

Nachhaltige Mobilitätsstrategie Erlenbach

Bericht

17. Februar 2026



Auftraggebende:

Gemeinde Erlenbach
Abteilung Tiefbau und Umwelt
Seestrasse 59
8703 Erlenbach

Projektleitung: Melanie Inhelder bis 31.10.2025
Martin Schmitz ab 01.01.2026

Projektverfassende:

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdtstrasse 7
CH-8050 Zürich
Telefon +41 44 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch

Projektleitung: Simon Peier
Mitarbeit: Carina Minoretti
Koreferat: Urs Ambühl

Projektdaten:

Auftragsnummer: SNZ#5850
Ablagepfad: R32\5850_Erlenbach_Nachhaltige_Mobilitäts-
strategie_20260217.docx

Version	Datum	Firma/Verfassende	Änderungen/Bemerkungen
1	09.09.2025	SNZ/Cmi/Pe	Zwischenstand zur Besprechung mit Umweltkommission
2	02.12.2025	SNZ/Cmi/Pe	Entwurf Schlussbericht
3	17.02.2026	SNZ/Cmi/Pe	Schlussbericht

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
1.1 Auftrag	6
1.2 Projektbegleitung	6
1.3 Projektgrundlagen	6
1.3.1 Übersicht	6
1.3.2 Klimastrategie Erlenbach	7
1.3.3 Ziele Verkehr kommunaler Richtplan	8
2 Situations- und Trendanalyse	10
2.1 Strukturdaten	10
2.1.1 Bevölkerungs- / Beschäftigtenentwicklung	10
2.1.2 Demografischer Wandel	11
2.2 Gesamtverkehrliche Aspekte	12
2.3 Motorisierter Individualverkehr	14
2.4 Öffentlicher Verkehr	19
2.5 Veloverkehr	21
2.6 Fussverkehr	25
2.7 Verkehrssicherheit	29
3 Strategie Mobilität 2040	30
3.1 Defizite / Risiken und Potenziale zur Erreichung der Klimaziele	30
3.2 Mobilitätsstrategien	32
4 Massnahmenfelder und Massnahmen	33
5 Monitoring	43
Anhang	45

Abkürzungsverzeichnis

Diverses

BAV	Bundesamts für Verkehr
BfS	Bundesamt für Statistik
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
VZO	Verkehrsbetriebe Zürich Oberland
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft

Planungsinstrumente

BZO	Bau- und Zonenordnung
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
RP	Richtplan

Recht

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
-------	----------------------------------

Verkehr

DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
FV	Fussverkehr
Fz	Fahrzeuge
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HV	Hauptverbindung
HVS	Hauptverkehrsstrasse
HS	Hauptsammelstrasse
LV	Langsamverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NV	Nebenverbindung
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
QS	Quartiersammelstrasse
STEP AS 2035	Ausbauschritt 2035
VUGIS	Verkehrsunfälle – Auswertung mit GIS
VV	Veloverkehr

1 Einleitung

1.1 Auftrag

Die Umweltkommission der Gemeinde Erlenbach hat eine kommunale Klimastrategie erarbeitet, die im Frühjahr 2024 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Hauptziel dieser Klimastrategie ist es, die Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet von Erlenbach bis zum Jahr 2040 auf Netto-Null zu reduzieren. Um dies zu erreichen, wurden sieben Handlungsfelder definiert, welche verschiedene Ziele, Leitsätze und Massnahmen beinhalten. Im Handlungsfeld C «Verkehr und Mobilität» ist unter anderem die Erarbeitung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie vorgesehen.

Auf Basis der bereits definierten Leitsätze ist eine Strategie für den Bereich «Verkehr und Mobilität» aufzubauen, welche unter einer gesamtheitlichen Betrachtung aller Verkehrsmittel darauf abzielt, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2040 nachhaltig zu reduzieren und somit die Lebensqualität in der Gemeinde Erlenbach zu steigern. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen, die vor allem den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr wirksam fördern, unterstützt durch neue Technologien und Mobilitätsformen. Zudem soll mit einer gesamtheitlich abgestimmten Strategie ein Beitrag zu Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

1.2 Projektbegleitung

Die Projektleitung seitens der Gemeinde Erlenbach liegt bei der Abteilungsleitung Umwelt. Sämtliche Elemente der nachhaltigen Mobilitätsstrategie wurden im Rahmen von zwei Projektsitzungen mit der Umweltkommission im September 2025 sowie im Januar 2026 diskutiert.

1.3 Projektgrundlagen

1.3.1 Übersicht

Die vorliegende nachhaltige Mobilitätsstrategie basiert auf diversen bereits vorhandenen Planungsgrundlagen. Nachfolgend sind diese gegliedert nach den Behördenstufen aufgelistet:

Kommunale Grundlagen

- [1] Klimastrategie Erlenbach, 2024
- [2] Bau- und Zonenordnung (BZO) Erlenbach, Revision 2015 (1995)
- [3] Revision Bau- und Zonenordnung (BZO) Erlenbach, Harmonisierung der Baubegriffe nach IVHB, Stand 2025
- [4] Kommunalen Richtplan, 2013

Regionale Grundlagen

- [5] regionaler Richtplan Pfannenstil, 2023
- [6] regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Pfannenstil, 2023

Kantonale Grundlagen

[7] Kantonaler Richtplan, 2024

[8] Gemeindeporträt Kanton Zürich

[9] Raumbbeobachtung - Faktenblatt «Erlenbach» des Kanton Zürichs, 2024

[10] Geoportal Kanton Zürich

Weitere übergeordnete Grundlagen

[11] Pendlermobilität BfS Admin, 2020

[12] Unfallauswertung VUGIS für Gemeindegebiet, Zeitraum: 01.06.2020 – 31.05.2025

[13] Liniennetzplan SBB, Zürcher S-Bahn – Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035), 2018

[14] Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), 2020

[15] Standbericht Nr. 8 «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen», Bundesamts für Verkehr (BAV), 2025

1.3.2 Klimastrategie Erlenbach

Das Hauptziel der Klimastrategie [1] besteht darin, die Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet Erlenbach bis ins Jahr 2040 auf Netto-Null zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Rahmen der Klimastrategie sieben Handlungsfelder definiert (siehe Abbildung 1; A bis G), welche jeweils verschiedene Unterziele, Leitsätze und Massnahmen beinhalten. Diese sind in der Tabelle 1 für das Handlungsfeld C – Verkehr und Mobilität zusammengefasst dargestellt.

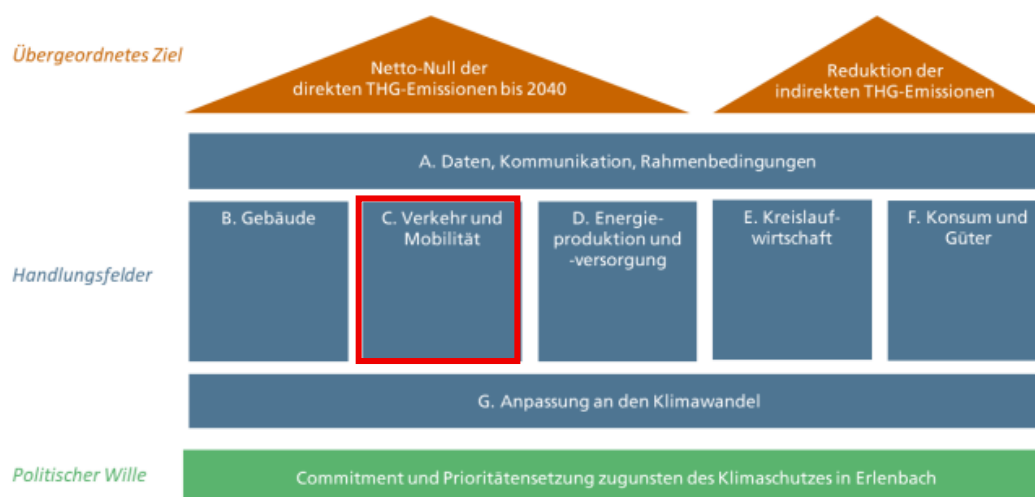


Abbildung 1: Aufbau Klimastrategie Erlenbach [1]

Ziel
Der Verkehr auf dem Gemeindegebiet von Erlenbach verursacht bis 2040 mit wenigen Ausnahmen keine direkten Treibhausgasemissionen mehr.
Leitsätze
▪ Wir setzen uns für attraktive Angebote im öffentlichen Verkehr ein. ▪ Wir engagieren uns für durchgängige Velowege. ▪ Wir fördern die umweltverträgliche Mobilität der Bevölkerung durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit ▪ Wir schaffen attraktive und sichere Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger. ▪ Wir fördern zukunftsgerichtete Mobilitätsformen. ▪ Wir ermöglichen ergänzende Mobilitäts- und Sharing-Angebote. ▪ Wir steigen in der Gemeindeverwaltung auf fossilfreie Antriebe um.
Massnahmen
▪ C1: Erarbeitung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie ▪ C2: Verankerung der Voraussetzungen für Ladeinfrastrukturen in der geplanten Bau- und Zonenordnung prüfen ▪ C3: Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze bei Bauvorhaben mit hoher Erreichbarkeit prüfen ▪ C4: Parkplatzbewirtschaftung ▪ C6: Umstieg der Gemeindeverwaltung auf fossilfreie Antriebe

Tabelle 1: Zusammenstellung Handlungsfeld C – Verkehr und Mobilität der Klimastrategie Erlenbach [1]

Der genaue Beschrieb der Massnahme C1 «Erarbeitung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie» lautet wie folgt:

Die Gemeinde Erlenbach erarbeitet eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilitätsstrategie und setzt diese um. Die Strategie bündelt alle Massnahmen, die darauf abzielen, die CO₂-Emissionen in Erlenbach zu reduzieren. Dazu gehört unter anderem a) die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Hinblick auf die letzte Meile (Ortsbus); b) die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, beispielsweise durch regelmässige Informationen zu deren Vorteilen, auch auf dem Schulweg; c) die Unterstützung von Sharing Angeboten (Car-Sharing, Bike-Sharing etc.). Eine Mobilitätsstrategie leistet nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz, sondern fördert auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Gemeinde

1.3.3 Ziele Verkehr kommunaler Richtplan

Der teilrevidierte Richtplan [4] aus dem Jahr 2013 sieht für die Gemeinde Erlenbach im Bereich Verkehr folgende Strategien und Ziele vor.

Strategieansatz

Der Verkehr soll gesamtheitlich angegangen werden. Als Überblick dient ein Strategieansatz, welche die Organisation des MIV sowie dessen Alternativen in drei Gruppen unterteilt.



Abbildung 2: Strategieansatz Verkehr [4]

Zielkatalog

Basierend auf den Strategieansätzen wurde für den kommunalen Richtplan Verkehr nachfolgende Ziele definiert.

Ziele zum Verkehr	
Allgemein	- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden - Die Aussenraumqualitäten im Dorfkern (Schiffpländestrasse / Dorfstrasse), entlang der Bahnhofstrasse und innerhalb der Kernzone Winkel (Winkelstrasse) sind zu erhalten und weiterzuentwickeln.
Strassen	- Trennwirkung der Kantonsstrasse (Seestrasse) längerfristig überwinden, z.B. mit Vision «Untertunnelung Seestrasse». - Der innerörtliche Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden. - Bei einzelnen Strassenzügen soll durch gestalterische Massnahmen die Schulwegsicherheit verbessert werden. - Die Sammelstrassen sollen in ortsverbindende und quartiererschliessende Sammelstrassen unterteilt werden.
Fuss- und Veloverkehr	- Die Fuss- und Velowegnetze sollen überprüft und Netzlücken geschlossen werden. Inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets sollen durchgehende Velorouten sowie ein feinmaschiges und attraktives Fuss- und Wanderwegnetz zur Verfügung stehen. - Der Verlauf der Veloroute 66 soll hinsichtlich Topografie optimiert werden. - Die Aussichtspunkte sollen bei Bedarf aufgerüstet werden und über Fusswege gut zugänglich sein. - Die attraktiven Naherholungsflächen sollen durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit gestärkt werden.
ÖV	Der öffentliche Verkehr soll bedürfnisgerecht sein und die Haltestellen sollen über die entsprechende Ausstattung verfügen.

Abbildung 3: Ziele zum Verkehr [4]

2 Situations- und Trendanalyse

2.1 Strukturdaten

Um ein besseres Verständnis der Gemeinde Erlenbach zu gewinnen, wurden sowohl aktuelle Strukturdaten als auch deren zukünftige Entwicklung betrachtet. Dadurch entsteht ein Eindruck, wie sich die Gemeinde in den kommenden Jahren voraussichtlich entwickeln wird.

2.1.1 Bevölkerungs- / Beschäftigtenentwicklung

In der Gemeinde Erlenbach hat die Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren – anders als in der Region Pfannenstil und im Kanton Zürich – stagniert. Gleichzeitig ist die Zahl der Beschäftigten zurückgegangen.

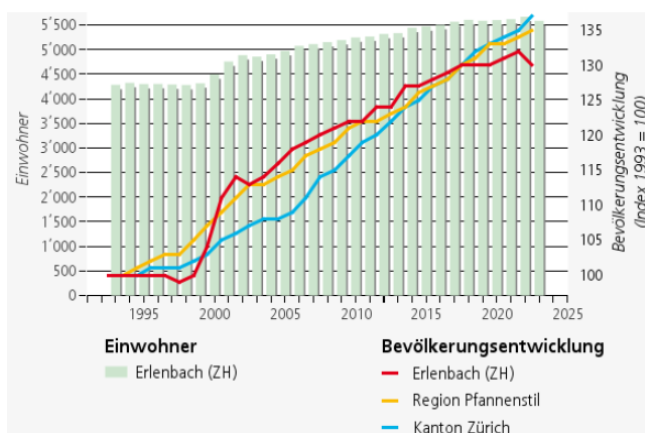


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 1993 – 2023 [9]

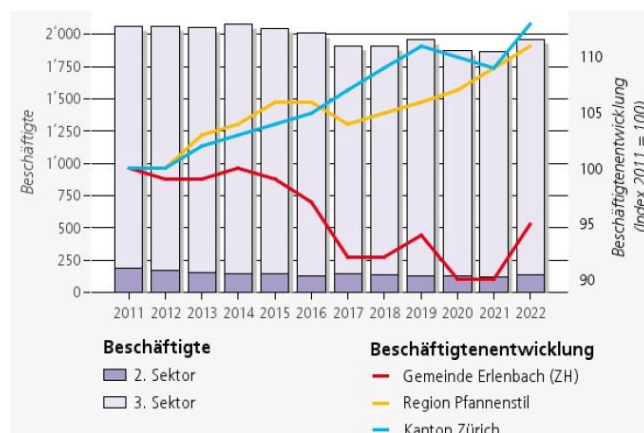


Abbildung 5: Beschäftigtenentwicklung 2011 – 2022 [9]

Trend und Entwicklungsabsichten:

Gemäss dem rGVK Pfannenstil [6] geht die Gemeinde Erlenbach von einer geringen Bauzonenreserve mit einem Potenzial von rund +260 Raumnutzenden aus. Bis auf die geplante Siedlung auf dem Migros-Areal bestehen aktuell keine Projekte mit einem grösseren Verdichtungspotenzial. Entsprechend ist in den kommenden Jahren weder bei der Bevölkerung noch bei den Arbeitsplätzen mit einem nennenswerten Wachstum zu rechnen.

Für die Region Pfannenstil zeigt sich insgesamt hingegen ein anderes Bild: Im Szenario Trend 2021 wird bis ins Jahr 2040 ein Bevölkerungswachstum von +19,3 % erwartet, was einem Zuwachs von rund 22'320 Personen entspricht (siehe Abbildung 6).

