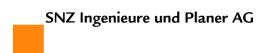


Baudirektion Kanton Zürich

Gem. Uetikon a.S.



Gebietsplanung Chance Uetikon Verkehrskonzept

Schlussbericht

5. Mai 2020



CU-Areal, Uetikon am See (Quelle: Situationsplan GP, [11])



Auftraggeber:

Baudirektion des Kantons Zürich Projektleitung: Benjamin Grimm

Gemeinde Uetikon a.S. Gemeinderat: Marianne Röhricht

Christian Schucan

Leiter Infrastruktur: Oliver Räss Leiter Sicherheit: Severin Uhr

Begleitung

Amt für Verkehr Entwicklungsingenieur: Markus Hegglin

Mitarbeit: Christiane Dasen

Immobilienamt Projektleiter: Andreas Vaszary

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdtstrasse 7 CH-8050 Zürich

Telefon +41 44 318 78 78 Fax +41 44 312 64 11

info@snz.ch www.snz.ch Projektleitung: Lukas Ostermayr

Mitarbeit: Simon Jakob

Projektdaten:

Auftragsnummer: SNZ#5185.2

Ablagepfad: R32\5185_2_Verkehrskonzept_V4_200505.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	06.03.2020	SNZ/sja	1. Entwurf
2	18.03.2020	SNZ/sja	2. Entwurf für Lärmberechnung
3	24.03.2020	SNZ/sja, Os	Schlussbericht
4	05.05.2020	SNZ/sja, Os	Überarbeiteter Schlussbericht nach Ämtervorvernehmlassung



Inhalt

1	Aus	gangslage und Auftrag	5
	1.1	Ausgangslage	5
	1.2	Auftrag	5
2	Gru	ndlagen und Randbedingungen	6
	2.1	Grundlagen	6
	2.2	Untersuchungsperimeter	7
3	MIV	-Erschliessung	8
	3.1	Arealerschliessung	8
	3.2	Befahrbarkeit Anlieferung	11
	3.3	Beurteilung Feuerwehrzufahrt	12
	3.4	PP-Berechnung	13
		3.4.1 Grundlagen für die PP-Berechnung	13
		3.4.2 PP-Berechnung gemäss Bestimmungen im Gestaltungsplan (Art 44)	14
		3.4.3 Verteilung der Parkplätze auf die Teilgebiete	15
		3.4.4 Maximale Anzahl PP pro Teilgebiet	15
		3.4.5 Einordnung der Ergebnisse	16
		3.4.6 Exkurs autonomes Fahren	16
	3.5	Motorrad-PP	17
	3.6	PP-Bewirtschaftung	17
	3.7	Verkehrserzeugung CU-Areal	17
	3.8	Schnittstellen zur übergeordneten Infrastruktur	18
		3.8.1 Grundbelastung Seestrasse	18
		3.8.2 Umlegung Verkehrserzeugung CU-Areal	20
		3.8.3 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen auf der Seestrasse	20
	3.9	Leistungsfähigkeitsnachweise Strassenknoten	23
		3.9.1 Anschlüsse CU-Areal an Seestrasse	23
		3.9.2 Knoten See-/Bergstrasse	23
		3.9.3 Fazit Leistungsfähigkeitsberechnungen	23
	3.10	Verkehrserzeugung CU-Areal und Hafen-PP im Ist-Zustand 2020	24
4	Ers	chliessung Fuss- und Veloverkehr	25
	4.1	Arealerschliessung Fuss- und Veloverkehr	25
		4.1.1 Grossräumige Einbettung der Fuss- und Veloverkehrsachsen	25
		4.1.2 Kleinräumige Areal-Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	26



	4.2	Überprüfung Fussgängerverbindung Bahnhof – Schulen	27
		4.2.1 Belastungsfall Fussverkehr	27
		4.2.2 Grundlagen und Normen zur Bestimmung des erforderlichen Querschnittes	27
		4.2.3 Entscheid Strassenquerschnitt	29
		4.2.4 Abschnitt Querung Bergstrasse / Fussgänger- und Radweg	30
		4.2.5 Abschnitt Alte Landstrasse / Passerelle	31
		4.2.6 Nutzungsweisen Passerelle	34
	4.3	Berechnung Bedarf an Veloabstellplätzen	34
	4.4	Charakteristik und Verortung der Veloabstellplätze	36
		4.4.1 Veloabstellplätze der Wohn- und Gewerbenutzungen	36
		4.4.2 Veloabstellplätze der Schulen	36
5	Ö۷۰	-Erschliessung	39
	5.1	Bushaltestelle im Areal-Westen	39
	5.2	Erschliessung ÖV	40
	5.3	Grobprüfung Platzkapazitäten ÖV	42
6	Ваι	usteine für ein Mobilitätskonzept	43
	6.1	Parkierung	43
		6.1.1 Mögliche Bausteine eines Mobilitätskonzeptes für autoarme Nutzungen	43
	6.2	Fussgängerlenkung und Veloverkehr	44
Abl	oildu	ngsverzeichnis	45
Tak	ellei	nverzeichnis	47
Anl	nang		49



1 Ausgangslage und Auftrag

1.1 Ausgangslage

Die Planungspartner Kanton Zürich und Gemeinde Uetikon am See beabsichtigen die Entwicklung eines neuen Quartiers in Uetikon am See. Das neue Quartier am See wird geprägt sein von einer vielfältigen Mischnutzung mit Anteilen für Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Bildung, Erholung, Freizeit und Kultur. Im CU-Areal besteht spätestens 2028 eine Kantonsschule mit Raum für rund 1'500 Schülerinnen und Schüler und eine Berufsfachschule mit 500 Lernenden im Osten des Areals. Im Areal können sich vielfältige öffentliche Nutzungen entfalten, die zur Ausstrahlung und Identität des Quartiers beitragen. Die Bevölkerung wird einen grosszügigen, öffentlich nutzbaren Seezugang erhalten.

Der vorliegende Masterplan [5] zeigt auf, wie sich das CU-Areal entwickeln soll. Er basiert auf dem Richtkonzept [1], welches vielversprechende Ansätze aus dem städtebaulichen Studienauftrag [4] kombiniert und vertieft.

Basierend auf diesen Grundlagen wurde durch SNZ Ingenieure und Planer AG im Frühjahr 2019 eine «Vertiefungsstudie Mobilität» [8] erarbeitet, welche am 29.08.2019 fertiggestellt wurde. In dieser Studie wurden, aufbauend auf früheren Untersuchungen ([6] & [7]), Erschliessungsvarianten für die verschiedenen Verkehrsträger entwickelt, beurteilt und es wurden Bestvarianten ermittelt.

In der Zwischenzeit wurden zu gewissen Themen der Vertiefungsstudie Entscheidungen durch die Projektsteuerung gefällt, es wurden Grundlagen überarbeitet ([3] und [11] - [13]) und angrenzende Planungsprojekte wurden angestossen (Vertiefungsstudie Seestrasse [9], Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg [10], beides laufende Planungen SNZ).

Ende März 2020 soll ein Entwurf der Gestaltungspläne in die Vernehmlassung gegeben werden. Im begleitenden Bericht nach Art. 47 RPV [13] wird die Verkehrsthematik durch EBP auf wenigen Seiten abgehandelt.

1.2 Auftrag

Das Büro SNZ Ingenieure und Planer AG wird beauftragt, einen Bericht «Verkehrskonzept CU-Areal» als Beilage zum Gestaltungsplan zu erstellen. Der Bericht erläutert die verkehrliche Erschliessung des Areals umfassend. Im Gegensatz zur Vertiefungsstudie Mobilität [8] werden grundsätzlich nicht in Form von Variantenstudien Lösungen gesucht, sondern es werden die ermittelten Bestvarianten beschrieben.

Im «Verkehrskonzept CU-Areal» sollen darüber hinaus die Entwicklungen seit Einreichung der Vertiefungsstudie Mobilität [8] berücksichtigt werden.



2 Grundlagen und Randbedingungen

2.1 Grundlagen

Für die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts sind folgende Grundlagen relevant:

- [1] Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH: Chance Uetikon Arbeitsstand Richtkonzept «Chance Uetikon». 07.12.2018
- [2] Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH: Chance Uetikon, Richtkonzept – Varianten Parkierung. 08.01.2019
- [3] Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH: Chance Uetikon Kennwerttabelle Richtkonzept «Chance Uetikon». 20.04.2020
- [4] Schlussbericht zum Studienauftrag, 27.09.2018
- [5] Masterplan Chance Uetikon, Stand 20.03.2019
- [6] SNZ Ingenieure und Planer AG: Verkehrsstudie Bahnhof Uetikon am See Synthesebericht. 24.08.2017
- [7] SNZ Ingenieure und Planer AG: Dossier Verkehrliche Vorabklärungen zum CU-Areal 14.03.2019
- [8] SNZ Ingenieure und Planer AG: Gebietsplanung Chance Uetikon Vertiefungsstudie Mobilität vom 29.08.2019
- [9] SNZ Ingenieure und Planer AG: Vertiefungsstudie Seestrasse, laufende Planung, Bearbeitungsstand 13.01.2020
- [10] SNZ Ingenieure und Planer AG: Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg, laufende Planung, Bearbeitungsstand 20.02.2020
- [11] Uetikon am See, BD Kanton Zürich: Gestaltungsplan Situationsplan Entwurf 12.02.2020
- [12] Uetikon am See, BD Kanton Zürich: Gestaltungsplan Vorschriften Entwurf 12.02.2020
- [13] Uetikon am See, BD Kanton Zürich: Gestaltungsplan Planungsbericht Entwurf 12.02.2020
- [14] Basler & Hofmann AG: Erschliessung der Schule ab dem Bahnhof, Präsentation vom 31.08.2018
- [15] Atelier LOIDL, Chance Uetikon Freiraumkonzept, 25.01.20
- [16] ZVV, Unterlagen STEP 2035, 22.11.2018
- [17] Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP), festgesetzter regionaler Richtplan, 19.12.2018
- [18] Kanton Zürich, Richtplan, Festsetzung 22.10.2018
- [19] Kanton Zürich, Baudirektion, Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, 10.1997
- [20] Stadt Zürich, Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), 16.12.2015



- [21] Gemeinde Uetikon am See, Teilrevision Nutzungsplanung, Bau- und Zonenordnung, 25.09.2014
- [22] Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Veloparkierung für Schulen, 10.2012
- [23] Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Veloparkierung für Wohnbauten, 10.2012
- [24] Feuerwehr Koordination Schweiz FKS, Richtlinie für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen, 04.02.2015
- [25] Bundesamt für Statistik BFS, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Publikation 2017
- [26] Bundesamt für Strassen, Verfahren und Kennwerte zu Abschätzung von Verkehrswirkungen, 07.2018
- [27] Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit von Anlagen des leichten Zweirad- und des Fussgängerverkehrs, Forschungsauftrag VSS 2007/306, Dezember 2013

2.2 Untersuchungsperimeter

Der Untersuchungsperimeter umfasst grundsätzlich das CU-Areal (Gestaltungsplangebiet) und zusätzlich den Raum für die Verbindung zum Bahnhof. Für einzelne Themen (z.B. Auswirkungen Sperrung Alte Landstrasse für den MIV-Durchgangsverkehr) wird ein grösseres Gebiet betrachtet.

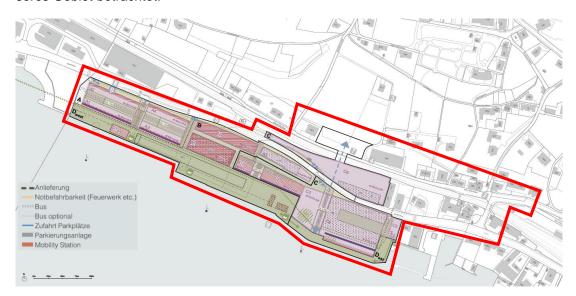


Abbildung 1: Untersuchungsperimeter (Grundlage Situationsplan GP [11])



3 MIV-Erschliessung

3.1 Arealerschliessung

Die Erschliessung durch den MIV wurde bereits im Richtkonzept [1] und im Masterplan [5] thematisiert, jedoch mit leichten Unterschieden im westlichen Arealteil.

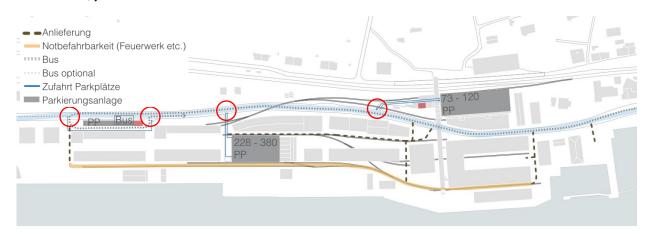


Abbildung 2: Erschliessung MIV gemäss Richtkonzept [1]

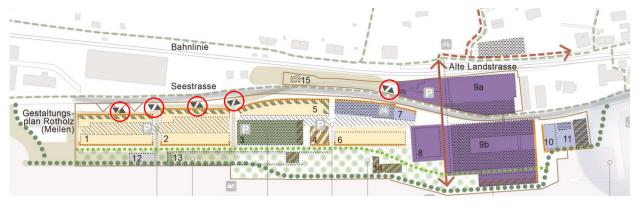


Abbildung 3: Erschliessung MIV gemäss Masterplan [5]

Der Masterplan lässt im westlichen Arealteil mehr Spielraum als das Richtkonzept und macht keine Angabe zu einer Höchstzahl von Anschlusspunkten oder Abständen.

Grundsätzlich muss gemäss §240 Abs. 3 PBG die Verkehrserschliessung im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten erfolgen. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingung, aufgrund von Leistungsfähigkeitsbetrachtungen im Rahmen der Vertiefungsstudie Mobilität [8] sowie Überlegungen zur arealinternen Erschliessung, haben zur vorgesehenen Erschliessungslösung im Gestaltungsplan geführt. Im Gestaltungsplan ist im Arealteil nördlich der Seestrasse ein Anschluss vorgesehen und im Arealteil südlich der Seestrasse fünf, wobei zwei davon nur als Anlieferungs-/ Notzufahrten vorgesehen sind.



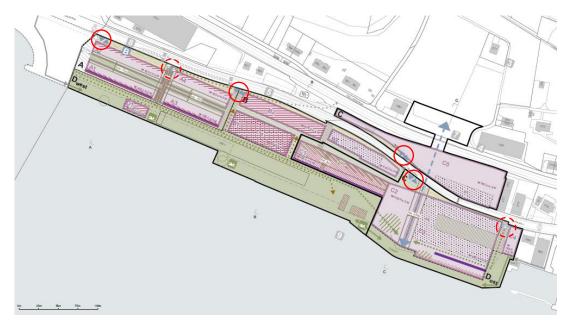


Abbildung 4: Erschliessung MIV gemäss Gestaltungsplan [11], Vollanschlüsse ausgezogene Kreise, Not- und Anlieferungszufahrten gestrichelte Kreise

Ganz im Areal-Osten ist zwischen den Gebäuden C3 und C4 eine Zufahrt für die Anlieferung / Notzufahrt vorgesehen. Eine Ausfahrt ist an dieser Stelle aufgrund fehlender Sichtbeziehungen nicht machbar, da zwei Häuser beim Hafen abgerissen werden müssten, wovon eines unter Denkmalschutz steht (siehe Abbildung 6). In der angrenzenden Engstelle zwischen den Gebäuden C3 und C5 ist eine Kernfahrbahn mit einem Gehweg nördlich der Strasse vorgesehen.

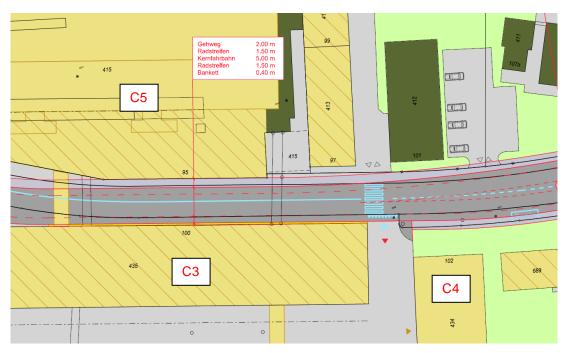


Abbildung 5: Anlieferungs- und Notzufahrt zwischen den Gebäuden C3 und C4 sowie Engstelle zwischen den Gebäuden C3 und C5 (Quelle: Laufende Planung «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9])





Abbildung 6: Prüfung Sichtverhältnisse einer möglichen Ausfahrt im Arealosten

Im Arealteil nördlich der Seestrasse ist ein MIV-Anschluss vorgesehen, der auch von der Anlieferung als Ausfahrt mitbenutzt werden soll. Es ist ein separater Linksabbiegestreifen vorgesehen, im Schatten dessen ein Fussgängerstreifen mit Insel angeordnet wird. Südlich der Seestrasse ist ein MIV-Anschluss für die Anlieferung und für Besucher/ Kunden vorgesehen. Da über diesen Anschluss nur wenige Aussen-PP erschlossen werden sollen, ist im momentanen Planstand kein separater Linksabbiegestreifen vorgesehen. Dieser wäre aber mit relativ wenig zusätzlichem Platzbedarf realisierbar.

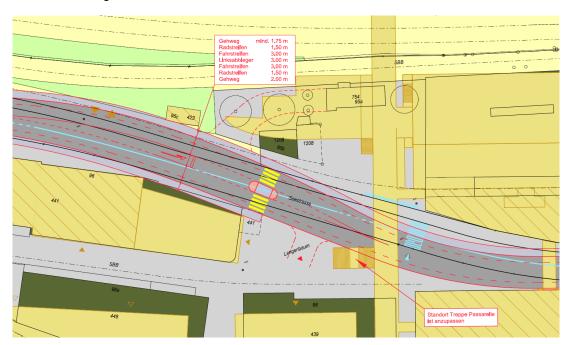


Abbildung 7: Anschluss Nord mit separatem Linksabbieger und untergeordneter Arealanschluss im Süden (Quelle: Laufende Planung «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9])

Im Arealwesten sind zwischen den Gebäuden A4 und B2 sowie westlich des Gebäudes A2 zwei MIV-Anschlüsse vorgesehen, für die jeweils separate Linksabbiegestreifen zur Verfügung gestellt werden. Der Anschluss ganz im Arealwesten wird auch als Notzufahrt am Perimeterrand benutzt (Gebiet Rotholz). Zwischen den Gebäuden A2 und A4 ist eine Anlieferungs-/ Notzufahrt vorgesehen, für die aber vorderhand kein separater Linksabbiegestreifen angeboten wird. Um einen harmonischen Strassenquerschnitt zu ermöglichen ist vorgesehen, die Strasse zwischen den zwei MIV-Anschlüssen mit konstanter Breite zu führen. Die Gestaltung der Sperrfläche zwischen den Anschlüssen ist in folgenden Planungen (z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzept) zu behandeln. Im Schatten der Linksabbiegestreifen können jeweils Fussgängerstreifen mit Inseln angeboten werden.



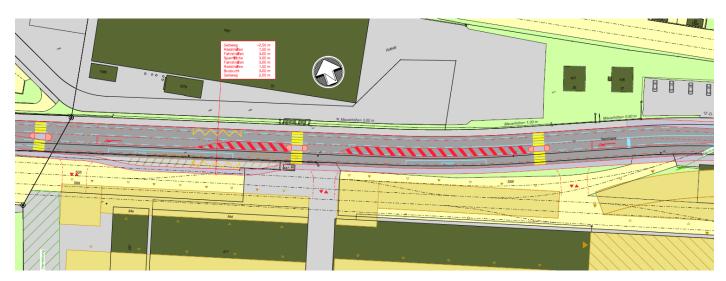


Abbildung 8: Arealanschlüsse im Westen (Quelle: Laufende Planung «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9])

3.2 Befahrbarkeit Anlieferung

Die Anlieferung auf der Nordseite der Seestrasse wird auf dem Vorplatz westlich des Kantonsschulgebäudes abgewickelt. Durch die in Kapitel 3.1 beschriebene Verschwenkung zum Einleiten der Kernfahrbahn steht genügend Platz für einen LKW Typ B mit Anhänger zur Verfügung. Die Zufahrt erfolgt dabei als Gehwegüberfahrt von Seite Rapperswil, die Wegfahrt über die PW-Ausfahrt Parkierungsanlage Nord in Richtung Zürich. Die Befahrbarkeit der Anlieferfläche aus Richtung Zürich mit Wegfahrt in Richtung Rapperswil ist nicht gegeben resp. aufgrund der Fussgänger- und MIV-Ströme nicht erwünscht.

