicklung

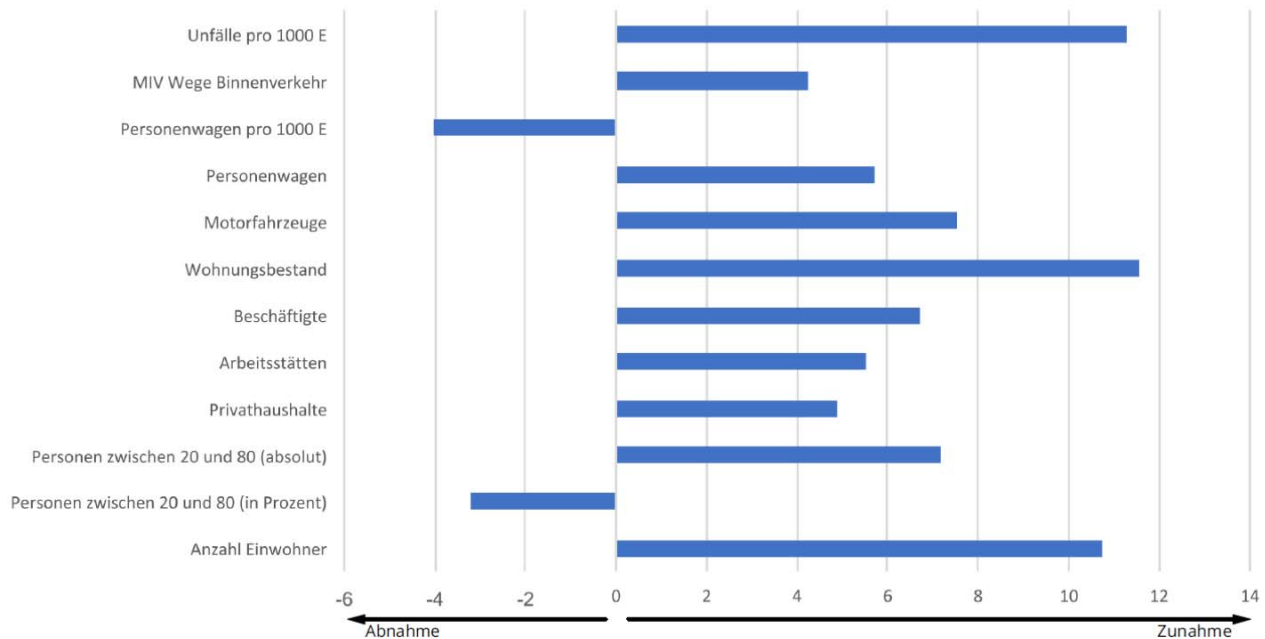
Verkehrszunahme

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung wichtiger verkehrlicher Kennwerte in den Jahren 2005–2017 (Statistisches Amt Kanton Zürich). In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung um rund 10%.

Mit dem Bevölkerungswachstum verbunden ist auch beim Motorfahrzeugbestand sowie bei der Anzahl MIV-Wege im Binnenverkehr und bei den Verkehrsunfällen eine Zunahme festzustellen.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner) der Küsnachter Bevölkerung ist hingegen seit 2016 leicht rückläufig.

Übersicht der Entwicklung relevanter
Mobilitätskennzahlen im Zeitraum
2005 – 2017 in %



3.3 Mobilitätstrends

Mikrozensus

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine erwerbstätige Person pro Tag im Durchschnitt rund 35 Kilometer unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die durchschnittliche Tagesdistanz hat gegenüber dem Jahr 2000 um rund 5% zugenommen, wobei die Tagesunterwegszeit konstant geblieben ist, was darauf hindeutet, dass das Verkehrssystem grundsätzlich gut funktioniert.

Im Kanton Zürich werden knapp zwei Drittel (57%) der mittleren Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Im gesamtschweizerischen Kontext sind es 65%. Der ÖV deckt 32% der Tagesdistanzen ab. Auf den Fuss- und Veloverkehr entfallen lediglich 9% der zurückgelegten Distanzen (wobei Velos & E-Bikes lediglich 3% ausmachen).

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (40%) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendelverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück) mit rund 25%.

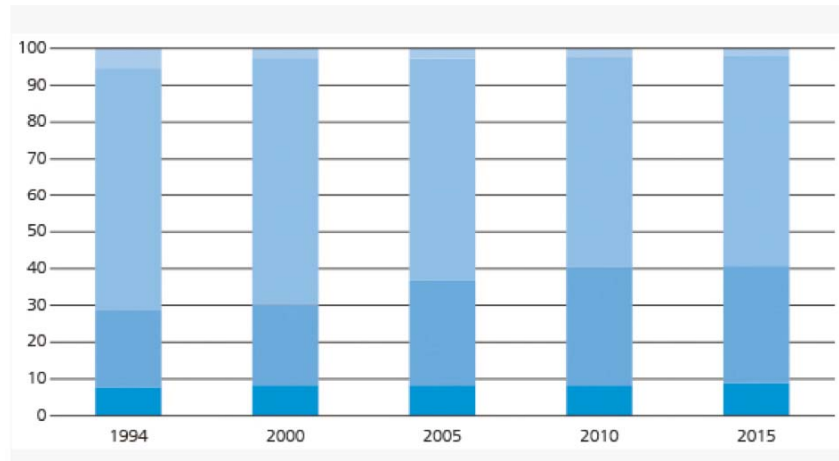
Entwicklung Modalsplit

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem letzten Mikrozensus (2010) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

Legende:

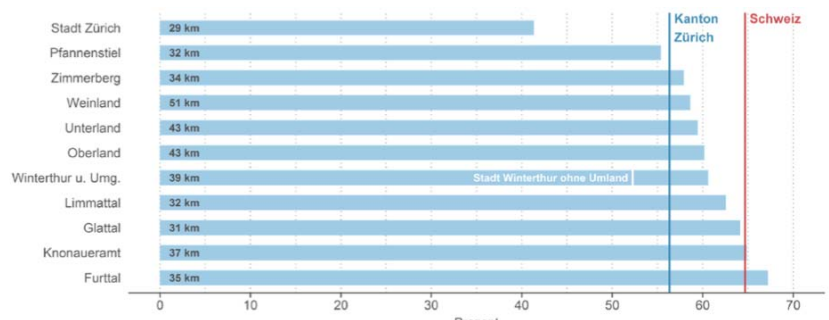
- Übrige Verkehrsmittel
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Langsamverkehr (Fuss, Velo, E-Bike)

Quelle: Bundesamt für Statistik /
Mikrozensus 2015



Im kantonalen Vergleich zeigte, sich, dass in der Region Pfannenstiel pro Kopf und Tag 32 Kilometer zurückgelegt werden, gut 55% davon mit dem Auto.

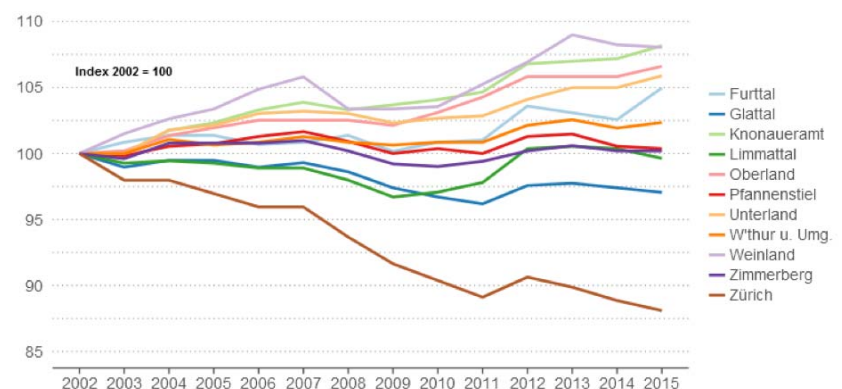
Regionaler Anteil des Autos an der
mittleren Tagesdistanz
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Motorisierungsgrad

Entwicklung Motorisierungsgrad
Kanton Zürich
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Im kantonalen Vergleich bewegt sich der Motorisierungsgrad in der Region Pfannenstil auf einem konstanten Niveau. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen.



Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet das Potenzial, die CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs zu senken, und trägt damit zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Es ist davon auszugehen, dass der Marktanteil bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb in den kommenden Jahren stark steigen wird. Gemeinden können diese Entwicklung unterstützen, indem sie gute Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen schaffen.

Die Energie- und Naturschutzkommission Küsnacht hat am 7. November 2018 im Rahmen eines Diskussionsgeschäfts die Massnahmenplanung hinsichtlich Elektromobilität/umweltfreundliche Mobilität behandelt und festgehalten, dass die Thematik im Rahmen der laufenden Geschäfte (Parkplatzsanierungen / Baugesuche etc.) behandelt werden soll/zu berücksichtigen ist.

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

Zwei weitere Trends, die die zukünftige Mobilität beeinflussen werden, sind die Digitalisierung (z.B. autonome Fahrzeuge) sowie die Zunahme von öffentlichen und privaten Sharing-Angeboten.

Diverse Studien zeigen, dass die Auswirkungen der Digitalisierung, die Zunahme und Bekanntheitssteigerung von Mobilitäts-Sharing als auch die Zunahme an "eFäGs" (motorisierten fahrzeugähnlichen Geräten) schwer einzuschätzen ist. Werden mit der Digitalisierung vorwiegend individuelle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt, geht die Tendenz eher Richtung Fahrtenzunahme. Setzen sich hingegen Carpooling-Angebote durch, könnte die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden.