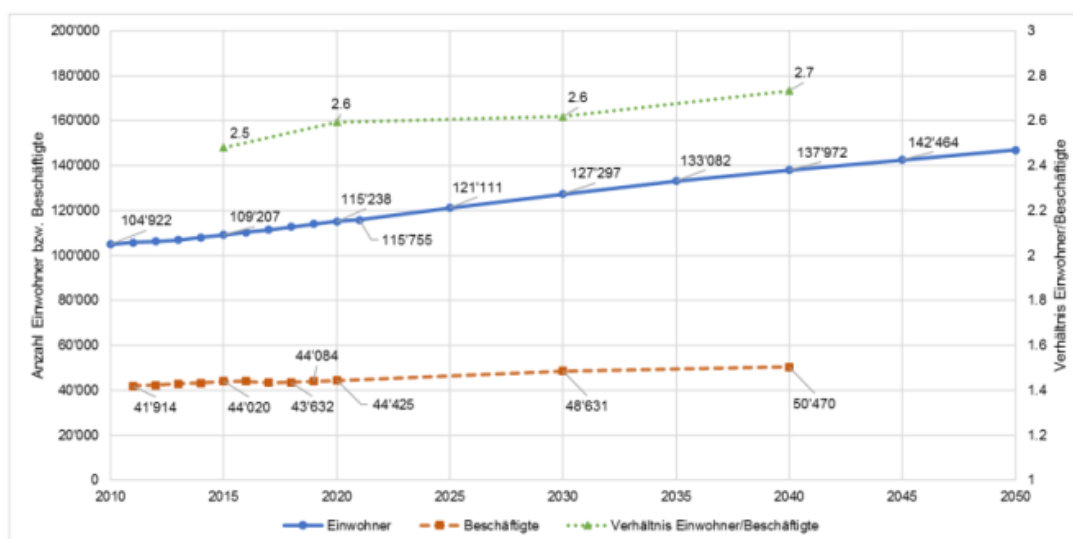


Abbildung 6: Entwicklung der Einwohnenden und Beschäftigten in der Region Pfannenstil [6]

2.1.2 Demografischer Wandel

Bei der Betrachtung der Altersstruktur des Faktenblatt «Erlenbach» des Kantons Zürich [9] zeigt sich, dass in der Gemeinde Erlenbach sowohl auch in der Region im Vergleich zum Kanton Zürich eine überproportionale Alterung besteht (Durchschnittsalter Gemeinde Erlenbach und Region Pfannenstil (2024): 45.1, Kanton Zürich (2024): 42.1; Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich [8]). In der Gemeinde Erlenbach ist die Altersgruppe der 50- bis 60-Jährigen am stärksten vertreten, während im Kanton Zürich die meisten Personen der Altersgruppe der 40- bis 50-Jährigen angehören (siehe Abbildung 7).

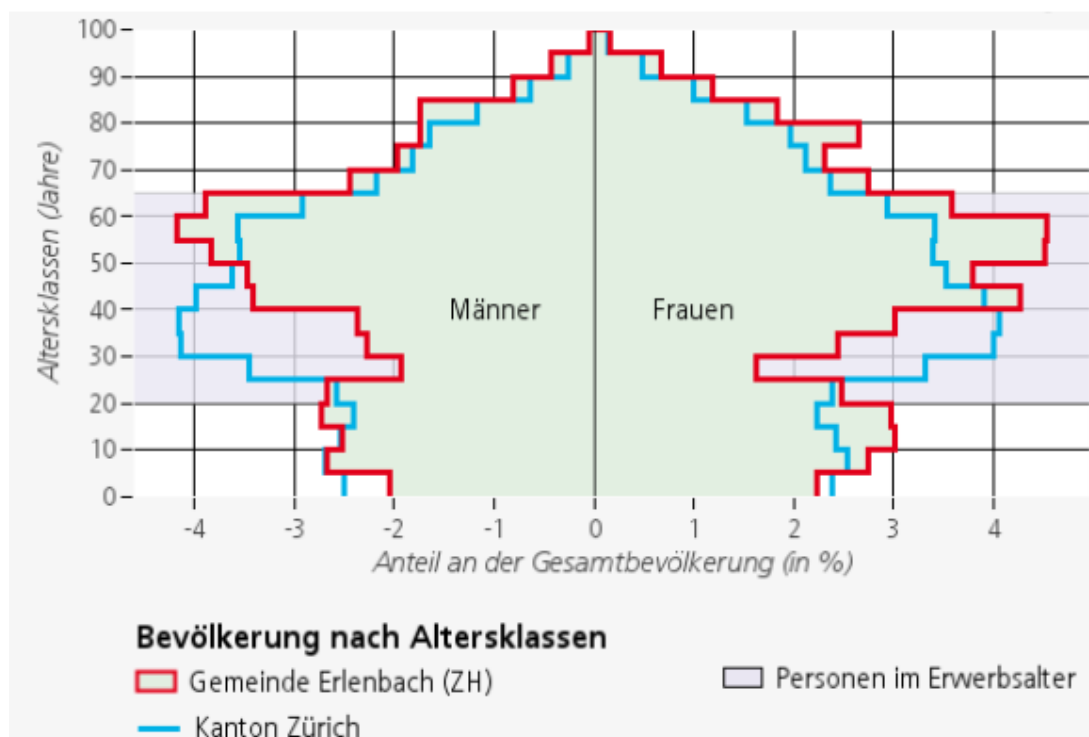


Abbildung 7: Altersstruktur 2024 [9]

Trend und Entwicklungsabsichten:

Generell wird die Bevölkerung im Durchschnitt immer älter. Aufgrund der überproportionalen Alterung muss sich die Gemeinde Erlenbach jedoch früher mit den Auswirkungen des demografischen Wandels und dessen veränderten Bedürfnissen an die Mobilität auseinandersetzen. Pendelnde werden wegfallen und der Anteil des Freizeit- und Einkaufsverkehrs wird steigen, was Veränderungen beim Modalsplit mit sich bringen kann.

2.2 Gesamtverkehrliche Aspekte

Die gesamtverkehrlichen Aspekte geben Aufschluss über das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde Erlenbach sowie in der Region Pfannenstil und berücksichtigen dabei sowohl aktuelle Ist-Daten als auch Prognosen.

Verkehrsmittelwahl

Der Bi-Modal-Split zeigt, wie sich das Mobilitätsverhalten zwischen den beiden Verkehrsmitteln – ÖV und motorisierter Individualverkehr (MIV) – verteilt. In Bezug auf den Veloverkehr bestehen Stand heute keine aktuellen Daten.

Gemäss dem Bi-Modal-Split des Statistischen Amtes des Kantons Zürich [8] von 2019 liegt der Anteil des ÖV in der Gemeinde Erlenbach mit 24 Prozent auf demselben Niveau wie in der Region (siehe Abbildung 8). Die Nachbargemeinde Küsnacht ZH hat einen leicht höheren ÖV-Anteil von 26%, Herrliberg hingegen hat einen tieferen ÖV-Anteil von 18%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Küsnacht ZH im Vergleich zu Erlenbach in Richtung Zürich ein besseres ÖV-Angebot besteht (Halt der S20 in den Hauptverkehrszeiten und Busanbindungen ans Bellevue). Im Vergleich weist der Kanton Zürich einen ÖV-Anteil von 32% auf. Gemäss regionalen Richtplan (RP) [5] liegt der Anteil des Veloverkehrs für die Region Pfannenstil im Jahr 2013 beim Tri-Modalsplit bei 8%.

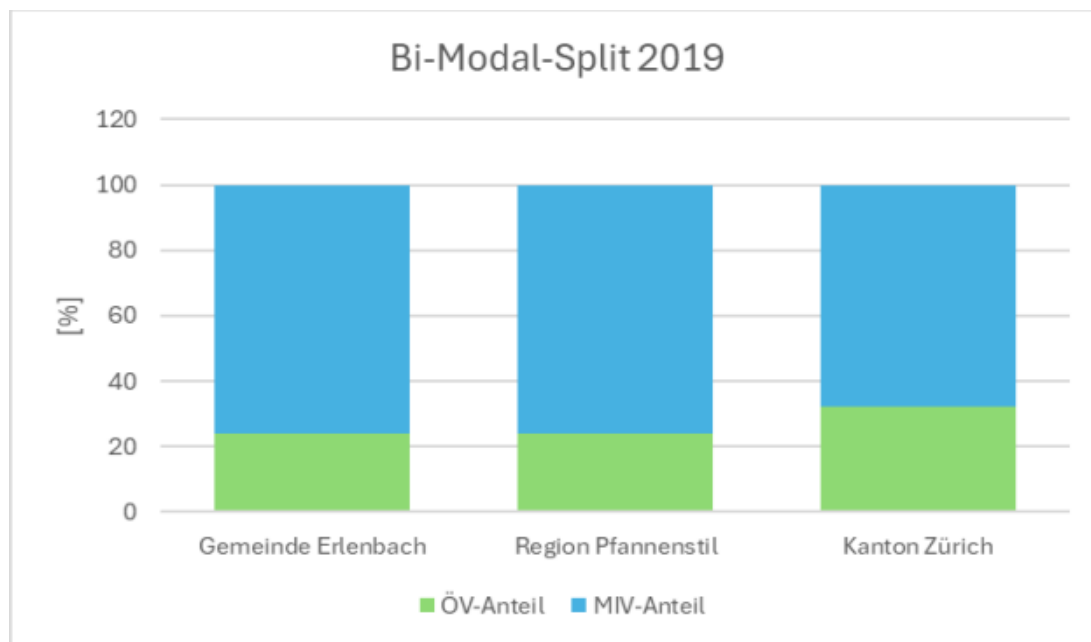


Abbildung 8: Bi-Modal-Split [8]

Pendlerströme

Die Pendlerauswertung des Bundesamtes für Statistik (BfS; Stand Jahr 2020) [11] zeigt, dass von den rund 2'670 erwerbstätigen Personen der grösste Teil in die Stadt Zürich pendelt (1'350; ca. 50%; siehe Abbildung 9). Der Binnenanteil liegt hingegen bei ca. 15 % (410).

Gesamthaft verfügt die Gemeinde Erlenbach über rund 1'600 Arbeitsplätze. Ein Grossteil der in Erlenbach arbeitenden Personen pendelt aus anderen Zürcher Gemeinden nach Erlenbach, insbesondere aus den benachbarten Seegemeinden. Der Anteil aus der Stadt Zürich ist hingegen gering.



Abbildung 9: Anzahl Pendelnde von Erlenbach zum Arbeitsplatz [11]

Trend und Entwicklungsabsichten:

Im rGVK Pfannenstil [6] wird anhand von Anwendungen im Gesamtverkehrsmodell (GVM) für die Teilregion 1 (Zollikon, Küsnacht ZH, Erlenbach und Herrliberg) von einem ÖV-Anteil im Jahr 2040 von 27% respektive für die gesamte Region Pfannenstil von 31% ausgegangen. Vergleicht man den Prognosewert 2040 der Region Pfannenstil mit denjenigen des statistischen Amtes des Kantons Zürich aus dem Jahr 2019 [8] handelt es sich um eine Zunahme von 7% über rund 20 Jahre. Der Zielwert gemäss dem regionalen RP [5] liegt jedoch leicht höher bei 33%. Für den Zeitraum von 2018 bis 2040 wird zudem hinsichtlich des Verkehrswachstums eine Zunahme des MIV um 32% und des ÖV um 58% erwartet. Grundsätzlich ist gemäss der kantonalen Richtplanleitlinie 1.2-2 [7] die Entwicklung der Siedlungsstruktur auf den ÖV auszurichten. Entsprechend hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Aufgrund der geringen Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Erlenbach gehen die zusätzlichen Belastungen des Strassennetzes vor allem auf die Entwicklungen in der Region zurück.

Der verbesserte Zugang zu dynamischen Informationen, Arbeitsformen wie Homeoffice oder Co-Working sowie innovative Geschäftsmodelle und Technologien werden das Mobilitätsverhalten stetig verändern. Darin liegt insbesondere das Potenzial, die Verkehrsspitzen zu entlasten.

2.3 Motorisierter Individualverkehr

Netz und Strassenraumgestaltung

Das Rückgrat des Strassennetzes von Erlenbach bildet die Hauptverkehrsstrasse (HVS, namentlich die Seestrasse (seit Sommer 2025 neu Tempo 50)), welche die Seegemeinden mit der Stadt Zürich und Rapperswil SG verbindet (siehe Abbildung 18). Die Seestrasse weist gemäss dem GVM 2019 (Ist-Zustand) [10] abschnittsweise einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 18'000 Fz/Tag auf. Über die Lerchenberg- / Forchstrasse, eine Hauptsammelstrasse (HS) mit einem DTV von bis zu ca. 3'000 Fz/Tag, ist die Gemeinde Erlenbach an die Forchautobahn angebunden. Neben der Lerchenberg- / Forchstrasse nimmt auch die Zollerstrasse (ebenfalls HS; mit einem DTV bis zu ca. 4'800 Fz/Tag) eine wichtige Rolle für den Ortsverkehr und die Anbindung an das nördliche Siedlungsgebiet von Herrliberg ein. Die Erschliessungsstrassen (ES) in der Gemeinde Erlenbach sind flächendeckend mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Die Zollerstrasse und auf einen kurzen Teilabschnitt die Lerchenbergstrasse (beides HS) sind ebenfalls in eine Tempo-30-Zone integriert. Zudem ist die Schiffländenstrasse, welche zum Schiffsanlegesteg von Erlenbach führt, als Begegnungszone (Tempo 20) signalisiert.

Die bauliche Gestaltung der Tempo-30-Zonen beschränkt sich weitestgehend auf standardisierte Fertigbauelemente zur Verkehrsberuhigung, ohne dass das Gesamtbild konsequent auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgerichtet wäre. Auf zahlreichen Strassenzügen sind zudem Längsparkfelder als Massnahme zur Verkehrsberuhigung angeordnet. Insbesondere die Lerchenberg- / Forchstrasse sowie die Zollerstrasse weisen mit ihren teilweise breiten Strassenquerschnitten und grosszügigen Knotenbereichen mit weiten Einlenkradien ein verkehrsorientiertes Erscheinungsbild auf. Auch im kommunalen Verkehrsplan sind auf diesen Strassenzügen in gewissen Abschnitten Strassenaufwertungen geplant.

In den Spitzenstunden ist der Verkehrsfluss insbesondere an den lichtsignalgesteuerten Knoten auf der Seestrasse beeinträchtigt. Entsprechend ist auch die Ausfahrt aus dem Gemeindestrassennetz in die Seestrasse (übergeordnetes Strassennetz) erschwert.



Abbildung 10 Lerchenbergstrasse – Fertigbauelemente in Tempo-30-Zone



Abbildung 11: Laubholzstrasse – Längsparkfelder als verkehrsberuhigende Elemente in Tempo-30-Zone



Abbildung 12: Lerchenbergstrasse – breiter Strassenquerschnitt und grosszügiger Knotenbereich



Abbildung 13: Zollerstrasse – breiter Strassenquerschnitt

Motorisierungsgrad / Elektromobilität

Der Motorisierungsgrad in der Gemeinde Erlenbach ist verhältnismässig hoch, dies insbesondere in Anbetracht der guten Lage in der Agglomeration der Stadt Zürich (siehe Abbildung 14). Die Anzahl Fahrzeuge pro Person hat in den letzten 10 Jahren jedoch stagniert (Knapp unter 600 Fz pro 1'000 Einwohner). Im Vergleich zum Kanton Zürich und zur Region Pfannenstil ist der Anteil an Fahrzeugen mit rein fossilen Antrieben in der Gemeinde Erlenbach geringer (siehe Abbildung 15). Zudem ist in den letzten Jahren der Anteil an rein elektrobetriebenen Fahrzeugen gestiegen.

Auf dem gesamten Gemeindegebiet gibt es derzeit lediglich eine öffentlich zugängliche Elektrotankstelle mit zwei Anschlüssen (am Spitzliweg). Die Migros sowie die schweizerische Bundesbahn (SBB) planen jedoch auf ihren Grundstücken die Erstellung von Elektroladestationen. Zudem ist eine weitere Schnellladestation mit zwei Stellplätzen auf dem öffentlichen Parkplatz «Unterdorf» (gegenüber der Gemeindeverwaltung) geplant.

Die Erstellung von privaten Elektroladestationen wird mit der Übernahme eines Anteils der Installationskosten durch die Gemeinde Erlenbach gefördert. Zudem besteht ein kantonales Förderprogramm, welches den Ausbau von Lademöglichkeiten für private Haushalte, Unternehmen und Gemeinden unterstützt. Die Gemeinde informiert die Bevölkerung mit Flyern über mögliche Ladeinfrastrukturen und entsprechende Fördermöglichkeiten.