Die Anlieferung des südlichen Arealteils erfolgt im Einbahnregime. Die Zufahrten hierfür sind östlich des Fabrikgebäudes und auf Höhe des Düngerbaus vorgesehen. Die zentrale Ausfahrt wird südlich der Anlieferfläche Nord bei der Passerelle platziert. Die Zu- und Wegfahrten ab Seestrasse sind aus allen Richtungen mit LW Typ B ohne Anhänger möglich (geprüfte Schleppkurven siehe Anhang 4.

Die interne Zirkulation ist in einer nächsten Projektphase vertieft zu überprüfen.

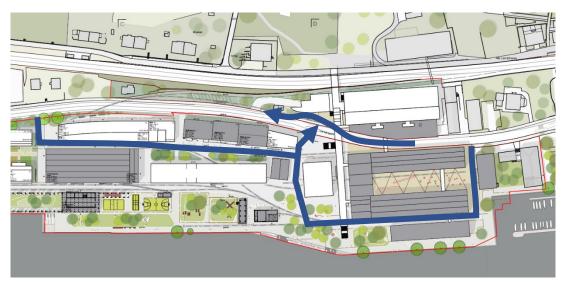


Abbildung 9: Anlieferungsregime



3.3 Beurteilung Feuerwehrzufahrt

Bezüglich Feuerwehrzufahrt wurden im Masterplan [5] erste Überlegungen angestellt, welche in der Vertiefungsstudie Mobilität [8] aufgegriffen wurden. Im Zuge des Freiraumkonzepts [15] wurden diese Konzepte unter Berücksichtigung der FKS-Richtlinie [24] und in Zusammenarbeit mit der lokalen Feuerwehr weiter konkretisiert Die nachfolgenden Überlegungen basieren auf der Bebauung und Nutzungsanordnung gemäss Richtkonzept. Diese Annahmen können sich in der weiteren Projektentwicklung verändern und sind zu berücksichtigen.



Abbildung 10: Feuerwehrkonzept gemäss Freiraumkonzept (Quelle: [15])

Die Bewegungsflächen müssen eine Mindestbreite von b = 3.50 m aufweisen und sind in Kurven entsprechend zu verbreitern. Sowohl die Bewegungs- wie auch die Stellflächen sind zu befestigen. Die tangierten Ruderalflächen sind anzupassen resp. zu befestigen.

Im weiteren Projektverlauf ist festzulegen, wie die einzelnen Stellplätze optimal ausgestaltet werde können und inwiefern die für die Feuerwehr befahrbaren Flächen auch von den Anwohnern für Güterumschlag (Einkäufe, Umzüge etc.) genutzt werden können.



3.4 PP-Berechnung

3.4.1 Grundlagen für die PP-Berechnung

Die PP-Berechnung erfolgte aufgrund der von den Architekten (Salewski & Kretz) zu Verfügung gestellten Flächen und Wohnungszahlen vom 20.04.2020 [3].

Dabei wurde von den Architekten von 110m²/ mittelpreisige Wohnung und 130m²/ hochpreisige Wohnung ausgegangen, was zu 157 mittelpreisigen Wohnungen und 84 hochpreisigen Wohnungen führt.

Darüber hinaus stehen 5'702 m² für Gewerbe und 5'938 m² für öffentliche Nutzungen (hauptsächlich im Düngerbau) zur Verfügung. Für das Gewerbe wird angenommen, dass die Hälfte des Gewerbes als Gastro / Verkauf und die Hälfte als nicht kundenintensives Gewerbe genutzt wird.

Ebenfalls werden 2'208 m² für Dienstleistungsflächen im Verwaltungsgebäude 689 in die PP-Berechnung einbezogen, obwohl das Gebäude ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters liegt. Dies, da damit zu rechnen ist, dass die PP des Verwaltungsgebäudes ebenfalls in den Garagen des CU-Areals untergebracht werden. Es wird angenommen, dass ¼ dieser Flächen kundenintensiv und ¾ nicht-kundenintensiv genutzt wird.

Die Wohnungen und massgeblichen Geschossflächen verteilen sich gemäss nachfolgender Tabelle auf die verschiedenen Teilgebiete:

	Teilgebiet A	Teilgebiet B&D	Teilgebiet C & Verwaltungs- gebäude 689	Total
Mittelpreisige Wohnungen	107	50	0	157
Hochpreisige Wohnungen	77	7	0	84
Gewerbeflächen (inkl. DL) [m²]	0	2'851	2'208	5'059
Verkauf/Gastro [m²]	0	2'851	0	2'851
Flächen öffentliche Nutzung [m²]	0	5'938	0	5'938

Tabelle 1: Wohnungen und massgebliche Geschossflächen, aufgeteilt auf Teilgebiete

Die PP-Berechnung erfolgt gemäss Gestaltungsplan [12] nach kantonaler Wegleitung [19], wobei für das ganze Areal die ÖV-Erschliessungsgüte «C» festgelegt wird. In Abweichung zur kantonalen Wegleitung ist im Gestaltungsplan für die Wohnnutzungen 1 PP / Wohnung festgelegt (exklusiv Besucher-PP). Mit dieser Berechnungsmethode soll eine nicht MIV-intensive Ausrichtung des Areals bei gleichzeitiger Gewährleistung der Mobilitätsansprüche der Arealnutzer erreicht werden.

Die PP für die Schul- und Seeufer-Nutzung werden pauschal aufgrund Angaben der Bildungsdirektion und Vergleichen mit ähnlichen Seezugängen festgelegt (siehe folgendes Unterkapitel). In Absprache mit der Gemeinde sind zudem 45 PP für das Hafenareal im CU-Areal unterzubringen, sodass das Hafenareal zukünftig von PPs befreit werden kann.

Die Behinderten-PP sind in den berechneten PP-Zahlen inklusive. Gemäss SIA 521 500 muss für die Wohnnutzung mindestens einer von 25 PP als Behinderten-PP ausgestaltet werden.



Exkurs PP für Uferpromenade

Es ist zu beachten, dass die schön gestaltete Uferpromenade ebenfalls Verkehr anziehen wird. Da die Uferpromenade selbst keine Gebäudenutzfläche aufweist, ist eine Abschätzung mittels kantonaler Wegleitung [19] nicht möglich. Eine Betrachtung der umliegenden Seebäder und Uferzugänge zwischen Meilen und Stäfa zeigt, dass zwischen 0 und 150 PP angeboten werden. An einem schönen Sommertag sind die verschiedenen Parkierungsanlagen jeweils sehr stark ausgelastet, völlig unabhängig davon ob 15 oder 150 PP angeboten werden. Eine angebotsorientierte Planung der Parkierungsmöglichkeiten ist daher angezeigt.

Die für den Aussenraum auszuweisenden PP können bis zu einem gewissen Punkt mit den Kunden-PP des Areals verrechnet werden, da der Kunde des «Strandcafes» derselbe ist, der danach noch dem Ufer entlang schlendert. Im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung wird vorgeschlagen 50 PP für die Ufernutzung anzubieten, wovon 15 PP mit den Kunden-PP verrechnet werden können (ca. ein Drittel der Ufer-PP und der Kunden-PP), was zu einem zusätzlichen Bedarf von 35 PP für das Seeufer führt.

3.4.2 PP-Berechnung gemäss Bestimmungen im Gestaltungsplan (Art 44)

Die PP-Berechnung nach den Bestimmungen im Gestaltungsplan resultiert in einem Bedarf von 468 Parkplätzen.

PP-Nutzer	GP	Kommentar/Quelle	
Bewohner	241	1 PP / Wohnung gemäss GP Art. 44.2	
Besucher	24	10% der Bewohner-PP gemäss kantonaler Wegleitung	
Beschäftigte (Bildung)	30	Angaben Bildungsdirektion	
Beschäftigte (Areal)	48	Minimum kantonale Wegleitung, ÖV-Güteklasse C¹, gemäss GP Art. 44.1	
Kunden (Areal)	45	Minimum kantonale Wegleitung, ÖV-Güteklasse C, gemäss GP Art. 44.1	
Total PP brutto	388		
PP Seeufer	35	Vorgeschlagenes Angebot	
PP Hafen	45	In Absprache mit der Gemeinde Uetikon a.S. im Areal unter zubringen	
Total PP netto	468		

Tabelle 2: PP-Bedarf gemäss Gestaltungsplanentwurf

Die ÖV-Güteklasse C wird nicht im ganzen Areal erreicht (siehe Kapitel 5.2). Im Rahmen des GP wird die ÖV-Güteklasse zur Vereinheitlichung der PP-Berechnung und zur Unterstützung der nicht MIV-intensiven Areal-ausrichtung im ganzen GP-Perimeter auf die ÖV-Güteklasse C festgelegt.



3.4.3 Verteilung der Parkplätze auf die Teilgebiete

In Tabelle 3 wird der in Kapitel 3.4.2 ausgewiesene PP-Bedarf analog der Verteilung der Nutzflächen den Teilgebieten A-C zugeordnet.

	Teilgebiet A	Teilgebiet B	Teilgebiet C	Total
Maximale PP-An- zahl gemäss GP Art. 44.3	210	150	120	480
Verteilung PP-Be- darf				
Bewohner	184	57	0	241
Besucher	18	6	0	24
Beschäftigte (Bildung)	0	0	30	30
Beschäftigte (Areal)	0	36	12	48
Kunden (Areal)	0	39	6	45
PP Seeufer	0	10	25	35
PP Hafen	0	0	45	45
Total PP-Bedarf	202 ²	148³	118⁴	468

Tabelle 3: Verteilung des PP-Bedarfs auf die Teilgebiete

Die detaillierte Berechnung des Parkplatzbedarfs ist in Anhang 1 aufgezeigt.

Die genaue Lage der Parkfelder und ihre Ausrüstung ist im nächsten Planungsschritt zu thematisieren. Dabei ist der steigenden Nachfrage nach E-Mobilität Rechnung zu tragen.

3.4.4 Maximale Anzahl PP pro Teilgebiet

Zwischen der gemäss GP Art. 44.3 maximalen PP-Anzahl von 480 und dem gemäss GP Art. 44.1 und 44.2 berechneten PP-Bedarf von 468 PP besteht eine Differenz von 12 PP. Diese kleine Differenz könnte als Puffer dienen, zum Beispiel bei Änderungen der Wohnungsgrössen und damit -anzahl wie auch bei Änderungen des Nutzungsmix im ganzen Areal oder in einzelnen Teilgebieten. So könnte in diesem Fall der PP-Bedarf immer noch nach den Vorgaben in Art. 44.1 und 44.2 berechnet werden, ohne gleich die maximale PP-Anzahl gemäss GP Art. 44.3 zu verletzen.

Die Verkehrserzeugung und die nachgelagerten Lärmberechnungen und Leistungsfähigkeitsbeurteilungen sollen sowohl den momentan zu erwartenden wie auch den schlechtest möglichen Fall abzudecken. Um den schlechtesten Fall (PP-Maximum von 480) herzuleiten, wird der PP-Bedarf pro Nutzergruppe gemäss folgender Tabelle anteilsmässig auf die PP-Maxima der jeweiligen Teilgebiete hochgerechnet.

 $^{^{2}}$ PP für Bewohner, Besucher, Mitarbeiter und Kunden der Gebäude West 1, 2, 3, 4, 446 und 442.1

³ PP für Bewohner, Besucher, Mitarbeiter und Kunden der Gebäude Mitte 1, 441, 442.1, 442.2, 444, 446 + 10 PP Seeufer

⁴ PP für Bildung, Seeufer, Hafen und Gebäude 689 + 25 PP Seeufer



	Teilgebiet A	Teilgebiet B	Teilgebiet C	Total
Bewohner	191	58	0	249
Besucher	19	6	0	25
Beschäftigte (Bildung)	0	0	31	31
Beschäftigte (Areal)	0	36	12	48
Kunden (Areal)	0	40	6	46
PP Seeufer		10	26	36
PP Hafen	0	0	45	45
Total	210	150	120	480

Tabelle 4: Hochrechnung des PP-Bedarfs auf die zulässigen Maxima je Teilgebiet

3.4.5 Einordnung der Ergebnisse

Uetikon am See hat gemäss kantonaler Statistik einen durchschnittlichen Motorisierungsgrad von 546 PW pro 1'000 Einwohner (593 ist Durchschnitt der Gemeinden im Kanton Zürich ohne die grossen Städte Zürich und Winterthur). In Uetikon am See kommen rund *1.2 PW pro Wohnung* (6'082 Einwohner in 2'788 Wohnungen und durchschnittlich 2.2 Personen pro Wohnung).

Gemäss BZO der Gemeinde [21] sind folgende Pflichtparkplätze zu erstellen: 1 PP/Wohnung bei <4 Zimmer; 1.5 PP bei Wohnungen ≥ 4 Zimmer; durchschnittlich ergäbe das gemäss Wohnungsstatistik 1.3 PP/Wohnung (effektiv vorhanden sind gemäss obiger Abschätzung 1.2 PW pro Wohnung). Zudem ist pro 4 Wohnungen 1 Besucher-PP zu erstellen. Damit müssten durchschnittlich rund 1.5 PP pro Wohnung vorhanden sein. Eine Abminderung der Pflicht-PP ist gemäss BZO der Gemeinde bei guter ÖV-Erschliessung nach kantonaler Wegleitung möglich.

Der im Gestaltungsplan vorgesehen Faktor von 1 PP/Wohnung (plus 0.1 PP/Wohnung für Besucher) bewegt sich in der gleichen Grössenordnung wie der Motorisierungsgrad in der Gemeinde. Die gemäss BZO geforderte PP-Anzahl, liegt aber leicht tiefer. Auch die Orientierung der Gewerbe-PP am Minimum der ÖV-Güteklasse C im ganzen Areal unterstützt die nicht MIV-intensive Ausrichtung des Areals, ohne die Erfahrungswerte der kantonalen Wegleitung stark zu unterschreiten.

3.4.6 Exkurs autonomes Fahren

Es kann davon ausgegangen werden, dass das autonome Fahren in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird. Automatisierte Fahrzeuge werden den Strassenverkehr sicherer machen, den Verkehr verflüssigen und eine bessere Ausnützung der verfügbaren Kapazitäten ermöglichen. Selbstfahrende Fahrzeuge werden jedoch auch neuen Nutzergruppen wie Betagten, Menschen mit Behinderungen und Kindern einen neuen Zugang zur (Auto-)mobilität ermöglichen. Grundsätzlich sind folgende zwei Entwicklungen denkbar:

■ Die neuen Fahrzeugtechnologien werden schwergewichtig für den weiteren Komfortgewinn und zur Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote im Individualverkehr genutzt. Die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge könnte durch Leerfahrten sinken und als Folge davon könnten sich die Kapazitätsprobleme auf der Strasse verschärfen. Auch der Bedarf an Parkfeldern würde zunehmen.



Ein ganz anderes Bild ergibt sich, wenn die neuen Möglichkeiten der automatisierten Fahrzeuge mit den weiteren Aspekten der digitalen Welt klug kombiniert werden und die Akzeptanz der Share Economy-Ansätze stark zunimmt. Durch den vermehrten Einsatz von «Sammeltaxis» kann der Flächenbedarf (Strasseninfrastruktur und Parkfelder) gesenkt werden.

Aktuell liegen keine genügend verlässlichen Erkenntnisse vor, die eine Abkehr von der aktuellen Infrastrukturplanung nahelegen würden. Aus heutiger Sicht kann einzig festgestellt werden, dass der Verkehrsträger Strasse durch den vermehrten Einsatz automatisierter Fahrzeuge an Bedeutung gewinnen dürfte.

3.5 Motorrad-PP

Die Anzahl Motorrad-PP ist in der kantonalen Wegleitung nicht vorgeschrieben. In Anlehnung an die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich [20] wird angestrebt, dass die Anzahl Motorrad-PP nicht unter einem Zehntel der Anzahl Auto-PP liegt. Es sollten somit ca. 45 Motorrad-PP geschaffen werden, welche anteilsmässig den öffentlichen und privaten Nutzungen zugewiesen werden. Die Motorrad-PP können in den Auto-Parkierungsanlagen oder im Aussenraum angeordnet werden.

3.6 PP-Bewirtschaftung

Besucher-, Kunden- und öffentliche Parkplätze sollen lenkungswirksam bewirtschaftet werden. Auf diesem Weg soll gesichert werden, dass die teuer erstellten und attraktiven Garagen-Parkplätze eine hohe Mobilitätswirksamkeit haben (hoher Umschlag gegenüber «Auto-Lager») und dass die Kosten zumindest teilweise durch die Nutzer getragen werden.

3.7 Verkehrserzeugung CU-Areal

Da bezüglich Nutzungsmix noch beträchtliche Unsicherheiten bestehen, wurden bei der Berechnung der Verkehrserzeugung zwei Szenarien berechnet:

- Szenario «Normal»: Die Verkehrserzeugung wird aufgrund der gemäss GP berechneten 468 PP und durchschnittlichen Annahmen zum SVP (spezifisches Verkehrspotential) eines PP berechnet. Dieses Szenario ist nach jetzigem Projekt- und Kenntnisstand realistisch.
- Szenario «Maximal»: Die Verkehrserzeugung wird aufgrund der gemäss GP höchstmöglichen Zahl von 480 PP und konservativen Annahmen zum SVP (spezifisches Verkehrspotential) eines PP berechnet. Mit diesem Vorgehen kann gewährleistet werden, dass auch bei leichten Veränderungen des Nutzungsmix die erzeugten Fahrten nicht über der berechneten Verkehrserzeugung liegen. Dieses Szenario wird durch die Kumulierung von zwei konservativen Annahmen gebildet, wodurch ein Eintreffen dieses Szenarios eher unwahrscheinlich ist.

In beiden Szenarien wird die Verkehrserzeugung der drei Teilgebiete auf Basis von Annahmen anhand des Richtkonzepts folgendermassen auf die drei im GP vorgesehenen Anschlüsse verteilt:

- Anschluss Schule: 100% des Verkehrs des Teilgebiets C
- Anschluss Mitte: 100% des Verkehrs des Teilgebiets B + 50% des Verkehrs des Teilgebiets A
- Anschluss West: 50% des Verkehrs des Teilgebiets A



	Angeschlossene PP	Verkehrserzeu- gung DTV Normal	Verkehrserzeu- gung ASP zufah- rend	Verkehrserzeu- gung ASP weg- fahrend
Anschluss West	101	304	29	13
Anschluss Mitte ⁵	249	894	67	49
Anschluss Schule ⁶	118	432	22	36
Total (gerundet)	475	1'630	120	90

Tabelle 5: Verkehrserzeugung CU-Areal Szenario «Normal»

Der ermittelte Tagesverkehr DTV für das Szenario «Normal» liegt bei 1'630 Fahrten/ Tag und die Verkehrserzeugung in der ASP beträgt 210 Fahrten (120 Zufahrten, 90 Wegfahrten). Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung für das Szenario «Normal» ist in Anhang 2 aufgezeigt.

