



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

GEHsundZH

Analyse der Fussgängerfreundlichkeit der Gemeinde Männedorf

26.08.2026



**Auftraggeber**

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität AFM
Fachstelle Fussverkehr
Urs Günter
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Verfasser

Planval Partners AG
Nydeggestalden 30
CH-3011 Bern
+41 27 922 40 80
info@planval.ch
www.planval.ch

Sandro Bucher, Projektleiter
Raphael Portmann

Weitere Beteiligte

Jennifer Rüegg, TEAMverkehr AG

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
1 Hintergrund und Ziele	5
1.1 GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr	5
1.2 GEHsundZH	5
2 Die Instrumente	7
2.1 Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur	7
2.2 Planungspraxis – Stellenwert des Fussverkehrs in der Verwaltung	7
2.3 Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr	8
3 Fussgängerfreundlichkeit der Gemeinde Männedorf	9
4 Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur	10
4.1 Einleitung & Übersicht	10
4.2 Strecken	13
4.3 Querungen	13
4.4 Haltestellen	14
4.5 Plätze	14
5 Planungspraxis – Stellenwert des Fussverkehrs in der Verwaltung	15
5.1 Einleitung & Übersicht	15
5.2 Strategien & Ressourcen	16
5.3 Fusswegnetzplanung	17
5.4 Öffentlicher Raum	18
5.5 Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs	18
5.6 Kommunikation & Controlling	19
5.7 Fazit Planungspraxis	20
6 Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr	21
6.1 Einleitung & Übersicht	21
6.2 Erwartungen an den Fussverkehr	22
6.3 Fusswegnetz	24
6.4 Infrastruktur	26
6.5 Verkehrsklima	28
6.6 Wohlbefinden	29
6.7 Gemeindespezifische Zusatzfrage	31
6.8 Stellenwert in Planung	31
7 Handlungsempfehlungen	33
7.1 Strategische Stärkung des Fussverkehrs	33
7.2 Sicherheit des Fussverkehrs allgemein	34
7.3 Schulwegsicherheit im spezifischen	34
7.4 Attraktive, klimafitte Aufenthalts- und Begegnungsorte	35
7.5 Optimierung von Haltestellen	35
8 Nächste Schritte und Monitoring	36

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Gesamtübersicht der Fussgängerfreundlichkeit in der Gemeinde Männedorf	9
Abbildung 2	Bewertung Fussverkehrstest	10
Abbildung 3	Übersichtskarte ausgewählte Infrastrukturelemente (TEAMverkehr)	11
Abbildung 4	Übersichtskarte Bewertungen (TEAMverkehr)	12
Abbildung 5	Bewertung Planungspraxis	15
Abbildung 6	Bewertung Zufriedenheit	22
Abbildung 7	Wie oft gehen Sie in Männedorf zu folgendem Zweck ganz oder teilweise zu Fuss?	23
Abbildung 8	Was ist für Sie beim Zufussgehen im Siedlungsgebiet wichtig?	24
Abbildung 9	Beurteilung des Fusswegnetzes	26
Abbildung 10	Beurteilung der Infrastruktur	28
Abbildung 11	Beurteilung des Verkehrsklimas	29
Abbildung 12	Beurteilung des Wohlbefindens	30
Abbildung 13	Die Fusswege zu dem für Sie relevanten Angebot des öffentlichen Verkehrs in Männedorf (Bus, Bahn) sind attraktiv	31
Abbildung 14	Beurteilung des Stellenwerts in Planung	32

1 Hintergrund und Ziele

Alle Menschen sind Fussgängerinnen oder Fussgänger. Im Alltag soll er schnell ans Ziel führen – in der Freizeit wird der Weg selbst zum Ziel. Auch wer im Alltag den ÖV, das Auto oder das Velo benutzt, steigt irgendwann aus- bzw. ab und geht zu Fuss weiter. Nicht nur deshalb ist der Fussverkehr so wichtig: Er hinterlässt auch den kleinstmöglichen CO₂-Abdruck, belebt Orte, bringt Menschen zusammen und fördert die Gesundheit.

Oft werden Zufussgehende in der Verkehrsplanung vergessen oder gegenüber anderen Mobilitätsformen vernachlässigt, beispielsweise an der Lichtsignalanlage. Standards oder teilweise sogar gesetzliche Vorgaben zum Fussverkehr werden nicht immer oder flächendeckend angewendet. Es ist also ein zentrales öffentliches Anliegen, die Bedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern bei der Verkehrs- und Infrastrukturplanung gebührend zu berücksichtigen. Der Fussverkehr muss daher verstärkt sichtbar und erfassbar gemacht werden. Dabei hilft der Kanton Zürich den Gemeinden mit dem Programm GEHsundZH.

1.1 GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr

Um dem Thema einen höheren Stellenwert einzuräumen, lancierte Fussverkehr Schweiz zusammen mit weiteren Partnern das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr». Entsprechend wurden zwischen 2020 und 2022 rund 16 Schweizer Städte hinsichtlich ihrer Fussgängerfreundlichkeit genauer unter die Lupe genommen. Zu diesem Zweck wurden die folgenden drei Instrumente entwickelt und angewendet (siehe Kapitel 2):

- Fussverkehrstest - Bewertung der Infrastruktur
- Planungspraxis - Stellenwert des Fussverkehrs in der Verwaltung
- Zufriedenheit - Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Finanziell wurde das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO), vom Programm EnergieSchweiz, von der Stiftung Corymbo, vom Lotteriefonds Bern, von der Loterie Romande (LoRo), vom Kanton Tessin (im Rahmen des Programmes «Meglio a piedi») und von den Partnerstädten des Projekts unterstützt. Der dazugehörige Schlussbericht sowie die drei Teilberichte (Fussverkehrstest, Planungspraxis, Zufriedenheit) wurden 2020 veröffentlicht und sind unter www.fussverkehr.ch/gemeindevergleich zu finden.

1.2 GEHsundZH

Um den Fokus auch im Kanton Zürich verstärkt auf den Fussverkehr zu richten, möchte die Fachstelle Fussverkehr vom Amt für Mobilität (AFM) des Kantons Zürich die oben genannten Instrumente zur Analyse der Fussgängerfreundlichkeit unter dem Namen «GEHsundZH» in möglichst vielen Gemeinden und Städten im Kanton Zürich ebenfalls anwenden. Sämtliches Vorgehen von «GEHsundZH» beruht auf der ursprünglichen Methodik «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr»¹. Die Fachstelle Fussverkehr unterstützt die Gemeinden und Städte

¹ umverkehrR, Fussverkehr Schweiz, Ostschweizer Fachhochschule (2022): GEHsund - Städtevergleich Fussverkehr Schlussbericht. Online verfügbar unter: [Städtevergleich Fussverkehr | Fussverkehr Schweiz](http://www.fussverkehr.ch/gemeindevergleich)

sowohl fachlich als auch organisatorisch bei der Durchführung von GEHsundZH. Mehr Informationen finden sich auf der Website unter www.zh.ch/gehsundzh.

Im Rahmen von GEHsundZH ist die Fussgängerfreundlichkeit zunächst in den drei Zürcher Städten Kloten, Opfikon und Illnau-Effretikon analysiert worden. Basierend auf den Analyseergebnissen haben die Städte Handlungsempfehlungen zur verstärkten Förderung und Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit erhalten. Nach erfolgreicher Durchführung mit den drei Pilotstädten wurde eine Anwendung der Methodik in möglichst vielen Städten und Gemeinden des Kantons Zürich geplant.