3.4 Unfallauswertung

Unfallübersicht

Mittels der Auswertung von Unfallzahlen lassen sich Schwachstellen im Strassenraum sowie punktuelle Konfliktstellen verschiedener Verkehrsteilnehmer ableiten. Hierzu wurden die Unfallstatistik der Kantonspolizei Zürich im Zeitraum 2006 – 2010 sowie 2011 – 2015 ausgewertet, lokalisiert und einander gegenübergestellt. Während der MIV Quell-, Ziel- und Binnenverkehr in diesem Zeitraum pro Jahr ein Wachstum von ca. +1.5% Mehrverkehr aufweist (Datenbasis Statistik Kanton Zürich), ist auch beim Total der Strassenverkehrsunfälle eine Zunahme zu verzeichnen.

In der Detailbetrachtung zeigt sich, dass an gewissen neuralgischen Stellen im 5-Jahres-Vergleich eine Unfallzunahme zu verzeichnen ist. Andere Stellen, wo im Zeitraum 2006 – 2010 eine Unfallhäufung auszumachen war, wurden hingegen entschärft und weisen deutlich weniger Unfälle auf (unter anderem im Bereich der Zumikerstrasse in Itschnach).

	Periode 2006 - 2010	Periode 2011 - 2015
Total Unfälle	509	542
Anzahl Schwerverletzte	16	24
Anzahl Leichtverletzte	123	108
Anzahl Fussgängerunfälle	8	12
Anzahl Velounfälle	34	49
Sachschaden	4'326.72 (1'000 CHF)	3'986.43 (1'000 CHF)

Im Zentrum von Küsnacht ergeben sich die meisten Unfälle auf der Seestrasse. Der häufigste Unfalltyp ist hierbei der Auffahrunfall im Bereich der Kreuzungssituationen. Weitere neuralgische Punkte sind auf der Oberwachstrasse sowie im Einmündungsbereich Alte Landstrasse/Schiedhaldenstrasse auszumachen.

Lokalisierung der Unfallstellen im Zentrum von Küsnacht



Lokalisierung der Unfallstellen im Ortsteil
Itschnach



In Itschnach hat sich die Unfallsituation in den letzten 5 Jahren gegenüber dem Zeitraum 2006 – 2010 sichtbar verbessert. Im Gebiet Küsnachterberg ist die Unfallhäufigkeit vergleichsweise (zum übrigen Gemeindegebiet) gering.

Lokalisierung der Unfallstellen im Ortsteil
Küsnachterberg



3.5 Verkehrsbelastungen

Lenkung auf übergeordnete Strassen

In den Jahren 2009/2010 wurde im Rahmen einer überkommunalen Planung der Korridorverkehr im Bereich Küsnacht, Zollikon und Zumikon untersucht. Die Auswertung des durchschnittlichen Tagesverkehr auf dem Strassennetz in und rund um Küsnacht zeigt, dass erwartungsgemäss die Seestrasse und die Forchstrasse mit 20'000 bis 25'000 Fahrzeuge pro Tag die am stärksten belasteten Strassenzüge sind. Ebenfalls eine vergleichsweise hohe Belastung weist die Alte Landstrasse auf (mit rund 7'000 bis 15'000 Fahrzeugen pro Tag). Die Fahrzeuge kumulieren sich hier im Zentrum von Küsnacht, was eine besonders hohe Anforderung an die teils divergierenden Ziele zwischen "Verkehr durchleiten" und fuss- und velofreundlicher Infrastruktur im Ortszentrum stellt.

**Fokus auf den öffentlichen
Verkehr sowie Fuss- und
Veloverkehr**

3.6 Fazit

Im Vergleich der Verkehrsentwicklung über die letzten 15 Jahre zeigen sich folgende Tendenzen:

- Leichter Rückgang beim Motorisierungsgrad
- Keine Veränderung im Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV)
- Vergleichsweise tiefer ÖV-Anteil am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr
- Zunahme von Velounfällen, Fussgängerunfällen und Schwerverletzten

Trotz verhältnismässig konstant bleibender Tagesdistanzen und konstanter Unterwegszeit ist aufgrund des Bevölkerungswachstums eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu verzeichnen, was zu Engpässen und zur Zunahme von unerwünschten Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Unfälle) führt. Die Festlegungen des vorliegenden Richtplans sollen deshalb ein sicheres, effizientes, umweltfreundliches und leistungsfähiges Verkehrsnetz sicherstellen/fördern. Dies wird am besten mit einer Veränderung des Modalsplits erreicht. Deshalb wird als übergeordnetes Ziel der Revision eine konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr angestrebt.

4 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

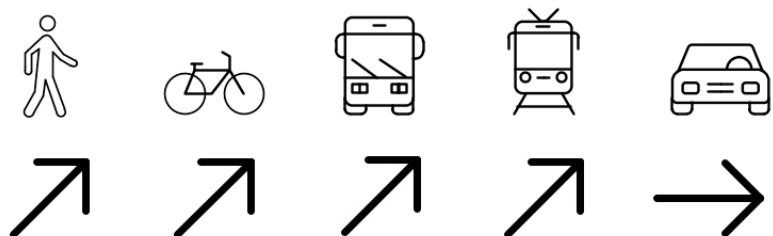
4.1 Kommunale Ziele

Grundhaltung

In den kommunalen Planungszielen ist festgeschrieben, dass der Durchgangsverkehr zur Schonung der Wohngebiete auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert bleiben soll und dass die Quartierstrassen als Mischverkehrsflächen fussgängerfreundlich sowie sicher auszugestalten sind. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr sollen gefördert und ausgebaut werden und strassenbauliche Anpassungen zur besseren Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr haben bedarfs- und situationsgerecht zu erfolgen.

Zielbild der Verkehrsentwicklung

Es ist davon auszugehen, dass die Flächen, die für die Mobilität zur Verfügung stehen, konstant bleiben. Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum gilt es, die Effizienz und Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu verbessern. Ziel ist, den Anteil am öffentlichen Personenverkehr beim Quell- und Zielverkehr sowie den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr zu erhöhen. Es wird angestrebt, dass beim Binnenverkehr der Anteil motorisierter Individualverkehr trotz Bevölkerungswachstum stagniert, respektive sich durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs längerfristig reduziert.



Ziele für den Verkehrsplan

Basierend auf der Grundhaltung sind für den Verkehrsplan der Gemeinde Küsnacht folgende Ziele wegleitend:

- Der motorisierte Individualverkehr soll auf den Hauptachsen kanalisiert werden.
- Innerörtliche Strassenzüge sollen mit Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und siedlungsorientiert gestaltet werden.
- Das Strassennetz soll eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen, verkehrssicher und siedlungsverträglich gestaltet sein.
- Die Rad- und Fusswegverbindungen sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen.
- Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr soll laufend optimiert werden (Verbesserung Quartiererschliessung mit Bus, Haltestelleninfrastruktur, Umsteigebeziehungen, Taktverdichtung etc.).

- Die übergeordnete Koordination soll mit einer abgestimmten Planung sichergestellt werden.

4.2 Verweise auf die regionalen Gesamtverkehrsziele

Regionaler Richtplan

Auszug regionale Ziele

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

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

Bi-Modalsplit

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

5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

5.1 Allgemeines

S-Bahn

Der Bahnhof Küsnacht sowie der Bahnhof Goldbach werden im Viertelstundentakt von der S16 sowie der S6 bedient. Mit der 4. Teilergänzung erhielt der Bahnhof Küsnacht mit der S20 in den Hauptverkehrszeiten eine zusätzliche Anbindung Richtung Zürich und Stäfa.

Der Küsnachterberg wird über die Forchbahn (S18, Haltestellen Forch und Neue Forch) erschlossen. Diese verkehrt im Viertelstundentakt Richtung Zürich Stadelhofen und Esslingen.

Busse

In Küsnacht verkehren folgende Buslinien (Stand 2019):

Linie Nr.	Linien-Beschrieb	Taktspitze
918	Rundkurs Bahnhof Küsnacht via Gartenstrasse	30 Min.
919	Bahnhof Küsnacht – Zumikon Dorfzentrum	30 Min.
912	Itschnach Fallacher – Zürich, Bellevue	15 Min.
916	Küsnacht Allmend – Zürich, Bellevue	15 Min.

Die Linien 918 und 919 verbinden die Quartiere mit dem Bahnhof Küsnacht.

Die Linien 912 und 916 bieten eine Tangentialverbindung aus den Quartieren Richtung Zürich, Bellevue, wobei die Linie 916 in rund 300 m Distanz zum Bahnhof Küsnacht an der Alten Landstrasse (Haltestellen Obere Heslibachstrasse und Oberwacht) stoppt.

Am Bahnhof Goldbach besteht keine Busanbindung.