	Angeschlossene PP	Verkehrserzeu- gung DTV Maximum	Verkehrserzeu- gung ASP zufah- rend	Verkehrserzeu- gung ASP weg- fahrend
Anschluss West	106	368	42	18
Anschluss Mitte	254	1'134	101	74
Anschluss Schule ⁷	120	614	38	57
Total (gerundet)	480	2'115	180	150

Tabelle 6: Verkehrserzeugung CU-Areal Szenario «Maximal»

Der ermittelte Tagesverkehr DTV für das Szenario «Maximal» liegt bei 2'115 Fahrten/ Tag und die Verkehrserzeugung in der ASP beträgt 330 Fahrten (180 Zufahrten, 150 Wegfahrten). Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung für das Szenario «Maximal» ist in Anhang 3 aufgezeigt.

3.8 Schnittstellen zur übergeordneten Infrastruktur

3.8.1 Grundbelastung Seestrasse

Auf der Seestrasse im Bereich des CU-Areals verkehren heute rund 12'300 Fahrzeuge pro Tag (DTV), gemessen östlich der Einmündung Dollikerstrasse (Zählstelle ZH0591) im 2018. Für die Leistungsfähigkeit bestimmend sind die Morgen- (07-08 Uhr) und Abendspitzenstunden (17-18 Uhr). Gemessen werden heute in der Morgenspitzenstunde 1'020 und in der Abendspitzenstunde 1'190 Fahrzeuge pro Stunde. Die Abendspitzenstunde weist den höheren Wert auf und wird als massgebend für die Leistungsfähigkeitsbeurteilung verwendet.

Für die Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens wird auf das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) zurückgegriffen. Dieses weist für den Strassenabschnitt durch das CU-Areal für 2040 eine Verkehrsmenge von 16'700 im DTV bzw. 1'580 in der

⁵ Aufgrund des aktuellen Planungsstandes der Tiefgaragen kann davon ausgegangen werden, dass sich der Verkehr des Anschlusses Mitte zu 48% auf die TG-Einfahrt in Haus A4, zu 25% auf die TG-Einfahrt in Haus B2 und zu 27% auf eine Zufahrt in den Düngerbau verteilt.

⁶ 242 Fahrten im DTV und 32 Fahrten in der ASP werden durch Nutzungen ausserhalb des GP-Perimeters verursacht (Verwaltungsgebäude 689, Parkplätze Hafen)

⁷ 349 Fahrten im DTV und 54 Fahrten in der ASP werden durch Nutzungen ausserhalb des GP-Perimeters verursacht (Verwaltungsgebäude 689, Parkplätze Hafen)



Abendspitzenstunde auf. Bezogen auf den analysierten Streckenabschnitt sind dies +27% im DTV und +26% in der Abendspitzenstunde.

In der Prognose des GVM ist ein verallgemeinerter Verkehrszuwachs aus dem CU-Areal bereits enthalten. Für eine konkrete Leistungsfähigkeitsbetrachtung muss der verallgemeinerte Verkehrszuwachs durch die berechnete Nachfrage des CU-Areals gemäss Kapitel 3.7 ersetzt werden. Das CU-Areal liegt in der GVM-Verkehrszone 15900003 (Uetikon am See Süd); 33% des Verkehrs dieser Zone wird beim CU-Areal ins Netz eingespiesen:



Abbildung 11: GVM-Zone und Anbindungen ans Verkehrsnetz

In Anbetracht der Zonenabgrenzung kann davon ausgegangen werden, dass ein hoher Anteil des Verkehrszuwachses aus dem CU-Areal stammt, da das übrige Siedlungsgebiet in dieser Zone wenig Entwicklungspotenzial aufweist. Wir gehen schätzungsweise von 80%-Anteil des CU-Areals aus; damit teilt sich der Prognosezuwachs gemäss GVM wie folgt auf:

GVM-Prognose		Verkehrsaufkommen GVM-Zone			
Zone Uetikon Süd		Quellverkehr	Zielverkehr	Q/Z-Verkehr	
ASP 2016		207	286	493	
ASP 2040		338	377	715	
Prognosezuwachs		131	91	222	
Anteil CU-Areal	80%	105	73	178	
Rest-Gebiet	20%	26	18	44	

Tabelle 7: Aufteilung Prognosezuwachs gemäss GVM 2016/2040

Gemäss dieser Abschätzung fallen von den zusätzlichen 222 Fahrten in der Abendspitzenstunde 2040 ca. 178 auf das CU-Areal und nur 44 auf das restliche Wachstum innerhalb der Verkehrsmodellzone. Für die Analysen und Berechnungen mit verschiedenen Szenarien des CU-Areals muss ein Zustand 2040 ohne CU-Areal generiert werden. Dazu wird einerseits nur der Zuwachs aus dem Rest-Gebiet der Zone berücksichtigt und andererseits der heutige Verkehr aus dem CU-Areal eliminiert (Verkehrsmenge der Zone reduzieren, Anteile der Anbindungen als Einspeisepunkte verändern). Dadurch entsteht folgender Belastungszustand auf der Seestrasse und am Knoten Bergstrasse (vgl. Abbildung 12):



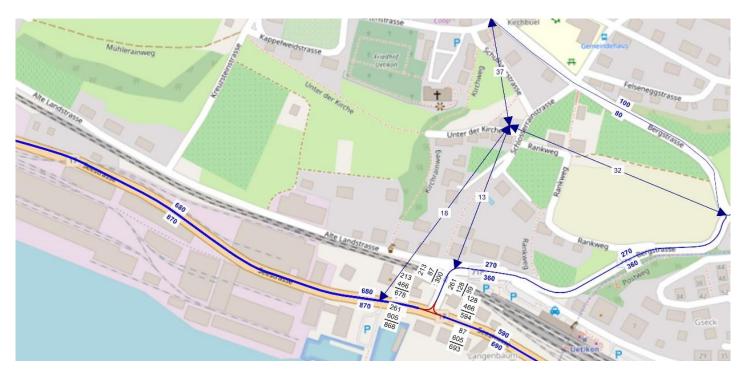


Abbildung 12: Belastungszustand ASP 2040 ohne CU-Areal (GVM 2016/2040 modifiziert)

Es muss auf der Seestrasse mit einer Belastung von 1'550 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde gerechnet werden (870 Richtung Männedorf, 680 Richtung Meilen).

3.8.2 Umlegung Verkehrserzeugung CU-Areal

Die Richtungsverteilung wird auf Basis des kantonalen Verkehrsmodells mit 35% Richtung Meilen und 65% Richtung Männedorf (wovon 30% Richtung Bergstrasse) angenommen. Diese Annahmen mit relativ viel Verkehr seeaufwärts können insofern als «Worst Case» betrachtet werden, als dass mehr Verkehr seeabwärts den Knoten See-/ Bergstrasse und die Linksabbieger in die südlichen Arealzufahrten entlasten würden.

3.8.3 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen auf der Seestrasse

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2040 während einem Tag (DTV, Abbildung 13 & Abbildung 15) und in der Abendspitzenstunde (ASP, Abbildung 14 & Abbildung 16) auf der Seestrasse ergibt sich als Summe der in Kapitel 3.8.1 beschriebenen Grundbelastung und der gemäss Kapitel 3.8.2 umgelegten Verkehrserzeugung des CU-Areals. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird für die beiden Szenarien bezüglich Verkehrsaufkommen des CU-Areals («Normal» und «Maximal») angegeben.

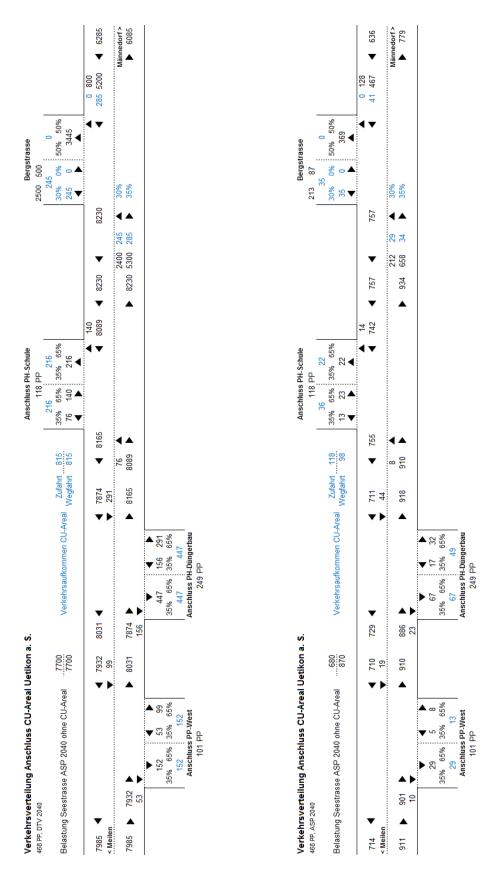


Abbildung 13: Prognose Strassenverkehrsaufkommen DTV 2040 (Verkehrserzeugung CU-Areal «Normal»)

Abbildung 14: Prognose Strassenverkehrsaufkommen ASP 2040 (Verkehrserzeugung CU-Areal «Normal»)

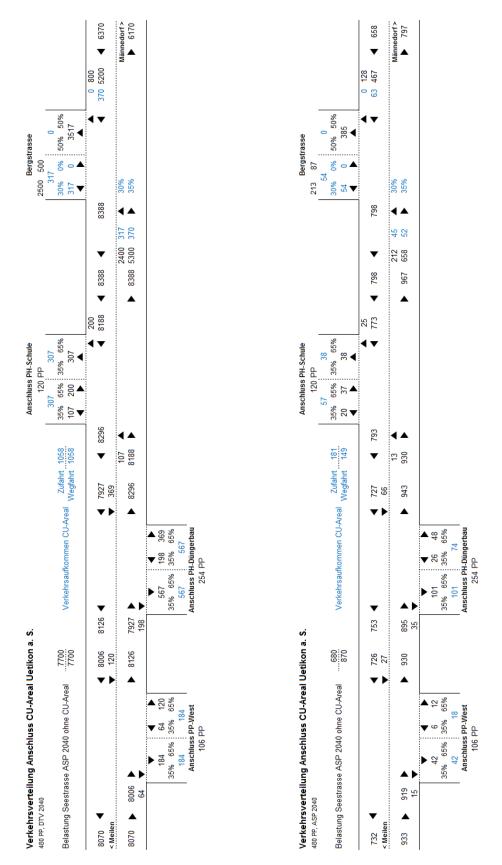


Abbildung 15: Prognose Strassenverkehrsaufkommen DTV 2040 (Verkehrserzeugung CU-Areal «Maximal»)

Abbildung 16: Prognose Strassenverkehrsaufkommen ASP 2040 (Verkehrserzeugung CU-Areal «Maximal»)



3.9 Leistungsfähigkeitsnachweise Strassenknoten

3.9.1 Anschlüsse CU-Areal an Seestrasse

Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens des CU-Areals und die Verteilung auf die verschiedenen Richtungen und Anschlusspunkte ergeben kombiniert mit der Grundbelastung die in Kapitel 3.8.3 dargestellten Verkehrsbelastungen in der ASP.

Aufgrund der entsprechenden VSS-Normen wurden die Knotenleistungsfähigkeiten und Verkehrsqualitätsstufen (VQS) der drei Anschlussknoten und des benachbarten Knotens See-/ Bergstrasse bestimmt.

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung wurde für das Szenario «Maximal» erstellt, da bei gegebener Leistungsfähigkeit auch das Szenario «Normal» nicht kritisch ist.

Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in Anhang 5 aufgeführt.

Leistungsfähigkeitsberechnung Anschluss West

Der Knoten Anschluss West erreicht die VQS C «zufriedenstellend». Die Linkseinbieger in die Seestrasse weisen mit 24 Sekunden die längste mittlere Wartezeit auf. Auf dem Linksabbiegestreifen auf der Seestrasse ist rein rechnerisch nicht mit Rückstau zu rechnen (95%-Rückstaulänge von 0 PW).

Leistungsfähigkeitsberechnung Anschluss Mitte

Der Knoten Anschluss Schule erreicht die VQS D «genügend». Die Linkseinbieger in die Seestrasse weisen mit 33 Sekunden die längste mittlere Wartezeit auf. Auf dem Linksabbiegestreifen auf der Seestrasse ist nur mit sehr geringem Rückstau zu rechnen (95%-Rückstaulänge von 1 PW).

Leistungsfähigkeitsberechnung Anschluss Schule

Der Knoten Anschluss West erreicht die VQS D «genügend». Die Linkseinbieger in die Seestrasse weisen mit 30 Sekunden die längste mittlere Wartezeit auf. Auf dem Linksabbiegestreifen auf der Seestrasse ist rein rechnerisch nicht mit Rückstau zu rechnen (95%-Rückstaulänge von 0 PW).

3.9.2 Knoten See-/Bergstrasse

Der Knoten See-/ Bergstrasse wird im Rahmen der Vertiefungsstudie Seestrasse [9] detailliert untersucht. Der ungeregelte Knoten, welcher mit den heutigen Verkehrsmengen gerade noch die VQS D «genügend» erreicht, weist für die für 2040 prognostizierten Verkehrsmengen nicht genügend Leistungsfähigkeit auf, es resultiert die VQS E «kritisch».

Im Rahmen der Vertiefungsstudie Seestrasse [9] wurden verschiedene LSA-Varianten für diesen Knoten erarbeitet, in welchen für den MIV mindestens die VQS D angestrebt wird und auch die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Der Variantenentscheid ist noch ausstehend, es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass der Knoten See-/ Bergstrasse zukünftig durch eine LSA gesteuert wird.

3.9.3 Fazit Leistungsfähigkeitsberechnungen

Die Arealanschlüsse können als ungeregelte Knoten genügend Leistungsfähigkeit zur Verfügung stellen. Die separaten Linksabbiegestreifen auf der Seestrasse sorgen dafür, dass der Verkehrsfluss auf der Seestrasse stets gewährleistet ist.



Der Knoten See-/ Bergstrasse wird in eine LSA umgebaut. Der neue Knoten soll in der ASP 2040 mindestens die VQS D erreichen.

3.10 Verkehrserzeugung CU-Areal und Hafen-PP im Ist-Zustand 2020

Zuhanden des Lärmgutachtens muss im Sinne einer Differenzbetrachtung auch die Verkehrserzeugung des CU-Areals und der angrenzenden Hafen-PP im Ist-Zustand 2020 bestimmt werden. Die Hafen-PP werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Gestaltungsplans aufgehoben.

Aus Ermangelung an genauen Angaben zu den heutigen (Zwischen-)Nutzungen auf dem Areal wurden die aktuellen PP-Zahlen und Nutzungen aufgrund von Luftbildern und in Abstimmung mit der Gemeinde Uetikon am See grob abgeschätzt.

Die heutigen Nutzungen und die angrenzenden Hafen-PP verursachen im Ist-Zustand einen DTV von insgesamt ca. 300 Fahrten.

Nutzung	PP	Ausnutzungsgrad (Annahme)	Spezifisches Ver- kehrspotential (SVP)	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)
Zwischennutzung CU-Areal (Mitar- beiter)	Ca. 80	50%	3	120
Hafen-PP (öffentli- che PP)	45	100%	4	180
Summe	Ca. 125			300

Tabelle 8: Verkehrserzeugung CU-Areal Ist-Zustand 2020



4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

4.1 Arealerschliessung Fuss- und Veloverkehr

4.1.1 Grossräumige Einbettung der Fuss- und Veloverkehrsachsen

Für den Veloverkehr bestehen entlang des rechten Zürichsee-Ufers zwei Velo-Achsen: Die Alte Landstrasse, welche über weite Abschnitte als Hauptverbindung für den Alltagsverkehr, aber auch als Freizeitroute von SchweizMobil ausgewiesen ist. Zudem ist die Seestrasse als Nebenverbindung für den Alltagsverkehr ausgewiesen. Die beiden Routen weisen verschiedene Charakteristiken auf: Die Seestrasse ist weitgehend flach und ist mit Radstreifen auf der viel befahrenen Kantonsstrasse eher für geübte, schnelle Velofahrer geeignet, während die Alte Landstrasse verkehrsarm ist und die eigentlichen Siedlungsschwerpunkte besser erschliesst. Bezogen auf das engere Einzugsgebiet des CU-Areals und der Kantonsschule wird folgende Aufteilung des Veloverkehrs auf die beiden Achsen erwartet:

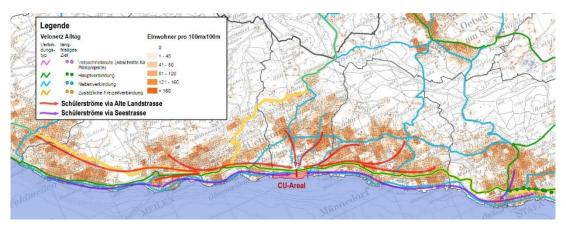


Abbildung 17: Einzugsgebiet Velofahrer und grafische Verteilung auf die Velorouten (Abschätzung aus der Vertiefungsstudie Mobilität [8])

Für einen Aktionsradius klassischer Velos von 5-6km kann auf Grund der Einwohnerdichten mit einem Anteil von zwei Drittel über die Alte Landstrasse gerechnet werden (v.a. beim Schülerverkehr). Unter Berücksichtigung der E-Bikes mit grösserem Einzugsgebiet, wird der Anteil über die Seestrasse etwas grösser sein, da dort ein schnelleres Fortkommen möglich ist. Die E-Bikes reduzieren aber auch den Widerstand der Beziehungen auf und über den Bergrücken des Pfannenstils und werden daher auch Veloverkehr von Egg, Esslingen, Oetwil und Hombrechtikon erzeugen, welche dann aber das Areal eher wieder auf der oberhalb liegenden Alten Landstrasse das Areal erreichen.

Eine Schwachstelle ist aber die Vernetzung der Velohauptroute über die Alte Landstrasse mit der Seestrasse welche das Areal direkt erschliesst: Die Dollikerstrasse und die Bergstrasse sind nicht mit Radstreifen ausgerüstet und die Anschlussknoten an die Seestrasse weisen im Knotenbereich keine explizite Veloführung auf. Zudem ist die SBB-Unterführung der Bergstrasse in Uetikon sehr eng und unübersichtlich. Die Velofahrenden auf der Alten Landstrasse sollen die Geleise und die Seestrasse also auf der zu erstellenden Passerelle überqueren, in Abhängigkeit der Veloparkierung mit bzw. ohne Velo, in Abhängigkeit der Passerellenbreite fahrend oder stossend (siehe Kapitel 4.2.6 & 4.4.2).

Die Anbindung des Areals ins Fussgängernetz erfolgt schwerpunktmässig in der Mitte über die neue Passerelle. Von Osten und Westen erfolgt die Anbindung über die Trottoirs entlang der Seestrasse.



4.1.2 Kleinräumige Areal-Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Die Erschliessung für Velos ist auf Grund des vorhandenen Weg- und Strassennetzes sowie der Topografie im Ist-Zustand etwas eingeschränkt und fahrend nur über die Seestrasse (mit Radstreifen) gegeben. Die Hauptroute führt nördlich der SBB-Gleise am Areal vorbei:

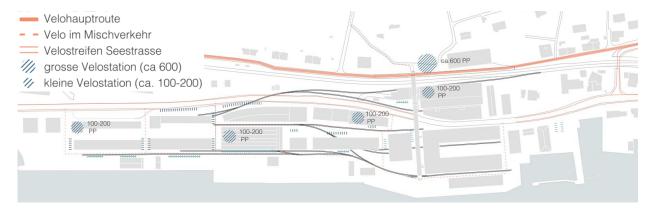


Abbildung 18: Velorouten und -wege im Bereich CU-Areal gemäss Richtkonzept (Annahmen Veloparkierung nicht mehr aktuell)

Damit erhält die Passerelle bzw. deren Nordkopf eine entscheidende Bedeutung zur Erschliessung des Areals für Velofahrer. Die Velofahrer müssen entweder ihre Velos in der Nähe des Nordkopfs der Passerelle abstellen können oder aber die Passerelle muss zumindest teilweise für Velo befahrbar ausgestaltet werden (Mehrbreiten), sodass der Velofahrer eine Parkierungsanlage im Areal fahrend erreichen kann.