Seit dieser Pilotphase haben zusätzlich folgende Gemeinden/Städte teilgenommen und eine Analyse der Fussgängerfreundlichkeit mit Handlungsempfehlungen erhalten: Wädenswil, Pfäffikon, Dietikon und Bachs. Für diese Phase hat auch die Gemeinde Männedorf Interesse bekundet. Die Resultate sowie Handlungsempfehlungen für die Optimierung des Fussverkehrs sind in diesem Bericht ersichtlich.

2 Die Instrumente

2.1 Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

Zufussgehende haben spezifische, individuelle Anforderungen an die Qualität und die Ausstattung des Fussverkehrsnetzes. Der Fussverkehr braucht deshalb eine Infrastruktur, die den vielfältigen Anforderungen der Zufussgehenden gerecht wird. Dazu gehört sowohl eine sichere Ausgestaltung des Netzes als auch eine gute Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes.

Um die Infrastrukturelemente des Fussverkehrsnetzes einer Stadt oder Gemeinde zu analysieren, wird der Fussverkehrstest angewendet. Dieser umfasst einen Kriterienkatalog, anhand dessen die Netzelemente auf ausgewählten und repräsentativen Routen im Gemeindegebiet bewertet werden. Folgende Infrastrukturelemente werden analysiert und bewertet:

- Strecken
- Querungen (mit und ohne Lichtsignalanlage, sowie Unter- und Überführungen)
- Haltestellen
- Plätze

Die Begehung zur Bewertung der Infrastruktur fand in Männedorf am 1. Oktober 2025 statt.

2.2 Planungspraxis – Stellenwert des Fussverkehrs in der Verwaltung

Die Fussgängerfreundlichkeit einer Stadt oder Gemeinde wird wesentlich dadurch bestimmt, wie die Verwaltung in der Planungspraxis mit den Anliegen und Anforderungen des Fussverkehrs umgeht. Mithilfe definierter Indikatoren werden Ziele, Massnahmenplanungen und Umsetzungen im Bereich Fussverkehr anhand eines Fragebogens in den folgenden fünf Bereichen analysiert und bewertet:

- Strategien und Ressourcen
- Fusswegnetzplanung
- Öffentlicher Raum
- Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs
- Kommunikation und Controlling

Zur Beurteilung werden einerseits diverse Grundlagendokumente, Publikationen, statistische Daten und Informationen auf der Webseite der Stadt oder Gemeinde etc. hinzugezogen. Andererseits gibt ein Gespräch (Interview) entlang des Fragebogens mit den entsprechenden Personen der Stadt oder Gemeinde Auskunft über die Tätigkeiten und Vorhaben. Das Gespräch zur Planungspraxis fand in Männedorf am 25. November 2025 statt.

2.3 Zufriedenheit – Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr

Die Zufriedenheit der Zufussgehenden ist ein wichtiger Indikator für die bestehende Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur und signalisiert potenziellen Handlungsbedarf. Sie wird mittels einer Online-Umfrage mit vorstrukturierten Fragen in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde ermittelt. Der Fragebogen beinhaltet vier Fragegruppen mit Bewertungs- sowie individuellen Kommentarmöglichkeiten. Die Auswertung des Fragebogens wird in folgende Themenblöcke gegliedert, die mit gleichem Gewicht in die Gesamtbeurteilung einfließen:

- Fusswegnetz
- Infrastruktur
- Verkehrsklima
- Wohlbefinden
- Stellenwert in Planung

Die Umfrage in der Gemeinde Männedorf fand zwischen dem 4. Februar 2026 und dem 30. April 2026 statt (auf Wunsch länger als üblich) und wurde ausschliesslich online durchgeführt. Angeschrieben wurden 520 zufällig ausgewählte, in der Gemeinde wohnhafte Personen, ab 18 Jahren (Stichprobe aus Einwohnerregister). Die Schreiben wurden durch die Gemeinde selbst verschickt.

Zusätzlich wurde in der [Frühlingsausgabe 2026 des Magazins «InfraAktuell»](#) der Gemeinde Männedorf, die an alle Haushalte verschickt wurde, auf die Umfrage hingewiesen. Weiter wurde auf der Gemeinde-Webseite [am 5. März 2026 ein News-Beitrag](#) zur Umfrage mit dem Teilnahmelink veröffentlicht. Insgesamt gingen 525 vollständige Rückmeldungen ein.

3 Fussgängerfreundlichkeit der Gemeinde Männedorf

Das Spinnendiagramm in Abbildung 1 visualisiert die Fussgängerfreundlichkeit in 14 Kategorien des Fussverkehrstests (grün), der Planungspraxis (gelb) und der Zufriedenheit (blau).

Die rote Linie zeigt die erreichten Anteile der Gemeinde Männedorf (in % zu den Maximalpunktezahlen) auf. Jede Kategorie ist ein Zusammenzug einer Vielzahl von Einzelbewertungen. Diese werden in den folgenden Kapiteln genauer aufgeschlüsselt.

Insgesamt erreicht die Gemeinde Männedorf 56.4% der Maximalpunktezahl über alle drei Instrumente und Kategorien. Es gilt zu beachten, dass eine eher tiefe Prozentzahl bei der Planungspraxis und der Zufriedenheit (Bevölkerungsumfrage) nicht allzu negativ zu bewerten ist, da die Ansprüche für 100% sehr hoch sind. Besonders bei der Bevölkerungsumfrage haben nebst der Stichprobenziehung viele freiwillige Personen die Umfrage ausgefüllt, was zu einem eher kritischeren Ergebnis geführt haben könnte, weil die Umfrage zusätzlich Gelegenheit gegeben haben mag, um Kritik bzw. Wünsche anzubringen.

Als Referenz (graue Linie) ist die durchschnittliche Bewertung von 8 Gemeinden und Städten des Kanton Zürichs, die bei GEHsundZH mitgemacht haben, dargestellt. Es zeigt sich, dass Männedorf besonders bei der Planungspraxis sowie beim Infrastrukturtest bei den Haltestellen überdurchschnittlich abschneidet.