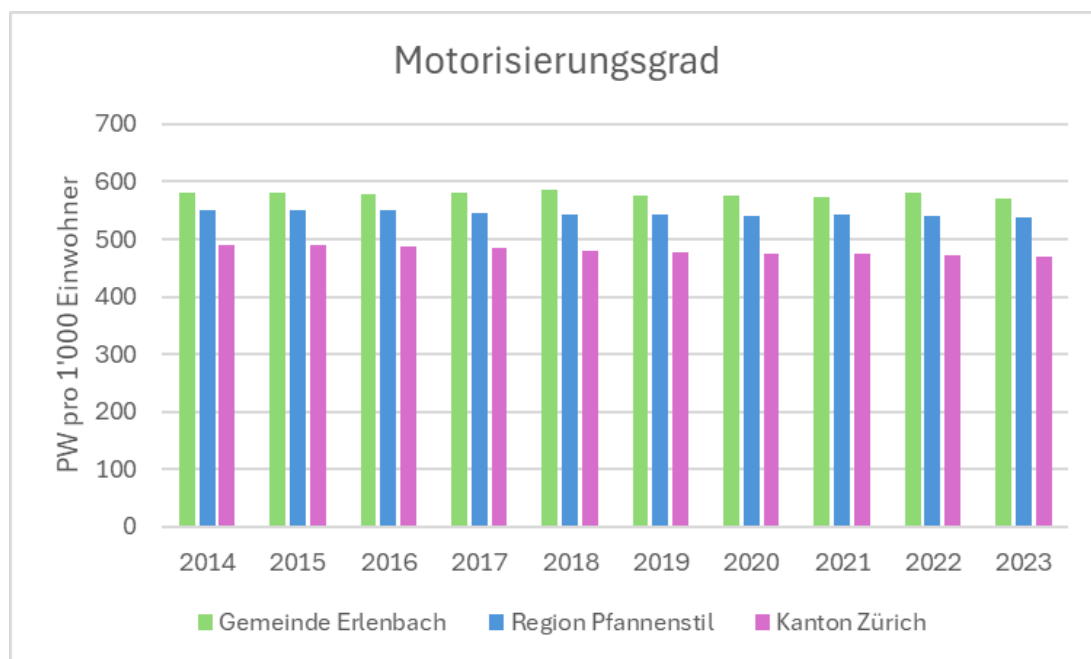


Abbildung 14: Motorisierungsgrad der letzten Jahre [8]

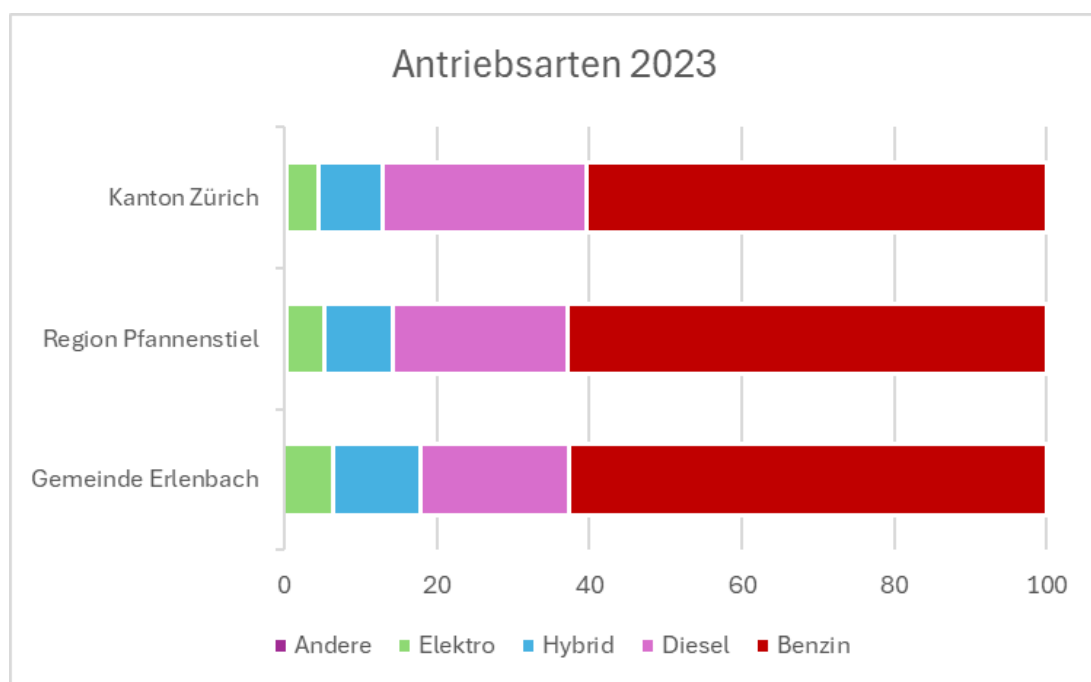


Abbildung 15: Antriebsarten 2023 [8]

Car-Sharing

Das Car-Sharing-Angebot in der Gemeinde Erlenbach ist sehr begrenzt. Lediglich am Bahnhof Erlenbach ZH stehen zwei Mobility-Fahrzeuge zur Verfügung, sodass kein flächendeckendes Angebot besteht. Die Erreichbarkeit der Fahrzeuge aus den Wohnquartieren ist durch die Topografie erschwert.

Parkierung

Auf dem Gemeindegebiet bestehen diverse öffentliche Parkierungsanlagen. Diese sind im Zentrumsbereich oder entlang der Seestrasse grösstenteils zeitlich und monetär bewirtschaftet. Anwohnende von Erlenbach oder erwerbstätige in Erlenbach können eine Dauerparkkarte beantragen. Auf der Bahnhofstrasse und auf der Dorfstrasse befindet sich eine «Blaue Zone». Auf der südlichen Bahnhofstrasse bestehen keine markierten Parkfelder, sodass in diesem Bereich frei parkiert werden kann. Dies kann zu Einschränkungen des Verkehrsablaufes (u.a. Busbetrieb) und im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr zu Konfliktsituationen führen. Ausserhalb des Zentrumsbereichs sind auf gewissen Strassenzügen Parkfelder markiert, diese sind jedoch nicht bewirtschaftet. Generell befinden sich viele abgestellte Fahrzeuge in den Strassenräumen von Erlenbach. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in gewissen Gebieten die privaten Abstellplätze nicht ausreichen. Insbesondere auch im Bereich des Schulhauses und der Sportanlage «Allmendi» kann die Nachfrage nach Abstellplätzen nicht gedeckt werden. Entsprechend werden die Fahrzeuge im Strassenraum des Gebiets «Allmendli» abgestellt.

Entlang der Schiffländestrasse (Begegnungszone) besteht aufgrund der angrenzenden Nutzungen, insbesondere der Anlegestelle der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG), eine Parkierungsanlage.

Am Bahnhof «Erlenbach ZH» besteht im Vergleich zu den umliegenden Gemeinden eine verhältnismässig grosse Park and Ride Anlage (P+R; rund 100 Parkfelder). Gemäss des rGVK Pfannenstil [6] liegt die durchschnittliche Auslastung dieser P+R-Anlage bei über 75%.



Abbildung 16: Bahnhofstrasse – freies Parkieren



Abbildung 17: Im Allmendli – Fahrzeuge im Strassenraum

Die privaten Abstellplätze für Motorfahrzeuge werden über die Bau- und Zonenordnung (BZO) [2] Art. 41 geregelt. Dabei ist je nach Nutzungsart eine Mindestanzahl an Parkfelder vorgegeben. In Bezug auf den Minimalbedarf wird zudem zwischen Reduktionsgebieten mit guter Erschliessung durch die S-Bahn und übrigen Gebieten unterschieden. Autoarmes Wohnen hingegen wird nicht ermöglicht (Unterschreitung des Minimalen Bedarfs unter gewissen Voraussetzungen). Zudem besteht keine Vorgabe hinsichtlich einer Obergrenze an Anzahl Parkfeldern. Eine umfassende Überarbeitung der BZO ist in der nächsten Legislaturperiode geplant.

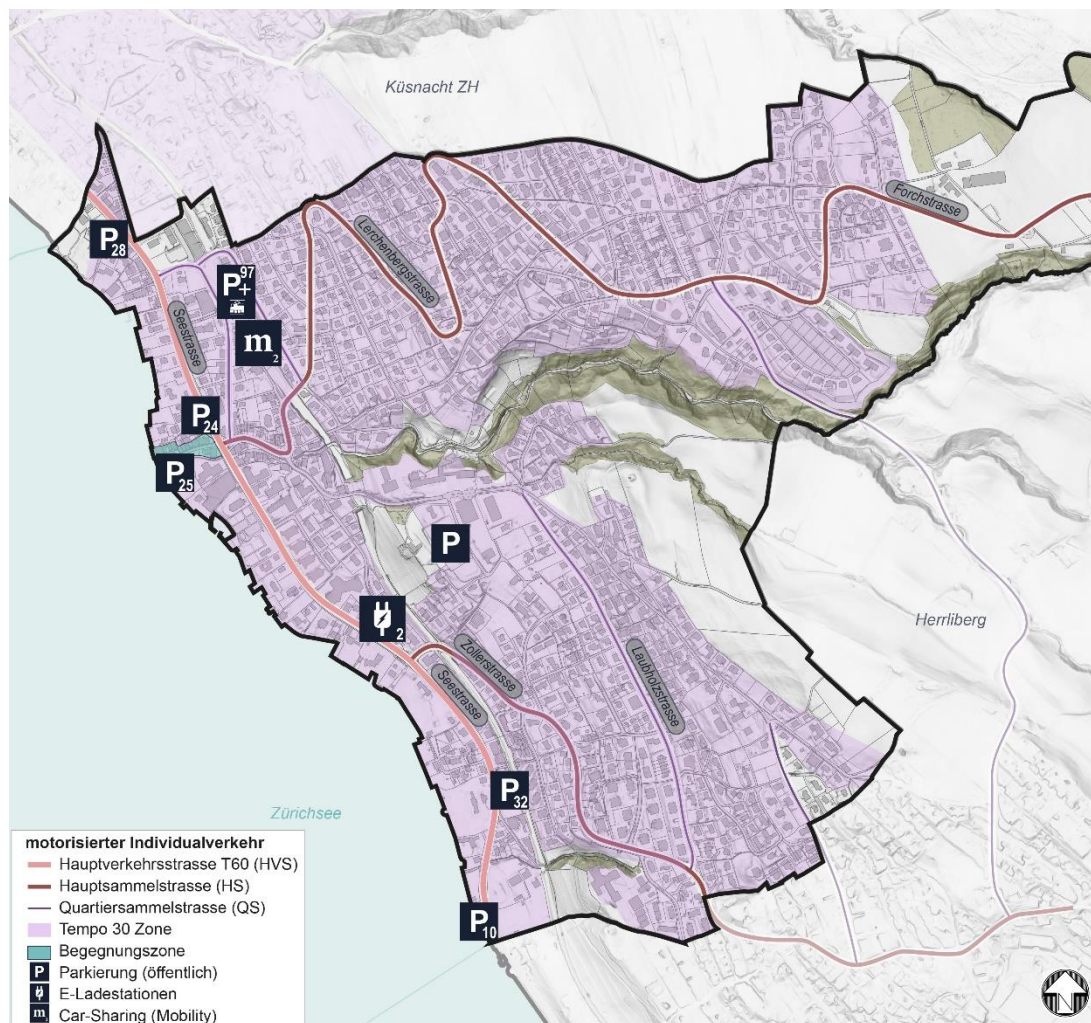


Abbildung 18: Analyse Strassennetz / Infrastruktur

Trend und Entwicklungsabsichten:

Der Verkehrszuwachs, welcher primär durch das Verkehrswachstum in der Region ausgelöst wird, betreffen insbesondere die Seestrasse (Kantonsstrasse) und in einem etwas geringeren Umfang die Dorf- / Lerchenberg- / Forchstrasse sowie die Zollerstrasse. Dadurch verstärkt sich die Verkehrsflussproblematik in den Knotenbereichen entlang der Seestrasse.

Generell sind die Platzverhältnisse im öffentlichen Raum beschränkt. Mit der Erwärmung der Siedlungsgebiete steigen neben den Mobilitätsansprüchen auch die Anforderungen an den öffentlichen Strassenraum – insbesondere als begrünte Fläche zur punktuellen Hitzeminderung und als Drainagefläche für Meteorwasser.

Die Elektromobilität nimmt weiter zu, da Politik und Wirtschaft verstärkt auf klimafreundliche Antriebe setzen und die Ladeinfrastruktur kontinuierlich ausgebaut wird (verschiedene Förderprogramme). Technologische Fortschritte und sinkende Kosten erhöhen die Attraktivität zusätzlich.

Wie rasch sich automatisierte Fahrzeuge durchsetzen, ist derzeit unklar. Es ist jedoch von einer längeren Übergangsphase im Mischverkehr zwischen nicht-automatisierten und automatisierten Fahrzeugen auszugehen. Besonders kollektiv genutzte Fahrzeugflotten bergen ein grosses Potenzial zur Reduzierung des Fahrzeugbestands und zur Steigerung des durchschnittlichen Besetzungsgrads. Es besteht jedoch auch die Gefahr, dass bei einem

überwiegend privaten Fahrzeugbestand die Fahrleistungen durch Leerfahrten oder durch Fahrten unterschiedlicher Familienmitglieder zunehmen.

Die steigende Nachfrage nach multimodaler Mobilität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) führt dazu, dass Car-Sharing-Angebote noch weiter an Bedeutung gewinnen werden.

2.4 Öffentlicher Verkehr

Angebot

Die Gemeinde Erlenbach wird an den Bahnhöfen «Erlenbach ZH» sowie «Winkel am Zürichsee» durch die S16 (30'-Takt; Zürich Flughafen – Herrliberg – Feldmeilen) und S6 (30'-Takt; Baden – Uetikon am See) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr in einem 15'-Takt an die Stadt Zürich angebunden. In den frühen Morgen- und späten Abendstunden verkehrt die S6 jedoch nicht bis Erlenbach. Das Busnetz ab dem Bahnhof «Erlenbach ZH» ergänzt das S-Bahnangebot. Die Buslinien Nr. 961 und 962 fahren tagsüber (bis ca. 20:30 Uhr) in einem 30'-Takt und stellen den Anschluss auf die S16 in und aus Richtung Stadt Zürich sicher. Nach Betriebsende des Busangebots des ZVV wird von der Gemeinde ergänzend der «Erlibus» betrieben. Dieser verkehrt halbstündlich von Montag bis Samstag zwischen 21:00 und 00:30 Uhr. Nach Rapperswil respektive Männedorf (Spitalstandort) besteht hingegen keine direkte S-Bahn-Verbindung. Zudem sind in diese Richtung die Umsteigebeziehungen von den beiden Buslinien auf die S-Bahn vergleichsweise lang.

Weiter besteht in der Gemeinde Erlenbach eine Anlegestelle der ZSG.

Räumliche Abdeckung

Die ÖV-Güteklassen des Kantons Zürich [10] zeigen, dass das Siedlungsgebiet von der Gemeinde Erlenbach grundsätzlich als erschlossen gilt und die räumliche Verfügbarkeit des ÖV gegeben ist (siehe Abbildung 19). Aufgrund der dezentralen Lage der Bahnlinie ist insbesondere das östliche Siedlungsgebiet entlang der Forchstrasse in Hanglage nur marginal erschlossen (Güteklasse E). In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die innerhalb des Siedlungsgebietes dezentrale Lage der Bahnhöfe sowie steile Topografie den Zugang zum ÖV erschweren. In den Bereichen der beiden Bahnhöfe besteht hingegen eine gute Erschliessungsqualität (Güteklasse B). Die beiden Bahnhöfe werden auch durch Personen aus den Nachbargemeinden Küsnacht ZH und Herrliberg genutzt.

Nachfrage

Die beiden Buslinien werden derzeit mit Standardbussen mit Dieselantrieben produziert. Gemäss der VZO sind die Busse in den Spitzenstunden im Durchschnitt mit 35 bis 40 Personen belegt. Die Kapazität eines Standardbusses liegt bei ca. 80 bis 100 Fahrgästen (Sitz- und Stehplätze). Entsprechend bestehen hinsichtlich der Auslastung zum jetzigen Zeitpunkt Reserven.

Betrieb und Infrastruktur

Das heutige Buskonzept soll bis zum S-Bahn-Ausbauschnitt 2035 (STEP 2035) in gleicher Form betrieben werden. Gemäss der VZO ist jedoch auf der Linie 962 die Fahrplanstabilität durch die vielen Engstellen im Strassenraum beeinträchtigt (u.a. Längsparkfelder auf Laubholzstrasse). Bei weiteren Zeitverlusten durch neue Infrastrukturmassnahmen (z.B. Herabsetzung signalisierte Höchstgeschwindigkeit) sind Kompensationsmassnahmen zu ergreifen, um die Anschlusssicherheit an die S-Bahn zu gewährleisten. Erschwerend kommt hinzu, dass die Einfahrt beider Buslinien von der Dorfstrasse in die Bahnhofstrasse zu den

Spitzenstunden durch den Rückstau an der Lichtsignalanlage (LSA) beim Knoten See- / Dorfstrasse beeinträchtigt wird.

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) [14] ist der autonome Zugang zum ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen. Dies erfordert bei den Bushaltestellen hohe Haltekanten (18 – 22 cm) sowie taktile Markierungen beim Einstiegsbereich. Teilweise erfüllen die Bushaltestellen in Erlenbach diese Vorgaben nicht.