Im Areal ist eine sehr feine Durchwegung für Fussgänger vorgesehen, wie nachfolgende Abbildung aus dem Richtkonzept sichtbar macht. In den zwischenzeitlichen Planungen wurden noch alternative Führungen des Fabrikwegs untersucht (im Rahmen der laufenden Planung «Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10]) und der südliche Gehweg in der Engstelle der Seestrasse musste aufgehoben werden (im Rahmen der laufenden Planung «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9]), die Zufussgehenden können in diesem Bereich über die rückwärtigen Achsen im Arealinnern verkehren.

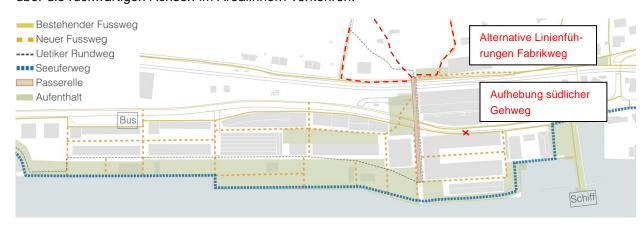


Abbildung 19: Fussgängerwege im und zum CU-Areal gemäss Richtkonzept [1], ergänzt durch SNZ

Im Gestaltungsplan ist der attraktive «Zürichseeweg» entlang dem Seeufer und die sekundäre Achse «Geleiseweg» gesichert. Mit der Passerelle ist zudem die wichtigste senkrecht zum Seeufer laufende Achse im Gestaltungsplan festgelegt.



4.2 Überprüfung Fussgängerverbindung Bahnhof – Schulen

Schon früh im Planungsprozess wurde eine Führung der Schülerströme zur Kantonsschule entlang der Seestrasse und damit über den Knoten See-/ Bergstrasse aufgrund der schmalen Gehwegbreiten und der Knotenleistungsfähigkeit ausgeschlossen (siehe [6]&[7]). Die Schüler und Schülerinnen sollen über die Alte Landstrasse und die Passerelle zur Kantonsschule gelangen. Damit sich die Fussverkehrsströme tatsächlich so organisieren, wird die Alte Landstrasse zu einer attraktiven Langsamverkehrsachse umgebaut und die Haupterschliessung der Kantonsschulgebäude wird auf dem Passerellen-Niveau angeordnet.

Mit der Realisierung der Berufsfachschule belasten zusätzlich zu den schon länger im Planungsprozess berücksichtigten 1'500 Schülerinnen und Schüler noch 500 Lernende die Erschliessungsachsen, weshalb die Fussgängerverbindung Bahnhof – Schulen noch höheren Anforderungen genügen muss.

4.2.1 Belastungsfall Fussverkehr

Gemäss Synthesebericht Verkehrsstudie Bahnhof Uetikon am See [6] ist der maximal anzunehmende Belastungsfall die morgendliche Ankunft von 1'285 SchülerInnen in zwei Zügen, welche innerhalb von 5 Minuten am Bahnhof Uetikon am See ankommen. Berücksichtigt man, dass zusätzlich bis zu 200 Lernende der Berufsfachschule in den selben zwei Zügen verkehren, erhöht sich diese Zahl auf 1'485 SchülerInnen und Lernende (Gemäss Aussage der Bildungsdirektion können in der Berufsfachschule maximal 200 Lernende pro Tag unterreichtet werden). Wird ein zusätzliche Weglänge von 3 Minuten entlang des Zuges angenommen, Trödeln oder einen Kioskbesuch, resultiert ein Belastungsfall von 1'485 Personen / 8 Minuten = 3.1 Personen / Sekunde. Die Fussgängerströme nachmittags sind aufgrund verschiedener Stundenpläne und Freizeitaktivitäten breiter verteilt.

Neben dem Fussgängerstrom wird der Strassenquerschnitt, zumindest abschnittweise, noch durch Radfahrende auf der kantonalen Radroute oder durch MIV der Anwohnenden mitbenutzt.

4.2.2 Grundlagen und Normen zur Bestimmung des erforderlichen Querschnittes

Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit von Anlagen des leichten Zweirad- und des Fussgängerverkehrs, VSS 2007/306

Gemäss VSS-Forschung [27] kann bis zu einer Verkehrsstärke von 0.9 Personen pro Meter und Sekunde [P/ms] die genügende Verkehrsqualitätsstufe D erreicht werden.

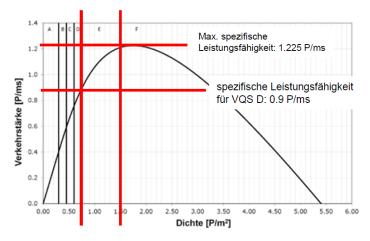


Abbildung 20: Verkehrsqualität von Fussgängern in Abhängigkeit der Verkehrsstärke, Quelle: [27]



Mit dem hergeleiteten Belastungsfall von 3.1 Personen / Sekunde verrechnet, ergibt sich das Bedürfnis für einen Weg mit einer nutzbaren Breite von 3.4 m zur Abwicklung des Fussverkehrsaufkommens:

$$\frac{3.1 \, P/s}{0.9 \, P/ms} = ca. \, 3. \, 4 \, m$$

In der gleichen Forschungsarbeit wird angegeben, dass ab einer Gehwegbreite von 3.50 m drei Personen mit Standardlichtraumprofil bequem nebeneinander gehen können und ab einer Breite von 4.00 m freieres Gehen, zirkulieren und Aufenthalt möglich werden. Zu berücksichtigten sind Zuschläge aufgrund von Hindernissen oder Wandeinflüssen (z.B. auf Rampe entlang Soda-Bau).

In der Summe ergibt sich daher eine erforderliche Querschnittsbreite aufgrund des Fussgängeraufkommens von ca. b = 4.00 m.

REGnorm VSS 40 201, geometrisches Normalprofil

Für die möglichen Begegnungsfälle sind nachfolgend die gemäss geometrischem Normalprofil notwendigen Mindeststrassenbreiten aufgeführt:

- PW | FG | FG (v < 20 km/h): b_{tot} = 4.20 m
- LW | RF (v = 50 km/h): b_{tot} = 4.90 m
- LW | RF (v = 30 km/h): b_{tot} = 4.50 m
- LW | PW (v < 20 km/h): b_{tot} = 5.30 m
- FG | FG | RF | RF: b_{tot} = 5.20 m
- RF | RF: b_{tot} = 2.40 m (ohne Berücksichtigung von Längsneigung oder Mauereinflüssen)

REGnorm VSS 40 274a, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr – Überführungen

Um den Begegnungsfall von zwei Radfahrenden und zwei Fussgängern gewährleisten zu können, ist gemäss REGnorm VSS 40 274a auf Brücken die Mindestbreite von 5.5 m zur Verfügung zu stellen.

Minimale lichte Breiten B der Brücke in Al für Mischverkehr Largeurs libres minimales B du pont e en présence de circulation	und punktuell getrennten In fonction du cas de crois	Verkehr sement et du volume de trafic
Verkehrsaufkommen Volume de trafic [★+ ← No Spitzenstunde] / [★+ トル / heure de pointe]	Minimale lichte Breiten Largeurs libres minimales [m]	Minimaler massgebender Begegnungsfall Cas de croisement déterminant minimal
< 100	≥ 3,5	*-56
100500 (た > が)	≥ 4,2	☆ 一次一 <i>5</i> も
100500 (♠ ≤ ₺₺)	≥ 4,5	*-156-156
> 5001)	≥ 5,5	オーオーダーダも

Abbildung 21: Minimale lichte Breite von Brücken in Abhängigkeit des Begegnungsfalls, Quelle: REGnorm VSS 40 274a

Brücken und Rampen haben aus Kapazitätsgründen trotz eines eventuell notwendigen Engpasses in der Fahrbahn für den leichten Zweiradverkehr durchgehend dieselbe Breite aufzuweisen.



Radwegrichtlinie Kanton Zürich

Gemäss Radwegrichtlinien des Kantons Zürich sind für Radstreifen/ Radwege bzw. kombinierte Rad-/ Gehwege die folgenden Mindestbreiten einzuhalten:

Radstreifen / Radweg

☐ Minimalbreite: b = 1.25 m

Mehrbreiten: b = 0.25 m (bei Steigung i > 6 %, Schulwegen, fehlender seitlicher

Freiraum)

□ Summe: b = 1.50 m

Kombinierter Rad-/Gehweg:

□ Grundbreite: b = 2.50 m

Mehrbreite b = 0.5 m (bei Steigung i > 6 %, > 100 Benutzer/Tag)

Summe: b = 3.00 m

4.2.3 Entscheid Strassenguerschnitt

Zusammengefasst können aufgrund der Verkehrsmengen folgende Soll-Breiten festgelegt werden:

Fussverkehr aufgrund Spitzenstunde: b_{FG} = 4.0 m

Radverkehr (im Gegenverkehr): b_{RF} = 3.0 m

■ Summe: $b_{tot} = 7.0 \text{ m}$

Fussgänger in die Gegenrichtung müssen dabei auf die dem Radverkehr zugesprochene Fläche ausweichen.

Ein Vergleich mit den vorhandenen Breiten (Engstelle Alte Landstrasse 105: $b_{vorh} = 4.35$ m, Engstelle Rampe UF Alte Landstrasse 115: $b_{vorh} = 5.25$ m) zeigt, dass die für die Spitzenstunde grundsätzlich empfohlene Querschnittsbreite nicht angeboten werden kann. Die Alte Landstrasse wird daher auf eine Mindestbreite von b = 5.30 m ausgelegt (Begegnungsfall PW | LW, v < 20 km/h). Damit wird zwar die komfortable Breite von b = 7.0 m klar unterschritten, die Querschnittsgestaltung kann (mit Ausnahme der Engstelle Alte Landstrasse 105) jedoch einheitlich erfolgen. Weiter können damit die massgebenden Begegnungsfälle gem. Abschnitt 4.2.2 eingehalten werden.

Es ist zu beachten, dass es in der Spitzenstunde vor Schulbeginn zu Einschränkungen auf der kantonalen Radroute, bzw. für den MIV kommen kann. In diesen Fällen, welche gemäss Herleitung in Kapitel nur ca. 8 min andauern, wird sich der Verkehr «spontan» organisieren. Das heisst der Anwohner im Auto wird sich im Schritttempo seinen Weg durch die Schüler bahnen können, ein Radfahrender wird allenfalls absteigen und die letzten Meter zu Fuss zur Schule zurücklegen oder muss mit Geduld und Rücksicht seinen Weg finden. Fällt die Verkehrsspitze der Zufussgehenden länger als 8 min aus (z.B. aufgrund von Zugsverspätungen) nimmt die Fussverkehrsstärke ab, womit sich auch die Anzahl Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert.

Auf der Rampe entlang dem Soda-Bau bis zur Passerelle ist aufgrund der Überlagerung von Verkehrsströmen (Radfahrende von Westen zu einer allfälligen Radparkierungsanlage im Soda-Bau, gegebenenfalls Radfahrende/ Zufussgehende von Uetikon Dorf) eine Mindestbreite von b = 7.0 m anzubieten.



Die Brücke über die Bergstrasse soll auf eine lichte Breite von b = 5.50 m ausgelegt werden. Damit kann sichergestellt werden, dass während der Spitze des Fussgängerstroms für den Fussverkehr und einen Radfahrer in gleicher oder entgegengesetzter Richtung eine genügende Querschnittsbreite zur Verfügung steht. Während dem restlichen Tag, ausserhalb der Spitze, ist auf der Brücke gemäss Abschnitt 4.2.2 der Begegnungsfall RF | RF | FG | FG möglich. Die Markierung von Radstreifen auf der Brücke ist aufgrund der Fussgängerspitze nicht zu empfehlen.

Gestützt auf die vorangehenden Überlegungen wurden in Absprache mit Gemeinde- und Kantonsvertretern folgende Querschnittsbreiten für die Projektierung festgelegt:

Alte Landstrasse (zwischen Liegenschaft Nr. 117 und 105):
b = 5.30 m

Alte Landstrasse (zwischen Liegenschaft Nr. 121 und 121, Bestand): b = 4.90 m

Alte Landstrasse entlang Sodabau:
b = 7.00 m

■ Brücke über Bergstrasse: b = 5.50 m

4.2.4 Abschnitt Querung Bergstrasse / Fussgänger- und Radweg

Um die Querung der Bergstrasse durch die Schülerströme zu dem Schulen zu vermeiden, muss ein Fussgängersteg über die Bergstrasse zwischen Bahnhofplatz und Alte Landstrasse erstellt werden. Auf Grund der Höhenverhältnisse muss dieser zwingend entlang der SBB-Gleisen angeordnet werden (Durchfahrtshöhe Bergstrasse).

Im aktuellen Planungsstand [10] ist eine 5.50 m breite Brücke für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Da die Rampe von der Alten Landstrasse zur Bergstrasse durch dieses Bauwerk ersetzt wird, ist auf dem parallel zur Bergstrasse verlaufenden Abschnitt der Alten Landstrasse Verkehr in beide Richtungen zu erwarten. Um die Begegnungsfälle in diesem Bereich zu erleichtern, werden die Parkplätze umorganisiert. Im Mischverkehrsbereich zwischen der Brücke Bergstrasse und dem Fahrverbot im Bereich des Soda-Baus wird im jetzigen Planungsstand die Einrichtung einer Begegnungszone angenommen.

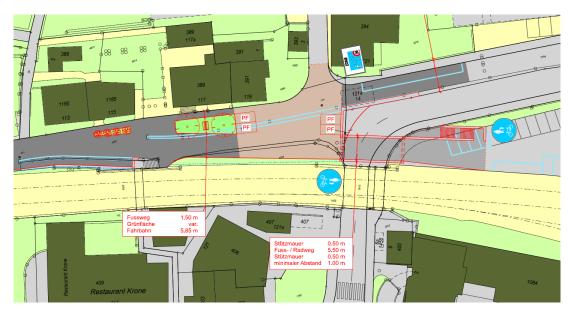


Abbildung 22: Querung Bergstrasse für Fuss- und Veloverkehr (Quelle: Laufende Planung «Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10])

Dadurch ergeben sich Einschränkungen für den MIV auf der Alten Landstrasse, die Zugänglichkeit von der Seestrasse ist dann nur noch über den spitzwinkligen Anschluss an die



Bergstrasse möglich. Der Knoten Alte Landstrasse/ Bergstrasse soll in einem gemeinsamen Projekt von Gemeinde, Kanton und SBB im Zusammenhang mit der Umorganisation des Bahnhofplatzes behandelt werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Fussgängerführung von den Perrons zur Fussgängerbrücke zu regeln.

Da die Alte Landstrasse im Abschnitt der Passerelle ganz für den allgemeinen motorisierten Verkehr geschlossen werden muss (vgl. 4.2.5), ist für die Unterbrechung ein Umleitungsund Erschliessungskonzept notwendig.

Der **kleinräumige Durchgangsverkehr** auf der Alten Landstrasse soll primär über die Seestrasse geführt werden (vgl. Abbildung 23); Fahrzeuge welche für die Unterführung Bergstrasse zu hoch sind, können die nächste Unterführung Langackerstrasse benutzen.



Abbildung 23: Umleitungskonzept für kleinräumigen Durchgangsverkehr durch Sperrung Alte Landstrasse

Heute kann die Alte Landstrasse für Lastwagen mit >3.60m Höhe als Ausweichroute zur Seestrasse verwendet werden, um die Höhenbegrenzung bei der SBB-Unterführung Bergstrasse zu umfahren. Zukünftig ist dies nicht mehr möglich. Stattdessen muss über das Dorf gefahren und die SBB-Unterführungen an der Dollikerstrasse bzw. Langackerstrasse oder Kugelgasse benutzt werden.

Die Erschliessung der Liegenschaften entlang dem westlichen Abschnitt der Alten Landstrasse kann über die Alte Landstrasse – Kreuzsteinstrasse sichergestellt werden. Im Rahmen der Studie «Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10] wurden mehrere grundsätzlich mögliche Varianten entworfen (Ist-Zustand, Einbahnsystem, Sackgasse durch Sperrung Kreuzsteinstrasse), wobei der Variantenentscheid noch nicht gefällt wurde.

Für die Werke und Notfallfahrzeuge bleibt die Alte Landstrasse befahrbar.

4.2.5 Abschnitt Alte Landstrasse / Passerelle

Gemäss Richtkonzept ist vorgesehen, die Höhenlage der Passerelle mit 7.50 m über Schienenoberkante anzusetzen. Damit erscheint auch eine sinnvolle Erschliessung in das oberste Geschoss des Maschinenhauses der Kantonsschule möglich. Ob die im Richtkonzept vorgesehene Velostation am Nordende der Passerelle realisiert werden kann, ist nicht gesichert (siehe Kapitel 4.4.2).



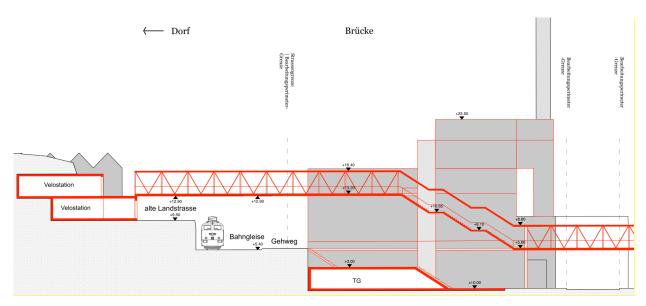


Abbildung 24: Längenprofil (Ausschnitt) Passerelle gemäss Richtkonzept

Gemäss Richtkonzept würde die bestehende Rampe am Soda-Bau bis zur Passerelle verlängert:

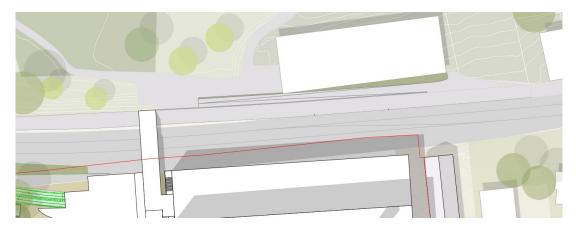


Abbildung 25: Anschluss Passerelle mit Rampe Alte Landstrasse gemäss Richtkonzept

Im Rahmen der «Vertiefungsstudie Mobilität» [8] wurde eine Variantenstudie bezüglich Anschluss der Passerelle an die Alte Landstrasse durchgeführt. Die Bestvariante aus dieser Studie, die Anhebung der ganzen Alten Landstrasse auf das Passerellenniveau, wurde auch in der Studie «Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10] bestätigt.



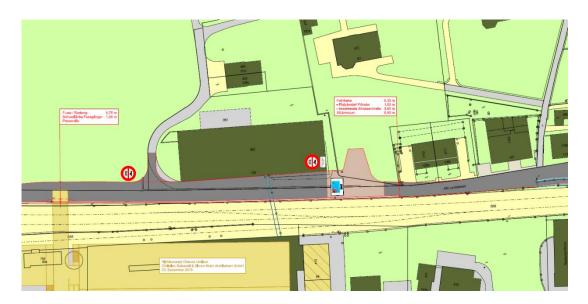


Abbildung 26: Situation nördlicher Passerellenkopf gemäss aktuellem Planstand der Studie «Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10]

Durch die Anhebung der alten Landstrasse erhöht sich die Neigung auf der Westseite von heute rund 3% auf gut 9%. Eventuell kann die Passerelle noch um bis zu 75 cm tiefer angesetzt werden (Reserve Lichtraumprofil SBB), was zu weniger steilen Rampen führen würde. Um auf der anderen Seite möglichst wieder rasch und nicht zu steil runter zu kommen, muss ein kleiner Ausrundungsradius gewählt werden. Mit Rv = 100 m wird die Rampe Richtung Bahnhof rund 6% (vgl. Abbildung 28, rote Variante). Da auf der Kuppe sehr eingeschränkte Sicht besteht, ist die Alte Landstrasse damit zur Befahrung für den allgemeinen motorisierten Verkehr nicht mehr geeignet.