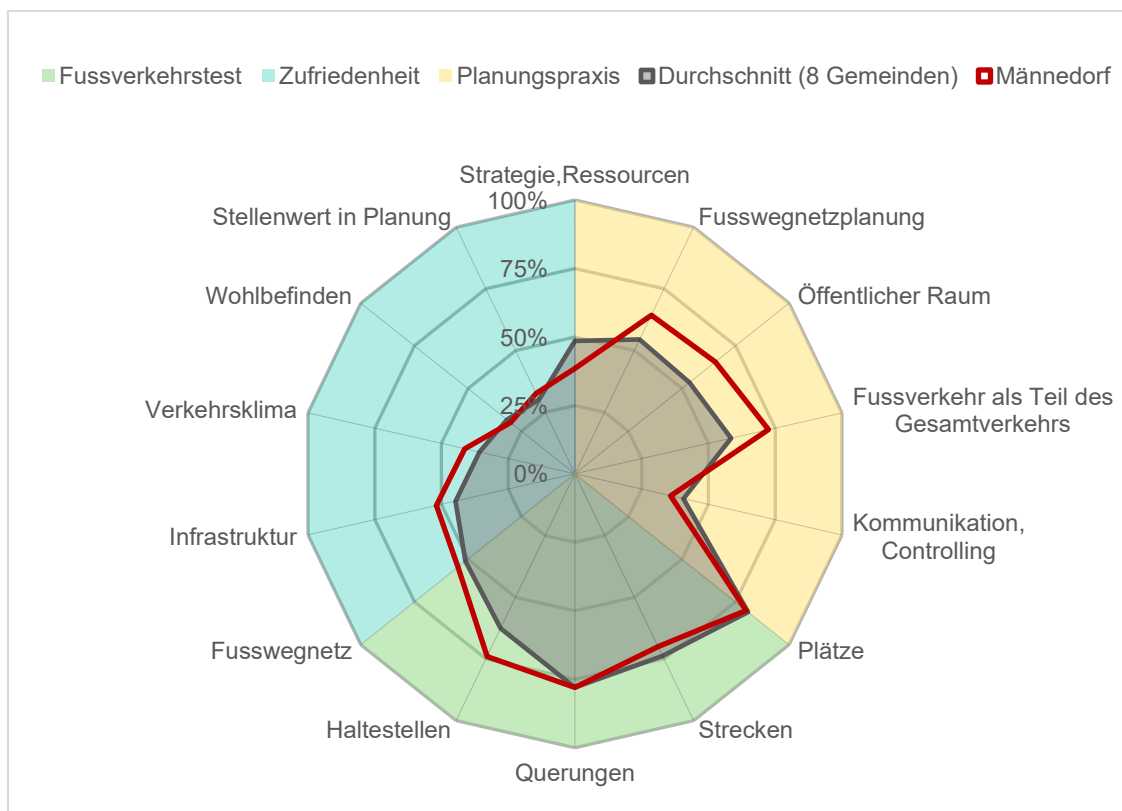


Abbildung 1 Gesamtübersicht der Fussgängerfreundlichkeit in der Gemeinde Männedorf

4 Fussverkehrstest – Bewertung der Infrastruktur

4.1 Einleitung & Übersicht

Um die Infrastrukturelemente des Fussverkehrsnetzes zu analysieren, wird der Fussverkehrstest angewendet (siehe Kapitel 2.1). Dieser umfasst einen Kriterienkatalog, anhand dessen die Netzelemente auf einer ausgewählten und repräsentativen Route im Gemeindegebiet bewertet werden. Wichtig zu beachten ist hierbei, dass zwar möglichst repräsentative Netzelemente analysiert wurden, diese jedoch nicht stellvertretend für alle Infrastrukturelemente der Gemeinde Männedorf verstanden werden dürfen. Vielmehr soll die Bewertung Aufschluss über allfällige wiederkehrende Eigenschaften der Infrastrukturelemente geben.

Das Balkendiagramm in Abbildung 2 gibt Aufschluss über die durchschnittlich erreichten Prozente der Maximalpunktezah pro Infrastrukturelement. Die Gemeinde Männedorf konnte insgesamt 75.5% der Maximalpunktezah erreichen. Plätze und Querungen wurden besonders gut beurteilt, während Strecken und Haltestellen etwas schlechter abgeschnitten haben. Die Bewertungs- und Fragebögen sind in Beilage 1 angehängt.

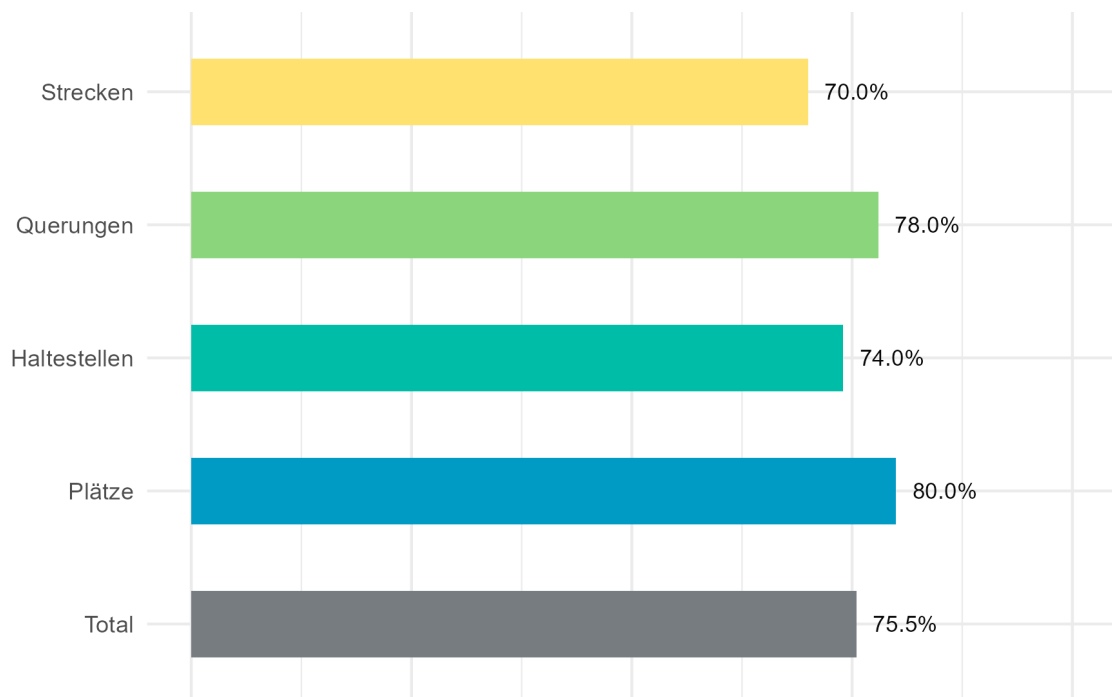


Abbildung 2 Bewertung Fussverkehrstest

In der Abbildung 3 sind die im Rahmen des Fussverkehrstests untersuchten Infrastrukturelemente (Plätze, Strecken, Querungen und Haltestellen) geographisch verortet.



Abbildung 3 Übersichtskarte ausgewählte Infrastrukturelemente (TEAMverkehr)

In Abbildung 4 ist die erreichte Qualitätsstufe der Infrastrukturelemente farblich hinterlegt. Der sogenannte «Score» liegt zwischen 0 und 1, wobei 1 die beste Bewertung ist.



Abbildung 4 Übersichtskarte Bewertungen (TEAMverkehr)

4.2 Strecken

Trottoirs an Hauptstrassen (71% der maximalen Punktzahl) und an Quartierstrassen (80%) schneiden grundsätzlich gut ab. Die Oberflächen sind eben und meist gut begehbar (ohne Stolperfallen oder Belagsschäden), die Wegführung ist durchgehend klar erkennbar und es gibt kaum abgestellte Velos. Ein einladendes Ambiente und soziale Kontrolle sind vorhanden. Die Bordsteinabsenkungen sind beidseits vorhanden und Querungen von Seitenstrassen kurz, sowie auf direkter Linie. Das Velo wird nicht im Mischverkehr auf dem Trottoir geführt. Demgegenüber gibt es hier wenig Bäume und taktile Wegführungen fehlen. Punktabzüge gab es auch bei den Zufahrten von Parkplatzanlagen/Tiefgaragen, bei den Trottoirs an Hauptstrassen auch bzgl. Verkehrslärmbelastung, fehlenden Trennstreifen zur Fahrbahn, Engstellen und Parkieren von Motorfahrzeugen.

Die reinen Fusswege schneiden bei den Strecken weniger gut ab (65%). Sie haben zwar keine baulichen Engstellen, störende Elemente oder Beeinträchtigungen wie Zufahrten zu Parkplatzanlagen oder abgestellte Velos. Hingegen fehlt zum Teil eine gute Belagsoberfläche, eine angemessene Breite, ein einladendes Ambiente mit beschattenden Bäumen und oft auch eine gute Beleuchtung und soziale Kontrolle. Der Veloverkehr wirkt teils störend und es fehlt die taktil erfassbare Wegführung für Sehbehinderte.