Durch die Aufhebung des Gestaltungsplans für das Bahnhofsareal verzögert sich die Modernisierung beziehungsweise die Sanierung des Bahnhofs «Erlenbach ZH». Laut dem Standbericht Nr. 8 (2025) «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen» des Bundesamts für Verkehr (BAV) [15] ist der Beginn der Sanierungsarbeiten zur Herstellung der BehiG-Konformität am Bahnhof «Erlenbach ZH» für das Jahr 2030, am Bahnhof «Winkel am Zürichsee» für das Jahr 2033 vorgesehen.

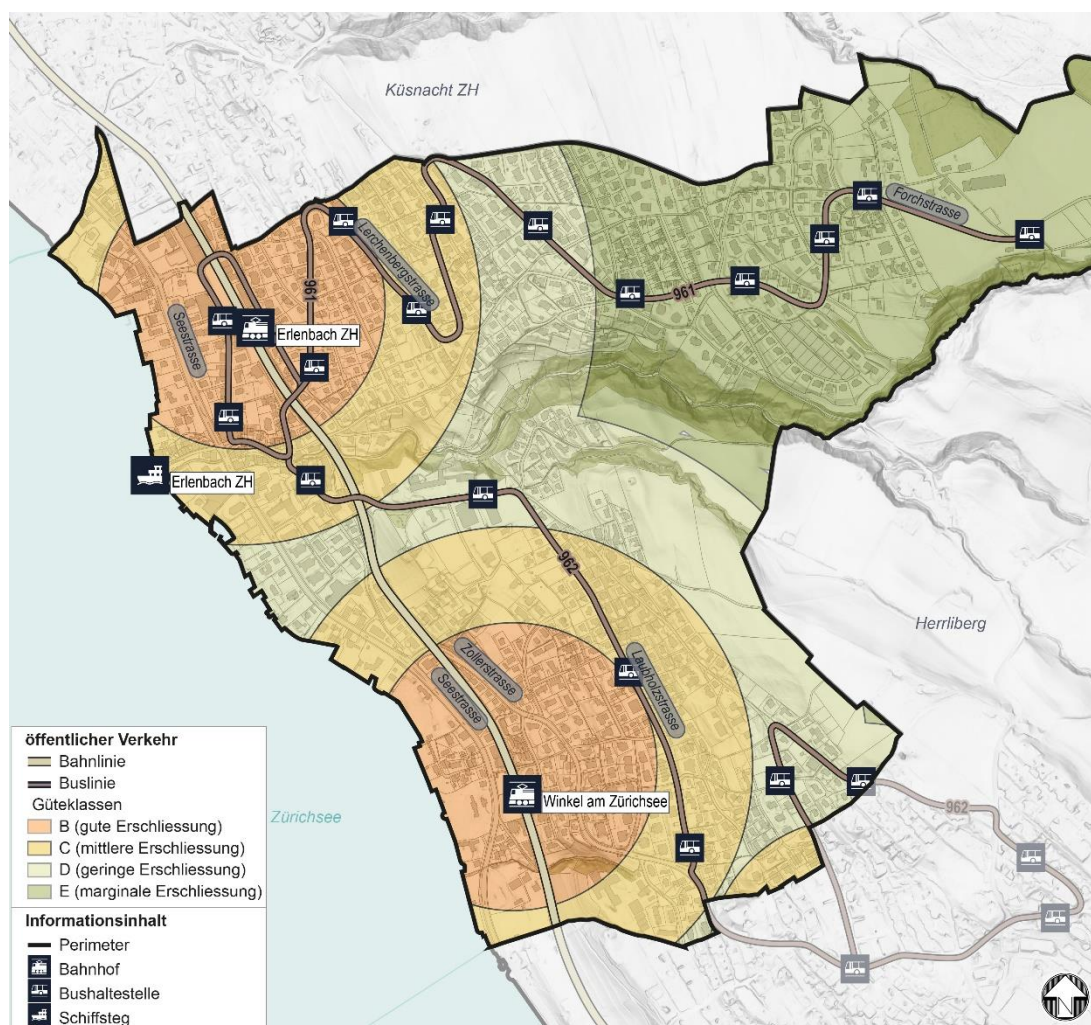


Abbildung 19: Analyse ÖV- Erschliessung (ÖV-Güteklasse des Kanton Zürich)

Trend und Entwicklungsabsichten:

Im Rahmen des STEP 2035 [13] werden die Durchbindungen am Zürich HB der S-Bahnen verändert. Künftig sollen diese zwischen Meilen und Brugg beziehungsweise Aarau verkehren, anstelle der bisherigen Verbindungen von Uetikon am See nach Baden sowie von Herrliberg-Feldmeilen zum Flughafen Zürich. Damit entfällt die direkte Anbindung an das wichtige Arbeitsplatzgebiet «Zürich Nord» (Oerlikon).

Mit den im STEP 2035 vorgesehenen Anpassungen im Bahnangebot ist auch das Buskonzept entsprechend zu überarbeiten und gegebenenfalls auszubauen. Von Seiten der VZO gab es bereits erste Überlegungen hinsichtlich eines 15'-Takts auf den beiden Buslinien in Erlenbach.

Von Seiten der Gemeinde Küsnacht ZH gibt es die Bestrebung die Linie Nr. 918 bis zum Bahnhof «Erlenbach ZH» zu verlängern (kommunaler Richtplaneintrag). Gemäss der VZO wäre je nach Fahrplan am Bahnhof «Erlenbach ZH» eine dritte Haltekante notwendig.

Bis im Jahr 2035 soll die Busflotte der VZO weitestgehend elektrisch betrieben fahren. In Erlenbach besteht jedoch die Problematik, dass die heutigen Elektrobusse der VZO aufgrund der lichten Höhe der Bahnunterführung in der Drusbergstrasse (signalisiert 3.20 m) nicht eingesetzt werden können. Im Rahmen der kommenden Fahrzeugausschreibung wird sich zeigen, ob die Anbieter von Elektrofahrzeugen auch Modelle mit der Höhe der heutigen Dieselbusse anbieten können.

In Bezug auf die automatisierten Fahrzeuge besteht zudem die Möglichkeit zukünftig Siedlungsgebiete, welche aus wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur mangelhaft an den ÖV angebunden sind, besser zu erschliessen (autonome Bussysteme).

Aufgrund des demografischen Wandels gilt es auch im Bereich des ÖV besser auf die Bedürfnisse der älteren Menschen einzugehen. Vordergründig ist dabei der barrierefreie Zugang sowie die längere Umsteigezeiten zu gewährleisten. Entsprechend von hoher Priorität ist die rasche Umsetzung der BehiG-konformen Haltekanten.

Durch die stetige Weiterentwicklung der Sharing-Angebote steigt auch die Nachfrage nach multimodaler Mobilität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges): Besonders attraktiv sind dabei Angebote aus einer Hand (Auto, Velo etc.), welche direkt mit dem ÖV verknüpft sind. Bahnhaltstellen entwickeln sich durch die verstärkte Nutzung solcher Angebote zu Mobilitätsdrehscheiben. Auch an kleineren Bahnhöfen – wie beispielsweise in Erlenbach – steigen die Anforderungen an die Infrastruktur.

2.5 Veloverkehr

Netz und Infrastruktur

Der Veloverkehr orientiert sich in der Gemeinde Erlenbach grundsätzlich am bestehenden Strassennetz. Es besteht kaum eine separate Infrastruktur für den Veloverkehr. Über die Verbindung Drusbergstrasse - Lerchenbergstrasse – Spitzliweg – Seestrasse (südlicher Bereich) verläuft eine Hauptverbindung (HV) des kantonalen Alltagsnetz (siehe Abbildung 26). Auf dem nördlichen Bereich der Seestrasse, der Dorf- / Lerchenberg- / Forchstrasse sowie auf der Schulhaus- / Laubholzstrasse besteht eine Nebenverbindung (NV). Diese NV weisen insbesondere auf der Lerchenbergstrasse und bei gewissen Knotenbereichen auf der Seestrasse aufgrund der fehlenden Infrastruktur (Tempo 50) Schwachstellen auf. Die fehlende Infrastruktur auf der Forchstrasse wird hingegen nicht als Schwachstelle ausgewiesen, da der DTV unter 3'000 Fz/Tag liegt. Zudem ist die Führung auf der Schulhausstrasse aufgrund des schmalen Strassenquerschnitts und der schlechten Einsehbarkeit des

Strassenraum als suboptimal zu bewerten. Im Bereich des Spitzliweg mündet zudem die HV des kantonalen Alltagsnetzes in Richtung Herrliberg in die stark vom MIV belastete Seestrasse, was die Attraktivität dieser Verbindung beeinträchtigt. Der kommunale Richtplan [4] aus dem Jahr 2013 enthält hierzu einen Antrag an die Region, die Veloverbindung abseits der Seestrasse zu verlegen. In der Region Pfannenstil ist zudem eine Velobahn geplant, welche zwischen dem Bahnhof Tiefenbrunnen und der Gemeinde Erlenbach eine attraktive und sichere Verbindung für den Veloverkehr schaffen soll. Die Korridorstudie sieht auf dem Gemeindegebiet von Erlenbach die Führung bis zum Bahnhof auf der Drusbergstrasse vor. Der Gemeinderat hat sich am 13. Mai 2025 im Rahmen eines Gemeinderatsbeschlusses ebenfalls für eine Führung der Velobahn auf der Drusbergstrasse ausgesprochen. Für die Drusbergstrasse liegt ausserdem ein Sanierungsprojekt vor, welches bis am 23.02.2026 öffentlich aufliegt (öffentliche Planaufgabe gemäss § 16 und 17 Strassengesetz (StrG)). Das Auflageprojekt ist entsprechend auf eine zukünftige Velobahn ausgelegt. Auf kommunaler Ebene sind gemäss dem aktuellen Verkehrsrichtplan [4] aus dem Jahr 2013 hingegen keine weiteren Veloverbindungen festgelegt.



Abbildung 20: Velostreifen Seestrasse – HV gemäss kantona-lem Alltagsnetz



Abbildung 21: Lerchenbergstrasse – NV mit Schwachstelle ge-mäss kantonalem Alltagsnetz

Topografie

Trotz der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes bleibt die steile Topografie in der Gemeinde Erlenbach ein wesentliches Hemmnis für die Attraktivität des Veloverkehrs. Besonders auf bergwärts führenden Strecken benötigen Velofahrende ausreichend Platz sowie eine hindernisfreie Führung. Insbesondere auf der Lerchenbergstrasse, welche für den kommunalen Verkehr eine wichtige Rolle einnimmt (Anbindung an den Bahnhof «Erlenbach ZH») ist aufgrund der fehlenden Infrastruktur und der bestehenden Längsparkfelder die Veloverkehrsführung suboptimal (Schwachstelle gemäss kantonalem Alltagsnetz). Zudem fehlen zu den steilen Streckenabschnitten teilweise die alternativen Routen (z.B. Schulhausstrasse).

Abstellplätze

In der Gemeinde Erlenbach stehen insgesamt elf öffentliche Veloabstellanlagen zur Verfügung. Es handelt sich dabei vorwiegend um Systeme mit Velobügeln, die ein Abschiessen am Bügel ermöglichen. Die Anlagen sind grösstenteils unüberdacht.

Die Anlagen an den beiden Bahnhöfen in Erlenbach sind eher klein gehalten, teilweise nicht überdacht und bieten nur minimale Sicherungsmöglichkeiten. Damit entsprechen diese nicht mehr den heutigen Anforderungen, für das sichere Abstellen von E-Bikes.

Insbesondere an den Bahnhöfen sollten die Abstellanlagen aufgrund der höheren Frequenz einen hohen Standard aufweisen. Weiter sind die Abstellanlagen bei den beiden Strandbädern bei schönem Wetter gut ausgelastet beziehungsweise überlastet.

Die Erstellung von privaten Veloabstellanlagen wird in der BZO [2] im Art. 42 geregelt. Dieser beinhaltet jedoch keine spezifischen Angaben zu der Anzahl der Abstellplätze (z.B. min. Standardbedarf) sowie zu der Qualität der Anlage (u.a. Ausgestaltung und Lage).



Abbildung 22: Veloabstellanlage Bahnhof «Erlenbach ZH»



Abbildung 23: Veloabstellanlage Sportanlage «Allmendi»

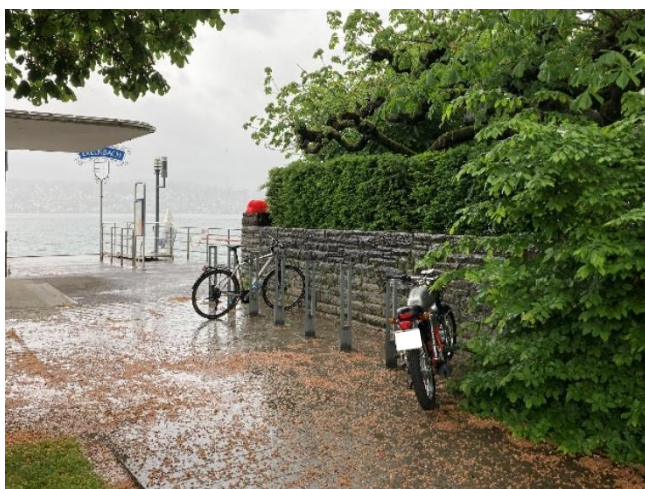


Abbildung 24: Veloabstellanlage Schiffflände Erlenbach ZH



Abbildung 25: Veloabstellanlage Strandbad «Winkel»

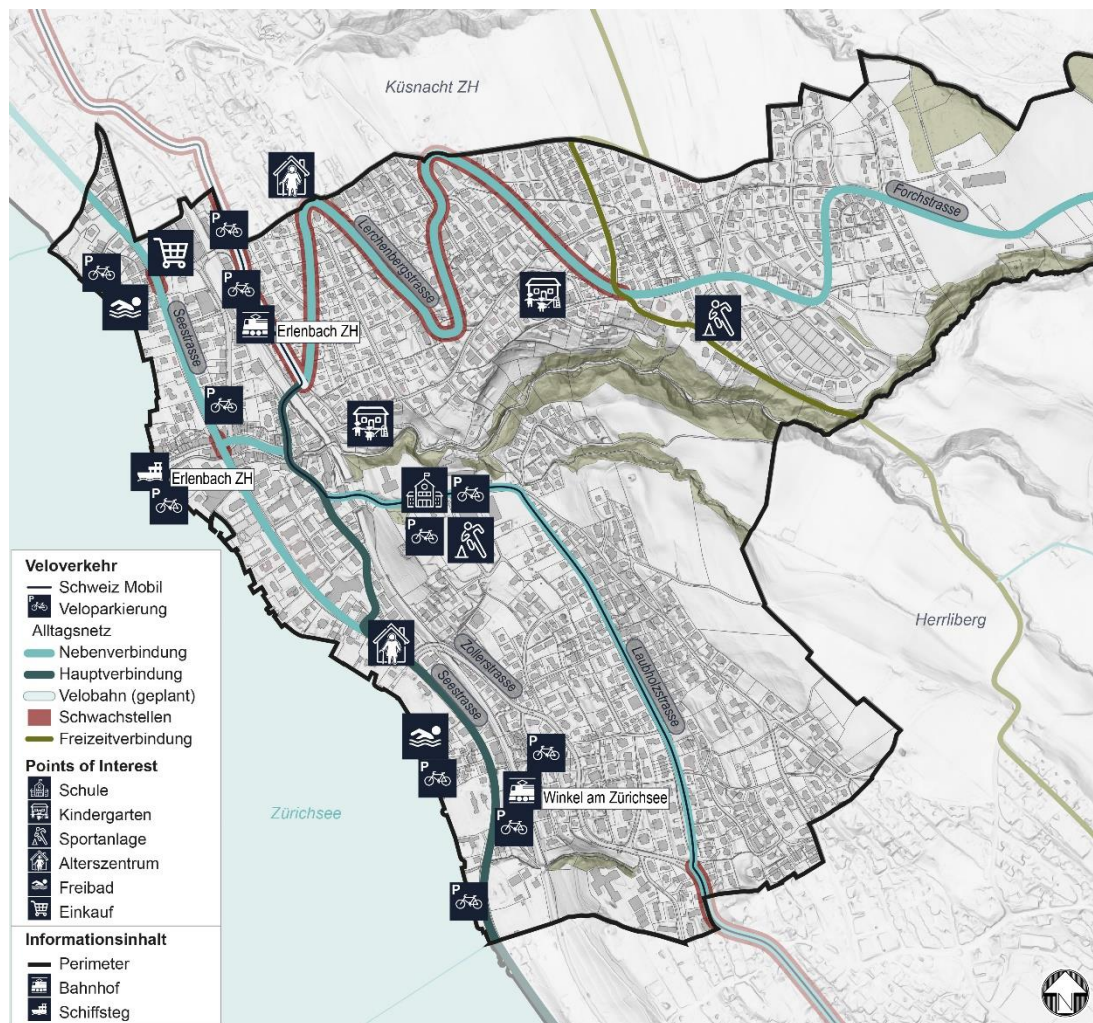


Abbildung 26: Analyse Veloverkehrsnetz / Infrastruktur

Trend und Entwicklungsabsichten:

Die zunehmende Elektrifizierung des Veloverkehrs eröffnet neue Potenziale (Gemeinde fördert E-Bike-Kauf mit Übernahme eines Kostenanteils). Hemmnisse wie grosse Distanzen oder steile Topografie verlieren an Bedeutung. Mit der geplanten Velobahn zwischen Erlenbach und dem Bahnhof Tiefenbrunnen entsteht eine schnelle und sichere Verbindung in Richtung Zürich. Dadurch kann das E-Bike in Erlenbach eine echte Alternative zum Auto im Alltagsverkehr darstellen. Gleichzeitig steigen jedoch die Anforderungen an die öffentlichen Abstellanlagen, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit vor Diebstahl und Sachbeschädigung.