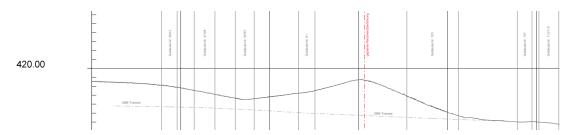


Abbildung 27: Längenprofil Alte Landstrasse im Bereich der Passerelle (rot gestrichelt)

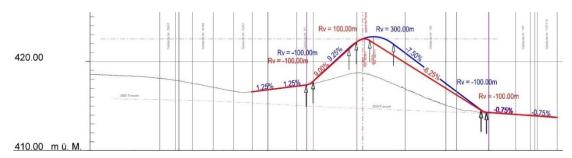


Abbildung 28: Längenprofil (10x überhöht) der Anhebung der Alten Landstrasse auf Niveau der Passerelle

Die Strasse wird aufgrund des neuen Fahrverbots mit einem Wendehammer ergänzt und auf die in Kapitel 4.2.3 hergeleiteten Breiten ausgebaut.



4.2.6 Nutzungsweisen Passerelle

Die Passerelle über die SBB ist gemäss Richtkonzept nur für Fussgängerbenutzung ausgelegt und dies ist auch so im Masterplan festgehalten. Da sie auch Treppen aufweist (vgl. Abbildung 24), ist sie nicht hindernisfrei. Die Hindernisfreiheit kann mit Liftanlagen sichergestellt werden (z. B. 1 Lift nordseitig Seestrasse, 2 Lifte südseitig).

Die Passerelle soll ein komfortables Fortkommen auch für grössere Fussgängermengen aber auch ein ungestörtes Verweilen (Ausblick auf See und Areal) ermöglichen. Wir schlagen daher vor, für gehende (oder Velo schiebende) Fussgänger einen 4.40 m breiten Bereich vorzusehen (2 + 2 oder 3 + 1 Personen, in Abbildung grün), sowie am Rand für verweilende Personen 1 m bzw. z.B. am Lift wartende Personen mit Velo oder Kinderwagen ein 2 m breiter Streifen einzurechnen (in Abbildung rot). Damit ergibt sich im Maximum eine Innenbreite von 7.40 m. Ob diese Breite über die gesamte Passerelle so durchzuziehen ist, oder ob auch Stellen mit weniger Verweilraum eingeplant werden können, ist auch aus städtebaulicher Sicht zu beurteilen.

Die Erschliessung für die Velofahrer, welche bis auf das Areal fahren möchten, funktioniert über die Seestrasse gemäss Kapitel 4.1.1.

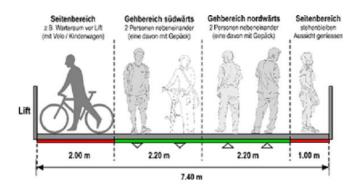


Abbildung 29: Vorschlag für grosszügigen Querschnitt der Passerelle

Im Rahmen der «Vertiefungsstudie Mobilität» [8] wurde eine Variantenstudie durchgeführt, um zu überprüfen, ob die Passerelle auch für Velos befahrbar ausgestaltet werden könnte. Die Studie kommt zum Schluss, dass die zur Überbrückung der Höhendifferenz nötigen Rampenbauwerke nicht verhältnismässig und zielführend sind und schlägt vor, dass auf der Passerelle Velos nur schiebend transportiert werden können. Je nach Verortung der Veloabstellanlagen (siehe Kapitel 4.4.2) ist es aber durchaus denkbar, den ersten ebenen Teil der Passerelle über die Geleise in den nördlichen Arealteil für Velos befahrbar auszugestalten. Hierzu müsste die Passerelle aber im für die Velos befahrbaren Abschnitt um 3.00 m verbreitert werden, womit eine Passerellenbreite zwischen 7.40 m— 10.40 m erforderlich wäre.

4.3 Berechnung Bedarf an Veloabstellplätzen

Die Anzahl Velo-Abstellplätze wurde gemäss GP Art. 42 aufgrund der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» [19] berechnet. Für die Bestimmung des Anteils der Besucher-AP und die Spezialnutzungen wurde zudem auf die PP-Verordnung der Stadt Zürich zurückgegriffen [20]. Für die Kantonsschule wurde das kantonale Merkblatt «Veloparkierung für Schulen» [22] angewendet.

Für die Berechnung gemäss Wegleitung muss die Gemeinde gemäss folgender Tabelle in einen Typ eingeteilt werden.



	Stufe A	Stufe B	Stufe C
	Topographie im Siedlungsgebiet ist für das Velo wenig geeignet Veloinfrastruktur ist wenig ausgebaut	Es sind einige, aber nicht alle Voraussetzungen für die Erreichung der Stufe C erfüllt	 Flache Topographie im Siedlungsgebiet Gut ausgebaute Veloinfrastruktur Velo ist populär
•	Velo ist kein allgemein akzep- tiertes Verkehrsmittel		

Uetikon wurde aufgrund der flachen Topographie zum Bahnhof aber der eher anspruchsvollen Topographie ins Gemeindegebiet und der mittelmässig ausgebauten Veloinfrastruktur in **Stufe B** eingestuft.

Mit den Nutzflächen gemäss Kapitel 3.4.1 resultieren zwischen 1'549 – 2'004 Velo-AP.

	Teilgebiet A&D	Teilgebiet B	Teilgebiet C	Total
Bewohner	255	374	0	608
Besucher	28	42	0	67
Beschäftigte (Bildung)	0	0	40	40
Schüler und Ler- nende	0	0	600-1'000	600-1'000
Beschäftigte (Areal)	2-3	14-28	4-8	20-40
Kunden (Areal)	2-3	10-20	2-3	14-27
AP Seeufer	50	100	50	200
	337-339	540-564	696-1'101	1'573-1'982

Tabelle 9: Berechnungen Veloabstellplätze im Minimum und Maximum

Velo-AP für Uferpromenade

Es ist zu erwarten, dass viele Uetiker (und z. T. auch aus den Nachbargemeinden) mit dem Velo an die schöne Uferpromenade fahren wollen. Um den Langsamverkehr zu unterstützen und ein attraktives Angebot für die Dorfbevölkerung zu schaffen sollen mindestens 200 zusätzliche Velo-AP in Ufernähe vorgesehen werden.



4.4 Charakteristik und Verortung der Veloabstellplätze

4.4.1 Veloabstellplätze der Wohn- und Gewerbenutzungen

Die Velo-AP für die Wohnnutzungen sind sowohl im Inneren der Gebäude wie auch im Aussenraum verteilt auf zahlreiche Abstellanlagen anzuordnen. Gemäss Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten sind ca. 70% der Velo-AP für die Bewohner als Langzeitabstellplätze vorzusehen und 30% als Kurzzeitabstellplätze. Dabei sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Kurzzeitparkieren
 - Fahrend erreichbar
 - Offene Anlagen
 - Velorahmen an Parkierungssystem anschliessbar wegen Diebstahlgefahr
 - Nahe beim Eingang (max. 30 m)
 - Überdachung erwünscht
- Langzeitparkieren
 - Fahrend erreichbar
 - Abschliessbare Anlagen
 - Überdacht
 - Ebenerdig oder mit möglichst flachen Rampen erreichbar
 - Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.
 - Stromanschluss f
 ür Elektrovelos

Bei den Abstellplätzen für das Gewerbe, die Aula und die öffentlichen AP am See ist darauf zu achten, dass die Abstellplätze möglichst nahe an den entsprechenden Nutzungen liegen und fahrend erreicht werden können.

4.4.2 Veloabstellplätze der Schulen

Ein grosser Teil der Veloabstellplätze (z.B. das Minimum von 600 AP) ist in einer grossen Abstellanlage zu erstellen. Diese Abstellanlage soll gemäss Erschliessungskonzept (siehe Kapitel 4.1.2) über die Velohauptroute auf der Alten Landstrasse erreichbar sein. Diese grosse Abstellanlage kann gegebenenfalls durch vereinzelte kleinere Abstellanlagen, welche über die Seestrasse erreichbar sind ergänzt werden. Für die Verortung der grossen Abstellanlage sind momentan drei Optionen denkbar:

Option 1: Abstellplätze Schulen hauptsächlich im Soda-Bau

Im heute ungenutzten Soda-Bau nördlich der Bahnlinie könnten ca. 600 Velo-AP untergebracht werden.

Die Attraktivität einer Velo-Parkierungsanlage ca. 100-200m von der Kantonsschule entfernt ist nicht optimal und für die Benützung des Sodabaus sind die Eigentumsverhältnisse mit den Anwohnern zu klären.



Option 2: Abstellplätze Schulen am nördlichen Passerellenkopf

Wie im Masterplan vorgesehen, könnte die Veloparkierung der Schulen in einer neu zu erstellenden, gegebenenfalls mehrstöckigen Abstellanlage am nördlichen Passerellenkopf realisiert werden.

Die Abstellanlage wäre damit näher an der Passerelle und somit eher attraktiver als im Sodabau. Problematisch ist bei dieser Option, dass das benötigte Land in der Landwirtschaftszone liegt und auch Fruchtfolgeflächen umgenutzt werden müssten.

Option 3: Abstellplätze Schulen im Areal

Die Velo-Abstellplätze können auch auf dem Areal erstellt werden. Um die Erschliessung ab alter Landstrasse sicherzustellen, ist die Abstellanlage im Arealteil nördlich der Seestrasse und mit einem Zugang ab der Passerelle zu erstellen.

Im Rahmen der Vertiefungsstudie Mobilität [8] wurde beispielsweise ein mögliches Veloparking auf dem Dach der Tiefgarage skizziert.

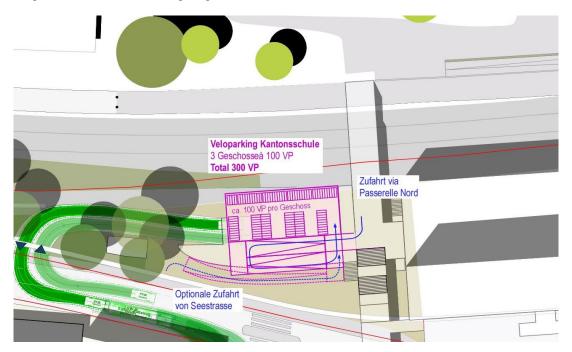


Abbildung 30: Vorschlag für Veloparking Kantonsschule auf Dach der Tiefgarageneinfahrt (Situation)



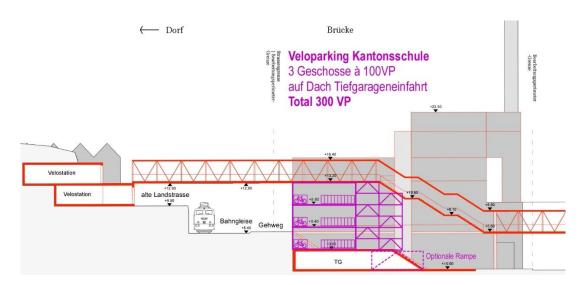


Abbildung 31: Vorschlag für Veloparking Kantonsschule auf Dach der Tiefgarageneinfahrt (Querschnitt)

Der dargestellte Vorschlag weist noch Optimierungspotenzial auf, so könnte die Rampenanlage auf die Nordseite zu den Gleisen verlegt werden, womit das eigentliche Veloparkhaus breiter und optisch besser integriert werden könnte. Zudem wäre noch ein viertes Geschoss auf Niveau der Passerelle denkbar. Damit könnte die Kapazität bis auf 500-600 Veloabstellplätze gesteigert werden.

Eine Veloabstellanlage südlich der Geleise bedingt, dass der Passerellenabschnitt Alte Landstrasse bis Veloparking für die Velos befahrbar ausgestaltet wird, was Mehrbreiten von ca. 3.00 m zur Folge hätte (siehe Kapitel 4.2.6).

Alternativ zur Erstellung eines Velosilos im Areal könnte die Passerelle über den SBB-Gleisen soweit aufgeweitet werden, dass auf einer platzartigen Situation die Veloparkierung organisiert werden könnte. Die rechtliche, bauliche und nutzungsspezifische Machbarkeit einer solchen Variante müsste vertieft geprüft werden.

Charakteristik der Veloabstellplätze für Schüler und Lernende

Veloabstellplätze für Schulen müssen gemäss Merkblatt [22] den folgenden Anforderungen genügen:

- Verkehrssichere Zufahrten
- Fahrend erreichbar
- Nahe an den Eingängen
- Gut einsehbar und beleuchtet
- Überdacht
- Velorahmen an Parkierungssystem anschliessbar wegen Diebstahlgefahr



5 ÖV-Erschliessung

5.1 Bushaltestelle im Areal-Westen

Im Richtkonzept und im Masterplan ist im Arealwesten eine Buswendeschlaufe vorgesehen, welche die Verlängerung des Ortsbusses vom Bahnhof bis zu dieser Haltestelle und dortiges Wenden ermöglichen würde.

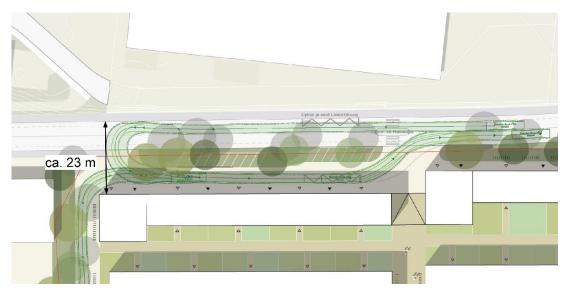


Abbildung 32: Buswendeschlaufe gemäss Richtkonzept [1]

Im Zuge der laufenden Planung «Vertiefung Seestrasse» [9] wurde allerdings festgestellt, dass die Buswendeschlaufe aufgrund der Schleppkurven nicht wie im Richtkonzept geplant realisiert werden kann. Aus einer Variantenstudie resultierte die Erkenntnis, dass keine Buswendemöglichkeit angeboten werden kann und die Bushaltestellen somit nur bei der Durchfahrt von und nach Meilen angefahren werden können. Im aktuellen Projektstand ist in Fahrtrichtung Meilen eine Fahrbahnhaltestelle und in Fahrtrichtung Uetikon Bahnhof eine Busbucht vorgesehen, es wäre aber auch eine Fahrbahnhaltestelle in Richtung Uetikon Bahnhof denkbar.



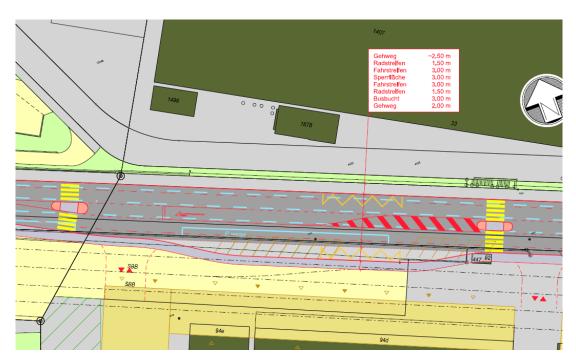


Abbildung 33: Anordnung Bushaltestellen im Arealwesten (Quelle: Laufende Planung «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9])

5.2 Erschliessung ÖV

Für die ÖV-Erschliessung des CU-Areals sind zwei Szenarien zu unterscheiden:

- Erschliessung nur über Bahnhof Uetikon (Fussweg 250 850 m).
- Erschliessung mit zusätzlicher Bushaltestelle im westlichen Teil des Areals (Fussweg max. 450 m).

Ohne zusätzliche Buserschliessung ist das Areal mit Erschliessungsgüte B, C, D und E erschlossen, ein Teil im Baubereich A weist keine ÖV-Erschliessungsgüte auf (vgl. Abbildung 34).



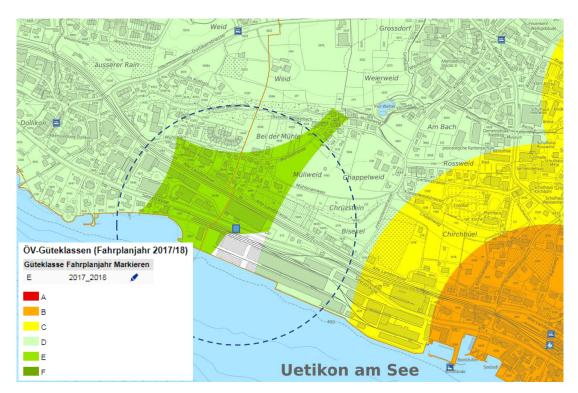


Abbildung 34: ÖV-Erschliessungsgüte heute / ohne Buslinie (Quelle GIS-ZH)

Mit einer zusätzlichen Bushaltestelle im Westen des Areals wird im gesamten Areal mindestens Erschliessungsgüte D erreicht. Dies unter der Voraussetzung, dass das Areal mindestens im Halbstundentakt an das Busnetz angeschlossen wird.

Mit dem geplanten Ausbauschritt 2035 der S-Bahn Zürich (mit 4. Gleis am Bahnhof Stadelhofen) wird das Bahnangebot am rechten Zürichsee-Ufer ausgebaut und neu geordnet:

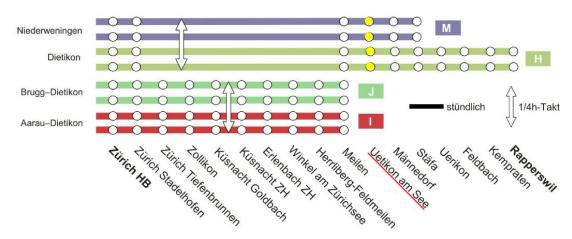


Abbildung 35: S-Bahnangebot mir Ausbauschritt 2035 (Quelle: ZVV)

Der Bahnhof Uetikon wird dann durch zwei S-Bahnlinien im Viertelstundentakt erschlossen, welche ab Zürich Stadelhofen ohne Halt bis Meilen verkehren. Zwischen Meilen und Zürich verkehren zwei weitere S-Bahnlinien im Viertelstundentakt, welche alle Haltestellen dazwischen bedienen.

Das führt zu einem sehr attraktiven Angebot für Pendler von Uetikon nach Zürich und zu einem dichten Angebot zwischen Meilen und Stäfa, ist aber für den Schülerverkehr der Kantonsschule am rechten Ufer insofern ungünstig, als dass von den wichtigen Gemeinden



zwischen Meilen und Zollikon zur Kantonsschule in Meilen umgestiegen werden muss. Für die Hauptverkehrszeiten der Schüler ist geplant, einzelne Züge in der Lastrichtung bis Uetikon weiter zu ziehen, zeitlich so gut wie möglich abgestimmt auf Schulbeginn bzw. - Ende.

Um eine Erschliessungsgüte C zu erreichen, müsste die Buslinie(n) am CU-Areal einen ganztätigen Viertelstundentakt aufweisen. Dies ist aktuell während der Hauptverkehrszeiten mit zusätzlichen Anschlüssen an die S20 in Meilen denkbar und mit dem Ausbauschritt 2035 und dem viertelstündlichen S-Bahn-Angebot könnte dieses Bus-Angebot auch in den Nebenverkehrszeiten zur Verfügung gestellt werden.