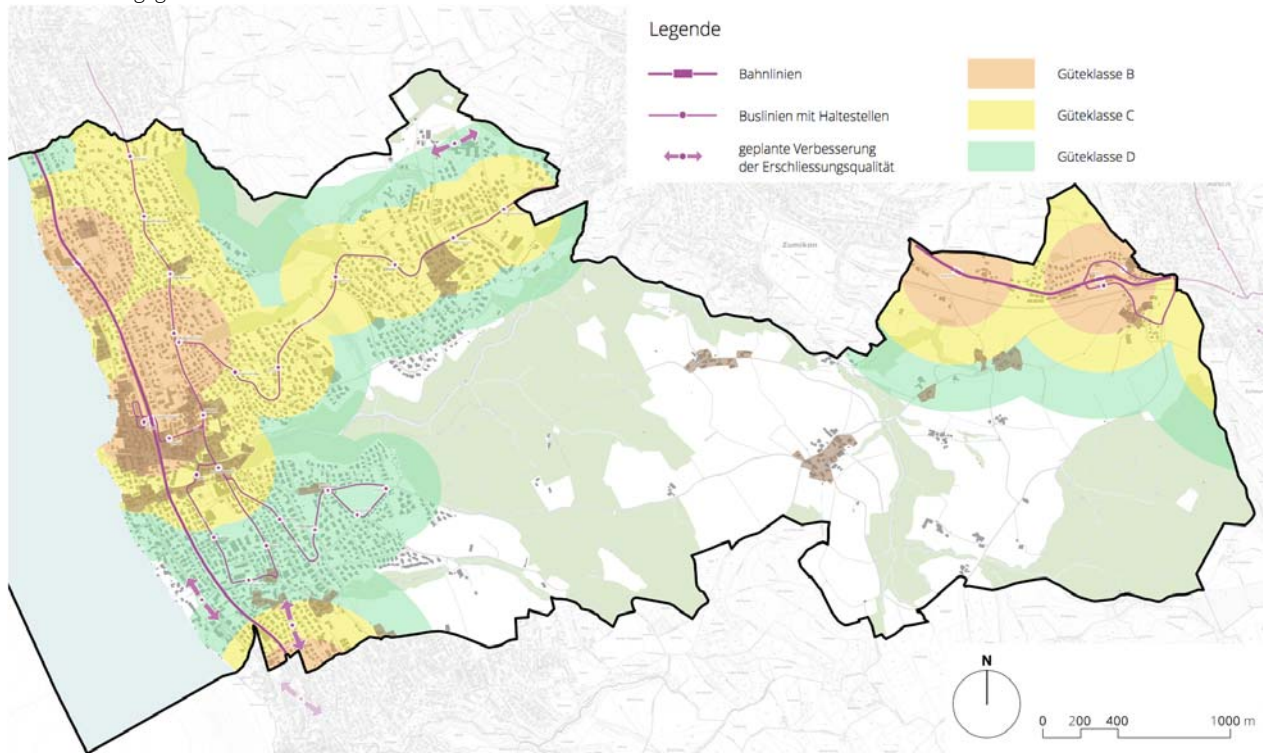
Ab Dezember 2021 erfolgt zudem die Verlängerung der Buslinie 744 von Scheuren nach Forch.

Einzugsgebiet

Der Radius der Einzugsgebiete von Bushaltestellen beträgt gemäss Angebotsverordnung 400 m. Im Unterschied dazu teilt der Kanton die ÖV-Güteklassen von Bushaltestellen in Distanzen <300 m sowie 300-500 m ein. Nachfolgende Grafik zeigt die Erschliessungsqualität basierend auf den ÖV-Güteklassen des Fahrplanjahrs 2018/2019.

Die Haltestellen sind in Küsnacht so verteilt, dass ein Grossteil des Baugebiets gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist. Erschliessungslücken, respektive grosse Distanzen zur nächst gelegenen Bushaltestelle bestehen im Gebiet Neuwis (Itschnach), im Bereich der Rietstrasse (Itschnach), im Bereich des Strandbads Heslibach sowie in den Weilern des Küsnachterbergs (Schmalzgrueb, Limberg, Wangen und Kaltenstein)

Übersicht Busnetz und Erschliessungsgüte



5.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

Die SBB-Bahnlinie sowie die beiden Bahnhöfe Küsnacht und Goldbach sind kantonale Festlegungen. Ebenfalls von kantonaler Bedeutung ist die Forchbahn mit den Haltestellen Forch und Neue Forch.

Die Gemeinde setzt sich bei den zuständigen Instanzen dafür ein, dass die bestehenden Bahnunterführungen erhalten bleiben.

Regionale Festlegungen

Im regionalen Richtplan Verkehr sind keine Festlegungen zum öffentlichen Verkehr enthalten, welche die Gemeinde Küsnacht betreffen.

Kursschiffahrt

Auf dem Verkehrsplan sind die Kursschiffahrtslinien von regionaler Bedeutung dargestellt. Die Schifffanlegestelle in Heslibach sowie diejenige in Küsnacht werden von Kursschiffen angefahren. Die Schifffahrtsverbindung Küsnacht – Thalwil ist von kantonaler Bedeutung.

Die Anlegestelle Goldbach wird seit einigen Jahren nicht mehr von den Kursschiffen bedient. Nur das von einem Verein angebotene Gipfelschiff hält in Goldbach.

5.3 Buslinien

Festlegungen

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde beim ZVW dafür ein, dass mittels Linienverlängerungen/neuen Kursen die Erschliessungslücken behoben werden. Es sollen folgende Verbesserungen erreicht werden:

	Festlegung	Kommentar
• Bessere Erschliessung Gebiet Hinterriet (Itschnach)	geplant	neu
• Bessere Erschliessung Gebiet Strandbad (Heslibach)	geplant	neu

Rechtswirkungen

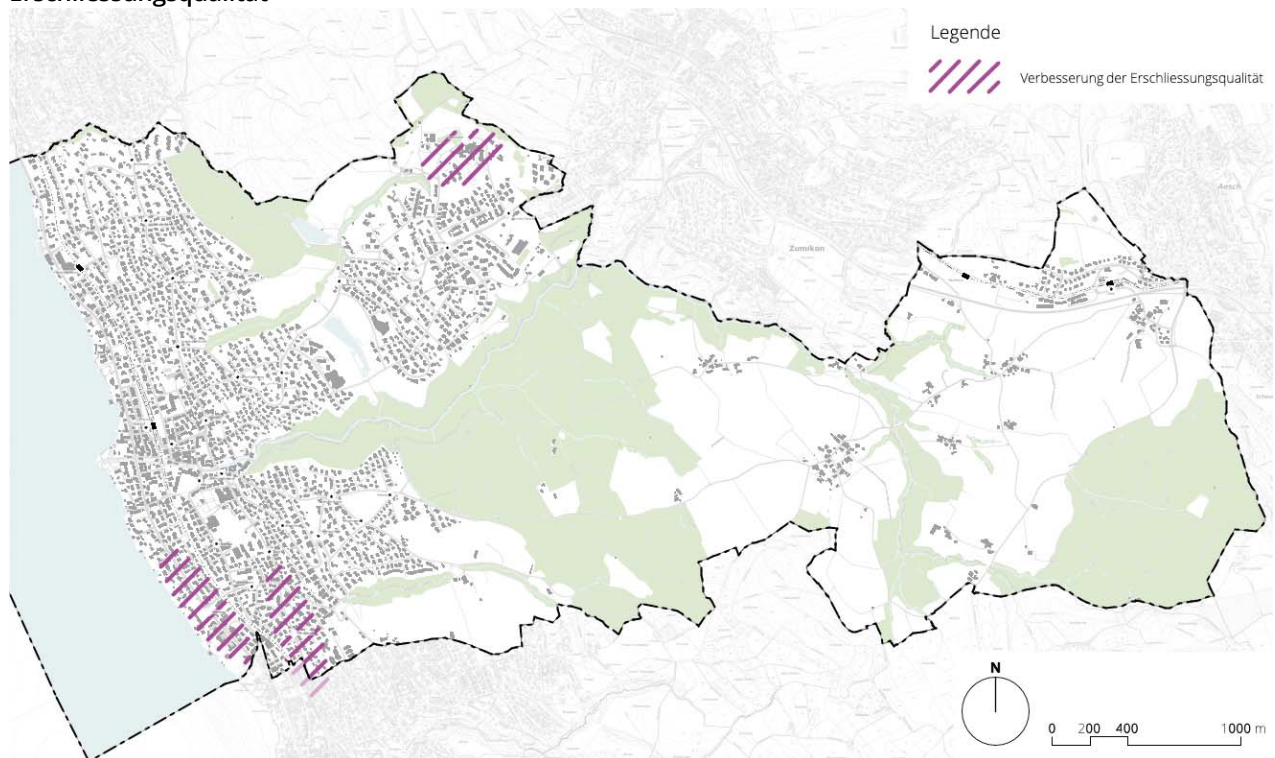
Die kommunalen Festlegungen sind primär Handlungsanweisungen an die Behörden.

Erläuterungen

Wichtig sind zur Verbesserung der ÖV-Qualität insbesondere effiziente Verbindungen an den Bahnhof Küsnacht und attraktive sowie direkte Anschlüsse Richtung Zürich und Zürich Flughafen.

Durch attraktiv gestaltete Bushaltestellen mit Witterungsschutz, Licht etc. sowie in Zukunft nach Möglichkeit mit Veloabstellmöglichkeit wird der Verknüpfung des lokalen Langsamverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr Rechnung getragen. Durch diese attraktive Vernetzung soll die Nutzung des Velos und des öffentlichen Verkehrs für den Schul- und Arbeitsweg gefördert werden.

Schema Verbesserung der Erschliessungsqualität



5.4 Bushaltestellen

Festlegungen

	Festlegung	Kommentar
• Bühlstrasse	bestehend	-
• Goldbacherstrasse	bestehend	-
• Boglerenstrasse	bestehend	-
• Schiedhaldenstrasse	bestehend	-
• Schiedhaldensteig	bestehend	-
• Schübel	bestehend	-
• Tägermoos	bestehend	-
• Itschnach Rebweg	bestehend	-
• Itschnach Dorf	bestehend	-
• Itschnach Fallacher	bestehend	-
• Itschnach Rietstrasse	geplant	neu
• Oberwacht	bestehend	-
• Zentrum	bestehend	-
• Küsnacht Bahnhof	bestehend	-
• Obere Heslibachstrasse	bestehend	-
• Kirche	bestehend	-
• Bergstrasse	bestehend	-
• Himmelistrasse	bestehend	-
• Hesligenstrasse	bestehend	-
• Allmend	bestehend	-
• Ränkestrasse	bestehend	-
• Oberfeld	bestehend	-
• Gartenstrasse	bestehend	-
• Hallenbad	bestehend	-
• Strandbad	geplant	neu
• Bereich Wiesenstrasse (genaue Lage in Abstimmung mit Linienführung)	geplant	neu
• Forch	bestehend	-

Koordinationshinweis:

Die Entwicklung der Haltestellen Strandbad und Wiesenstrasse ist mit Erlenbach (Verlängerung Linie 918 Richtung Bahnhof Erlenbach) zu koordinieren. Die Detaillinienführung und darauf abgestimmt die genaue Haltestellenlage ist mit dem marktverantwortlichen Verkehrsbetreibern (VZO/VBZ) zu klären.