Durch die wachsende Nachfrage nach multimodaler Mobilität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) nimmt die Bedeutung von Sharing-Angeboten im Bereich des Veloverkehrs und anderen Fortbewegungsmitteln (u.a. E-Trottinette) zu.

2.6 Fussverkehr

Netz und Infrastruktur

In der Gemeinde Erlenbach besteht ein engmaschiges Fussverkehrsnetz. Auch zwischen den verschiedenen Geländeebenen gibt es zahlreiche Verbindungen. Die Modellrechnung des Kanton Zürichs hinsichtlich des Fussgängerpotentials [10] zeigt insbesondere im Bereich des Bahnhofs, wo sich verschiedene fussgängeraffine Nutzungen befinden, ein hohes Potenzial (siehe Abbildung 35). Durch die diversen kleineren Wegverbindungen findet sich auch ein mittleres Potenzial in weiteren Bereichen des Siedlungsgebiets. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass aus gewissen Siedlungsgebieten die Wege zu den Versorgungseinrichtungen des täglichen Gebrauchs eher weit entfernt sind.

Die Fussverkehrsverbindungen weisen unterschiedliche Ausprägungen auf. Bei vielen steilen Aufgängen besteht ein Geländer und Zwischenpodeste. Teilweise bestehen auch Sitzmöglichkeiten. Die Beleuchtung ist vielerorts gegeben, teilweise jedoch in grösseren Abständen. Entlang des übergeordneten kommunalen Strassennetzes besteht mindestens einseitig ein Trottoir. Oftmals weisen diese eine Breite zwischen 1.50 m und 2.00 m auf und entsprechen so nur knapp der Norm. Für einen hohen Komfort und eine möglichst hohe Verkehrssicherheit sind grundsätzlich Trottoirbreiten mit einer Breite von 2.50 m (Begegnungsfall mit erweitertem Lichtraumprofil z.B. Kinderwagen oder Rollstuhl) anzustreben. Durch die Parzellierung sind die Trottoirführungen teilweise unterbrochen. Nach Angaben der Gemeinde sollen diese Netzlücken im Zusammenhang mit privaten Bauvorhaben geschlossen werden. Aufgrund der hohen Landkosten ist dies jedoch nicht immer möglich. Vereinzelt sind in den Trottoirbereichen Längsparkfelder markiert. Diese behindern den Fussverkehr und sind aus Sicht der Verkehrssicherheit als kritisch zu beurteilen. Auf den Feinerschliessungsstrassen innerhalb der Tempo-30-Zonen wird der Fussverkehr oftmals im Mischverkehr geführt. Vereinzelt bestehen bei schmalen Strassenquerschnitten Fussgängerlängsmarkierungen.



Abbildung 27: Chillerweg – eher schmal dimensioniert, jedoch mit Geländer und Sitzmöglichkeit



Abbildung 28: Zugang Bahnhof «Winkel am Zürichsee» – mit Geländer und Velo begehbar, gute Beleuchtung



Abbildung 29: Forchstrasse – Unterbruch Trottoirführung (Netzlücke)



Abbildung 30: Weinbergstrasse - Fussgängerlängsstreifen

Aufenthaltsqualität

Die übergeordneten Gemeindestrassen sind aufgrund der teilweise grossen Strassenbreiten und grosszügig ausgebildeten Knotenbereiche eher verkehrsorientiert gestaltet. In den Strassenräumen befinden sich zudem zahlreiche Parkfelder. Grünelemente sind kaum vorhanden. Entsprechend ist die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr ausbaufähig. Dennoch gibt es hinsichtlich der Strassenraumgestaltung, insbesondere im Ortskern, verschiedene gute Ansätze (u.a. Begegnungszone Schiffländestrasse oder Baumallee Bahnhofstrasse), welche in einem gesamtheitlichen Konzept und unter Abstimmung sämtlicher Verkehrsmittel zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen könnten. Abseits der Gemeindestrassen gibt es teilweise sehr attraktive Fussverkehrsverbindungen (u.a. Schulweg in Richtung Erlenbacher Tobel).



Abbildung 31: Schiffländestrasse – Begegnungszone, hingegen viele Fahrzeuge im Strassenraum



Abbildung 32: Bahnhofstrasse – Attraktive Baumallee, hingegen viele Fahrzeuge im Strassenraum



Abbildung 33: Weinbergstrasse – Grünbereich im Knotenbereich mit Sitzgelegenheit



Abbildung 34: Schulweg – attraktive Fussverkehrsführung

Topografie

Die Topografie in Erlenbach ist für den Fussverkehr ein gewisses Hemmnis. Insbesondere das Erlenbacher Tobel erzeugt eine Art Trennwirkung und ist hinsichtlich der Schulwegführung suboptimal. Die bestehende Netzstruktur gewährleistet dennoch in vielen Bereich die Durchlässigkeit zwischen den verschiedenen Geländeebenen.

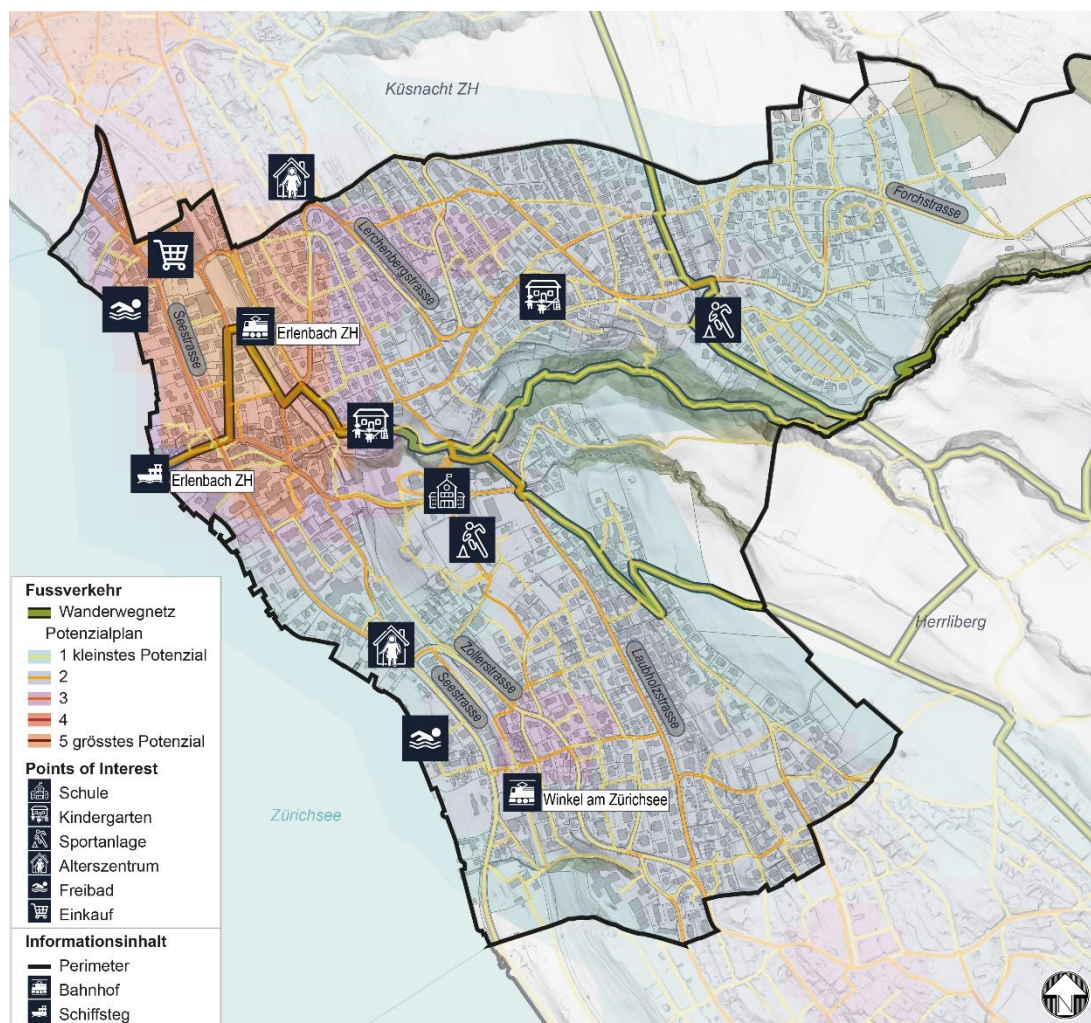


Abbildung 35: Analyse Fusswegnetz

Trend und Entwicklungsabsichten:

In Bezug auf den demografischen Wandel ist insbesondere auch im Bereich des Fussverkehrs auf die Bedürfnisse der älteren Menschen einzugehen. Deshalb sollten wichtige Verbindungen mit einem hohen Fussgängerpotenzial einen hohen Standard aufweisen.

Die Anforderungen an die Strassenraumgestaltung gewinnen im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und das Lokalklima (Hitzeminderung) zunehmend an Bedeutung. Mit der Erwärmung der Siedlungsräume steigt zugleich der Nutzungsdruck auf die umliegenden Naherholungsgebiete. Entsprechend müssen auch die Wege dorthin so gestaltet werden, dass sie den zukünftigen Ansprüchen gerecht werden.

2.7 Verkehrssicherheit

Gemäss der Unfallauswertung mittels des Auswertungstool VUGIS [12] ereigneten sich im Zeitraum zwischen 01.06.2020 und dem 31.05.2025 auf dem Gemeindegebiet insgesamt 214 polizeilich registrierte Unfälle (3 Schwer- und 46 Leichtverletzte, keine Getötete; siehe Abbildung 36). Bei den meisten Unfällen handelt es sich um dem Unfalltyp Schleuder- oder Selbstunfälle (99) gefolgt von Parkierunfällen (56). 5 Unfälle ereigneten sich mit Beteiligung von Zufussgehenden, wobei sich nur zwei auf dem Gemeindestrassennetz ereigneten. Die meisten Unfälle konzentrieren sich auf die Seestrasse (Kantonsstrasse). Grundsätzlich besteht auf dem Gemeindestrassennetz hingegen bis auf die Parkierunfälle auf der Bahnhofstrasse und dem Migros-Parkplatz keine klare Unfallanhäufungen oder ein Unfallschwerpunkte (nach Berechnungsschema der VSS Norm 641 724). Dennoch bestehen hinsichtlich der Verkehrssicherheit gewisse Schwachstellen im Strassenraum, wie etwa eingeschränkte Knotensichtweiten, unterbrochene oder zu schmale Fussverkehrsführungen sowie fehlende Veloinfrastruktur. Diese Schwachstellen sind insbesondere in Bezug auf die Schulwegführung als kritisch zu beurteilen.

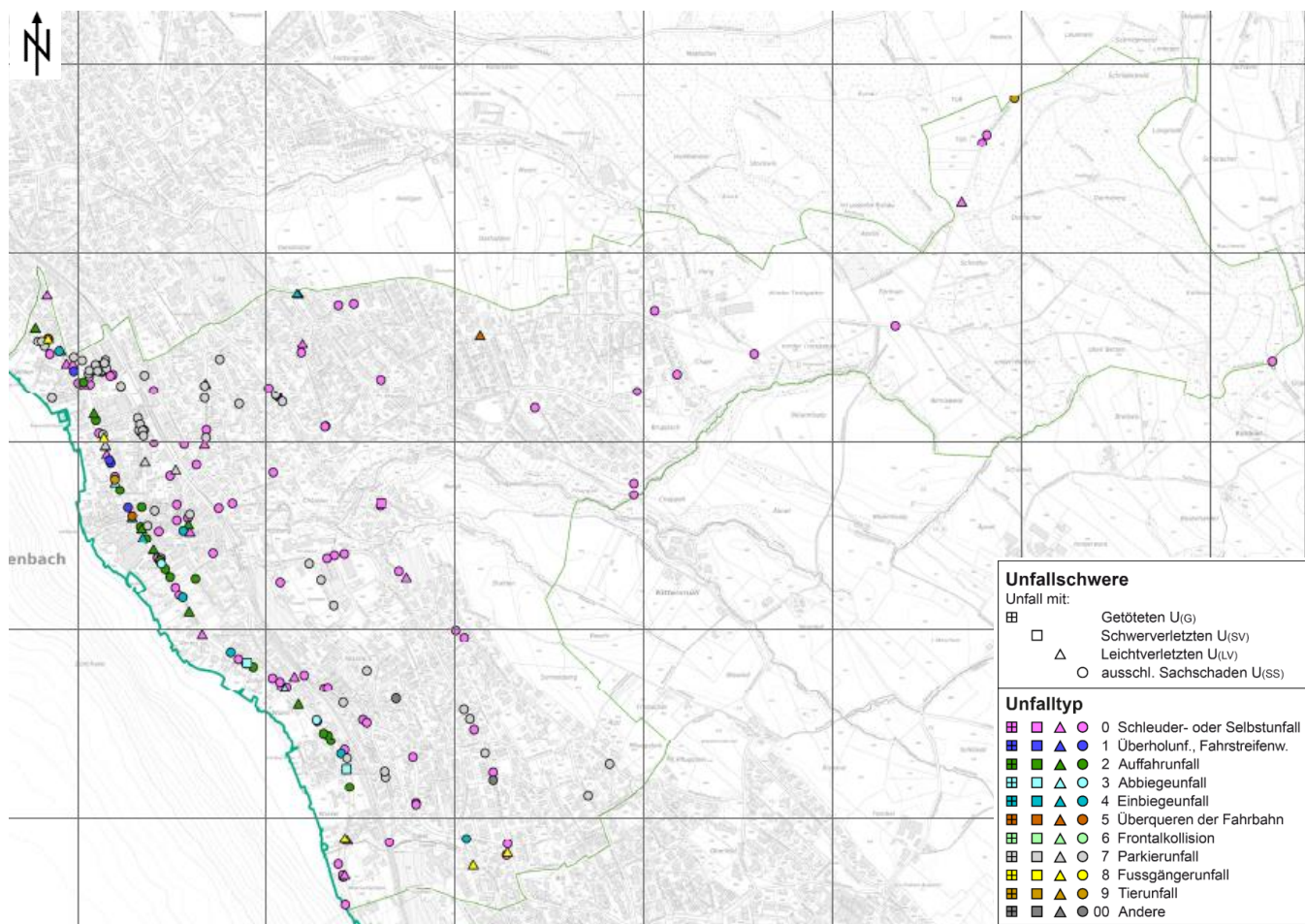


Abbildung 36: Unfallauswertung VUGIS für Gemeindegebiet, Zeitraum 01.06.2020 – 31.05.2025 [12]

Trend und Entwicklungsabsichten:

Die Schulwegsicherheit steht zunehmend im Fokus von Planung und Politik, da Kinder zu den besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden zählen. Zudem bestehen bei den Kindern ähnliche Bedürfnisse an den Strassenraum wie bei älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. breitere Trottoirs, Schutzinseln als Querungshilfen, Infrastruktur auf geringerer Höhe etc.). Diese Synergien gilt es bei der Planung zu nutzen.

3 Strategie Mobilität 2040

Das Ziel für die nachhaltige Mobilitätsstrategie ist durch die kommunale Klimastrategie [1] (Handlungsfeld C: Verkehr und Mobilität) vorgegeben und lautet wie folgt:

Der Verkehr auf dem Gemeindegebiet von Erlenbach verursacht bis 2040 mit wenigen Ausnahmen keine direkten Treibhausgasemissionen mehr.

Um eine nahezu treibhausgasfreie Mobilität zu erreichen, gilt es, grundsätzlich Verkehr zu vermeiden, auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern und die verbleibenden Fahrzeuge möglichst mit erneuerbarer Energie zu betreiben.