Der Mischverkehr (55%) schneidet am schlechtesten ab. Grund für diese Punktzahl sind die hohen signalisierten Geschwindigkeiten, fehlende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und eine zu geringe Strassenbreite. Bezüglich Aufenthaltsqualität bestehen Defizite bei der Gestaltung, es fehlen Bäume und Beleuchtungen sowie taktile Wegführungen. Weiter stören teilweise Zufahrten von Parkplatzanlagen. Hingegen gibt es keine baulichen Engstellen, störende Elemente und die Oberflächenbeschaffenheit ist eben sowie gut begehbar.

Die Treppenwege schneiden bei den Strecken wieder gut ab (78%). Allerdings wurde nur ein Treppenweg erhoben, weshalb die erreichte Punktzahl nur bedingt aussagekräftig ist. Die Wegführung ist angenehm, breit genug, einladend und gut erkennbar und der Treppenweg liegt richtig im Netz. Das Steigungsverhältnis passt, es gibt einen Handlauf, einen parallelen Rampenweg und keine Stolperfallen oder störende Umlaufsperrern. Dafür fehlen auch hier die Beschattung durch Bäume und die taktile Wegführung.

4.3 Querungen

Die im Fussverkehrstest beurteilten Querungen in Männedorf werden mit 78% der Maximalpunktezahl als gut bewertet, wobei die Querungen ohne Lichtsignalanlage (76%) in der Gesamtbewertung ein bisschen weniger gut abschneiden als die Über- und Unterführungen (81%).

Bei den drei untersuchten Über- und Unterführungen weisen hauptsächlich die Erkennbarkeit und die fehlenden taktilen Wegführungen Defizite auf. Sonst sind die Über- und Unterführungen sehr gut; sie liegen richtig im Netz, die nutzbare Breite (keine Engstellen) passt, ebenso die Zugangsneigung auch für Mobilitätsbehinderte und sie sind belebt. Die Unterführung hat eine gute Höhe und Beleuchtung.

Die Querungen ohne Lichtsignalanlage sind mit Fussgängervortritt, gutem Blick in beide Richtungen und beidseitigen Borsteinabsenkungen gut ausgebildet. Sie haben keine Stolperfallen, oder störenden Elemente wie durch parkierte Motorfahrzeuge oder durch die Mitbenutzung von Velos. Teils fehlen genügend grosse Warteräume und meist wieder die taktile Wegführung.

4.4 Haltestellen

In der Kategorie Haltestellen erreichte die Gemeinde Männedorf im Durchschnitt gute 74% der Gesamtpunktzahl.

Am meisten Punkte gab es für eine angemessene Grösse der Wartebereiche, die gut begehbbare, hindernisfreie Zugänglichkeit, für das einladende Ambiente und die Haltestelleninformationen, welche aus allen Richtungen gut ersichtlich sind. Abzüge gab es für fehlende Abfahrtsanzeigen und Wartehäuser, nicht genügend Sitzgelegenheiten, für die Verkehrslärmbelastung sowie die fehlenden taktilen Wegführungen.

4.5 Plätze

Die im Fussverkehrstest beurteilten Plätze in Männedorf werden mit 80 % der Maximalpunktzahl als gut bewertet.

Besonders punkten hier die angenehme Lage und einladende Gestaltung, die Belebtheit sowie das Ambiente mit genügend Sitzgelegenheiten und Bäumen. Es gibt keine störenden Elemente, kein störendes Parkieren von Fahrzeugen oder Anlieferungsvorgänge. Zudem erfolgen keine Zufahrten von Parkplatzanlagen über die Plätze und das Velo wird nicht im Mischverkehr geführt. Hingegen fehlen meist aufenthaltsbezogene Beleuchtungen, eine gute Einsehbarkeit mit sozialer Kontrolle und erfassbare Wegführungen über den Platz für Sehbehinderte.

5 Planungspraxis – Stellenwert des Fussverkehrs in der Verwaltung

5.1 Einleitung & Übersicht

Zur Beurteilung werden einerseits diverse Grundlegendokumente, Publikationen, statistische Daten sowie Informationen auf der Webseite der Gemeinde hinzugezogen. Andererseits gibt ein Gespräch (Interview) entlang eines Fragebogens mit den entsprechenden Personen der Gemeinde Auskunft über die Tätigkeiten und Vorhaben. Als Vorbereitung auf das Gespräch nimmt die Gemeinde eine Selbsteinschätzung vor und füllt den Fragebogen aus. Der Fragebogen ist gegliedert nach fünf Bereichen (siehe Kapitel 2.2). Die Besprechung Planungspraxis fand am 25. November 2025 in Männedorf mit Asha De (Stabsstellenleiterin Umwelt und Energie), Andreas Kindlimann (Bereichsleiter Bau) und Erich Wyss (Fachbereichsleiter Strassen- und Gewässerunterhalt) statt.

Das Balkendiagramm in Abbildung 5 gibt Aufschluss über die durchschnittlich erreichten Prozente der Maximalpunktezah pro Bereich. Die Gemeinde Männedorf konnte insgesamt 59% der Maximalpunktezah erreichen. Das ist ein beachtlicher Wert. Am besten schneidet die Gemeinde Männedorf im Bereich «Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs ab» (75.4%). Die Bereiche «Strategien, Ressourcen» (38.5%) sowie «Kommunikation, Controlling» (35.8%) werden am schwächsten bewertet. Der Bewertungsbogen ist in Beilage 2 angehängt.

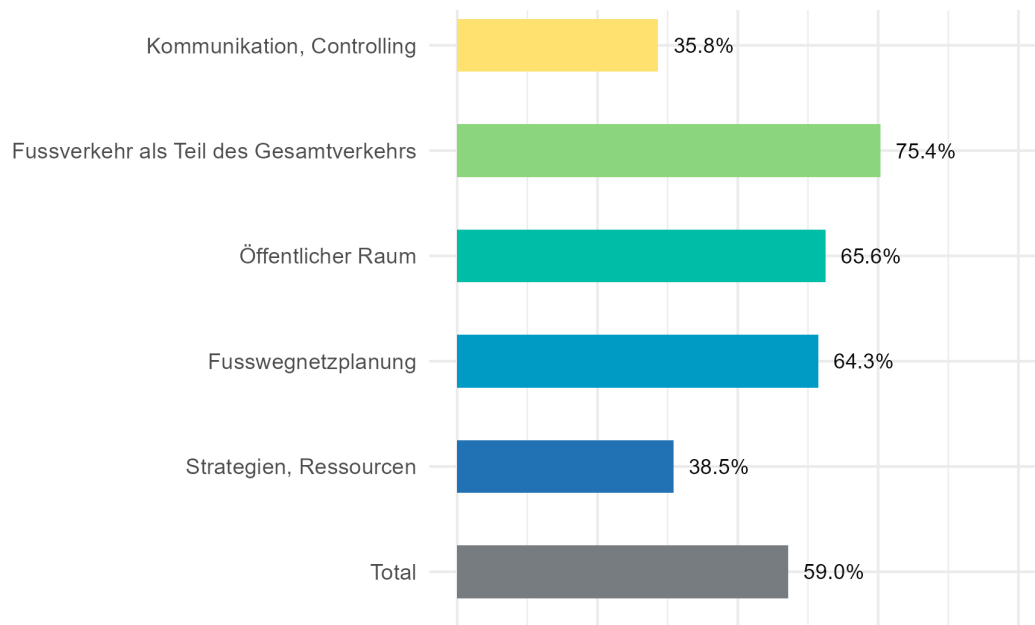


Abbildung 5 Bewertung Planungspraxis

5.2 Strategien & Ressourcen

Der Bereich Strategie & Ressourcen erhält eine Bewertung von 5 von maximal 13 Punkten (38.5%). Die Gemeinde Männedorf verfügt gem. Besprechung der Planungspraxis vom 25. November 2025 bereits über einen kommunalen Verkehrsrichtplan 2 im GIS ([Link Web-GIS Kt ZH](#)). Im Bereich Strategien tut sich zurzeit einiges:

Ein neuer kommunaler Richtplan (kurz kRP) war zum Zeitpunkt des Gesprächs zur Planungspraxis (16. Dezember 2025) in der Vorprüfung. Am Montag, 22. Juni 2026 findet nun eine Infoveranstaltung im Vorfeld der öffentlichen Auflage des kRP statt, wie die [Gemeinde am 9. April 2026 kommunizierte](#).