Rechtswirkungen

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Der Ausbau (Wartehäuschen und Veloabstellanlagen) geht zu Lasten der Gemeinde. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegekante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

Erläuterungen

Nebst den effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlagen).

Für das Gebiet Küsnachterberg wurden verschiedene Lösungsansätze zur Verbesserung der Erschliessung mittels öffentlichem Verkehr geprüft. Aufgrund der geringen Bewohnerdichte ist es unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht möglich, in diesem Bereich einen Linienbusbetrieb einzuführen. Anzustreben sind vorrangig privat organisierte Mitfahrgelegenheiten.

6 STRASSENNETZ

6.1 Allgemeines

Strassenfunktion

Auf dem kommunalen Verkehrsplan 1 werden drei Strassenkategorien unterschieden:

- Strassen mit übergeordneter Bedeutung
- Hupterschliessungsstrassen (Groberschliessung)
- Übrige Quartierstrassen (Feinerschliessung)

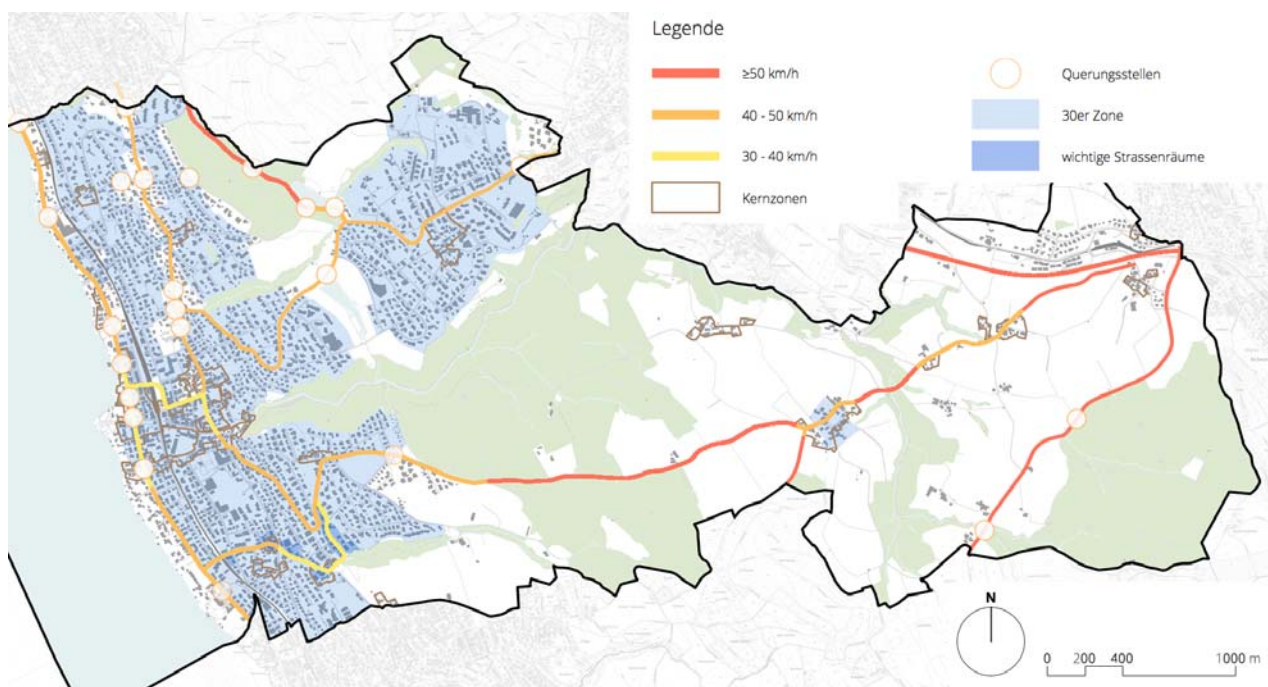
Die Funktionen und Anforderungen, die diese Strassen zu erfüllen haben, sind im Folgenden beschrieben.

Zielbild angestrebtes Geschwindigkeitsniveau

Das Siedlungsgebiet von Küsnacht wird von drei übergeordneten Strassenzügen durchquert. Die Seestrasse ist dabei als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert. Die Oberwachtstrasse, Alte Landstrasse sowie die Schiedhalden-/Zumikerstrasse sind regionale Verbindungsstrassen. Diese Abschnitte übernehmen die Funktion des "Durchleitens", wobei innerorts siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten von maximal 50 km/h angestrebt werden. Ergänzend dazu tragen die kommunalen Hupterschliessungsstrassen dazu bei, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt und effizient aufs übergeordnete Strassenetz zu leiten.

Auf den übrigen Quartierstrassen hat Küsnacht bereits nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt. Sind auf Quartierstrassenabschnitten, die noch nicht in eine Tempo-30-Zone integriert sind, Sanierungsmassnahmen geplant, ist die Signalisationsänderung zu prüfen.

Der nachfolgende Plan illustriert des angestrebte Geschwindigkeitsniveau auf dem Strassennetz von Küsnacht.



6.2 Übergeordnete Festlegungen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Küsnacht haben die Seestrasse, die Alte Landstrasse, die Schiedhaldenstrasse, die Zumikerstrasse sowie die Oberwachtstrasse eine übergeordnete Bedeutung.

Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Auf dem Gemeindegebiet von Küsnacht sind keine Ausbauvorhaben bezeichnet. Im Bereich der Oberwachtstrasse ist aber die Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Diesbezüglich wurden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, das zur Realisierung beim kantonalen Tiefbauamt liegt.

Da auch wesentliche Abschnitte der übergeordneten Strassen mitten durch Wohnquartiere führen, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen und der Verkehrssicherheit ebenso Rechnung getragen wird wie im übrigen Gemeindegebiet. Mit dem regionalen Karteneintrag zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Oberwachtstrasse sind diese Bemühungen punktuell bereits in die übergeordnete Planung eingeflossen.

6.3 Haupterschliessungsstrassen

Festlegungen

	Festlegung	Kommentar
• Zumikerstrasse (Zollikon bis Schiedhaldenstrasse)	bestehend	-
• Gartenstrasse	bestehend	-
• Obere Heslibachstrasse/ Ränkestrasse	bestehend	Umklassierung in Quartierstrasse
• Bergstrasse	bestehend	neu
• Limbergstrasse	bestehend	neu
• Dachsbergstrasse	bestehend	neu

Rechtswirkungen

Die Haupterschliessungsstrassen sind wichtige Verbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf das übergeordnete Strassen-netz ab. Die Haupterschliessungsstrassen stellen die Groberschliessung der Wohn-, Gewerbe und Zentrumsgebiete von Küsnacht sicher.

Die Haupterschliessungsstrassen sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Die Strassenkategorie Haupterschliessungsstrasse entspricht der Definition der Erschliessungsstrasse gemäss den Anwendungsbereichen im Anhang 1 der Verkehrserschliessungsverordnung (Stand Beschluss Regierungsrat vom 17. April 2019).

Anforderungen

Im Siedlungsgebiet sollen diese Strassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte in Anlehnung an die Verkehrserschliessungsverordnung):

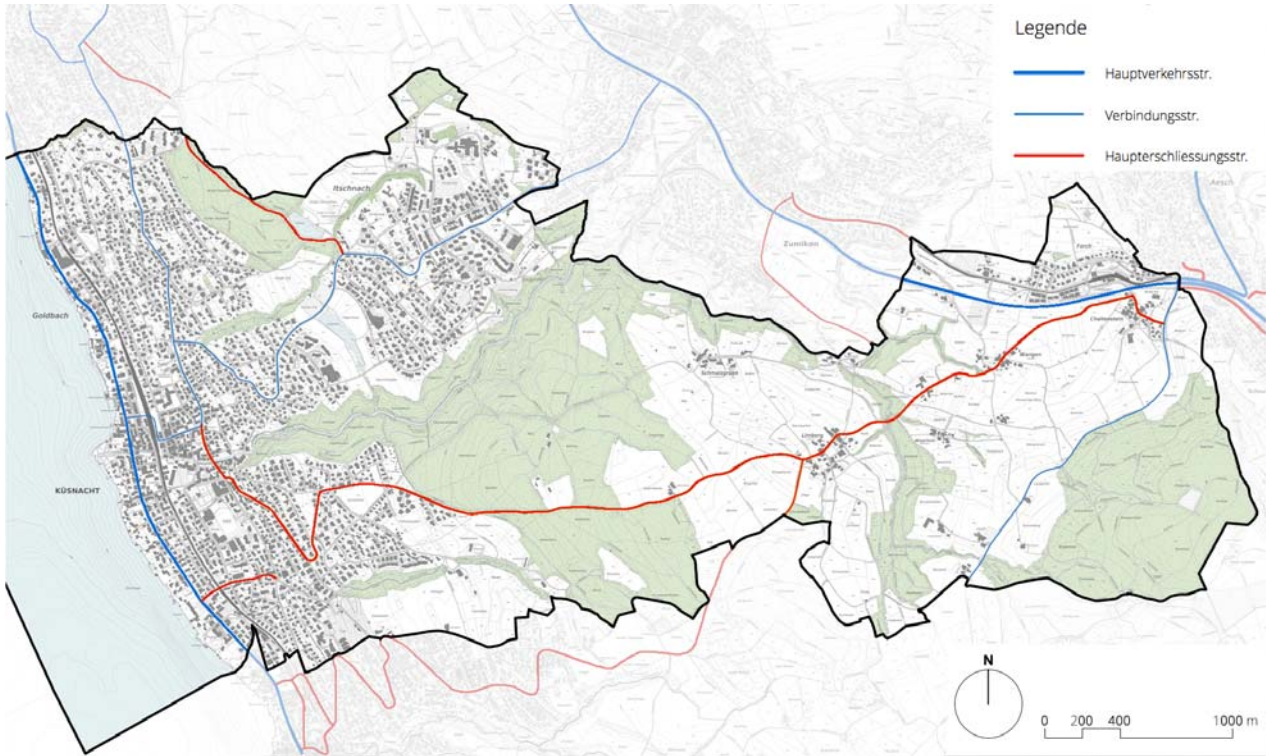
Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Personenwagen–Personenwagen durchgehend gewährleistet Fahrbahnbreite: 4.80–6.10 m (örtliche Einengungen möglich)
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderungen des Busbetriebes dies zulassen
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Zwischen 40 und 50 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe durch Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirnasen)
Schutz für die Radfahrer	Radstreifen oder Mischverkehr (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)
Bus	In der Regel Haltestellen auf der Fahrbahn oder als Busbucht

Änderung der Haupterschliessungsstrassen

Die Änderung des Haupterschliessungsstrassennetzes im Bereich Bergstrasse, Obere Heslibachstrasse und Ränkestrasse basiert auf den Zielen, die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten und zu beruhigen. Gemäss heutigem Ausbaustandard entspricht insbesondere die Ränkestrasse eher einer untergeordneten Quartierstrasse, als einer Haupterschliessungsstrasse.