Eine Verlagerung kann stattfinden, indem anstelle des Autos das Velo oder der öffentliche Verkehr genutzt wird oder kürzere Strecken auch zu Fuss zurückgelegt werden. Um diese grundsätzlichen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens herbeizuführen, sind Strategien und Massnahmen für die Gemeinde Erlenbach zu definieren.

3.1 Defizite / Risiken und Potenziale zur Erreichung der Klimaziele

Für die einzelnen Verkehrsmittel bestehen in der Gemeinde Erlenbach aufgrund der Situation- und Trendanalyse folgende Defizite / Risiken und Potenziale zur Erreichung einer nahezu treibhausgasfreien Mobilität.

Verkehrsmittel	Defizite / Risiken	Potenziale
MIV	- Starkes Verkehrswachstum (MIV) in der Region Pfannenstil bis 2040 (+32%) - Verhältnismässig hoher Motorisierungsgrad in Erlenbach - Wenige öffentliche Elektrotankstellen - Grosses Parkfeldangebot (attraktive Nutzung für den MIV) - Beschränktes Car-Sharing-Angebot, nicht flächendeckend - Keine restriktive Regulierung zur Reduzierung von privaten Abstellplätzen	- Im Vergleich zum Kanton Zürich und zur Region Pfannenstil geringeren Anteil an Fahrzeugen mit rein fossilen Antrieben - Generelle Zunahme von dekarbonisierten Fahrzeugen - Förderung Erstellung privater Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Anteil Übernahme Installationskosten durch Gemeinde) - Überarbeitung der BZO in der nächsten Legislaturperiode ist geplant (Potenzial hinsichtlich einer restriktiveren Regulierung der privaten Abstellplätze)
ÖV	- Erschwerte Zugänglichkeit Bahnhöfe (dezentrale Lage und steile Topografie) - Teilweise kein BehiG-konformer Ausbau an den Haltestellen - Technische Machbarkeit zur Umstellung auf E-Busse bei den Linien Nr. 961 und 962 aufgrund Höhe bei Bahnunterführung Drusbergstrasse unklar - Beeinträchtigung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit bei der Linie Nr. 962 durch Engpässe im Strassenraum (Längsparkfelder) und der Rückstauproblematik bei der LSA See- / Dorfstrasse - Das Angebot in den Randstunden entspricht nicht einem urbanen Anspruch	- Sehr starkes Verkehrswachstum (ÖV) in der Region Pfannenstil bis 2040 (+58%) 15'-Takt in Richtung Zürich (S-Bahn) als gutes Basisangebot - Kurze Reisezeiten Stadt Zürich - Zwei Bahnhöfe und entsprechend kurze Wege zur S-Bahn - Gesamtes Siedlungsgebiet gilt als erschlossen (räumliche Abdeckung gegeben) - Mögliche Einführung des 15'-Takt auf den Buslinien Nr. 961 und 962 u.a. im Zusammenhang mit dem STEP 2035 denkbar - Autonome Fahrzeugflotten könnten Siedlungsgebiete mit eher geringem Nachfragepotenzial kostengünstig erschliessen - Verstärkte Nachfrage nach Multimodalität

Veloverkehr	▪ Teilweise fehlende Infrastruktur oder suboptimale Linienführung (kantonales Alltagsnetz) ▪ Viele Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Steile Topografie, teilweise keine alternativen Routen ▪ Eher klein dimensionierte Veloabstellanlagen mit geringem Standard ▪ Keine qualitativen und quantitativen Regulierungen in der BZO hinsichtlich den privaten Abstellanlagen	▪ Engmaschiges Strassennetz ▪ Flächendeckende Tempo-30-Zonen auf den Erschliessungsstrassen ▪ Nähe zur Stadt Zürich und entsprechendes Potenzial für E-Bike Fahrten ▪ Voranschreitende E-Bike-Nutzung (Übernahme Kostenanteil bei Neukauf durch Gemeinde) ▪ Überarbeitung der BZO in der nächsten Legislaturperiode ist geplant (Möglichkeit hinsichtlich erhöhter Anforderungen an die Veloabstellplätze)
Fussverkehr	▪ Teilweise weite Wege zu der Versorgung des täglichen Gebrauchs ▪ Eher schmale Trottoirbreiten und Unterbrechungen (Netzlücken) → Verkehrssicherheitsproblematik ▪ Steile Topografie, Trennwirkung durch Erlenbacher Tobel ▪ Verkehrorientierte Strassenräume mit wenig Grünelementen ▪ Verändertes Lokalklima in den Strassenräumen (höhere Temperaturen)	▪ Engmaschiges Fussverkehrsnetz mit vielen Querverbindungen zwischen den verschiedenen Geländeebenen ▪ Flächendeckende Tempo-30-Zonen auf den Erschliessungsstrassen (ohne Trottoir) ▪ Auf steilen Querverbindungen oftmals Geländer und Zwischenpodeste sowie teilweise Sitzmöglichkeiten ▪ Es bestehen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität gute Ansätze (u.a. Begegnungszone Schiffhäuserstrasse oder Baumallee Bahnhofstrasse), jedoch kein gesamtheitliches Konzept oder Abstimmung auf alle Verkehrsmittel

Tabelle 2: Übersicht Defizite / Risiken und Potenziale

3.2 Mobilitätsstrategien

Auf Basis des vorgegebenen Ziels aus der Klimastrategie [1] (siehe Einleitung Kapitel 3), der Situations- und Trendanalyse (Defizite / Risiken und Potenziale; siehe Kapitel 3.1) sowie in Anlehnung an die Leitsätze der Klimastrategie (Handlungsfeld C: Verkehr und Mobilität; siehe Kapitel 1.3.2) und die Ziele des aktuellen kommunalen Richtplans [4] (siehe Kapitel 1.3.3) lassen sich für die nachhaltige Mobilitätsstrategie der Gemeinde Erlenbach die folgenden sechs wegweisenden Leitsätze ableiten.

- S1:** Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Fuss- und Veloverkehr durch gezielte Verbesserungen in der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur
- S2:** Vermeiden von kurzen MIV-Fahrten durch eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- S3:** Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität zur Förderung des Fussverkehrs
- S4:** Ausbau der Multimobilität zur besseren Verknüpfung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV
- S5:** Stärkung des ÖV durch ein attraktives Angebot und eine gute Zugänglichkeit
- S6:** Förderung der Elektromobilität durch Schaffung optimaler Rahmenbedingungen



Abbildung 37: Übersicht Leitsätze

4 Massnahmenfelder und Massnahmen

Anhand der Situations- und Trendanalyse und aufbauend auf der Mobilitätsstrategie wurden verschiedene Massnahmen erarbeitet. Diese lassen sich in acht Massnahmenfelder gruppieren. Die nachfolgende Tabelle 3 bietet einen Überblick über die Massnahmenfelder und deren Massnahmen. Nachfolgend werden die Massnahmen detailliert beschrieben.

Der Umsetzungshorizont richtet sich generell nach der Länge des Planungsprozesses und nach der Komplexität der Umsetzung. In einzelnen Massnahmenfeldern ergeben sich Sofortmassnahmen, die mit geringem Aufwand umgesetzt werden können und bereits einen ersten Beitrag zur Zielerreichung leisten («Quick Wins»). Der Impact respektive die Wirkung der einzelnen Massnahmen wurden im Rahmen einer Projektsitzung mit der Umweltkommission grob beurteilt (gross, mittel, klein).

Nr.	Massnahmen
Fussverkehr	
1	Sofortmassnahmen Fussverkehr (Quick Wins)
2	Kommunales Fussverkehrskonzept
Veloverkehr	
3	Sofortmassnahmen Veloverkehr (Quick Wins)
4	Planung Velobahn
5	Kommunales Veloverkehrskonzept
Multimobilität	
6	Sofortmassnahmen Multimobilität (Quick Wins)
7	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof «Erlenbach ZH»
ÖV	
8	Neues Angebotskonzept Busverkehr
9	Autonomer Smart Shuttle
10	Hochwertige Haltestelleninfrastruktur
Dekarbonisierung	
11	Betrieb von Elektrobussen
12	Elektroladestationen im öffentlichen Raum
13	Weitere Förderung privater Elektroladestationen
Ruhender Verkehr	
14	Parkierungskonzept
15	Anpassung BZO
Marketing / Anreize	
16	Sensibilisierung
17	Anreize schaffen
18	Gemeindeverwaltung als Vorbild
Strassenräume	
19	Strassenraumkonzept

Tabelle 3: Übersicht Massnahmenfelder und Massnahmen

Massnahmenfeld		Fussverkehr
Strategie		S1, S2 und S3
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
1	Sofortmassnahmen Fussverkehr (Quick Wins) - Erneuerung und Ergänzung von Sitzmöglichkeiten an wichtigen Punkten des Fussverkehrs - Absenkungen Randabschlüsse bei Fussgängerstreifen oder Querungsstellen und Überprüfung von Belagsschäden - Installation von kleinen Trinkbrunnen und Wasserspendern	Zeithorizont: Ab 2026 (laufend) Kosten: Gering Nächste Schritte: Umsetzung insb. im Zusammenhang mit anderen Projekten Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel
2	Kommunales Fussverkehrskonzept Basierend auf dem kommunalen Richtplan sollen im Rahmen des Fussverkehrskonzepts prioritäre Fussverbindungen definiert werden, insbesondere zwischen wichtigen Nutzungen und im Bereich der Schulwegführung, welche erhöhte infrastrukturelle Anforderungen erfüllen sollen. Mögliche Anforderungen sind: - Mindestbreiten Wege / Trottoir: 2.00 m, bei Verbindungen mit höheren Fussverkehrsaufkommen min. 2.50 m (Begegnungsfall mit erweitertem Lichtraumprofil (z.B. Kinderwagen oder Rollstuhl)) - Geländer, Zwischenpodeste und Sitzmöglichkeiten bei grösseren Steigungen - Attraktive Führung in Knotenbereichen (z.B. Trottoirüberfahrten) - Fussgängerschutzinseln mit ausreichender Breite (min. 2.00 m) insbesondere bei erhöhten Verkehrsaufkommen (ab DTV 3'000 Fz) - Angemessene Beleuchtung (subjektives Sicherheitsgefühl) Die Umsetzung des Fussverkehrskonzepts erfolgt in Abstimmung mit dem Sanierungsprogramm der Gemeindestrassen. Defizite in Bezug auf die Schulwegführung sind prioritär zu beheben.	Zeithorizont: In nächster Legislaturperiode (2026 bis 2030) Kosten: Mittelmässig (Konzept) Nächste Schritte: Erarbeitung im Zusammenhang mit der Richtplanrevision (Verkehrsplan) Federführung: Abteilung Hochbau und Planung Impact: Mittel
Einordnung		
Durch das Massnahmenfeld «Fussverkehr» sind kurzfristig keine grossen Verkehrsverlagerungseffekte zu erwarten. Erst im Zusammenspiel mit weiteren Massnahmen, die Verkehr zum Fussverkehr verlagern, kann der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden. Für eine klimaneutrale Mobilität ist der Fussverkehr massgebend. Aufgrund des demografischen Wandels wird die Bedeutung eines attraktiven und sicheren Fussverkehrsnetzes in Zukunft stark zunehmen. Zudem kann ein wertvoller Beitrag zur Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf die Schulwegführung, geleistet werden.		

Tabelle 4: Massnahmenfeld Fussverkehr

Massnahmenfeld		Veloverkehr
Strategie		S1 und S2
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
3	Sofortmassnahmen Veloverkehr (Quick Wins) - Prüfung Anpassung Verkehrsberuhigungselemente (Minimierung Einschränkungen für Veloverkehr) - Kurzfristige Verbesserung der Veloabstellanlagen - Velopumpstationen respektive kleine Servicestationen im Zentrumsbereich und an den Bahnhöfen - Beschaffung von Verwaltungsvelos (siehe auch Massnahme 18) - Beitrag an Servicekosten von Velos oder Service-Aktion mit lokalem Velohändler für Bewohnende von Erlenbach (siehe auch Massnahme 17)	Zeithorizont: Ab 2026 (laufend) Kosten: Gering Nächste Schritte: Umsetzung insb. im Zusammenhang mit anderen Projekten Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel
4	Planung Velobahn Auf Basis des Gemeinderatsbeschlusses vom 13. Mai 2025, welcher die Umsetzung der Velobahn auf der Drusbergstrasse befürwortet, soll die Gemeinde bei der Planung der überkommunalen Velobahn sich aktiv in den Planungsprozess einbringen. Dabei ist in einen ersten Schritt bei der Fachstelle Veloverkehr des Kantons Zürichs das Interesse einer aktiven Mitwirkung im Planungsprozess zu signalisieren.	Zeithorizont: Ab 2026 (laufend) Kosten: - Nächste Schritte: Kontaktaufnahme mit der Fachstelle Veloverkehr des Kanton Zürichs Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel
5	Kommunales Veloverkehrskonzept Im Rahmen eines Veloverkehrskonzepts sind die Veloverbindungen (kantonale und kommunale Routen) auf dem Gemeindegebiet gesamtheitlich zu betrachten. Dabei sind alternative Routenführungen zu prüfen beziehungsweise zu vertiefen (Anträge aus dem kommunalen Richtplan 2013 [4] an die Region) sowie die infrastrukturellen Anforderungen der einzelnen Verbindungen festzulegen (z.B. Velostreifen bergwärts). Bei Mischverkehrsführungen ist zudem eine möglichst hindernisfreie Führung des Veloverkehrs anzustreben, beispielsweise durch Anpassungen bei Verkehrsberuhigungselementen oder durch die Verschiebung bzw. Aufhebung von Längsparkfeldern. Neben den Nachbargemeinden ist im Hinblick auf die kantonalen Verbindungen auch die Fachstelle Veloverkehr des Kantons Zürich in den Planungsprozess einzubeziehen, da sich der Kanton finanziell an der Umsetzung beteiligt. Weiter sind im Rahmen des Veloverkehrskonzepts die zukünftigen Kapazitäten und Standards (u.a. Überdachung, Sicherungsmöglichkeiten, Platzbedarf für Cargo-Bikes, Ladestationen E-Bikes, Helmfächer etc.) der öffentlichen Veloabstellabstellanlagen zu definieren. Die Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen hinsichtlich der Veloverkehrsführung ist mit dem Sanierungsprogramm der Gemeindestrassen abzustimmen. Die Umsetzung im Zusammenhang mit dem Abstellanlagen kann jedoch unabhängig davon erfolgen.	Zeithorizont: In nächster Legislaturperiode (2026 bis 2030) Kosten: Mittelmässig (Konzept) Nächste Schritte: Erarbeitung im Zusammenhang mit der Richtplanrevision (Verkehrsplan) Federführung: Abteilung Hochbau und Planung Impact: Mittel

Einordnung
Durch eine hochwertige und sichere Veloinfrastruktur in Kombination mit der Nähe zum urbanen Raum (Stadt Zürich) ist von einem Verlagerungseffekt auf den Veloverkehr insbesondere beim Alltagsverkehr (Pendlerverkehr in Richtung Stadt Zürich) auszugehen. Entsprechend ist von einem gewissen Beitrag zur Zielerreichung einer nahezu treibhausgasfreien Mobilität in der Gemeinde Erlenbach auszugehen. Weiter wird durch eine Aufwertung des Velowegnetzes auch die Verkehrssicherheit erhöht.

Tabelle 5: Massnahmenfeld Veloverkehr

Massnahmenfeld	Multimobilität	
Strategie	S4	
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
6	Sofortmassnahmen Multimobilität (Quick Wins) Car-Sharing → Abklärung / Prüfung Ausdehnung heutiges Car-Sharing-Angebot (weitere Standorte (z.B. am Bahnhof «Winkel oder an dezentraler Lage im Siedlungsgebiet (Hanglagen)) und Fahrzeugtypen) aufgrund vorhandenen Nutzerdaten.	Zeithorizont: Ab 2026 Kosten: Gering Nächste Schritte: Kontaktaufnahme Car-Sharing-Betreiber Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Klein
7	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof «Erlenbach ZH» Im Zusammenhang mit der geplanten Modernisierung beziehungsweise Sanierung des Bahnhofs «Erlenbach ZH» sind in Bezug auf die Multimobilität die zukünftigen Anforderungen zu definieren. Dabei stehen folgende Thematiken im Vordergrund: - P+R-Anlage und Veloabstellanlage (Anzahl, Standard und Zugänglichkeit) - Sharing-Angebot (Car-Sharing, Velo-Sharing etc.) - Nutzungen / Quartiertreff (Einkaufen, Café etc.) Die definierten Anforderungen können in den Planungsprozess der SBB eingebracht werden. Die Umsetzung ist grundsätzlich von der SBB abhängig. Laut dem BAV ist der Beginn der Sanierungsarbeiten zur Herstellung der BehiG-Konformität am Bahnhof «Erlenbach ZH» für das Jahr 2030 vorgesehen.	Zeithorizont: In Abstimmung mit SBB Kosten: Hoch (Kostenteiler mit SBB) Nächste Schritte: Definition Anforderungen, Kontaktaufnahme SBB Federführung: Abteilung Hochbau und Planung Impact: Gross
Einordnung		
Durch die stetige Entwicklung im Bereich der Digitalisierung und die dadurch bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel nimmt die Multimobilität in der Gesellschaft einen immer grösseren Stellenwert ein. Durch die Nähe zum urbanen Raum (Stadt Zürich) besteht in der Gemeinde Erlenbach ein grosses Potenzial. Zusammen mit den Angeboten für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV kann die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel zu einer Veränderung des Modalsplits führen.		