Wichtigste Bestandteile dieses neuen kRP sind: Gesamtstrategie Siedlung, Gesamtstrategie Freiraum und Erholung, sowie ein grosser Bestandteil zur Gesamtstrategie Verkehr. Zu letzterem sind mit Bezug zum Fussverkehr folgende Leitsätze vorgesehen:

- V.1 Die Gemeinde Männedorf strebt eine Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr auf nachhaltigere Verkehrsmittel und -formen an. Dazu werden umweltfreundliche Verkehrsmittel wie der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr im Strassenraum priorisiert, gefördert und ausgebaut.
- V.3 Die Gemeinde Männedorf sorgt für attraktive, sichere, direkte, zusammenhängende und hindernisfreie Fussverbindungen. Der Schulwegsicherheit kommt eine besondere Bedeutung zu.
- V.5 Die Fuss- und Velowegverbindungen vernetzen die drei Ebenen (Seestrasse, Aufdorf und Boldern) besser und mindern die Trennwirkung der Bahnanlage und der Kantonsstrassen. Die Wahrnehmbarkeit der Netze und die Orientierung in den Netzen werden verbessert.
- V.6 Im Gebiet Weieren werden zwei zusätzliche Bahnquerungen für Fuss- und Veloverkehr geprüft.
- V.11 Das Siedlungsgebiet bleibt verkehrsberuhigt. Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Zentrum werden zur Erhöhung der Attraktivität, Verkehrssicherheit und Förderungen des Fuss- und Veloverkehrs getroffen.
- V.14 Voraussetzungen zur Erstellung von autoarmen oder -freien Siedlungen werden geschaffen.

Nebst den Leitsätzen (Auszug oben) existieren klare Handlungsfelder mit Massnahmenbeschreibung und geplante Einzelmassnahmen. Die Handlungsfelder, welche den Fussverkehr betreffen, sind:

- V1 Erarbeitung kommunales Fusswegkonzept
- V2 Erarbeitung Konzept zur Schaffung besonders attraktiver Fussverbindungen
- V3 Erarbeitung Produktkatalog zu Elementen im öffentlichen Raum
- V4 Einrichtung Fussgänger-Wegleitsystem und Wegweisung Veloverkehr
- V6 Erarbeitung Konzept zur Optimierung der Veloabstellanlagen
- V10 Anpassung Ausstattung Bushaltestellen und Schiffstation
- V14 Antrag zur Verkehrsberuhigung auf Kantonsstrassen
- V15 Erarbeitung Konzept zur Verkehrsberuhigung des Zentrums
- V16 Erarbeitung Strassenraumgestaltungs-konzepte in Kernzonen

Damit wäre der Fussverkehr im neuen kommunalen Richtplan gut und detailliert integriert. Qualitative Ziele zum Anteil des Fussverkehr am Gesamtverkehr oder ein Zielwert zur Erhöhung des Fussverkehrsanteils gibt es keine. Ebenfalls existiert keine systematische Erfassung von Anliegen oder Massnahmen in einer Schwachstellenanalyse.

Eine neue [Klimastrategie 2040](#), die auf der Strategie 2032 der Gemeinde Männedorf basiert, wurde im Mitwirkungsverfahren mit der Bevölkerung von Männedorf erarbeitet. Am 18. Mai 2025 wurde sie von der Stimmbevölkerung angenommen und ist inzwischen rechtskräftig. Die beiden Klimaziele der Gemeinde Männedorf sind:

- Gemeindegebiet: Netto-Null bis im Jahr 2040 auf dem gesamten Gemeindegebiet von Männedorf.
- Gemeindeverwaltung und Schulen: Netto-Null bis im Jahr 2035 in der Gemeindeverwaltung und den Schulen von Männedorf. Damit sollen die Gemeindeverwaltung und die Schulen eine Vorbildrolle einnehmen.

Zur Erreichung der Klimaziele wurden in der Klimastrategie 2040 insgesamt elf Stossrichtungen in fünf Themenbereichen definiert, welche die zentralen Handlungsfelder aufzeigen. Im Themenbereich Mobilität ist u.a. die Stossrichtung, den Langsamverkehr prioritär zu fördern. Hierzu ist eine Schwachstellenanalyse zur Prüfung und Verbesserung der Attraktivität, Sicherheit, Direktheit und Hindernisfreiheit der Fusswege vorgesehen.

Im Bereich Ressourcen bzw. Strukturen gab es am meisten Abzüge in diesem Bereich der Planungspraxis: Zwar funktionieren die Zusammenarbeit im allgemeinen innerhalb der Verwaltung und mit Dritten. Jedoch gibt es in der Gemeindeverwaltung keine spezifische Ansprechperson für den Fussverkehr, entsprechend auch kein Pflichtenheft. Die Verantwortlichkeiten sind je nach Anliegen über verschiedene Bereiche/Ressorts verteilt: In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist das Ressort Sicherheit zuständig. Wenn es um Fusswege in der Nähe eines Schulhauses geht, wird auch die Schulverwaltung abgeholt. In Bezug auf Trinkbrunnen ist die Wasserversorgung zuständig. Bei Strassensanierungen wird hinsichtlich Sicherheitsaspekten auch mit der KAPO zusammengearbeitet.

Im Allgemeinen ist der Strassenmeister (Fachbereichsleiter Strassen- und Gewässerunterhalt) für den Fussverkehr zuständig. Der Strassenmeister ist jedoch nur interne Anlaufstelle. Eine zentrale, mit den Ressorts koordinierende Ansprechperson für den Fussverkehr könnte sich die Gemeinde Männedorf künftig vorstellen, eine separate Stelle (auch Teilzeitpensum) mit separatem Pflichtenheft sieht die Gemeinde nicht vor.

Die Gemeinde Männedorf hat 2022 das Label «Energistadt Gold» erhalten. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Arbeitsgruppe Mobilität ins Leben gerufen, welche vor kurzem die Arbeit aufgenommen hat. Damit kommt auch der Bericht GEHsundZH für die Gemeinde Männedorf zu einem günstigen Zeitpunkt.

5.3 Fusswegnetzplanung

Der Bereich Fusswegnetzplanung schneidet mit 64.3% (9 von 14 Punkten) gut ab. Der Fusswegnetzplan wird im kommunalen Verkehrsrichtplan 2 geführt und ist auf dem GIS ([Link Web-GIS Kt ZH](#)) erfasst. Aus Sicht der Gemeinde Männedorf sei das Wegnetz genügend dicht, Netzlücken gebe es nur wenige. Aus Sicht der kantonalen Fachstelle für Fussverkehr an der Schlussbesprechung könnte das Fusswegnetz noch dichter sein. Insgesamt gibt es 15.5km Gehwege, inkl. Trottoirs. Schwachstellen, wenige Netzlücken und Netzergänzungen sind im neuen kommunalen Richtplan (zurzeit in Vorprüfung) definiert und bereist eingeplant. Eine Priorisierung zur umfangreichen Massnahmenplanung fehlt jedoch.