Wird beabsichtigt, im mittleren und westlichen Bereich des Areals autoarme Nutzungen (v.a Wohnen, allenfalls auch Arbeiten) zu installieren, sind gute ÖV-Verbindungen für die wichtigsten, alltäglichen Tätigkeiten und Besorgungen eine Voraussetzung. Da Meilen ein wichtiger Zielpunkt für Einkaufen und diverse Besorgungen darstellt, ist die Durchbindung der Buslinie bis nach Meilen der ursprünglich geplanten Buswendeschlaufe ohnehin vorzuziehen.

Ans Areal angrenzend ist auch eine Haltestelle der Zürichsee-Schifffahrt vorhanden. Diese dient primär dem Ausflugverkehr, kann aber, je nach Angebot auch für den See querenden Pendler-Verkehr interessant sein. Für den Schülerverkehr hingegen wird die Nachfrage gering sein, da auch die Region Zimmerberg eine eigene Kantonsschule erhalten wird.

5.3 Grobprüfung Platzkapazitäten ÖV

Im Rahmen der Vertiefungsstudie Mobilität [8] wurden die ÖV-Kapazitäten grob überprüft (ohne Belegungsdaten der SBB und VZO).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Publikumsanlagen am Bahnhof aufgrund der Mehrbelastung von ca. 4'300 Ein-/Aussteiger (noch ohne Berücksichtigung der ca. 900 zusätzlichen Ein-/ Aussteiger durch die Berufsfachschule) detailliert überprüft werden müssen. Heute benützen ca. 5'500 Ein-/ Aussteiger den Bahnhof.

Die Kapazität in den Zügen wird als weniger kritisch betrachtet, da die Schüler (welche den Hauptteil des Mehrverkehrs im ÖV ausmachen) tendenziell gegen die Lastrichtung reisen bzw. diejenigen die in Lastrichtung reisen schon heute im selben Zug in Richtung einer Kantonsschule in der Stadt Zürich sitzen. Der Mehrverkehr durch die Bewohner fällt in den S-Bahnen eher gering aus (300 Fahrten/ Tag, aufgeteilt auf zwei Richtungen)

Für die Buslinie werden ca. 600 - 700 Fahrgäste am Tag zwischen Bahnhof und CU-Areal erwartet. Für die Spitzenstunde würde dies rund 90 Fahrgäste (beide Richtungen) bedeuten, was mit einem Halbstundentakt bei rund 60 Personen in Lastrichtung problemlos bewältigt werden kann.

Ebenfalls im weiteren Planungsverlauf separat zu beurteilen ist der Zeitraum zwischen Realisierung Kantonsschule (ca. 2028) und AS 2035 der SBB.



6 Bausteine für ein Mobilitätskonzept

6.1 Parkierung

Bei der Parkierung besteht ein Zielkonflikt: Einerseits sollen PP auf Grund der Kosten bzw. der EG-Nutzungen möglichst nicht im Untergrund oder à Niveau angeboten werden. Einer daher naheliegenden starken Reduktion der PP-Zahl steht die in gewissen Arealteilen mässige ÖV-Erschliessung und die eher dürftige Nahversorgung entgegen.

6.1.1 Mögliche Bausteine eines Mobilitätskonzeptes für autoarme Nutzungen

Will man die PP-Anzahl am Minimum der kantonalen Wegleitung oder gar darunter ansiedeln, sind Massnahmen im Sinne eines Mobilitätskonzeptes auszuarbeiten. Im Folgenden werden projektspezifische Bausteine eines solchen Mobilitätskonzeptes skizziert, wobei jeweils angegeben wird, ob die Massnahmen schon so vorgesehen sind oder noch nicht.

- Massnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität (vorgesehen)
 - Zentrumsfunktion und Treffpunkte schaffen (Café, Quartiertreff etc.)
 - Aussenraumqualität
- Massnahmen zur Reduktion des Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen (noch nicht vorgesehen)
 - Car-Sharing (attraktive Lage der Abstellplätze und diversifizierte Fahrzeugflotte)
 - Lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung
- Massnahmen zur Minderung der erzwungenen Mobilität mit dem Auto
 - Optimierte Arealerschliessung mit dem ÖV (Buslinie) inkl. ÖV-Anbindung im Nahbereich Meilen-Stäfa-Egg-Hombrechtikon (vorgesehen)
 - Aufbau lokales/ regionales Veloverleihsystem (z.B. Publibike inkl. E-Bikes) (noch nicht vorgesehen)
 - □ Paketboxen für die Paketentgegennahme (E-Commerce) (noch nicht vorgesehen)
 - Einrichtungen des täglichen Bedarfs auf dem Areal anbieten (Einkaufsmöglichkeiten, Kindertagessstätten usw.) (teilweise vorgesehen)
 - Abgabe von Mobilitätsinformationen an Bewohner und Beschäftigte (noch nicht vorgesehen)
- Massnahmen zur Aufwertung der Velo-Abstellplätze (teilweise Vorgesehen)
 - Bezüglich Qualität diversifizierte Velo-Abstellplätze auf dem ganzen Areal
 - Die Veloräume sind mit benutzerfreundlicher Infrastruktur (absatzfreie Türen, genügend breite Korridore) erschlossen.
 - Es werden qualitativ hochstehende Abstellplätze mit abschliessbaren Spinden und Ladestationen für Elektrovelos angeboten. Pumpstationen, Infrastruktur für sicheres Abschliessen der Velos, Flächen und ev. Infrastruktur für Veloreparaturen sowie Abstellflächen für Spezialvelos (Lastenvelos, Anhänger) ergänzen das Angebot.



6.2 Fussgängerlenkung und Veloverkehr

Aus den Erkenntnissen der vorliegenden Vertiefungsstudie zeichnet sich ab, dass zwar gute Lösungen für die Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr angedacht sind, es muss aber auch als stringentes Gesamtpaket zusammengehalten werden, damit die Nutzung der Passerelle als Hauptzugang für die Kantonsschule erreicht wird und die Nutzung der Veloabstellanlagen der Kantonsschule im angedachten Verhältnis stattfindet (kein wildes Abstellen).

Dafür erscheinen folgende Massnahmen als besonders wichtig:

- Erstellung Fussgängerachse Bahnhof Alte Landstrasse Passerelle als komfortablen, grosszügigen Fuss- und abschnittsweise auch Veloweg mit ausreichender Breite.
- Optimale Integration der Passerelle in das Wegenetz mit einer Anrampung der Alten Landstrasse auf das Niveau der Passerelle.
- Konzentrierte Veloparkierung für die Kantonsschule an zwei Standorten für die beiden Zugangsachsen Alte Landstrasse und Seestrasse; idealerweise mit ähnlichen Komfortmerkmalen, um kein kontraproduktives Attraktivitätsgefälle zu erzeugen.
- Sicherstellung der geplanten, feingliedrigen Durchwegung des Areals gemäss Gestaltungsplan.
- Auf der Seestrasse ist ein durchgehender Radstreifen vorzusehen.



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsperimeter (Grundlage Situationspian GP [11])	/
Abbildung 2:	Erschliessung MIV gemäss Richtkonzept [1]	8
Abbildung 3:	Erschliessung MIV gemäss Masterplan [5]	8
Abbildung 4: E	rschliessung MIV gemäss Gestaltungsplan [11], Vollanschlüsse	
	ausgezogene Kreise, Not- und Anlieferungszufahrten gestrichelte Kreise	. 9
Abbildung 5: A	nlieferungs- und Notzufahrt zwischen den Gebäuden C3 und C4 sowie	
	Engstelle zwischen den Gebäuden C3 und C5 (Quelle: Laufende Planun «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9])	-
Abbilduna 6: P	Prüfung Sichtverhältnisse einer möglichen Ausfahrt im Arealosten	
	nschluss Nord mit separatem Linksabbieger und untergeordneter	
G	Arealanschluss im Süden (Quelle: Laufende Planung «Vertiefungsstudie	:
	Seestrasse» [9])	
Abbildung 8: A	realanschlüsse im Westen (Quelle: Laufende Planung «Vertiefungsstudie	
	Seestrasse» [9])	
Abbildung 9: A	nlieferungsregime	11
Abbildung 10:	Feuerwehrkonzept gemäss Freiraumkonzept (Quelle: [15])	12
Abbildung 11:	GVM-Zone und Anbindungen ans Verkehrsnetz	19
Abbildung 12:	Belastungszustand ASP 2040 ohne CU-Areal (GVM 2016/2040 modifizie	ert)
		20
Abbildung 13:	Prognose Strassenverkehrsaufkommen DTV 2040 (Verkehrserzeugung C	U-
	Areal «Normal»)	21
Abbildung 14:	Prognose Strassenverkehrsaufkommen ASP 2040 (Verkehrserzeugung C	
	Areal «Normal»)	21
Abbildung 15:	Prognose Strassenverkehrsaufkommen DTV 2040 (Verkehrserzeugung C	U-
	Areal «Maximal»)	22
Abbildung 16:	Prognose Strassenverkehrsaufkommen ASP 2040 (Verkehrserzeugung C	
	Areal «Maximal»)	22
Abbildung 17:	Einzugsgebiet Velofahrer und grafische Verteilung auf die Velorouten	
	(Abschätzung aus der Vertiefungsstudie Mobilität [8])	25
Abbildung 18:	Velorouten und -wege im Bereich CU-Areal gemäss Richtkonzept	
	(Annahmen Veloparkierung nicht mehr aktuell)	26
Abbildung 19:	Fussgängerwege im und zum CU-Areal gemäss Richtkonzept [1], ergän:	
	durch SNZ	26
Abbildung 20:	Verkehrsqualität von Fussgängern in Abhängigkeit der Verkehrsstärke,	
	Quelle: [27]	27
Abbildung 21:	Minimale lichte Breite von Brücken in Abhängigkeit des Begegnungsfalls,	
	Quelle: REGnorm VSS 40 274a	
Abbildung 22:	Querung Bergstrasse für Fuss- und Veloverkehr (Quelle: Laufende Planu	_
	«Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10])	
Abbildung 23:	Umleitungskonzept für kleinräumigen Durchgangsverkehr durch Sperrun	-
	Alte Landstrasse	
Abbildung 24:	Längenprofil (Ausschnitt) Passerelle gemäss Richtkonzept	32



Abbildung 25:	Anschluss Passerelle mit Rampe Alte Landstrasse gemäss Richtkonze	ept
		32
Abbildung 26:	Situation nördlicher Passerellenkopf gemäss aktuellem Planstand der	
	Studie «Erschliessung Alte Landstrasse und Fabrikweg» [10]	33
Abbildung 27:	Längenprofil Alte Landstrasse im Bereich der Passerelle (rot gestriche	elt) 33
Abbildung 28:	Längenprofil (10x überhöht) der Anhebung der Alten Landstrasse auf	
	Niveau der Passerelle	33
Abbildung 29:	Vorschlag für grosszügigen Querschnitt der Passerelle	34
Abbildung 30:	Vorschlag für Veloparking Kantonsschule auf Dach der	
	Tiefgarageneinfahrt (Situation)	37
Abbildung 31:	Vorschlag für Veloparking Kantonsschule auf Dach der	
	Tiefgarageneinfahrt (Querschnitt)	38
Abbildung 32:	Buswendeschlaufe gemäss Richtkonzept [1]	39
Abbildung 33:	Anordnung Bushaltestellen im Arealwesten (Quelle: Laufende Planung	
	«Vertiefungsstudie Seestrasse» [9])	40
Abbildung 34:	ÖV-Erschliessungsgüte heute / ohne Buslinie (Quelle GIS-ZH)	41
Abbilduna 35:	S-Bahnangebot mir Ausbauschritt 2035 (Quelle: ZVV)	41



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wohr	nungen und Nutzflächen, aufgeteilt auf Teilgebiete	13
Tabelle 2: PP-B	edarf gemäss Gestaltungsplanentwurf	14
Tabelle 3: Verte	ilung des PP-Bedarfs auf die Teilgebiete	15
Tabelle 4: Hoch	rechnung des PP-Bedarfs auf die zulässigen Maxima je Teilgebiet	16
Tabelle 5: Verke	ehrserzeugung CU-Areal Szenario «Normal»	18
Tabelle 6: Verke	ehrserzeugung CU-Areal Szenario «Maximal»	18
Tabelle 7:	Aufteilung Prognosezuwachs gemäss GVM 2016/2040	19
Tabelle 8: Verke	ehrserzeugung CU-Areal Ist-Zustand 2020	24
Tabelle 9:	Berechnungen Veloabstellplätze im Minimum und Maximum	35



Anhang

Anhang 1	Berechnungen PP-Bedarf
Anhang 2	Berechnung Verkehrsaufkommen Szenario «Normal»
Anhang 3	Berechnung Verkehrsaufkommen Szenario «Maximal»
Anhang 4	Geprüfte Schleppkurven
Anhana 5	Leistungsfähigkeitsberechnungen Anschlussknoten



Anhang 1 Berechnungen PP-Bedarf

- Ermittlung PP-Bedarf Teilgebiet A
- Ermittlung PP-Bedarf Teilgebiet B&D
- Ermittlung PP-Bedarf Teilgebiet C



ARE-ZH | Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept

SNZ#5185.2 / sja, 01.05.2020

Ermittlung PP-Bedarf Teilgebiet A	Verkauf +	- Gastro	Gewe	erbe	Gewe	erbe	Öff. Nu	tzung	Kanton	nsschule	Woh	nen	Woh	nen	То	tal
Berechnung PP-Bedarf gemäss GP-	Nicht-Leb	ensmittel	publikumse	orientiert	nicht publikur	nsorientiert					Miitelpr	eisig	Hochp	reisig		
Bestimmungen	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Nutzungsangebot											107	107	77	77		
Nutzfläche [m²]	0	0	0	0	0	0	0	0			7'375	7'375	3'980	3'980	11'355	11'355
Grenzbedarf Bewohner m ² /PP											1	1	1	1		
Grenzbedarf Beschäftigte m²/PP	200	150	80	80	80	80	200	200								
Grenzbedarf Besucher/Kunden m²/PP	70	30	100	100	300	300	200	200			10	10	10	10		
Grenzbedarf Bewohner											107	107	77	77	184	184
Grenzbedarf Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0
Grenzbedarf Besucher Kunden	0	0	0	0	0	0	0	0			11	11	8	8	18	18
Reduktion massgeblicher Bedarf Bewohner											100%	100%	100%	100%		
Reduktion massgeblicher Bedarf Beschäftigte	0%	0%	45%	65%	45%	65%	0%	0%								
Reduktion massgeblicher Bedarf Besucher/Kunden	0%	0%	50%	90%	50%	90%	0%	0%			100%	100%	100%	100%		
PP Bewohner	0	0	0	0	0	0	0	0	0) 0	107	107	77	77	184	184
PP Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PP Besucher Kunden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	8	8	18	18
Total															То	tal
															202	202

ARE-ZH | Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept

SNZ#5185.2 / sja, 01.05.2020

Ermittlung PP-Bedarf Teilgebiet B	Verkauf /	Gastro	Gewe	rbe	Gewe	erbe	Öff. Nu	tzuna	Kanton	sschule	Woh	nen	Woh	nen	Tot	tal
Berechnung PP-Bedarf gemäss GP-	Nicht-Leb		publikumso		nicht publikur			_		ımsorientiert	Mie		Eigen			
Bestimmungen	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Nutzungsangebot											50	50	7	7		
Nutzfläche [m²]	2'851	2'851	0	0	2'851	2'851	5'938	5'938			5'607	5'607			17'247	17'247
Grenzbedarf Bewohner m ² /PP											1	1	1	1		
Grenzbedarf Beschäftigte m²/PP	200	150	80	80	80	80	200	200								
Grenzbedarf Besucher/Kunden m²/PP	70	30	100	100	300	300	200	200			10	10	10	10		
Grenzbedarf Bewohner											50	50	7	7	57	57
Grenzbedarf Beschäftigte	14	19	0	0	36	36	30	30							80	84
Grenzbedarf Besucher Kunden	41	95	0	0	10	10	30	30			5	5	1	1	86	140
Reduktion massgeblicher Bedarf Bewohner											100%	100%	100%	100%		
Reduktion massgeblicher Bedarf Beschäftigte	45%	65%	45%	65%	45%	65%	45%	65%								
Reduktion massgeblicher Bedarf Besucher/Kunden	50%	90%	50%	90%	50%	90%	50%	90%			100%	100%	100%	100%		
PP Bewohner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	7	7	57	57
PP Beschäftigte	6	12	0	0	16	23	13	19	_	-	0	0	0	0	36	55
PP Besucher Kunden	20	86	0	0	5	9	15	27		0	5	5	1	1	46	127
Total															To	tal
															139	238



ARE-ZH | Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept

SNZ#5185.2 / sja, 01.05.2020

Ermittlung PP-Bedarf Teilgebiet C	Verkauf +	Gastro	Gewe	rhe	Gewe	erbe	Öff. Nu	tzuna	Kanton	sschule	Woh	nen	Woh	nen	Tot	tal
Berechnung PP-Bedarf gemäss GP-	Nicht-Leb		publikumse		nicht publikur			-		umsorientiert	Mie		Eigen			
Bestimmungen	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Nutzungsangebot	IVIIII.	WIGA.	1/4		3/4		IVIII.	WIGA.	IVIIII.	WIGA.	0	0	0	0	IVIIII.	Wax.
Nutzfläche [m²]	0	0	552	552	1'656	1'656	0	0			0	0	0	0	2'208	2'208
[]																
Grenzbedarf Bewohner m²/PP											1	1	1	1		
Grenzbedarf Beschäftigte m²/PP	200	150	80	80	80	80	200	200								
Grenzbedarf Besucher/Kunden m²/PP	70	30	100	100	300	300	200	200			10	10	10	10		
Grenzbedarf Bewohner											0	0	0	0	0	0
Grenzbedarf Beschäftigte	0	0	7	7	21	21	0	0							28	28
Grenzbedarf Besucher Kunden	0	0	6	6	6	6	0	0			0	0	0	0	171	171
Reduktion massgeblicher Bedarf Bewohner											70%	100%	70%	100%		
Reduktion massgeblicher Bedarf Beschäftigte	45%	65%	45%	65%	45%	65%	45%	65%								
Reduktion massgeblicher Bedarf Besucher/Kunden	50%	90%	50%	90%	50%	90%	50%	90%			50%	90%	50%	90%		
PP Bewohner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PP Beschäftigte	0	0	3	4	9	13	0	0	30	30	0	0	0	0	42	48
PP Besucher Kunden	0	0	3	5	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	6	10
Total															Tot	tal
															48	58



Anhang 2 Berechnung Verkehrsaufkommen Szenario «Normal»

- Verkehrsaufkommen Anschluss West
- Verkehrsaufkommen Anschluss Mitte
- Verkehrsaufkommen Anschluss Schule



Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Wegfahrten)

Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zu- und Wegfahrten)

Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept																										Ans	chluss Wes
Objekt: CU-Areal Uetikon Verfasser: sja Stand: 01.05.2020 Auftraggeber: ARE-ZH																											
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder (Szena	rio Normal)																										
					0 1					ör																	
		Verkauf +			Gewerb			ewerbe			. Nutzu ıblikumsori	,		tonsschu ublikumsorienti		Haten	& See	uter		Wohnen Miete	1		Wohner			Total	
		Min. 2			ublikumsorien Ø	Max.	Min.		Max.	Min.		Max.	Min.			Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.
Parkfeldangebot																											
Angestellte	[PF]	0 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0	
Kunden / Besucher	[PF]	0 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	4	4	4		9	
Bewohner	[PF]																		54	54	54	39	39	39		92	
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder																						_					
SVP Angestellte	[Wege / PF + Tag]	2.5 3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	$\geq \leq$	\simeq	\times	\geq	> <	$>\!\!\!<$			
SVP Kunden / Besucher	[Wege / PF + Tag]	6 _ 8	<u>11</u>	3	<u>6</u>	9	2	3 _	4	3 _	6	9	2	3 _	4	2	3 _	4	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
SVP Bewohner	[Wege / PF + Tag]	>	$\langle \times \rangle$	\lor	\sim	\sim	\geq	$\geq <$	\sim	$\geq <$	$\geq \leq$	\geq	\geq	><	\sim	\sim	\geq	$\geq \downarrow$	2.5	_ 3	3.5	2.5	ຸ 3	3.5			
Tagesverkehr Angestellte	[PW-Fahrten / Tag]	0 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	$\geq \leq$	\sim	\sim	\sim	_><	\sim	0	0	0
Tagesverkehr Kunden / Besucher	[PW-Fahrten / Tag]	0 0	_ 0	0	_ 0 _	_ 0	0	0 _	0	0 _	0	0	0	0 _	0	0	0	0	13	16	19	10	12	13	23	28	32
Tagesverkehr Bewohner	[PW-Fahrten / Tag]	>>	$\leq \geq$	\times	\sim	\geq	\geq		\simeq	$\geq \leq$	$\geq \leq$	\geq	$\geq \leq$	$\geq \leq$	\times	$\geq \leq$	\geq	\geq	134	161	187	96	116	135	230	276	322
Tagesverkehr Total	[PW-Fahrten / Tag]	0 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	147	177	206	106	127	148	253	304	354
Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde																		[_	_	$\overline{}$		$\overline{}$			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Zufahrten)	[%]	1.0% 2.0		-										3.0% 4				1	<>	<>	<>	<>	<	<>>			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Wegfahrten)	[%]	1.0% 2.0			2.0%			10.0% 1		8.0%				10.0% 11			6.0%		<>	<	<	<>	<>>	~~>			
Total Spitzenstundenanteil Angestellte	[%]	2.0% 4.0			4.0%									13.0% 1							\sim			\sim			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Zufahrten)	[%]	5.0% 6.0			6.0%			5.0% 6						5.0% 6			6.0%	- 1	5.0%		7.0%	5.0%	6.0%				
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Wegfahrten)	[%]	5.0% 6.0			6.0%			8.0% 9				-		8.0% 9			8.0%		2.0%	3.0%	4.0%		3.0%	-			
Total Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher	[%]	10.0% 12.0	0% 14.0	10.0%	12.0%	14.0%	10.0%	13.0% 1	5.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0% 1	5.0% 1	2.0%	14.0%	16.0%	7.0%		11.0%	7.0%					
Spitzenstundenanteil Bewohner (Zufahrten)	[%]	\times	\sim	*	×>>	<>>	Ł×	<	$\geq \downarrow$	\sim	\sim	\leq	\sim	~><	$^{\times}$	\sim	\sim	\leq	8.0%	10.0%							
Spitzenstundenanteil Bewohner (Wegfahrten)	[%]	\times	\sim	*	×>>	<>>	k>	\sim	$\geq \downarrow$	\sim	\sim	\leq	\sim	~><	\times	\sim	\sim	\leq	3.0%	4.0%			4.0%				
Total Spitzensteundenanteil Bewohner	[%]	>	\sim	$\downarrow \times$	\sim	\sim	\geq	\geq	\sim	$\geq <$	<u> </u>	\geq	\geq	><	\times	\sim	\sim	$\geq \leq$	11.0%	14.0%	17.0%	11.0%	14.0%	17.0%			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	~>	~>	<	125	~>	\sim			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	$\geq \leq$	$\geq \leq$	>	<u> >< </u>	> <	\sim			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	1.0	1.3	0.5	0.7	0.9			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	0.7	0.2	0.3	0.5			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	\geq	$\leq \times$	\gg	\times	$\geq \leq$	\geq	$\geq \leq$	$> \downarrow$	>>	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\leq \downarrow$	>>	>>	$\geq \leq$	10.7	16.1	22.5	7.7	11.6	16.2			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	$\geq \geq$	$\leq \geq$	\searrow	\leq	$\geq \leq$	\geq	$\geq \leq$	$\geq \downarrow$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq 2$	$\times \downarrow$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	4.0	6.4	9.4	2.9	4.6	6.7			
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zufahrten)		0 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	17	24	8	12	17	20	29	41

73



Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Wegfahrten)

Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zu- und Wegfahrten)

Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept																											Anso	chluss Mitte
Objekt: CU-Areal Uetikon Verfasser: sja Stand: 01.05.2020 Auftraggeber: ARE-ZH																												
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder (Szena	rio Normal)																											
	•																											
		Verk	auf + G	astro	(Gewerb	е	(Gewerbe		Öf	f. Nutzu	ing	Kant	tonsschi	ule	Hafer	n & See	eufer		Wohner	1		Wohner	- 1		Total	
			cht-Lebensm ~			olikumsorien ~			oublikumsori ~			~			~			~			Miete			Eigentum			~	
Parkfeldangebot		Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.
Angestellte	[PF]	6	6	6	0	0	0	16	16	16	13	13	13	0	0	0	0	0	0				$\overline{}$				36	
Kunden / Besucher	[PF]	20	20	20	0	0	0	4	4	4	15	15	15	0	0	0	10	10	10	11	11	11	5	5	5		64	
Bewohner	[PF]	20	20	20	U	U	U	4	4	4	13	13	13	U	U	١	10	10	10	104	104	104	46	46	46		149	
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder																												
SVP Angestellte	[Wege / PF + Tag]	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	><	><	><	\supset	><	><			
SVP Kunden / Besucher	[Wege / PF + Tag]	6	8	11	3	6	9	2	3	4	3	6	9	2	3	4	2	3	4	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
SVP Bewohner	[Wege / PF + Tag]	\geq	><	><	$\geq <$	><	><	$\geq <$	><	><	$\geq <$	><	> <	><	><	$> \circlearrowleft$	><	><	><	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
Tagesverkehr Angestellte	[PW-Fahrten / Tag]	16	19	22	0	0	0	40	48	56	33	40	47	0	0	0	0	0	0	><	><	><	><	><	><	90	107	125
Tagesverkehr Kunden / Besucher	[PW-Fahrten / Tag]	120	160	220	0	0	0	8	12	16	45	89	134	0	0	0	20	30	40	28	34	40	12	15	17	233	340	466
Tagesverkehr Bewohner	[PW-Fahrten / Tag]	\geq	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \downarrow$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	259	311	362	114	137	159	373	447	522
Tagesverkehr Total	[PW-Fahrten / Tag]	136	179	242	0	0	0	48	60	72	78	129	180	0	0	0	20	30	40	287	345	402	126	151	176	695	894	1113
Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde	_																			_					~ ~			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Zufahrten)	[%]			3.0%											3.0%					<>	<	~>	$\langle \rangle$	~>	<			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Wegfahrten)	[%]		2.0%			2.0%			10.0%						10.0% 1					<>	<>>	<>>	k>	<>>	~>>			
Total Spitzenstundenanteil Angestellte	[%]	2.0%				4.0%									13.0% 1					\sim					\sim			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Zufahrten)	[%]					6.0%			5.0%						5.0%					5.0%	6.0%	7.0%	5.0%		7.0%			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Wegfahrten)	[%]		6.0%			6.0%			8.0%						8.0%		7.0%			2.0%	3.0%	4.0%		3.0%	4.0%			
Total Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher	[%]	10.0%	12.0%	14.0%	10.0%	12.0%	14.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0% 1	5.0%	12.0%	14.0%	16.0%	7.0%	9.0%	11.0%	7.0%					
Spitzenstundenanteil Bewohner (Zufahrten)	[%]	$\langle \rangle$	<>	<>	$\langle \rangle$	<>	<>	$\langle \rangle$	\bigcirc			<>		\bigcirc	\bigcirc	\supset	\bigcirc	\bigcirc	\bigcirc	8.0%		12.0%		10.0%				
Spitzenstundenanteil Bewohner (Wegfahrten)	[%]	$\langle \rangle$	<>	< >	$\langle \rangle$	<>	<>	$\langle \rangle$	\bigcirc			<>		\bigcirc	\bigcirc	\supset	\bigcirc	\bigcirc	\bigcirc	3.0%		5.0%		4.0%				
Total Spitzensteundenanteil Bewohner	[%]					$\hat{}$	$\hat{}$			\bigcirc			$\stackrel{\frown}{\sim}$		\sim		$\hat{}$		$\hat{}$	11.0%	14.0%	17.0%	11.0%	14.0%	17.0%			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.2	0.4	0.7	0.0	0.0	0.0	0.8	1.4	2.2	0.7	1.2	1.9	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	\bigcirc	<>	<>	$\!$	\sim	<>			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.2	0.4	0.7	0.0	0.0	0.0	3.2	4.8	6.2	2.7	4.0	5.1	0.0		0.0			0.0						$\langle \rangle$			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	6.0	9.6	15.4	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6	1.0	1.3	4.5	8.0	0.0		0.0	1.0 1.4	1.8	2.8	1.4 0.6	2.0 1.0	2.8	0.6	0.9	1.2			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden Wegfahrten) PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zufahrten)	[PW-Fahrten] [PW-Fahrten]	6.0	9.6	15.4	0.0	0.0	0.0	0.6	1.0	1.4	3.1	7.1	12.0	0.0	0.0	0.0	1.4	2.4	3.6	20.7	31.1	1.6 43.5	0.2 9.1	13.7	0.7 19.1			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde bewohner (Zufahrten) PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	>	<>	<>	>	<>	<>	K>	<>	$\leq >$	$\leq >$	<>	$\leq >$	$\leq >$	$\leq >$	\searrow	>	>	<>	7.8	12.4	43.5 18.1	3.4	5.5	8.0			
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zufahrten)	i vv i dilitorij	6	10	16	0	0		1	2	3	2	6	10	0	0	0	1	2	-	22	33	46	10	15	20	42	67	99
Total I Wil anite i Abeliaspitzenstanae (zaianiten)			10	10		•	•		_	٠,	_	•	10		•	٠ ا		-	-		55	40	10	15	20	42	0,	33

56



Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Wegfahrten)

Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zu- und Wegfahrten)

Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept																											Ansch	lluss Schul
Objekt: CU-Areal Uetikon Verfasser: sja Stand: 01.05.2020 Auftraggeber: ARE-ZH																												
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder (Szena	rio Normal)																											
		Verkau	ıf + Ga	stro	G	ewerbe	•	(Gewerbe	е	Öf	f. Nutz	ung	Kar	ntonsscl	hule	Hafe	n & Se	eufer		Wohne	n		Wohne	an		Total	
		1	Lebensmitte	- 1		likumsorienti			publikumsori											1	mittelpreis	-		hochprei	-	ĺ		
		Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.
Parkfeldangebot	1																						_					
Angestellte	[PF]	0	0	0	3	3	3	9	9	9	0	0	0	30	30	30	0	0	0								42	
Kunden / Besucher	[PF]	0	0	0	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	70	70	70	0	0	0	0	0	0		76	
Bewohner	[PF]																			0	0	0	0	0	0		0	
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder																												
SVP Angestellte	[Wege / PF + Tag]	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	><	\sim	\sim	\supset	\sim	\supset			
SVP Kunden / Besucher	[Wege / PF + Tag]	6	8	11	3	6	9	2	3	4	3	6	9	2	3	4	2	4	6	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	l		
SVP Bewohner	[Wege / PF + Tag]		><)	><	\sim	><	><	\geq	><	><	\geq	><	><	\geq	> <	><	\geq	><	> <	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
Tagesverkehr Angestellte	[PW-Fahrten / Tag]		0	0	8	9	11	23	28	33	0	0	0	75	90	105	0	0	0	$\geq <$	><	> <	1><	><	$\supset < 1$	106	127	148
Tagesverkehr Kunden / Besucher	[PW-Fahrten / Tag]		0	0	8	17	25	6	8	11	0	0	0	0	0	0	140	280	420	0	0	0	0	0	0	154	305	456
Tagesverkehr Bewohner	[PW-Fahrten / Tag]	\wedge	\times	> <	\sim	><	><	$\geq <$	><	><	\geq	><	><	\geq	><	><	$\geq <$	><	><	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tagesverkehr Total	[PW-Fahrten / Tag]	0	0	0	16	26	36	29	36	44	0	0	0	75	90	105	140	280	420	0	0	0	0	0	0	260	432	604
Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde																												
Spitzenstundenanteil Angestellte (Zufahrten)	[%]	1.0% 2	2.0%	3.0%	1.0%	2.0%	3.0%	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0%	4.0%	5.0%	6.0%	7.0%	><	> <	> <	$\supset \!$	> <	\sim			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Wegfahrten)	[%]	1.0% 2	2.0%	3.0%	1.0%	2.0%	3.0%	8.0%	10.0%	11.0%	8.0%	10.0%	11.0%	8.0%	10.0%	11.0%	5.0%	6.0%	7.0%	><	><	><	$\supset <$	><	><]		
Total Spitzenstundenanteil Angestellte	[%]	2.0% 4	4.0%	6.0%	2.0%	4.0%	6.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	12.0%	14.0%	$\geq <$	><	><	$\supset \leq$	><	\sim]		
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Zufahrten)	[%]	5.0% 6	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%	3.0%	5.0%	6.0%	3.0%	5.0%	6.0%	3.0%	5.0%	6.0%	5.0%	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Wegfahrten)	[%]	5.0% 6	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%	7.0%	8.0%	9.0%	7.0%	8.0%	9.0%	7.0%	8.0%	9.0%	7.0%	8.0%	9.0%	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0%	4.0%			
Total Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher	[%]	10.0% 1	2.0% 1	14.0%	10.0%	12.0%	14.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0%	15.0%	12.0%	14.0%	16.0%	7.0%	9.0%	11.0%	7.0%	9.0%	11.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Zufahrten)	[%]	$\triangleright \bigcirc$	><	> <	><	><	><	><	><	><	$\triangleright <$	><	><	><	><	><	><	><	><	8.0%	10.0%	12.0%	8.0%	10.0%	6 12.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Wegfahrten)	[%]	$\triangleright \bigcirc$	><	$> \!\! < \!\! <$	><	><	><	><	><	><	><	><	><	><	><	><	><	><	><	3.0%	4.0%	5.0%	3.0%	4.0%	5.0%			
Total Spitzensteundenanteil Bewohner	[%]	$\triangleright \bigcirc$	><	$> \!\! < \!\! $	><	><	><	><	><	><	><	><	><	$\geq <$	><	><	><	><	><	11.0%	14.0%	17.0%	11.0%	14.0%	6 17.0%			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3	0.5	8.0	1.3	0.0	0.0	0.0	1.5	2.7	4.2	0.0	0.0	0.0	><	><	><	$\supset <$	><	\sim]		
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3	1.9	2.8	3.6	0.0	0.0	0.0	6.0	9.0	11.6	0.0	0.0	0.0	$\geq <$	><	><	$\supset <$	><	\sim	j		
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0	0.0	0.4	1.0	1.7	0.2	0.4	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.0	16.8	29.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0	0.0	0.4	1.0	1.7	0.4	0.7	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.8	22.4	37.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	$\triangleright \bigcirc$	><	> <	><	><	><	><	><	><	$\triangleright <$	><	><	><	><	><	><	><	><	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	$\geq >$	$\geq \leq$	><	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\geq \leq$	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zufahrten)		0	0	0	0	1	2	1	1	2	0	0	0	2	3	4	7	17	29	0	0	0	0	0	0	10	22	38



Anhang 3 Berechnung Verkehrsaufkommen Szenario «Maximal»

- Verkehrsaufkommen Anschluss West
- Verkehrsaufkommen Anschluss Mitte
- Verkehrsaufkommen Anschluss Schule



Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zu- und Wegfahrten)

Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept																								Ansc	hluss West
Objekt: CU-Areal Uetikon Verfasser: sja Stand: 01.05.2020 Auftraggeber: ARE-ZH																									
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder (Szena	rio Maximal)																								
		Verkauf	+ Gastro	Т	Gewerbe	.	Ge	werbe	Ö	ff. Nutzu	ına	Kant	tonsschule	Hat	fen & Se	eeufer		Wohner	n		Wohner	,		Total	
			bensmittel		ublikumsorienti			likumsorientiert		publikumsor	Ŭ		ublikumsorientiert					Miete			Eigentum				
		Min.	Ø Max	. Min.	Ø	Max.	Min.	Ø Max	. Min.	Ø	Max.	Min.	Ø Ma:	k. Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.
Parkfeldangebot																									
Angestellte	[PF]	0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0								0	
Kunden / Besucher	[PF]	0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	6	6	6	4	4	4		10	
Bewohner	[PF]																56	56	56	40	40	40		96	
V-1-1																									
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder	[Wege / PF + Tag]	2.5	3 3.5	2.5	3	3.5	2.5	3 3.5	2.5	2	3.5	2.5	3 3.	5 2.5	2	3.5		$\overline{}$	$\overline{}$		$\overline{}$	$\overline{}$			
SVP Angestellte SVP Kunden / Besucher	[Wege / PF + Tag]		3 3.5 8 11	3	6	9	2.5	3 4	3	3 6	3.5 9	2.5	3 4		3	3.5 4	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
SVP Runden / Besucher SVP Bewohner	[Wege / PF + Tag]	$\stackrel{\circ}{\sim}$	• <u> </u>	∕√	\sim	<u> </u>	<u> </u>	<u>`</u>	➾	\sim	$\vec{\ }$	<u> </u>	\\\^\\\	╱	\sim	<u>_</u>	2.5	3	3.5	2.5	3				
		0	0 0	10			0	0 0					0 0	0	0	0	<.°	$\vec{\ }$	~;*	\	$\vec{\ }$	3.5	0	0	0
Tagesverkehr Angestellte	[PW-Fahrten / Tag] [PW-Fahrten / Tag]	-	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	0	0 0		0	0	14	17	19	10	12	14	24	29	
Tagesverkehr Kunden / Besucher Tagesverkehr Bewohner	[PW-Fahrten / Tag]	V_		∕V	\sim	<u></u>	~~	*	₩	\sim	<u> </u>	<u>پ</u>	V V	╱	\sim	\sim	139	167	194	100	120	140	239	287	33 334
Tagesverkehr Total	[PW-Fahrten / Tag]	0	0 0		$\overline{}$		0	0 0	\downarrow	$\overline{}$	$\overline{}$	$\overline{}$	0 0				153	183	214	110	132	154	263	315	368
ragesverkenii rotai	[FVV-I allitell / Tag]	U	0 0	U	0	U	0	0 0	0	U	U	U	0 0	0	U	0	100	103	214	110	132	154	203	313	300
Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde																									
Spitzenstundenanteil Angestellte (Zufahrten)	[%]	1.0% 2	0% 3.0%	1.0%	2.0%	3.0%	2.0% 3	3.0% 4.09	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0% 4.0	% 5.0%	6.0%	7.0%	\sim	\sim	\sim	\supset	\sim	\sim			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Wegfahrten)	[%]	1.0% 2	0% 3.0%		2.0%								10.0% 11.0				\sim	\sim	>>	15<	><	><			
Total Spitzenstundenanteil Angestellte	[%]	2.0% 4			4.0%								13.0% 15.0				\sim	\sim	\sim	15<	\sim	~<			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Zufahrten)	[%]		0% 7.0%		6.0%			5.0% 6.09		5.0%			5.0% 6.0		6.0%		5.0%	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Wegfahrten)	[%]	5.0% 6	0% 7.0%	5.0%	6.0%	7.0%	7.0% 8	3.0% 9.09	7.0%	8.0%	9.0%	7.0%	8.0% 9.0	% 7.0%	8.0%	9.0%	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0%	4.0%			
Total Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher	[%]	10.0% 12	.0% 14.09										13.0% 15.0		6 14.0%	16.0%	7.0%	9.0%	11.0%	7.0%	9.0%	11.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Zufahrten)	[%]	>>>	< ><	\rightarrow		><1	><	× ×	\rightarrow	\sim	\sim	\sim	$\times\!$	$\langle 1 \times \rangle$	\sim	\sim	8.0%	10.0%	12.0%	8.0%	10.0%	12.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Wegfahrten)	[%]	\sim	×>>	Ϊ><	<i>></i> >>	≥ 1	\sim	×~×	*	\sim	\sim	\sim	\sim	₹><	\sim	\sim	3.0%	4.0%		3.0%		5.0%			
Total Spitzensteundenanteil Bewohner	[%]	\sim	×>>	Ϊ><	~~~	≥ 1	\sim	\times	\mathbb{Z}	\sim	\sim	\sim	\sim	₹><	\sim	\sim	11.0%		17.0%		14.0%				
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	\times	><	\sim	\geq	\sim	\sim			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	\sim	\sim	\sim	15<	\sim	~~1			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden (Zufahrten)	[PW-Fahrten]		0.0 0.0	0.0	0.0	0.0		0.0 0.0		0.0	0.0	0.0	0.0 0.0			0.0	0.7	1.0	1.3	0.5	0.7	1.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	0.0 0.0		0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0			0.0	0.3	0.5	0.8	0.2	0.4	0.6			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	>>	< ><	\rightarrow		><1	><	\times	\rightarrow	\sim	\sim	><^	><>	\rightarrow	><	\sim	11.1	16.7	23.3	8.0	12.0	16.8			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]		~>>	\gg	><	><1	\sim	$\times\!$	\gg	><	><	><	\sim	riangle imes	\sim	><	4.2	6.7	9.7	3.0	4.8	7.0			
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zufahrten)		0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	12	18	25	9	13	18	20	30	42
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Wegfahrten)		0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	0	0 0	0	0	0	4	7	10	3	5	8	8	12	18