Tabelle 6: Massnahmenfeld Multimobilität

Massnahmenfeld		ÖV
Strategie		S5
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
8	Neues Angebotskonzept Busverkehr Im Zusammenhang mit den im STEP 2035 vorgesehenen Anpassungen im Bahnverkehr ist auch das Busangebot in der Gemeinde Erlenbach zu überprüfen und entsprechend anzupassen. Die VZO hat hierzu bereits erste Konzeptüberlegungen erarbeitet, unter anderem zur möglichen Anpassung der Linienführung der Buslinie Nr. 962 im Bereich der Haltestellen «Streuli» und «Pflugstein». Diese Überlegungen sollen im Jahr 2026, nach der Veröffentlichung des definitiven S-Bahn-Fahrplans, weiter konkretisiert werden. In diesem Zusammenhang ist die Zweckmässigkeit eines 15'-Takts sowie eine Verlängerung der Betriebszeiten auf den beiden Buslinien Nr. 961 und 962 zu prüfen. Die VZO steht einer Taktverdichtung grundsätzlich offen gegenüber, weist jedoch darauf hin, dass eine Verdichtung auf der Linie Nr. 962 im heutigen Fahrplanbetrieb nur schwer umsetzbar wäre. Grund dafür ist, dass sich die Fahrzeuge im Engstellenbereich der Schulhausstrasse zwischen dem Schulhaus und dem Kirchgemeindehaus kreuzen müssten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass eine Taktverdichtung in erster Linie durch qualitative Angebotsverbesserungen oder zusätzliche Kapazitätsbedürfnisse begründet sein müsste. Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung würde für die Gemeinde Erlenbach grundsätzlich ein 30'-Takt ausreichen. Weiter ist im Rahmen des neuen Angebotskonzept die Durchbindung der Linie Nr. 918 von Küsnacht zum Bahnhof «Erlenbach ZH» zu prüfen (Bestrebung der Gemeinde Küsnacht). Nach Einschätzung der VZO wäre dafür, je nach künftigen Fahrplan, am Bahnhof «Erlenbach ZH» eine dritte Haltekannte erforderlich.	Zeithorizont: Konzept bis 2030, Umsetzung ab 2035 Kosten: - Nächste Schritte: Kontaktaufnahme mit der VZO, Definition Angebotsbedarf Federführung: Abteilung Präsidiales, Sicherheit und Verkehr Impact: Gross
9	Autonomer Smart Shuttle Prüfung des Potentials einer Einführung eines autonomen Smart Shuttles (Rufbus-system) zum Beispiel während den Abendstunden im Rahmen eines Testbetriebs (z.B. neue Betriebsform «Erlibus»).	Zeithorizont: Bis 2035 Kosten: - Nächste Schritte: Entwicklung Beobachten (laufende Testbetriebe), ansprechen der Thematik beim Amt für Mobilität und der VZO Federführung: Abteilung Präsidiales, Sicherheit und Verkehr Impact: Klein
10	Hochwertige Haltestelleninfrastruktur Die BehiG-konforme Umgestaltung der Bushaltestellen (hohe Haltekannten (18 – 22 cm) und taktile Markierungen) ist in Abstimmung mit dem Strassensanierungsplan weiter voranzutreiben. Zudem ist an gut frequentierten Haltestellen zu prüfen, ob eine über die vorgegebenen Standards der VZO hinausgehende Haltestelleninfrastruktur zweckmässig ist (u.a. Überdachung, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten etc.).	Zeithorizont: Laufend Kosten: Hoch Nächste Schritte: Weitere Vorantreibung im Rahmen der Strassenbauprojekte Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Klein

Einordnung
Durch eine attraktivere Anbindung der Randgebiete und der Hanglagen sowie der Attraktivitätssteigerung der Haltstelleninfrastruktur ergibt sich ein Potenzial zur Vermeidung von MIV-Fahrten. Neben der räumlichen Verfügbarkeit muss die zeitliche Verfügbarkeit erhöht werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Tabelle 7: Massnahmenfeld ÖV

Massnahmenfeld		Dekarbonisierung
Strategie		S6
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
11	Betrieb von Elektrobussen Die Höhenproblematik bei der SBB-Unterführung an der Drusbergstrasse hinsichtlich des zukünftigen Einsatzes von Elektrobussen ist in Zusammenarbeit mit der VZO genauer zu untersuchen und Lösungen zu erarbeiten (Ermöglichung Betrieb von Elektrobussen).	Zeithorizont: Bis 2035 Kosten: - Nächste Schritte: Ermittlung der genauen lichten Höhe, Kontaktaufnahme mit der VZO Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Gross
12	Elektroladestationen im öffentlichen Raum Für die öffentlichen Parkplätze der Gemeinde Erlenbach ist die Installation von Elektroladestationen für Personenwagen zu prüfen. Zunächst sollte an den einzelnen Standorten eine Bedarfsanalyse erfolgen, bevor die technischen und betrieblichen Aspekte vertieft abgeklärt werden (Konzept).	Zeithorizont: Konzept und Umsetzung ab 2027 Kosten: Mittelmässig Nächste Schritte: Bedarfsanalyse Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel
13	Weitere Förderung privater Elektroladestationen Weiterführung der bestehenden Fördermassnahmen hinsichtlich der Elektromobilität (Beitrag an Elektrofahrzeuge (E-Velo, E-Roller und E-Auto) und Ladestationen) auf kommunaler Ebene.	Zeithorizont: Bis 2035 Kosten: Mittel Nächste Schritte: - Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel

Einordnung
Die Dekarbonisierung ist sehr wichtig insbesondere in Bezug auf die nicht vermeidbaren MIV-Fahrten. Die direkt messbaren Auswirkungen können einen grossen Beitrag zur Zielerreichung einer nahezu treibhausgasfreien Mobilität in der Gemeinde Erlenbach leisten. In Bezug auf die indirekten Emissionen ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Strom für die Elektromobilität und die Herstellung der Fahrzeuge und der Infrastruktur aus erneuerbaren Quellen stammt.

Tabelle 8: Massnahmenfeld Dekarbonisierung

Massnahmenfeld		Ruhender Verkehr
Strategie		S1 und S2
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
14	Parkierungskonzept Im Rahmen eines Parkierungskonzept sollen die Anzahl und Lage der öffentlichen Parkfelder gesamtheitlich überprüft werden (umfassende Analyse und Herleitung des Handlungsbedarfs). Die Parkierung im Strassenraum ist zukünftig so anzuordnen, dass die Einschränkungen hinsichtlich des ÖV-Betriebs und des Veloverkehrs möglichst geringfügig sind. Auf Basis des Parkierungskonzept ist eine Parkierungsverordnung als Rechtsgrundlage für die zukünftige Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder zu erarbeiten.	Zeithorizont: In nächster Legislaturperiode (2026 bis 2030) Kosten: Mittelmässig (Konzept) Nächste Schritte: Erarbeitung im Zusammenhang mit der Richtplanrevision (Verkehrsplan) Federführung: Abteilung Präsidiales, Sicherheit und Verkehr Impact: Gross
15	Anpassung BZO Im Zusammenhang mit der anstehenden Revision der BZO in der nächsten Legislaturperiode sind die Vorgaben hinsichtlich der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos zu überarbeiten. Folgende Anpassungen sind vordergründig zu prüfen: Motorfahrzeuge - Begrenzung der maximalen Anzahl Parkfeldern - Einführung eines Artikels zur Ermöglichung einer Abweichung von den Parkfeldrichtwerten unter gewissen Bedingungen (u.a. autoarmes Wohnen) - Definition von Anzahl Abstellplätzen mit Ladepunkten für Elektroautos (insb. bei Mehrfamilienhäusern) Velo - Minimaler Standardbedarf für verschiedene Nutzungsarten - Definition von Anforderungen hinsichtlich der Ausgestaltung, Lage und Erreichbarkeit der Abstellanlagen (u.a. auch in Bezug auf die E-Bikes)	Zeithorizont: In nächster Legislaturperiode (2026 bis 2030) Kosten: - Nächste Schritte: Erfolgt mit der BZO-Revision Federführung: Abteilung Hochbau und Planung Impact: Gross
Einordnung		
Hinsichtlich der Zielerreichung einer nahezu treibhausgasfreien Mobilität in der Gemeinde Erlenbach stellen die Massnahmen im Bereich des «ruhenden Verkehrs» klassische Push-Ansätze dar, die aufgrund ihres erzwingenden Charakters eine hohe Wirksamkeit erzeugen (Förderung einer Verhaltensveränderung). Zudem führen diese Massnahmen zu einer gewissen Regulierung hinsichtlich des ortsfremden Parkierens rund um die beiden Bahnhöfe.		

Tabelle 9: Massnahmenfeld ruhender Verkehr

Massnahmenfeld		Marketing / Anreize
Strategie		S1, S4, S5 und S6
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Umsetzung
16	Sensibilisierung Mittels gezielten Informationskampagnen (z.B. Webschaltungen, Flyer, Anlässe etc.) sind die Bewohnenden und Unternehmungen in Erlenbach auf das Ziel einer nachhaltigen Mobilität zu sensibilisieren und mögliche Angebote (u.a. Anreize) aufzuzeigen. Dabei sind auch bereits bekannte Marketingkampagnen zu unterstützen (z.B. im Bereich Veloverkehr «BIKE TO WORK» oder «CYCLOMANIA»). Zudem sind potenzielle Unternehmen, Bauherrschaften und Investoren über das Angebot «Impuls Mobilität» des Kantons Zürich zu informieren, welches Beratungen rund um Mobilitätsfragen (u. a. zur Elektromobilität) umfasst.	Zeithorizont: Ab 2026 (laufend) Kosten: Gering Nächste Schritte: Auslegeordnung, Konzept erstellen Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Klein
17	Anreize schaffen Es sind Anreize zu schaffen, dass die Bevölkerung und Unternehmen von Erlenbach sich möglichst nachhaltig fortbewegt. Im Vordergrund stehen dabei insbesondere zwei Handlungsfelder mit möglichen Massnahmen (Beispiele): Finanzielle Anreize ▪ Beitrag an ÖV-Ticket (Tarifvergünstigungen), Car-Sharing- und Bike-Sharing-Kosten ▪ Beitrag an Servicekosten von Velos oder Service-Aktion mit lokalem Velohändler ▪ Weiterführung der Fördermassnahme Elektromobilität (Beitrag an Elektrofahrzeuge (E-Velo, E-Roller und E-Auto) und Ladestationen) auf kommunaler Ebene (siehe auch Massnahme Nr. 13) Aktionen und Förderungen ▪ Anlässe / Testaktionen: E-Bike, Cargo-Bike, Sharing-Angebote etc. ▪ Veloförderprogramm in Schulen ▪ Lokale Lieferdienste (z.B. mittels Cargo-Bikes), Mitfahrangebote oder Nachbarschaftshilfen (Gewährleistung Nahversorgung insb. für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen) ▪	Zeithorizont: Ab 2026 (laufend) Kosten: Mittelmässig Nächste Schritte: Auslegeordnung, Konzept erstellen Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel

18	Gemeindeverwaltung als Vorbild Die Gemeindeverwaltung soll eine Art Vorbildfunktion hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität einnehmen. Entsprechend ist ein Mobilitätsmanagement zu erarbeiten, welches sich an dem Grundprinzip der «vier V» orientiert (Verkehr <u>v</u>ermeiden, <u>v</u>erlagern, <u>v</u>erträglich gestalten und <u>v</u>ernetzen) und eine mit wenigen Ausnahmen treibhausgasfreie Mobilität der Gemeindeverwaltung garantiert. Mögliche Massnahmen sind: ▪ Reduktion Mitarbeiterparkplätze inkl. Bewirtschaftung (kostenpflichtig) ▪ Car-Sharing-Angebot (Geschäftstermine) ▪ Beiträge an ÖV-Tickets ▪ Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (gute Abstellplätze, Garderoben inkl. Duschen etc.) ▪ Teilnahme Kampagnen («BIKE TO WORK» oder «CYCLOMANIA») ▪ flexible Arbeitsformen (Homeoffice) ▪ elektrifizierte Fahrzeugflotten und Verwaltungsvelos etc. Die gelebte nachhaltige Mobilität soll dann nach aussen transportiert werden (z.B. Beschriften der Elektrofahrzeuge und der Verwaltungsvelos). Als ersten Schritt könnte die Gemeindeverwaltung selbst das Angebot «Impuls Mobilität» des Kantons Zürich in Anspruch nehmen.	Zeithorizont: Ab 2027 Kosten: Mittelmässig (Konzept) Nächste Schritte: Nutzung Angebot «Impuls Mobilität», Erstellung Leistungsbeschreibung, Projektvergabe Federführung: Abteilung Tiefbau und Umwelt Impact: Mittel
Einordnung		
Gesellschaftlich gesehen ist dieses Themenfeld wichtig. Die Gemeindeverwaltung sollte als Vorbild vorausgehen und auf Aktionen und Förderungen hinweisen. Die genauen Auswirkungen und Beiträge dieser Massnahmen zur Zielerreichung einer nahezu treibhausgasfreien Mobilität in der Gemeinde Erlenbach ist schwierig abschätzbar.		

Tabelle 10: Massnahmenfeld Marketing / Anreize

Massnahmenfeld		Strassenräume
Strategie		S1 und S3
Massnahmen		
Nr.	Beschrieb	Horizont
19	Strassenraumkonzept Im Rahmen eines Strassenraumkonzepts soll festgelegt werden, wie die Strassenräume des Gemeindestrassennetzes künftig gestaltet werden sollen. Im Mittelpunkt steht eine siedlungsgerechte und auf die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30 bzw. Tempo 50) abgestimmte Strassenraumgestaltung, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich Rechnung trägt – mit insbesondere geringen Verlustzeiten für den Busverkehr und einer attraktiven Führung des Fuss- und Veloverkehrs Entsprechend ist das Strassenraumkonzept insbesondere mit den Anforderungen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept (siehe Massnahmen Nr. 2 und 5) und den Angebotskonzept des Busverkehrs (siehe Massnahmen Nr. 8) abzustimmen Im Ortskern sollte der Aufenthaltsqualität ein besonderes Augenmerk auf die Verbindung Schiffslände – Dorfstrasse – Bahnhofstrasse / Lerchenbergstrasse gelegt werden, da diese hinsichtlich einer attraktiven Zentrumsachse für den Fussverkehr ein grosses Potenzial aufweist (Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Schiffssteg mit angrenzend verschiedensten Nutzungen).	Zeithorizont: In nächster Legislaturperiode (2026 bis 2030) Kosten: Hoch (Konzept) Nächste Schritte: Erarbeitung im Zusammenhang mit der Richtplanrevision (Verkehrsplan) Federführung: Abteilung Hochbau und Planung Impact: Klein
Einordnung		
Die Auswirkungen dieses Massnahmenfeldes auf das Ziel einer nahezu treibhausgasfreien Mobilität in der Gemeinde Erlenbach ist eher als geringfügig einzustufen. Dennoch sind weittragende positive Effekte in anderen Bereich zu erwarten (Erhöhung Verkehrssicherheit, Verbesserung Aufenthaltsqualität, Hitzeminderung, Verbesserte Wahrnehmung des Ortsbilds etc.).		

Tabelle 11: Massnahmenfeld Strassenräume

5 Monitoring

Die festgelegten Massnahmen dienen zur Zielerreichung, dass der Verkehr auf dem Gemeindegebiet von Erlenbach mit wenigen Ausnahmen bis 2040 keine direkten Treibhausgasemission mehr verursacht. Entsprechend ist die Umsetzung der Massnahmen sowie deren Wirkung zu überwachen respektive zu überprüfen.