Querungsstellen sind im kommunalen Verkehrsrichtplan 2 noch nicht vollständig dargestellt. Eine neue Schwachstellenanalyse ist jedoch im Rahmen der Klimastrategie 2040 vorgesehen, auch bzgl. Behindertengerechtigkeit.

Die Schulwegsicherheit liegt bei der Abteilung/Ressort Sicherheit und Schule. Die Schulen wurden bei der Erstellung des Fusswegnetzplans nicht aktiv einbezogen. Aber grundsätzlich funktioniert bei Bedarf der Austausch mit den Schulen.

Die Umsetzung der Behindertengerechtigkeit erfolgte bisher bei Neugestaltungen und ist fortgeschritten. Ein neuer Bushof ist in Planung (Realisierung Tendenz 2028/29).

5.4 Öffentlicher Raum

Mit 10.5 Punkten erreicht der Bereich öffentlicher Raum 65.6% der maximal möglichen 16 Punkte und damit einen guten Wert. Zur Aufwertung des öffentlichen Raums wurden in den letzten fünf Jahren zwei Wettbewerbe erwähnt; der Masterplan Dorfhaab (Vorstudie) und ein Provisorium zur Brache Mittelwies. Leuchtturmprojekte gab es in den letzten Jahren nicht, jedoch sind mit dem neuen kommunalen Richtplan viele neue Leitsätze, Handlungsfelder und Umsetzungsmassnahmen.

Darin gibt es auch Strategien und Konzepte für Grün- und Freiräume (V3 Erarbeitung Produktkatalog zu Elementen im öffentlichen Raum). Mit einer Vereinheitlichung der Elemente (Sitzbänke, Abfalleimer, Robidog, Outdoor-Fitnessgeräte, Buswartehäuschen, Beleuchtungs- und Veloparkierungssysteme, Wegweiser und Orientierungstafeln für Langsamverkehr) im öffentlichen Raum sollen künftig die Identität gestärkt und die Bestellprozesse der Elemente vereinfacht werden.

Gesetzliche Bestimmungen für die Benützung des öffentlichen Grundes und der übrigen öffentlichen Sachanlagen sind in der Polizeiverordnung der Gemeinde Männedorf vom 14. Dezember 2009 festgehalten. Ergänzend existieren kommunale Bestimmungen für Spielplätze und Uferwegeplätze (Gebiet Hofen und Brüschi), Betriebszeiten Sport- und Freizeitanlage Widenbad, Bäderanlagen, Bootsplätze, Parkplatzanlagen, Videoüberwachung, Aussenwerbung/Plakatierung sowie für Märkte. Ein neues Beleuchtungskonzept wird bis 2027 umgesetzt.

Sehr positiv fällt in der Gemeinde Männedorf die Bewertung zu Sitzbänken (120 Stk.), Trinkbrunnen (14 Brunnen, 4 Trinksockel oder Schwengelpumpen) und öffentlich zugänglichen Toiletten (4 Gebäude und 10 mobile) aus.

5.5 Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Mit 26.5 Punkten erreicht der Bereich Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs 75.4% der maximal möglichen 35 Punkte und damit ebenfalls einen guten Wert. Die Gemeinde Männedorf verfügt über rund 16 km Fussgängerzone und erzielt damit die Höchstpunktzahl hierzu. Hingegen fehlt (noch) eine klare Planungspraxis (mit der Kantonspolizei) zu Begegnungszonen, konkrete Vorschläge existieren aber bereits im neuen kommunalen Richtplan. U.a. deshalb gibt es nur drei kleinere Begegnungszonen (mit einer Fläche von insg. 0.5 ha): Bahnhofstrasse, Hasenackerstrasse, und Ackerstrasse (privat). In Sachen Verkehrsberuhigung ist die Gemeinde Männedorf sehr gut unterwegs: Es gibt zwei grössere Tempo-30-Zonen in Siedlungsgebieten mit einer Gesamtlänge von 16 km. Auch kommunale Hauptachsen sind teilweise schon mit Tempo-30-Abschnitten ausgebildet. Innerorts gibt es jedoch einen Tempo-60-Abschnitt (Seestrasse). Auf 10'000 Einwohner gibt es 1.96 Verkehrsunfälle pro Jahr. Im Rahmen der Planungspraxis hat die Gemeinde Männedorf eine Unfallstatistik vom Bundesamt für Strassen ASTRA beim Kanton Zürich erhalten: Im Zeitraum von 2016 bis und mit 2020 gab es total 8 Fussgängerunfälle. Gegenüber der vorherigen Periode (2011-2015)

blieb dies konstant. Diese Werte könnten allenfalls mit bereits vorgesehenen (neuer kRP geht in öffentliche Vernehmlassung) oder neuen Massnahmen noch weiter reduziert werden.

Konflikte mit Velos (im Mischverkehr mit ungeeigneter Breite) gibt es nur vereinzelt, genannt wurde die Dammstrasse. In den letzten Jahren gab es keine neuen Nachteile für den Fussverkehr (zugunsten des Veloverkehrs). Auch bei den Querungen gibt es keine unnötigen Unter- oder Überführungen für den Fussverkehr. Es gibt lediglich 3 davon, welche aber im Zusammenhang mit dem SBB-Bahnverkehr stehen. Bei allen Querungen mit Lichtsignalanlagen wird die Wartezeit positiv (weniger als 30sek.) beurteilt. Auch gibt es generell genügend Querungsmöglichkeiten, jedenfalls gäbe es hierzu keine Reklamationen an die Gemeinde. Für Trottoirüberfahrten entlang Hauptstrassen und Einmündungen von untergeordneten Strassen gibt es kein Konzept. Es besteht jedoch ein Bedürfnis, Trottoirüberfahrten v.a. bei Einmündungen besser auszubilden. Kommunale Projekte werden von der KAPO geprüft. Es wird jeweils projektbezogen angeschaut.

Fussgängerstreifen gibt es, gem. Besprechung Planungspraxis, genügend: Bei Kantonsstrassen sind es 33 Stk. (seitens Kantons immer mehr über Kantonsstrassen). Bei Gemeindestrassen sind es 15.5 Stück (beim Bhf. Uetikon ist die Hälfte des Streifens in der Gde. Uetikon). Grössere Mängel sind keine bekannt. Für Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen gibt es kein Konzept. Zurzeit gibt es einen solchen Fussgängerstreifen, und zwar in der Glärnischstrasse beim Schulhaus Hasenacker.

5.6 Kommunikation & Controlling

Der Bereich Kommunikation und Controlling erhält eine Bewertung von 7.9 von maximal 22 Punkten (35.8%). Ein Fussgängerleitsystem besteht noch keines, aber im Rahmen des neuen kommunalen Richtplans wäre das im Handlungsfeld «V4 Einrichtung Fussgänger-Wegleitsystem und Wegweisung Veloverkehr» vorgesehen. Die Sackgassen werden, Stand heute, zu 30% umsignalisiert. Umleitungen für den Fussverkehr bei Baustellen werden durch die Abteilung Sicherheit (und Schule) koordiniert.

Auf der Website der Gemeinde Männedorf sind keine spezifischen Informationen zum Thema Fussverkehr zu finden. Im Zusammenhang mit der Klimastrategie 2040 wird lediglich erwähnt, dass dem Velo- und Fussverkehr mehr Beachtung geschenkt wird. Eine aktive Kommunikation (Newsletter, Medienmitteilungen) wird im Moment nicht verfolgt. Vereinzelt wird im Zusammenhang mit dem Schulverkehr über Elterntaxis informiert. Eine Austauschplattform mit der Bevölkerung gibt es keine. Erwähnenswert hierzu ist aber, dass walkable im Rahmen des neuen kommunalen Richtplans geprüft werden soll.