Die Auswertung der Verkehrsbelastung der einzelnen Strassenzüge hat zudem gezeigt, dass ein wesentlicher Teil des Verkehrs von Erlenbach von der Lerchenbergstrasse via Giesshübelstrasse Richtung Küsnacht fährt und somit zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung im Wohngebiet führt. Mit einer Umgestaltung zu einer Tempo-30-Zone soll der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt und auf die Sammelstrassen kanalisiert werden.

Schemaplan Strassennetz



6.4 Strassenraumgestaltungen im historischen Kontext

Festlegungen

	Festlegung	Kommentar
• Postweg	geplant	neu
• Bahnhofstrasse	geplant	neu
• Untere Dorfstrasse (seeseitig)	geplant	neu
• Karrenstrasse/Wiesenstrasse (Knotenbereich)	geplant	neu
• Ränkestrasse/Giesshübelstrasse (Abschnitt zwischen Weinbergstrasse und Obere Heslibachstrasse)	geplant	neu
• Allmendstrasse (im Bereich Haus Nr. 69)	geplant	neu
• Schmalzgruebstrasse (Weiler Schmalzgrueb)	geplant	neu
• Limbergstrasse/Würzbrunnenstrasse (Weiler Limberg)	geplant	neu

Rechtswirkungen

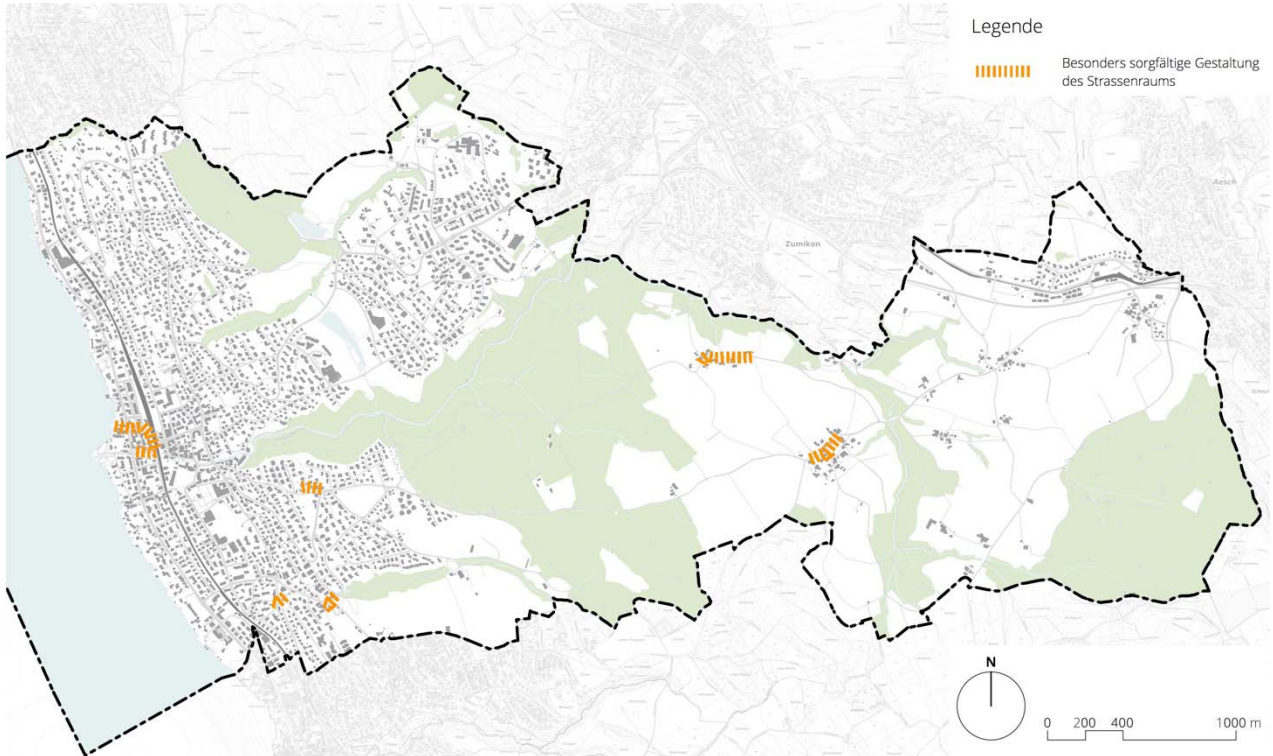
Die Festlegung bedeutet, dass bei Strassensanierungen ein besonderes Augenmerk auf eine gute Strassenraumgestaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Ortskerne zu legen ist. Es sind Gestaltungen zu realisieren, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen einer Strasse hinausgehen und die jeweiligen Ortskerne gestalterisch aufwerten.

Erläuterungen

Viele Strassen wurden als technische Anlagen mit dem Fokus auf den motorisierten Individualverkehr konzipiert und realisiert. Die Strassenräume sind jedoch auch Begegnungs- und Aufenthaltsraum und deren Gestaltung beeinflusst die Qualität des Ortsbildes. Die gemeindlichen Ortsbildinventare bezeichnen zahlreiche Strassenabschnitte, die in Bezug auf den ortsbaulichen Kontext individuell und in Abstimmung auf das bauliche Umfeld zu gestalten sind. Im Verkehrsplan sind lediglich diejenigen Abschnitte aufgeführt, bei denen im Rahmen von Sanierungsprojekten die Chance besteht, den öffentlichen Raum gestalterisch aufzuwerten.

Gestützt auf die Festlegungen in den Ortsbildinventaren und den Kernzonenvorschriften ist jedoch bei allen Strassenräumen eine gute gestalterische Abstimmung auf die Kernzonengebäude und deren Vorzonen erwünscht. Anzustreben ist eine Verzahnung von öffentlichem Grund mit dem Privatgrund. Die privaten Vorbereiche und die Strassenräume sollen als gestalterische Einheit wahrgenommen werden und ortsbildgerecht auszugestalten.

Schemaplan Strassenraum- gestaltung im historischen Kontext



6.5 Aufwertung Ortsdurchfahrt

Festlegungen

	Festlegung	Kommentar
• Oberwachtstrasse (Abschnitt Seestrasse – Kreisel Alte Landstrasse)	bestehend	-
• Alte Landstrasse (Abschnitt Oberwachtstrasse – Obere Heslibachstrasse)	geplant	neu

Rechtswirkungen

Die Festlegung bedeutet, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine attraktive und aufenthaltsfreundliche Gestaltung. Der Strassenraum soll in Abstimmung auf die Nutzungen im Zentrum von Küsnacht aufgewertet werden.

Erläuterungen

Die Oberwachtstrasse (Kantonsstrasse) sowie die Alte Landstrasse sind Strassen im Zentrum von Küsnacht mit hohem Aufwertungspotenzial. Ziel ist, die Gebiete beidseits dieser Strassenzüge wieder besser miteinander zu verknüpfen, die Durchlässigkeit des Strassenraums zu verbessern (Fussgängerquerungen) und die Wohn- sowie Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Schemaplan Aufwertung Ortsdurchfahrt



7 PARKIERUNG

7.1 Allgemeines

Pflichtparkplätze

Bei allen öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist die jeweilige Bauherrschaft verpflichtet, Abstellplätze zu erstellen. In der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Küsnacht wird geregelt, wie diese Zahl abhängig von der Nutzung zu bestimmen ist.

Parkplatzbewirtschaftung

Die fast 1'000 öffentlich zugänglichen Parkplätze auf dem Gemeindegebiet sind bereits heute bewirtschaftet. Je nach Lage erfolgt dies durch eine blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung (in den Wohnquartieren) oder durch Erheben einer Parkplatzgebühr (Zentrum).

Dieses System hat sich bewährt. Der Gemeinderat kann Anpassungen und Optimierungen am Bewirtschaftungskonzept umsetzen. Dabei werden folgende Grundsätze verfolgt:

- Die Parkgebühren sollen im Quervergleich mit den Nachbargemeinden so ausgestaltet sein, dass das Zentrum mit seinen Nutzungen für die Kunden und Besucher attraktiv bleibt.
- Auf den Parkplätzen im Zentrum sind die Kurzzeit-Parkierer (Besucher und Kunden) zu bevorzugen.