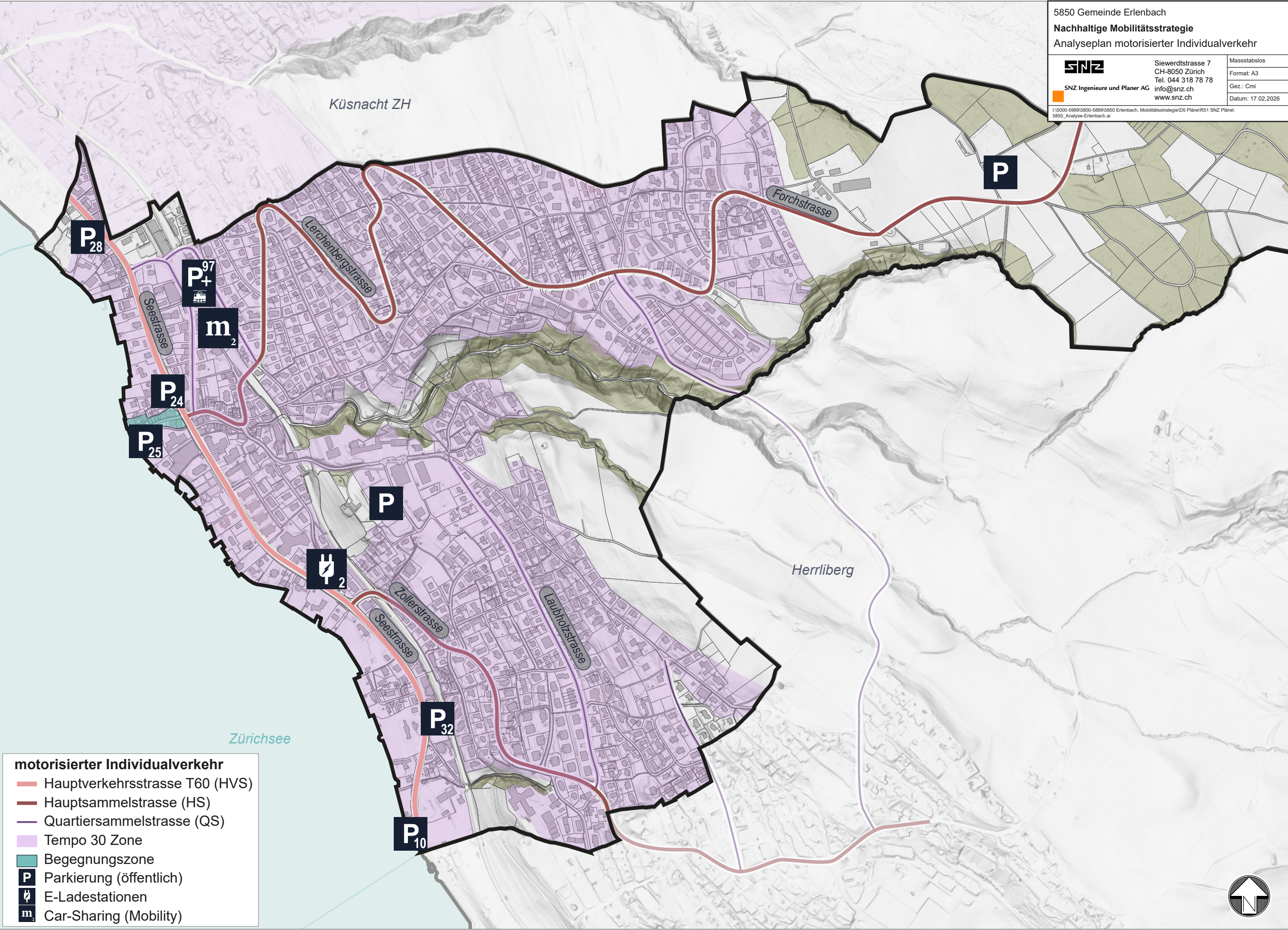
Im Rahmen eines Monitorings sind in regelmässigen Zeitabständen (z.B. 5 Jahren) gewisse Kennwerte unter der Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung zu analysieren und zu vergleichen. Aufgrund der Analyseergebnisse ist gegebenenfalls der Umsetzungszeitplan anzupassen und weitere Massnahmen zu entwickeln. Als auszuwertende Kennwerte könnten unter anderem die Verkehrsmengen (MIV und Velo auf Gemeindestrassennetz), Einsteigerzahlen ÖV, Belegungsgrad Sharing-Angebote sowie andere Strukturdaten (Modalsplit, Motorisierungsgrad, Verteilung Antriebsarten etc.) dienen. Im Zusammenhang mit dem Referenzzustand sind diese Kennwerte festzulegen.

Anhang

Anhang 1 Analysekarten

Anhang 1 Analysekarten

- MIV
- ÖV
- Veloverkehr
- Fussverkehr



motorisierter Individualverkehr

Hauptverkehrsstrasse T60 (HVS)

Hauptsammelstrasse (HS)

Quartiersammelstrasse (QS)

Tempo 30 Zone

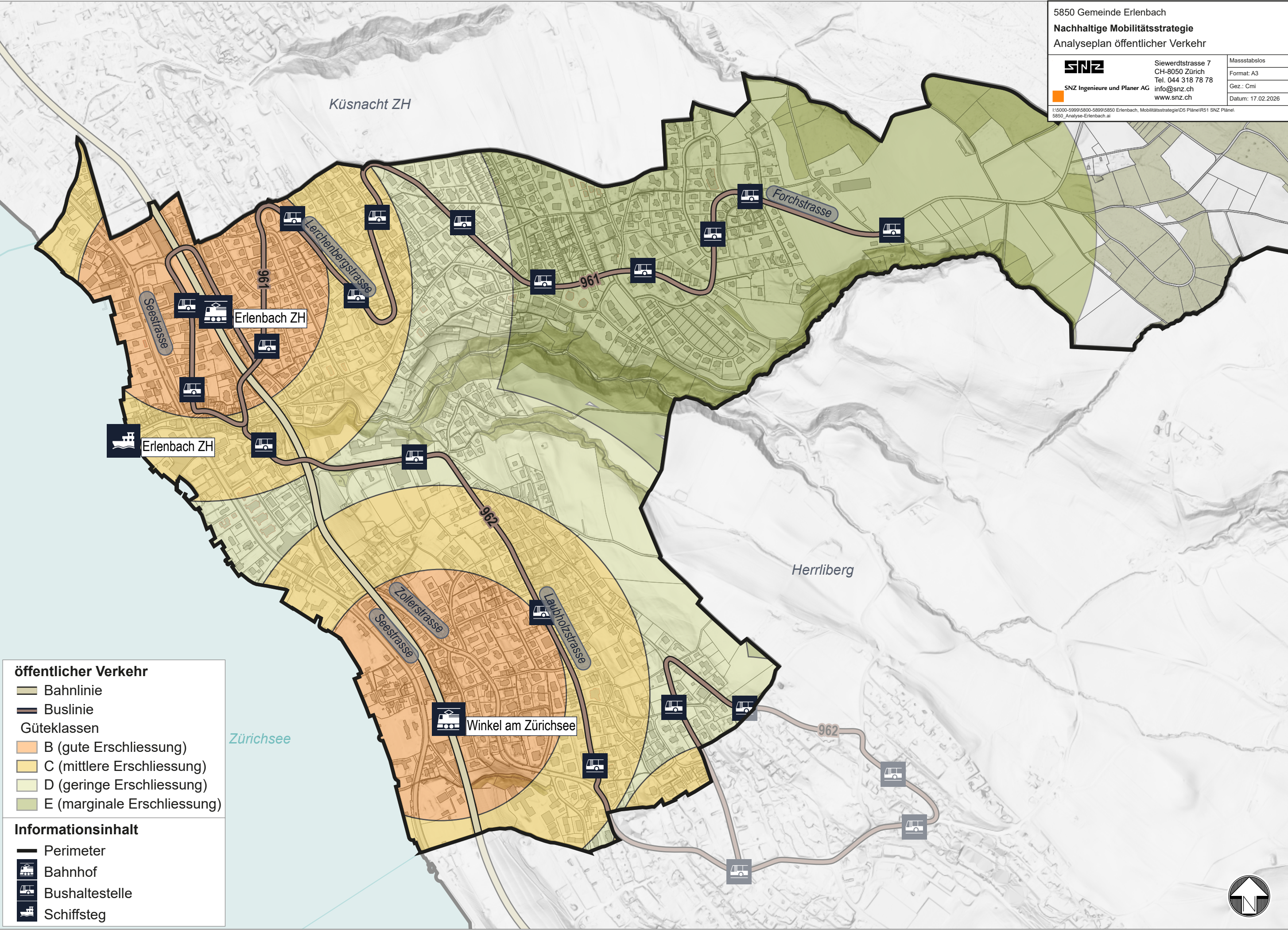
Begegnungszone

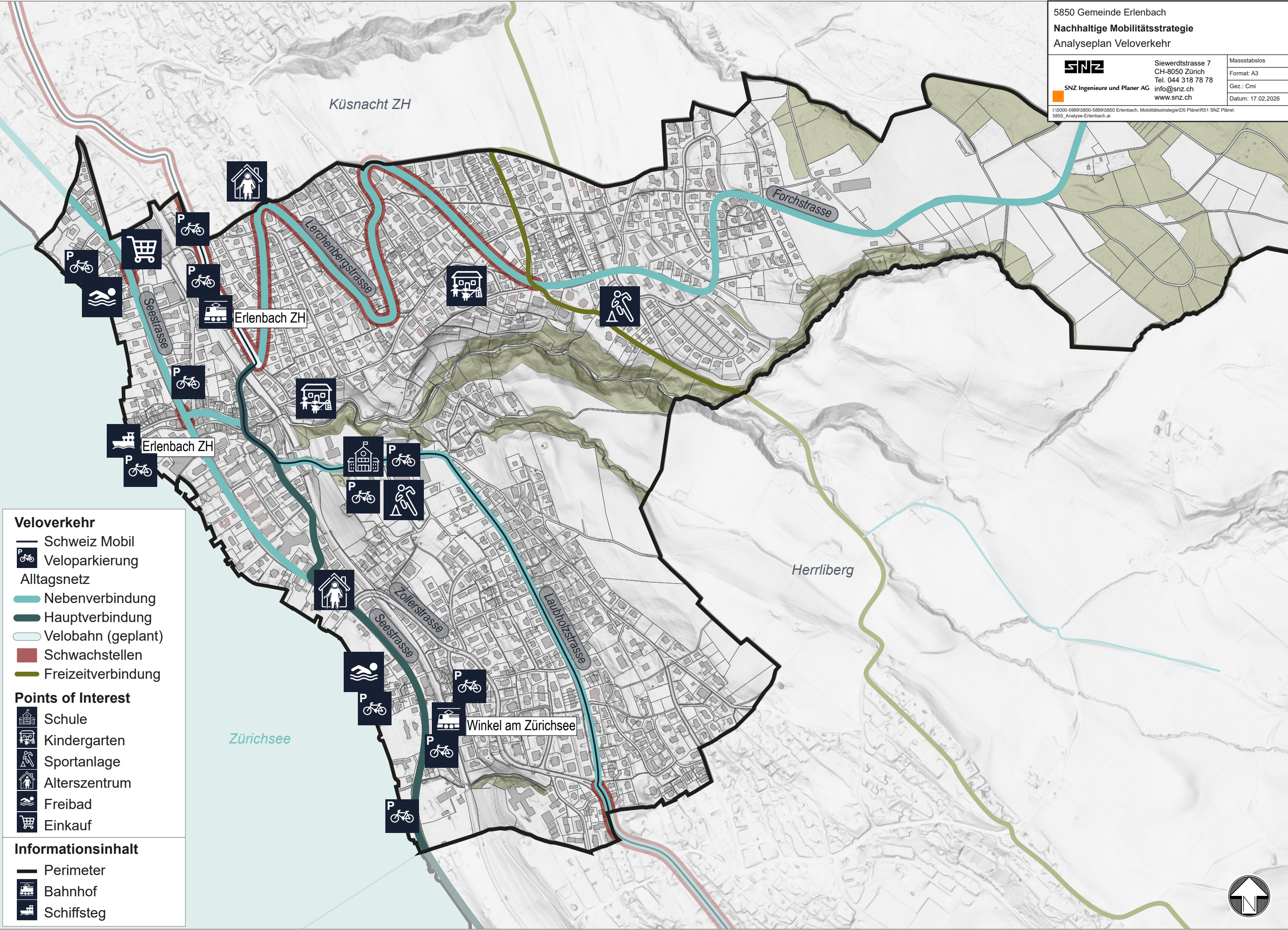
P Parkierung (öffentlich)

E-Ladestationen

m Car-Sharing (Mobility)







Veloverkehr

Alltagsnetz

Nebenverbindung

Hauptverbindung

Velobahn (geplant)

Schwachstellen

Freizeitverbindung

Points of Interest

Schule

Kindergarten

Sportanlage

Alterszentrum

Freibad

Einkauf

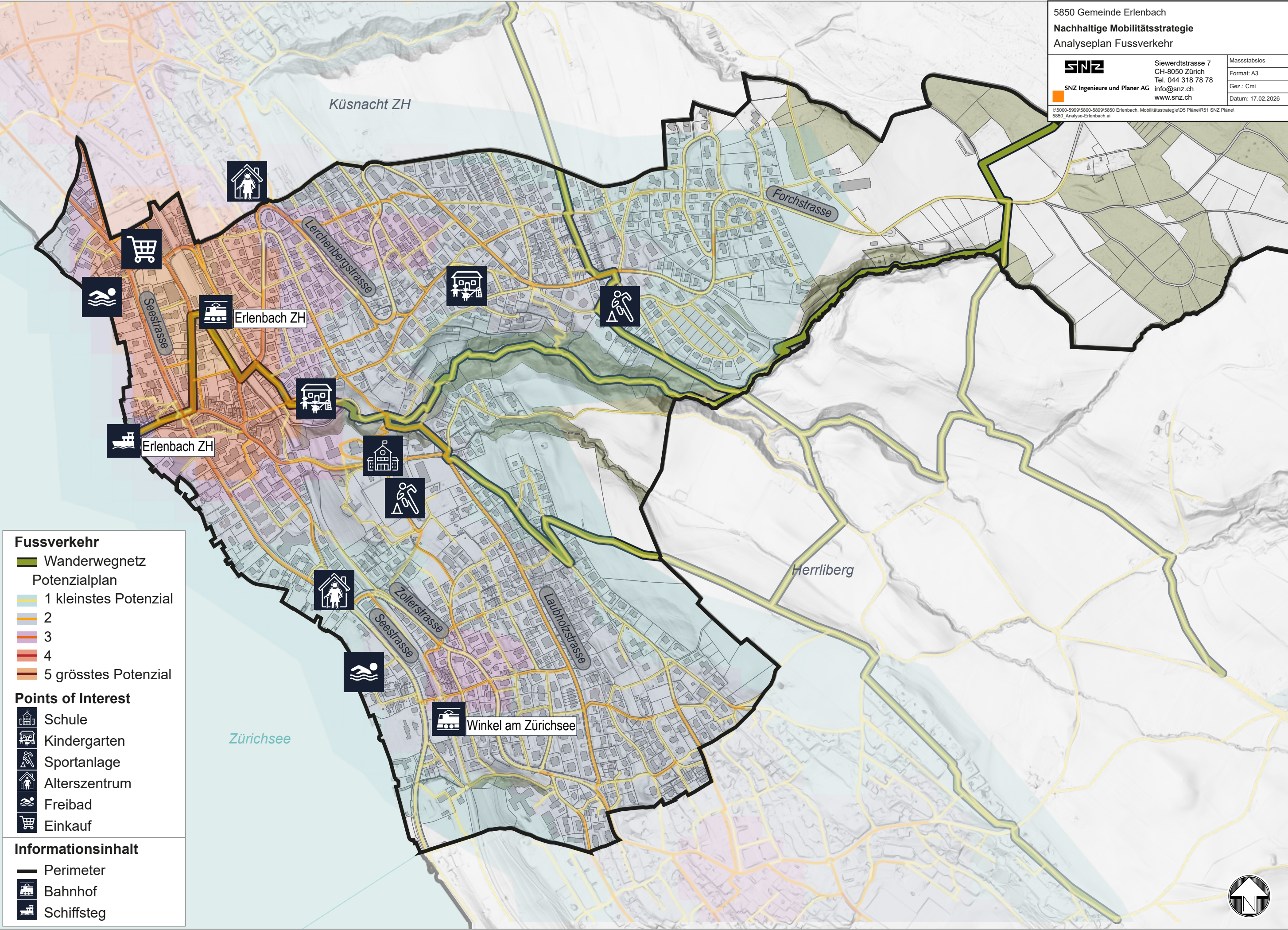
Informationsinhalt

Perimeter

Bahnhof

Schiffsteg





Fussverkehr

Wanderwegnetz

Potenzialplan

1 kleinstes Potenzial

2

3

4

5 grösstes Potenzial

Points of Interest

Schule

Kindergarten

Sportanlage

Alterszentrum

Freibad

Einkauf

Informationsinhalt

Perimeter

Bahnhof

Schiffsteg