Die Gemeinde Männedorf hat 2022 das Label «Energistadt Gold» erhalten. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Arbeitsgruppe Mobilität ins Leben gerufen. Sonst beschränkt sich das Netzwerk zum Fussverkehr vor allem auf die verwaltungsinternen Schnittstellen (Polizei, Alter, Schule, Wasserversorgung, etc.).

Betreffend Controlling/Monitoring im Kanton Zürich besteht nur eine zusätzliche Verdichtung zum Mikrozensus Verkehr/Mobilität des Bundes für die Agglomeration Winterthur. D.h. in Männedorf werden keine zusätzlichen Auswertungen verfolgt. Verkehrszählungen gibt es zum motorisierten Verkehr durch die Abteilung Sicherheit – aber keine zum Fussverkehr. Gem. Besprechung Planungspraxis wäre längerfristig ein Monitoring zum Fussverkehr (Fussverkehrszählungen, Umfragen etc.) prüfenswert, um nötige Massnahmen zu erkennen und abzuleiten. Allenfalls kann ein solches mit der neuen Arbeitsgruppe Mobilität entstehen.

5.7 Fazit Planungspraxis

Die Gemeinde Männedorf konnte insgesamt 59% der Maximalpunktezahl erreichen. Das ist ein beachtlicher Wert, weil mit dem neuen kommunalen Richtplan (öffentliche Auflage in 2. Jahreshälfte 2026), auch aus der Klimastrategie 2040, viele neue Massnahmen definiert werden. Damit werden zurzeit viele neue, wichtige Grundlagen und Stossrichtungen erarbeitet, welche zum Zeitpunkt dieses Berichts in der Bewertung der Planungspraxis noch nicht vollständig berücksichtigt wurden. Interessant wäre, wie die Planungspraxis in ein, zwei Jahren beurteilt würde.

Zwar hat vor kurzem eine Arbeitsgruppe Mobilität ihre Arbeit aufgenommen, jedoch fehlt für die Umsetzung dieser Massnahmenvielfalt zum Fussverkehr in den nächsten Jahren eine zentrale Ansprech- und Koordinationsperson. Denn gem. Klimastrategie 2040 erhält der Langsamverkehrs, wo der Fussverkehr ein wichtiger Aspekt ist, mehr Priorität. Mit einer zentralen Ansprechperson könnte auch das Netzwerk, bspw. zum Amt für Mobilität (Fachstelle Fussverkehr) oder zu Fussverkehr Schweiz, gestärkt werden, genauso wie die Kommunikation mit und an die Bevölkerung. Genau zu diesen Bereichen «Strategien, Ressourcen» (38.5%) und «Kommunikation, Controlling» (35.8%) schneidet die Planungspraxis klar am schlechtesten ab.

6 Zufriedenheit – Bevölkerungs- umfrage zum Fussverkehr

6.1 Einleitung & Übersicht

Die Zufriedenheit der Fussgängerinnen und Fussgänger wird mittels einer Online-Umfrage mit vorstrukturierten Fragen in der jeweiligen Gemeinde ermittelt (siehe Kapitel 2.3). Der Fragebogen beinhaltet 18 Fragen in 4 Frageblöcken inkl. Kommentarmöglichkeiten für individuelle Antworten.

Die Gemeinde konnte neben den Standardfragen auch eigene Fragen ergänzen. Sie entschied sich für eine Frage zur Hitzebelastung:

«Wo wird es im Sommer besonders heiss? An welchen Orten in Männedorf nehmen Sie bereits heute als FussgängerIn eine hohe Hitzebelastung wahr? Wo wünschen Sie sich Massnahmen zur Kühlung der Umgebung?»

Sowie für folgende Multiple-Choice-Frage:

«Die Fusswege zu dem für Sie relevanten Angebot des öffentlichen Verkehrs in Männedorf (Bus, Bahn) sind attraktiv»

Die Abbildung 6 gibt Aufschluss über die durchschnittlich erreichten Prozente der Maximalpunktezahle pro Themenblock. Männedorf konnte 42.1% der Maximalpunktezahle erreichen, was in etwa dem Bereich der bisher teilgenommenen Gemeinden entspricht. Hierbei zählen die Antworten der Top-Two-Kategorien «Trifft voll und ganz zu» und «Trifft zu» zu den erreichten Punkten. Im Folgenden werden die wichtigsten Resultate der Umfrage zusammengestellt. Weitere Auswertungen sind in Beilage 3a zu finden.

Eckdaten zur Umfrage:

- Die Umfrage wurde an 520 Personen der Gemeinde Männedorf verschickt. Zusätzlich wurde in der [Frühlingsausgabe 2026 des Magazins «InfraAktuell»](#) der Gemeinde Männedorf, die an alle Haushalte verschickt wurde, auf die Umfrage hingewiesen. Weiter wurde auf der Gemeinde-Webseite [am 5. März 2026 ein News-Beitrag](#) zur Umfrage mit dem Teilnahmelink veröffentlicht.
- Anzahl Teilnahmen: Insgesamt haben **667** Personen an der Umfrage teilgenommen und mindestens eine Frage beantwortet. **520** Personen haben die Umfrage vollständig beantwortet.
- Alter der Teilnehmenden: Annäherungsweise über alle Altersklassen verteilt, wobei besonders viele zwischen 45 und 65 mitgemacht haben (siehe Beilage 3a)
- Geschlecht der Teilnehmenden: 42% weiblich, 35% männlich und 22% ohne Angabe
- Vereinzelt kamen (aus Anlass der Einladung zur Bevölkerungsbefragung) ausserhalb des digitalen Umfrage-Tools schriftliche Rückmeldungen zurück. Diese sind in den Beilagen (Beilage 4) aufgeführt.