7.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Regionale Parkieranlagen sind:

- Chaltenstein bestehend

7.3 Parkieranlagen

Festlegungen

	Festlegung	Kommentar
• Seeuferanlage Goldbach	bestehend	-
• Untere Dorfstrasse	bestehend	-
• Dorfstrasse (Coop)	bestehend	-
• Dorfplatz	bestehend	-
• Alte Landstrasse (hinter Gemeindehaus)	bestehend	-
• Schübelweiher	bestehend	-
• Kunsteisbahn (KEK)	bestehend	-
• Fallacher	bestehend	-
• Friedhof Hinterriet	bestehend	-
• Schulhaus Limberg	bestehend	-
• Zürichstrasse (Bahnhof Küsnacht bergseite)	bestehend	bisher geplant
• Kohlrainstrasse (Bahnhof Küsnacht Seeseite, P+R)	bestehend	neu, Standort- präzisierung
• Strandbad	bestehend	-
• Kläranlage	bestehend	-
• Vita-Parcours	bestehend	-
• Schützenhaus	bestehend	-
• Forchbahnstation Forch	bestehend	-
• Alte Forchstrasse	bestehend	-
• Obere Heslibachstrasse (Sportplatz Heslibach)	bestehend	-
• Itschnach (Mehrzweckgebäude/Coop)	bestehend	-
• Untere Heslibachstrasse/Wiltisgasse	bestehend	bisher geplant
• Kusen	bestehend	bisher geplant
• Rumensee	bestehend	-
• Hohrütli	geplant	Verzicht
• Langacker	geplant	Verzicht
• Kohlrain	geplant	Verzicht
• Parkanlage Bogleren	bestehend	neu

Pflichtparkplätze

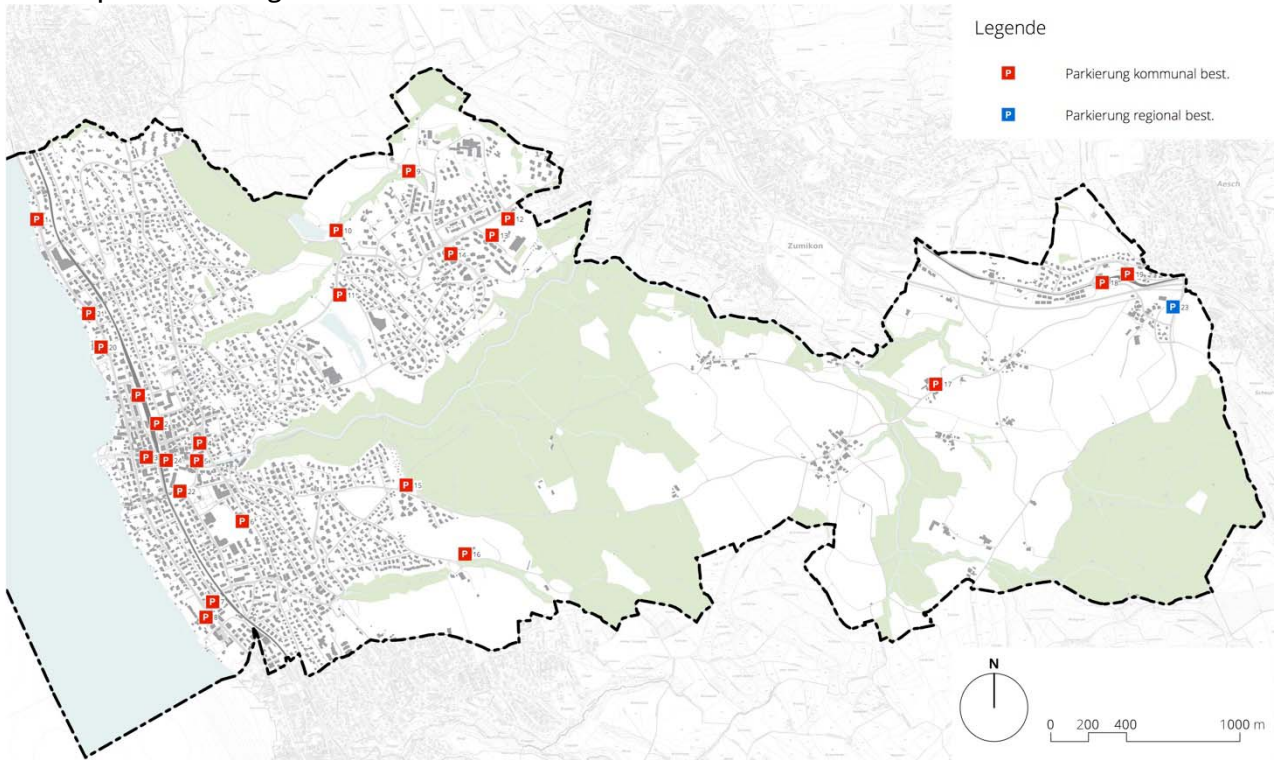
Die BZO-Bestimmungen zur Parkierung sind zu überprüfen und auf die ÖV-Güteklassen abzustimmen.

Rechtswirkungen

Die im Verkehrsplan 1 bezeichneten Parkieranlagen im öffentlichen Interesse bilden die Grundlage für die Standortsicherung. Die Finanzierung und der Bau der Anlagen müssen fallweise geregelt werden.

Bei Sanierungen beziehungsweise allfälligen Neuerstellungen von Parkieranlagen ist die Ausstattung mit Elektroauto-Ladestationen und Mobility-Standorten zu prüfen.

Schemaplan Parkierung



8 RADWEGE

8.1 Allgemeines

Regionale Radwege

Die regionalen Radwege stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den Arbeitsplatzgebieten ausserhalb von Küsnacht sicher.

Radwegnetz

Die kommunalen Radwege erschliessen die wichtigen Zielgebiete von Küsnacht. Sie dienen primär den Schülern, Arbeitspendlern und den Einkaufskunden. Zudem soll die Verbindung zwischen dem Küsnachterberg und Küsnacht Zentrum für den Veloverkehr attraktiver ausgestaltet werden.

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

Veloparkierungsanlagen

Bei den wichtigen Zielgebieten (Schulanlagen, Läden, Verwaltung sowie Bahnhöfen) sind an gut zugänglicher Lage genügend Veloparkierungsanlagen vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

Anforderungen

Der Ausbaustandard von Radwegen richtet sich nach der Topografie und dem Verkehrsaufkommen von Motorfahrzeugen.

Hinweis auf Planungshilfen

Zusätzlich richtet sich der Ausbaustandard nach folgenden Planungshilfen:

- SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen
- SN 640 201 Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil
- SN 640 065 Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen
- Planung von Velorouten, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, Bundesamt für Strassen ASTRA und Stiftung SchweizMobil, 2008
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich, Richtlinie, Baudirektion Kanton Zürich, Sicherheitsdirektion Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 2012
- Merkblätter Veloparkierung des Kantons Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

8.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Bestehende regionale Radwege sind:

- Zürichstrasse
- Seestrasse
- Untere Heslibachstrasse
- Zumikerstrasse
- Limbergstrasse

Geplante regionale Radwege sind:

- Schiedhaldenstrasse
- Oberwachtstrasse
- Dorfstrasse
- Bergstrasse

Im regionalen Richtplan bestehen im Bereich Zürichstrasse und Untere Heslibachstrasse teils überlagernde Festlegungen zwischen "geplant" und "bestehend" aufgrund der geplanten Veloschnellrouten im entsprechenden Korridor

8.3 Kommunale Netzergänzungen

Festlegungen

Velorouten

	Festlegung	Kommentar
• Obere Heslibachstrasse	geplant	neu
• Alte Landstrasse	geplant	neu
• Zumikerstrasse – Mühlacherweg	bestehend	neu
• Hesligenstrasse	bestehend	neu

Veloparkierungsanlagen

Folgende öffentliche Veloparkierungsanlagen im Nahbereich wichtiger öV-Umsteigepunkte sind im Plan bezeichnet:

• Dorfstrasse (bei Coop Unterführung)	geplant	neu
• Bahnhof Küsnacht Bergseite	bestehend	neu
• Bahnhof Küsnacht Seeseite	bestehend	neu
• Bahnhof Goldbach	bestehend	neu
• Bushaltestelle Tägermoos	bestehend	neu
• Bushaltestelle Fallacher	bestehend	neu
• Bahnhof Forch	bestehend	neu
Seite Alte Forchstrasse		
• Bahnhof Forch	bestehend	neu
Seite Kaltensteinstrasse		

Wirkungen

Diese Festlegungen bedeuten, dass auf den bezeichneten Abschnitten Massnahmen für einen sicheren Veloverkehr geprüft und wenn verhältnismässig und sinnvoll umgesetzt werden.

Erläuterungen

Die Velowege bilden ein zusammenhängendes Netz, das sowohl dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen) als auch dem Freizeitverkehr dient.