74



Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Wegfahrten)

Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zu- und Wegfahrten)

Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept																											Anso	chluss Mitte
Objekt: CU-Areal Uetikon Verfasser: sja Stand: 01.05.2020 Auftraggeber: ARE-ZH																												
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder (Szena	erio Maximal)																											
,	,,																											
		Verkau	uf + Ga	astro	G	Sewerbe		G	ewerbe		Öff	. Nutzu	ing	Kantonsschule		nule	Hafen & Seeufer			Wohnen			Wohnen				Total	
				ittel	publi	likumsorientie	iert	nicht publikumsorientiert			,										Miete		Eigentum					
		Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø I	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.
Parkfeldangebot																												
Angestellte	[PF]	6	6	6	0	0	0	17	17	17	13	13	13	0	0	0	0	0	0								36	
Kunden / Besucher	[PF]	20	20	20	0	0	0	5	5	5	15	15	15	0	0	0	10	10	10	11	11	11	5	5	5		65	
Bewohner	[PF]																			107	107	107	47	47	47		154	
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder	Tnu (DE . T.)	0.5	2	2.5	0.5		2.5	0.5	2	2.5	0.5	2	2.5	0.5	2	2.5	0.5	2	2.5		$\overline{}$	$\overline{}$	$\overline{}$	$\overline{}$	$\overline{}$			
SVP Angestellte	[Wege / PF + Tag]		3	3.5	2.5	3	3.5	2.5		3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5									
SVP Kunden / Besucher	[Wege / PF + Tag]	\wedge	8	_11	3	6	9	2	3	4	3	_6	9	2	3	4	2	3	4	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
SVP Bewohner	[Wege / PF + Tag]																			2.5	_3_	3.5	2.5	_3_	3.5			
Tagesverkehr Angestellte	[PW-Fahrten / Tag]		18	21	0	0	0	43	51	60	33	39	46	0	0	0	0	0	0							90	108	126
Tagesverkehr Kunden / Besucher	[PW-Fahrten / Tag]	\wedge	160	220	0	<u> </u>		_10	15	20	45	91	136	0	<u> </u>	•	20	30	40	26	32	37	13	15	18	234	342	470
Tagesverkehr Bewohner	[PW-Fahrten / Tag]		$\stackrel{\frown}{-}$	\hookrightarrow		\sim	\hookrightarrow	<u> </u>	<u>~</u>	$\stackrel{\frown}{\longrightarrow}$	<u> </u>	<u>~</u>	\sim	$\overline{}$	$\stackrel{\frown}{-}$	\hookrightarrow	$\stackrel{\frown}{-}$	<u>~</u>	$\stackrel{\frown}{}$	266	320	373	118	141	165	384	461	537
Tagesverkehr Total	[PW-Fahrten / Tag]	135	178	241	0	0	0	53	66	80	78	130	182	0	0	0	20	30	40	293	351	410	130	156	182	708	911	1134
Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde																												
Spitzenstundenanteil Angestellte (Zufahrten)	[%]	1.0%	2 0%	3.0%	1.0%	2.0%	3.0%	2 0%	3.0% 4	4 0%	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0%	4.0%	5.0%	6.0%	7.0%	$\overline{}$	\leq	$\overline{}$	>	$ \overline{}$	>			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Wegfahrten)	[%]	1.0%							10.0% 1											$\leq >$	S>	\leq	K>>	S.	\leq			
Total Spitzenstundenanteil Angestellte	[%]	2.0%				4.0%			13.0% 1											$\leq >$	S>	\sim	K>>	S.	\sim			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Zufahrten)	[%]	5.0%				6.0%			5.0%				6.0%				5.0%			5.0%	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Wegfahrten)	[%]								8.0%								7.0%				3.0%	4.0%		3.0%				
Total Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher	[%]								13.0% 1													11.0%			11.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Zufahrten)	[%]	10.0%	2.0%	14.0%	10.0%	12.0%	3.0%	5.0%	5.0%	3.0%		13.0%	13.0%	10.0%	13.0%	13.0%	12.0%	14.070	10.07		10.0%			10.0%				
Spitzenstundenanteil Bewohner (Wegfahrten)	[%]	\times	>	$\leq >$	K>	<>	$\leq \!\!\! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \!$	<>	<>	$\leq *$	<>	<>	$\leq >$	<>	<>	$\leq >$	<>	<>	<>					4.0%				
Total Spitzensteundenanteil Bewohner	[%]	\times	>	$\leq >$	K>	<>	\searrow	<>	$\leq >$	\searrow	<>	<>	$\leq >$	<>	<>	$\leq >$	<>	<>	<>		14.0%			14.0%				
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.2	0.4	0.6	0.0	0.0	0.0	0.9	1.5	2.4	0.7	1.2	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.0%	14.0%	17.0%	11.0%	14.0%	17.0%			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zulainten)	[PW-Fahrten]		0.4	0.6	0.0					6.5	2.6	3.9	5.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	<>	<>	<>>	$\leq >$	<>	<>			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestelle (Weglaniten)	[PW-Fahrten]			15.4	0.0					1.2	1.4	4.5	8.2	0.0	0.0	0.0	1.0	1.8	2.8	1.3	1.9	2.6	0.6	0.9	1.2			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden (zulaniten)	[PW-Fahrten]			15.4	0.0					1.8	3.2	7.3	12.3	0.0	0.0	0.0	1.4	2.4	3.6	0.5	0.9	1.5	0.8	0.5	0.7			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0	3.0	15.4	0.0	<u>0.0</u>	<u>0.0</u>	0.7	-1.Z	<u></u>	3.2	\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	V.0	V.0	V.0	1.4	<u> </u>	3.6	21.3	32.0	44.7	9.4	14.1	19.7			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zulahrten) PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	\sim	>	$\leq >$	$\leq >$	<>	\searrow	<>	\sim	\searrow	<>	<>	\leq	<>	<>	\leq	<>	<>	<>	8.0	12.8	18.6	3.5	5.6	8.2			
1 7	[PVV-Familien]		10	16	0	$\overline{}$	$\stackrel{\frown}{\rightarrow}$	\leftarrow	2	\overline{A}	$\stackrel{\frown}{\sim}$	6	10	0	\bigcap		\leftarrow	$\overline{}$	3	23	34	47	10	15	21	43	69	101
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zufahrten)		6	10	16	U	U	0	1 1	2	4	2	ь	10	U	U	U	1	2	3	23	34	47	10	15	21	43	69	101

37

57



Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Wegfahrten)

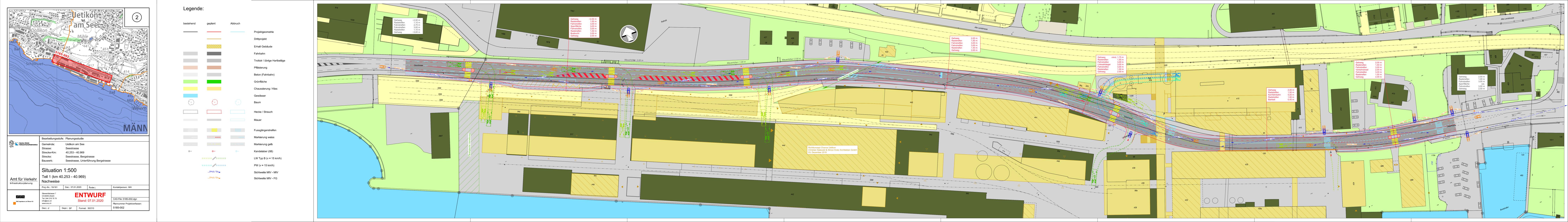
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zu- und Wegfahrten)

Gebietsplanung Chance Uetikon, Verkehrskonzept																							Anschl	uss Schule
Objekt: CU-Areal Uetikon Verfasser: sja Stand: 01.05.2020 Auftraggeber: ARE-ZH																								
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder (Szena	rio Maximal)																							
		Verkauf +	Gastro	G	Sewerbe	werbe Gewerbe				na	Kant	onsschule	Hat	fen & Se	eufer	Wohnen				Wohnen Total				
		Nicht-Lebensmittel publikumsorientiert					blikumsorientiert							Trainin & Occure			mittelpreisig			hochpreisig				
		Min. Ø	Max.	Min.	Ø Max	Min.	Ø Ma:	x. Min.	Ø	Max.	Min.	Ø Max	. Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.	Min.	Ø	Max.
Parkfeldangebot																								
Angestellte	[PF]	0 0	0	3	3 3	9	9 9	0	0	0	31	31 31	0	0	0								43	
Kunden / Besucher	[PF]	0 0	0	3	3 3	3	3 3	0	0	0	0	0 0	71	71	71	0	0	0	0	0	0		77	
Bewohner	[PF]															0	0	0	0	0	0		0	
Verkehrsaufkommen aufgrund der Parkfelder																								
SVP Angestellte	[Wege / PF + Tag]	2.5 3	3.5	2.5	3 3.5	2.5	3 3.5	5 2.5	3	3.5	2.5	3 3.5	2.5	3	3.5	\geq	><	\times	\times	><	${>}$			
SVP Kunden / Besucher	[Wege / PF + Tag]	6 8	11	3	6 9	2	3 4	3	6	9	2	3 4	2	4	6	2.5	3	3.5	2.5	3	3.5			
SVP Bewohner	[Wege / PF + Tag]	>>	\sim	><	><>	$\supset \subset$	><>	\bigcirc	><	> <	><	><>	$\supset \!$	\sim	><	2.5	_ 3	3.5	2.5	3	3.5			
Tagesverkehr Angestellte	[PW-Fahrten / Tag]	0 0	0	8	9 11	23	28 33	0	0	0	78	93 109	0	0	0	$\geq <$	><	><	><	><	$\geq <$	109	130	152
Tagesverkehr Kunden / Besucher	[PW-Fahrten / Tag]	0 0	0	8	17 25	6	8 11	0	0	0	0	0 0	142	284	426	0	0	0	0	0	0	156	309	462
Tagesverkehr Bewohner	[PW-Fahrten / Tag]	\sim	\sim	$\geq <$	$\times\!\!\times\!\!\!\times$	\bigcirc	$>\!\!<\!\!>$	\bigcirc	><	><	$\geq <$	$\times\!$	$ ilde{>}$	\sim	$\geq \leq$	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tagesverkehr Total	[PW-Fahrten / Tag]	0 0	0	16	26 36	29	36 44	0	0	0	78	93 109	142	284	426	0	0	0	0	0	0	264	439	614
Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde		_						_																
Spitzenstundenanteil Angestellte (Zufahrten)	[%]	1.0% 2.0	% 3.0%	1.0%	2.0% 3.0%	2.0%	3.0% 4.0	% 2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0% 4.0%	6 5.0%	6.0%	7.0%	$\geq \leq$	> <	$\geq \leq$	\geq	> <	$\geq \leq$			
Spitzenstundenanteil Angestellte (Wegfahrten)	[%]	1.0% 2.0	% 3.0%	1.0%	2.0% 3.0%	8.0%	10.0% 11.0	% 8.0%	10.0%	11.0%	8.0% 1	10.0% 11.09	6.0%	6.0%	7.0%	\geq	~><	$\geq \leq$	\geq	> <	$\geq \leq$			
Total Spitzenstundenanteil Angestellte	[%]	2.0% 4.0	% 6.0%	2.0%	4.0% 6.0%	10.0%	13.0% 15.0	10.0%	13.0%	15.0%	10.0% 1	13.0% 15.09	10.09	6 12.0%	14.0%	$\geq \leq$	><	$\geq \leq$	\geq	><	$\geq \leq$			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Zufahrten)	[%]	5.0% 6.0	% 7.0%	5.0%	6.0% 7.0%	3.0%	5.0% 6.0	% 3.0%	5.0%	6.0%	3.0%	5.0% 6.0%	6 5.0%	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%	5.0%	6.0%	7.0%			
Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher (Wegfahrten)	[%]	5.0% 6.0	% 7.0%	5.0%	6.0% 7.0%	7.0%	8.0% 9.0	% 7.0%	8.0%	9.0%	7.0%	8.0% 9.0%	6 7.0%	8.0%	9.0%	2.0%	3.0%	4.0%	2.0%	3.0%	4.0%			
Total Spitzenstundenanteil Kunden / Besucher	[%]	10.0% 12.0	14.0%	10.0%	12.0% 14.09	6 10.0%	13.0% 15.0	10.0%	13.0%	15.0%	10.0%	13.0% 15.09	/ 12.09	6 14.0%	16.0%	7.0%	9.0%	11.0%	7.0%	9.0%	11.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Zufahrten)	[%]	>>	$\leq \leq$	$\geq \leq$	$\times\!$	\bigvee	><>	\searrow	> <	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\times\!$	\bigvee	\sim	>	8.0%	10.0%	12.0%	8.0%	10.0%	12.0%			
Spitzenstundenanteil Bewohner (Wegfahrten)	[%]	>>	<<	> <	>>>	\bigvee	><>	>	><	$\geq \leq$	$\geq \leq$	><>	\bigvee	>	> <	3.0%	4.0%	5.0%	3.0%	4.0%	5.0%			
Total Spitzensteundenanteil Bewohner	[%]	>>	<><	><	$\times \times$	\rightarrow	><>	\bigcirc	><	><	><	$\times\!$	\bigvee	\sim	><	11.0%	14.0%	17.0%	11.0%	14.0%	17.0%			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.0	0.0	0.1	0.2 0.3	0.5	0.8 1.3	0.0	0.0	0.0	1.6	2.8 4.3	0.0	0.0	0.0	$\geq \leq$	><	>	\geq	><	$\geq \leq$			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Angestellte (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.0	0.0	0.1	0.2 0.3	1.9	2.8 3.6	0.0	0.0	0.0	6.2	9.3 11.9	0.0	0.0	0.0	$\geq <$	><	> <	\geq	><	$\geq \leq$			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.0	0.0	0.4	1.0 1.7	0.2	0.4 0.7	7 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	7.1	17.0	29.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Besucher / Kunden Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	0.0 0.0	0.0	0.4	1.0 1.7	0.4	0.7 1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0 0.0	9.9	22.7	38.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Zufahrten)	[PW-Fahrten]	$\geq >$	$\leq \leq$		>>>	$\downarrow > \downarrow$	>>>	\ll	> >	>	> <	>>>	\gg	>>	>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
PW-Fahrten Abendspitzenstunde Bewohner (Wegfahrten)	[PW-Fahrten]	\bowtie	\leq	\geq	$\times \times$	$\downarrow \sim$	$\times\!$	\heartsuit	\leq	$\geq \leq$	$\geq \leq$	$\times \times$	\cong	\leq	$\geq \leq$	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
Total PW-Fahrten Abendspitzenstunde (Zufahrten)		0 0	0	0	1 2	1	1 2	0	0	0	2	3 4	7	17	30	0	0	0	0	0	0	10	22	38
													1											



Anhang 4 Geprüfte Schleppkurven

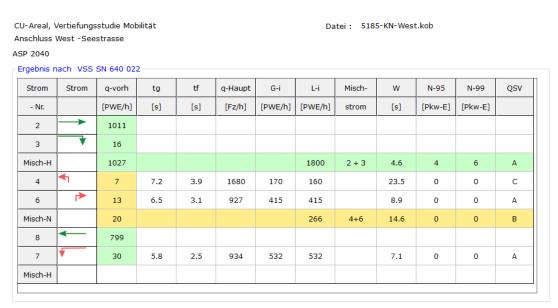
■ Geprüfte Schleppkurven aus der «Vertiefungsstudie Seestrasse» [9], Bearbeitungsstand 13.01.2020





Anhang 5 Leistungsfähigkeitsberechnungen Anschlussknoten

 Leistungsfähigkeitsberechnung nach VSS SN 640 022 Knoten «Anschluss West» ASP 2040



Links-Einbieger-Strom 4 hat eine schlechtere QSV als der Mischstrom aus Strom 4 und 6 . Strom 4 bestimmt den QSV der Nebenstraßen-Zufahrt.













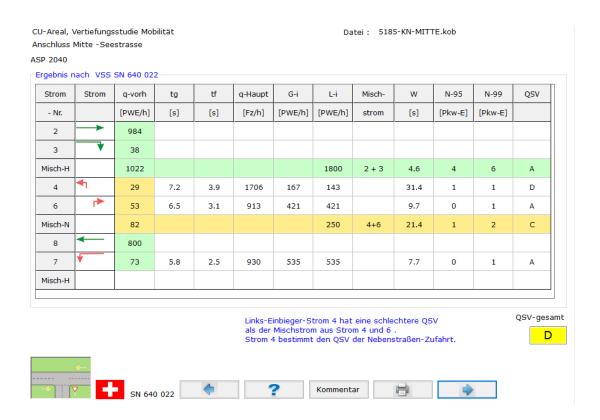






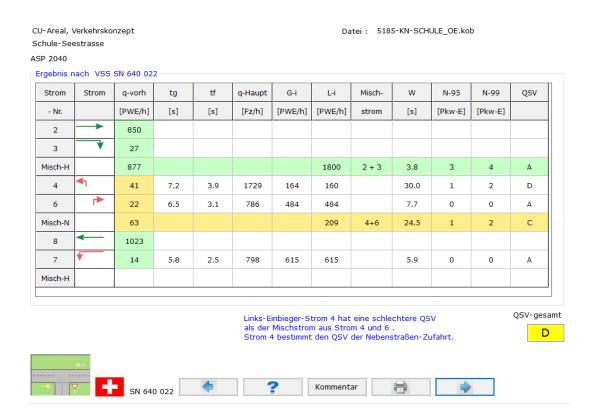


 Leistungsfähigkeitsberechnung nach VSS SN 640 022 Knoten «Anschluss Mitte» ASP 2040





 Leistungsfähigkeitsberechnung nach VSS SN 640 022 Knoten «Anschluss Schule» ASP 2040





 Leistungsfähigkeitsberechnung nach VSS SN 640 022 Knoten «See-/ Bergstrasse» ASP 2040