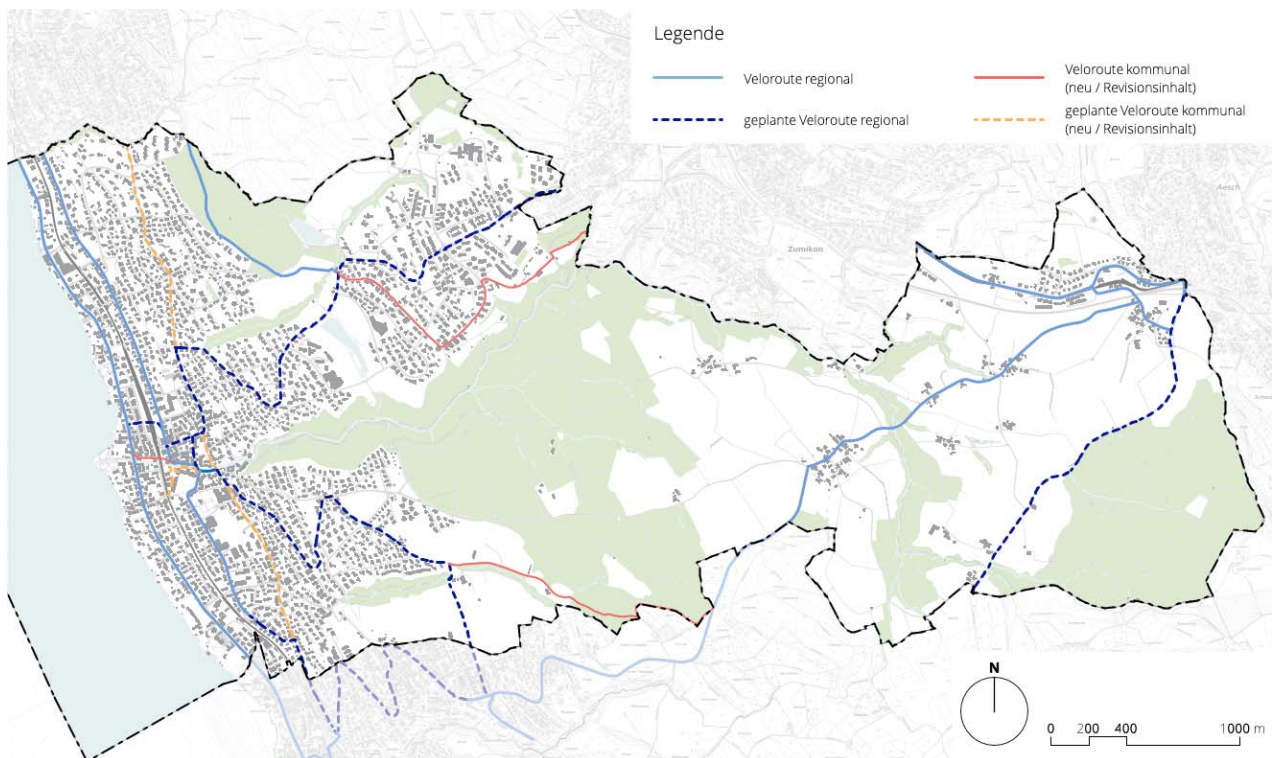
Die Signalisation der Velowege ist zu verbessern und zu vereinheitlichen. Um die Sicherheit auf diesen Radrouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z.B. Knoten) allenfalls noch ergänzende Massnahmen zu ergreifen.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit geplanten Velowegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung.

Veloverkehr in Einbahnstrassen

Auf anfangs 2016 trat eine Anpassung der Signalisationsverordnung (SSV) in Kraft, die besagt, dass bei Einbahnstrassen die Behörde bestimmt, ob Velos vom Verbot ausgenommen sind. In solchen Fällen sind die Ausnahmen auf einer entsprechenden Zusatztafel zu vermerken. Im Hinblick auf die bessere und direktere Zugänglichkeit der Zielgebiete im Zentrum sind die bestehenden Einbahnstrassen dahingehend zu überprüfen, ob die Platzverhältnisse ausreichen, um diese Abschnitte für den Veloverkehr in Gegenrichtung zu öffnen.

Schemaplan Velonetz



9 FUSSWEGE

9.1 Allgemeines

Grobmaschiges regionales Netz

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten überkommunalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Dieses grobmaschige Netz wird insbesondere im Baugebiet durch die kommunalen Wege ergänzt.

Dichtes Netz im Siedlungsgebiet

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere Regionalnetz verdichtet. Folgende Verbindungen sind enthalten:

- Hauptverbindungen zu den öffentlichen Einrichtungen, zu den Schulen, zu den Läden, zu den Bushaltestellen etc.
- Verbindende Wege zwischen Quartieren
- Wanderwege zur Erschliessung der Erholungsgebiete

Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.

Anforderungen an die Beläge

Im Siedlungsgebiet weisen die festgelegten Fusswege in der Regel einen Hartbelag auf. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Wege ohne Hartbelag anzustreben. Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen oder ein Ersatz zu bieten.

9.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Die Hauptfusswege sind im regionalen Richtplan festgelegt. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet.

Bau- und Unterhalt der regionalen Fuss- und Wanderwege sind Aufgabe des Kantons.

9.3 Fusswegnetz

Festlegungen

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen.

Folgende Zwischenstücke sind als "geplant" festgelegt, um ein dichtes geschlossenes Netz sicherzustellen.

	Festlegung	Kommentar
• Boglerenstrasse (Abschnitt Steinackerstrasse – Grundwiesenstrasse)	geplant	neu
• Ergänzung Kusenstrasse – Kohlrainstrasse	geplant	-
• Bahnweg – Utzingerstrasse	geplant	neu
• Irisweg	geplant	-
• Verbindung Wässerwis – Hegiweg	geplant	neu
• Schmalzgruebstrasse (Abschnitt Hellweg – Grundweg	geplant	neu
• Verbindung Wässerwis – Rosenacher	geplant	-
• Verbindung Hegiweg – Grundweg	geplant	-
• Cholgruebweg – Hinter Guldenen	geplant	neu
• Küsnachter Tobel	geplant	
• Hesligenweg – Ifang	geplant	
• Hesligenstrasse – Schmalzgruebstrasse	geplant	neu

Bei diesen als geplant festgelegten Abschnitten handelt es sich um Wege mit fehlenden Trottoirs, fehlenden Wegrechten oder effektiven Netzlücken.

Die Verbindung Hesligenstrasse – Schmalzgruebstrasse ist als kommunaler Ersatz des ehemals auf diesem Abschnitt geplanten regionalen Panoramawegs angedacht.

Fussgängerunterführungen

Die bestehenden Bahnunterführungen sind längerfristig attraktiver und komfortabler auszugestalten (Beleuchtung, Signalisation, Zugänglichkeit, Flächenverteilung).

Bei den Unterführungen im Bereich Bahnhofs Küsnacht ist zu prüfen, ob Zugänglichkeit verbessert und das bestehende Profil optimiert werden kann.

Zur besseren Anbindung des Gebiets Heslibach Richtung Seestrasse ist nachfolgende Bahnunterführung neu geplant:

• Fussgängerunterführung Bahnweg/Utzingerstrasse	geplant	neu
---	---------	-----

Wirkungen

Die im Verkehrsplan 2 bezeichneten Wege bilden die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen und für den Bau der Anlagen. Für die kommunalen Fuss- und Wanderwege, die auf öffentlichen Strassen verlaufen, ist die Gemeinde zuständig. Der Unterhalt von öffentlichen Wegen auf privaten Strassen richtet sich nach den Vereinbarungen in Dienstbarkeitsverträgen.

Erläuterungen

Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängern (u.a. Kinder, Betagte, Benutzer ÖV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen.

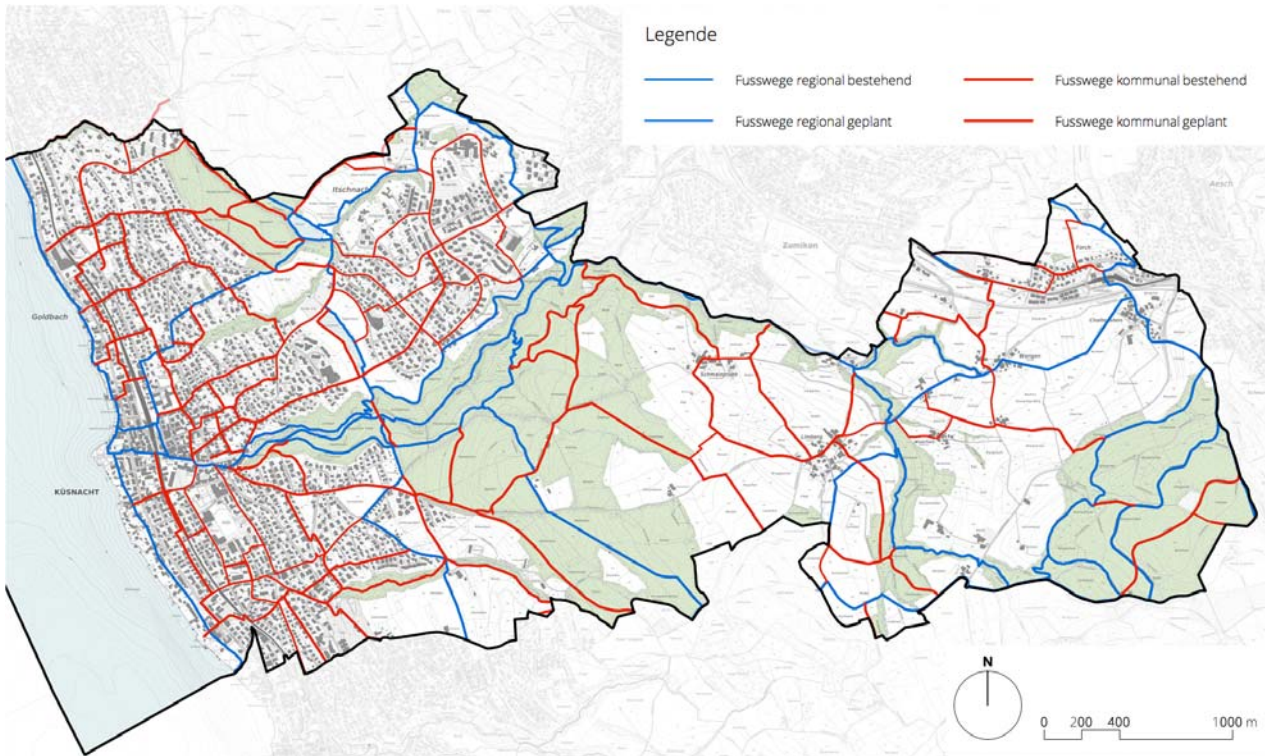
Die geplanten Fuss- und Wanderwege sind im Siedlungsgebiet mindestens 2.00 m und ausserhalb des Siedlungsgebietes mindestens 1.50 m breit vorzusehen. Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.

Die als geplant bezeichneten Wegabschnitte sollen schrittweise realisiert und optimiert (z.B. Beschilderung) werden. Dabei ist die Systematik der Signalisation des Fusswegnetzes zu klären und zu vereinheitlichen. Ausbaustandard, Belag und Gestaltung (z. B. Begrünung am Wegrand) sind im Rahmen der Detailprojektierung festzulegen. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind die Fusswegergänzungen in der Regel ohne Hartbelag auszuführen. Bestehende freigeführte Wege mit Hartbelag sollen bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

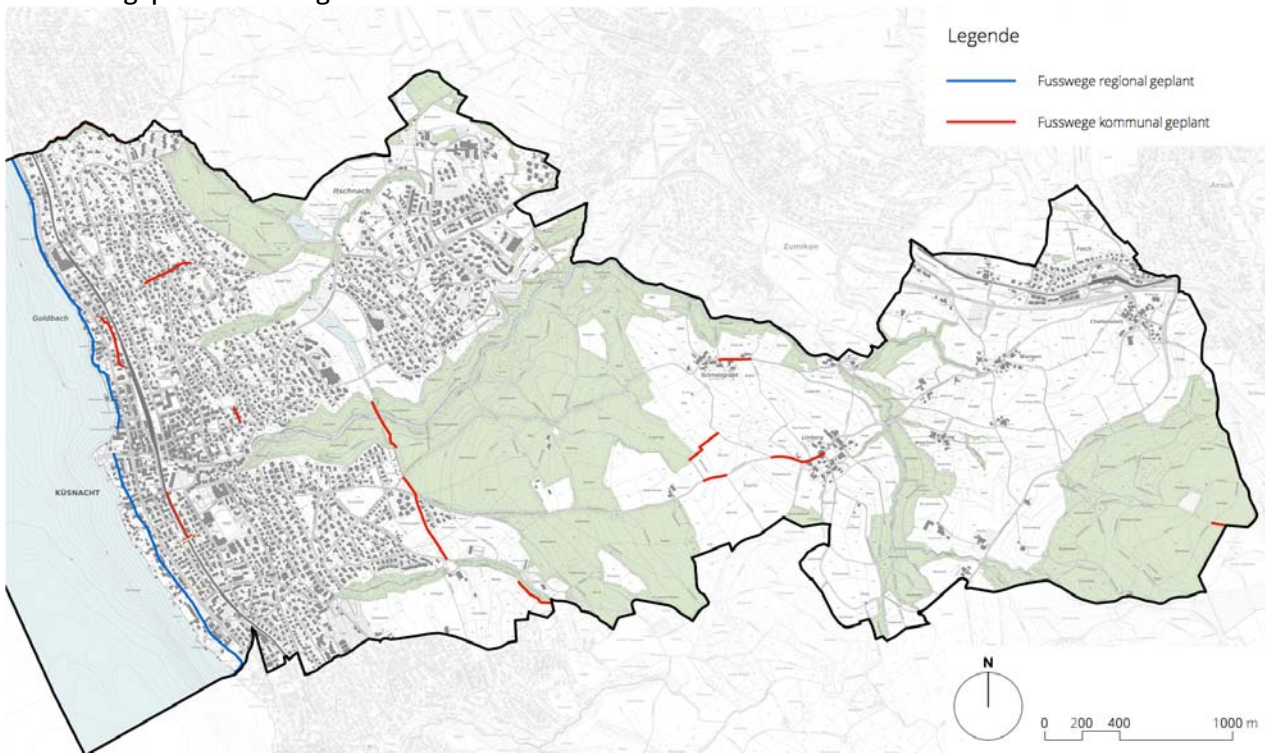
Querungsstellen

Ein besonderes Augenmerk gilt den im Verkehrsplan als Informationsinhalt dargestellten Strassenquerungen. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig). Die Beurteilung der Verkehrssicherheit erfolgt in separaten Projekten.

Schemaplan Fusswegnetz



Übersicht geplante Fusswege



10 REITWEGE

10.1 Allgemeines

Reitwege

Reitwege sind bestehende, für das Reiten geeignete Wald- und Flurwege ohne Hartbelag. Die Bezeichnung bedeutet, dass darauf kein Reitverbot ausgesprochen werden kann und bei Aufhebung oder Asphaltierung ein geeigneter Ersatz geschaffen wird.

10.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Auf folgenden Verbindungen sind regionale Reitwege bezeichnet:

- Zollikon – It Schnach – Tobelmüli – Limberg – Rütihof (Herrliberg)
- Wassberg (Zumikon) – Forch – Pfannenstiel

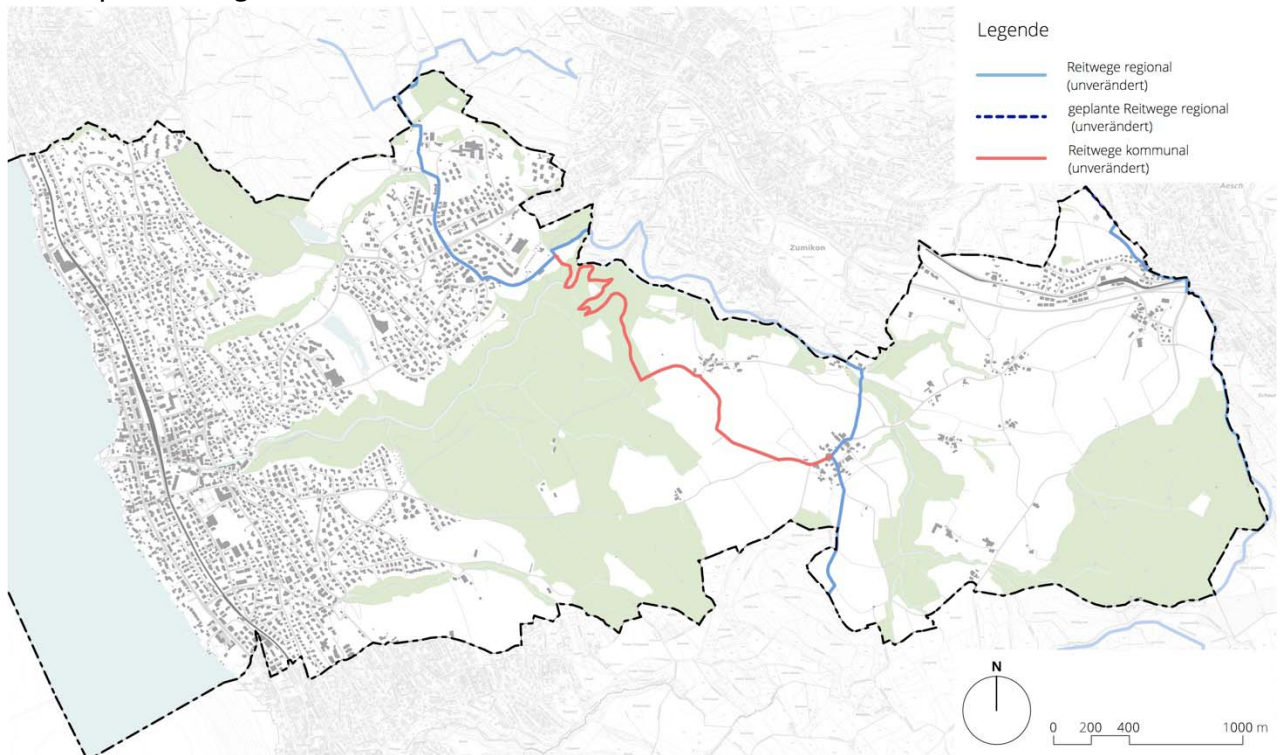
10.3 Kommunale Reitwege

Festlegungen

Bestehende kommunale Reitwege sind ergänzend zum regionalen Netz auf folgenden Wegabschnitten bezeichnet:

	Festlegung	Kommentar
• Tobelwääg	bestehend	-
• Hellweg	bestehend	-
• Rüedelitobelweg	bestehend	-
• Hegiweg	bestehend	-
• Limbergstrasse (Abschnitt Limberg)	bestehend	-

Schemaplan Reitwege



11 KOORDINATIONSHINWEISE

Abstimmungsbedarf

Nachfolgende Richtplanfestlegungen erfordern eine planerische Abstimmung mit weiteren Planungsträgern:

Abstimmung mit regionalem Richtplan (ZPP)

- Veloschnellroute Zürichstrasse

Abstimmung mit Amt für Verkehr

- Geplanter kommunaler Veloweg Alte Landstrasse

Abstimmung mit Nachbargemeinden

- Erlenbach:
Verlängerung Buslinie 918 Richtung Erlenbach Bahnhof
- Erlenbach:
Fussweg im Bereich Ifang/Rüti
- Maur:
Fussweg im Bereich Hinter Guldenen

Abstimmung mit marktverantwortlichen öV-Unternehmen

- Machbarkeit und Linienführung im Bereich Itschnach Hinterriet sowie Küsnacht Strandbad zur besseren Erschliessung der beiden Gebiete

12 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Werden diese richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Fokus des Verkehrsplans liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung und der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs. Mit angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Wo heute Erschliessungsdefizite im Bereich des öffentlichen Verkehrs bestehen, sollen Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessungsgüte gemeinsam mit den Netzbetreibern geprüft werden.
- Wichtige Strassenräume sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.
- Das vorhandene Fusswegnetz soll in Abstimmung mit innerörtlichen Zielgebieten (Schulen, Dorfzentrum mit öffentlichen Gebäuden und Einkaufsnutzungen, Erholungsgebiete) weiter verdichtet und mit kommunalen Velowegen ergänzt werden. Hiermit wird insbesondere bei kurzen Wegen im Siedlungsgebiet eine Modal-Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Regionale Vorgaben

Der kommunale Richtplan entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil, der durch den Regierungsrat am 19. Dezember 2018 festgesetzt wurde.

ANHANG

A1 Verkehrsplan 1

A2 Verkehrsplan 2

A3 Massnahmenplan