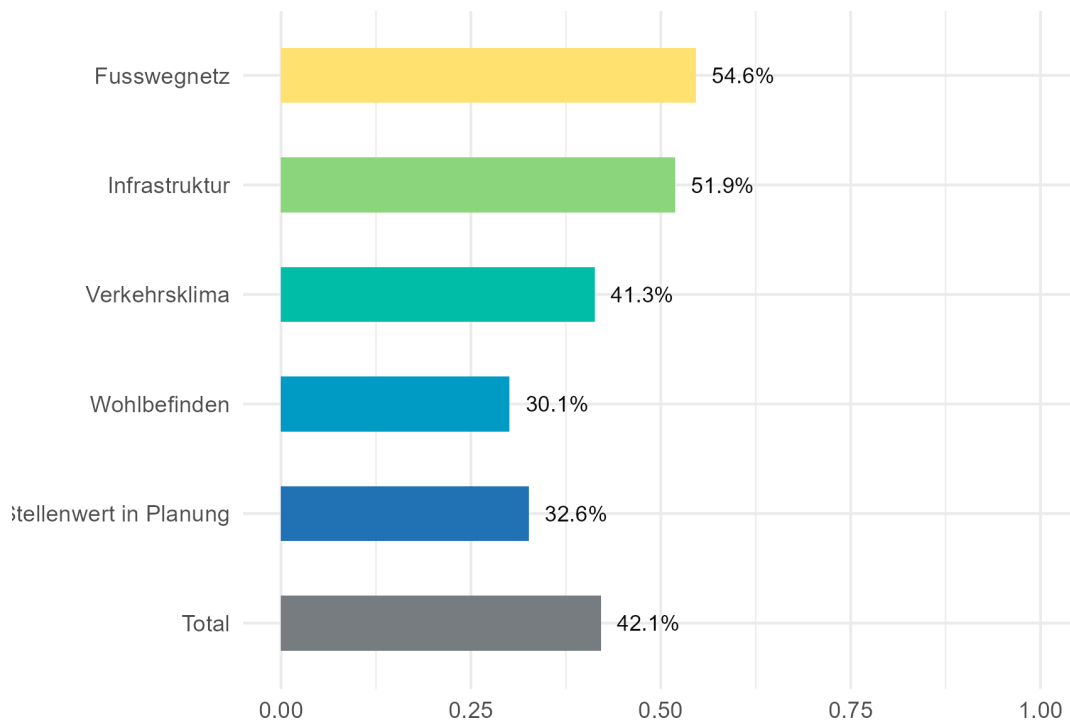


Abbildung 6 Bewertung Zufriedenheit

6.2 Erwartungen an den Fussverkehr

Fast ein Drittel der Befragten (32%) geht nahezu täglich (5-7x pro Woche) in Männedorf zum Zweck der Arbeit oder Schule zu Fuss (Abbildung 7). Eine klare Mehrheit der Befragten geht ein- oder mehrmals wöchentlich zur Erholung (70%) und für Besorgungen (63%) zu Fuss. Den Bewohnerinnen und Bewohnern von Männedorf ist es insbesondere wichtig, beim Zufussgehen draussen zu sein und etwas für die Gesundheit zu tun (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

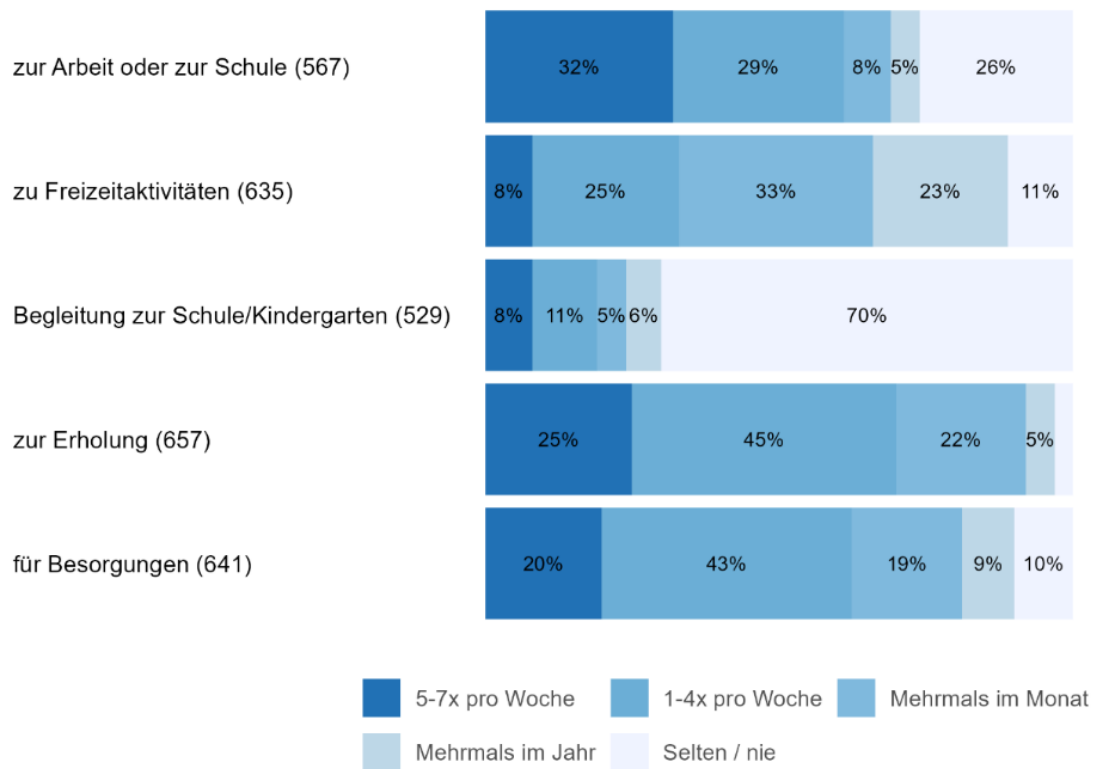


Abbildung 7 Wie oft gehen Sie in Männedorf zu folgendem Zweck ganz oder teilweise zu Fuss?



Abbildung 8 Was ist für Sie beim Zufussgehen im Siedlungsgebiet wichtig?

6.3 Fusswegnetz

Die Mehrheit der befragten Personen gibt an, dass sie ihre Alltagswege gut zu Fuss zurücklegen können. Haltestellen seien ebenfalls rasch und direkt erreichbar und durch Grünkorridore oder Naherholungsgebiete könne ausgedehnt spaziert oder gejoggt werden. Dieser Punkt ist besonders wichtig, denn für viele der befragten Personen geht es beim Zufussgehen auch darum, draussen zu sein und sich zu bewegen (siehe Kapitel 6.2). Mehr als die Hälfte der Befragten gibt an, dass Ziele direkt erreichbar seien (59%). Etwas tiefer ist die Zustimmung zu den Aussagen, dass an Baustellen ohne grössere Umwege vorbeigeführt wird (45%) und es viele Abkürzungen und «Schleichwege» gibt (47%). Die tiefste Zustimmung und damit das grösste Verbesserungspotenzial gibt es bei attraktiven und sicheren Schulwegen sowie Fusswegen abseits stark befahrener Strassen. Bestätigt wurde dies durch die freien Kommentare, in welchen vielfach die Schulwegsicherheit bemängelt wurde. Gewünscht wurden unter anderem mehr Fussgängerstreifen, Trottoirs, oder Verkehrsberuhigung (Begegnungszone), verbesserte Sichtbarkeit durch Entfernung von Parkplätzen, farbliche Markierung von Garagenausfahrten unter anderem an folgenden Orten: Dändelsteinweg, Hofenstrasse/Glärnischstrasse, Büschstrasse, Bergstrasse, Ecke Leisibüelstrasse und Dreinepperstrasse, Übergang Rebhaldenweg über die Alte Landstrasse, Überquerung von

Hofenstrasse 39/37 zu Tötziweg, Hofenstrasse/Alte Landstrasse, Alte Landstrasse/Asylstrasse, Hasenackerstrasse/Blattengasse, Schellenstrasse 20 (Engstelle und Lastwagenverkehr). Insbesondere wurden Fussgängerstreifen vor Kindergärten und Schulen (auch T30 Zonen) gewünscht. Gemäss Umfrage wurden Fussgängerstreifen an gewissen Orten durch die Umstellung auf T30 entfernt, was auf wenig Verständnis stösst. Es gab aber auch Stimmen, die darauf hinwiesen, dass Eltern ihre Kinder besser begleiten und zeigen, wie sie sich richtig verhalten und welche Wege sie nehmen sollen. Sehr oft erwähnt wurde die Gefahr durch Elterntaxis bei Schulen, insbesondere in der Hasenackerstrasse/Blattengasse.

Zudem wurde mehr Priorität für Zufussgehende und Velofahrende in den Quartieren gewünscht. Auch der Durchgangsverkehr z.B. beim Panoramaweg/Brähenstrasse wurde bemängelt. Ebenfalls würde die Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr an der Kantonsstrasse kritisiert.

Weiter wurden einige Verbesserungen des Fusswegnetzes gewünscht. So wurde bemängelt, dass der Fussgängerweg entlang der Dammstrasse nicht durchgängig ist und es teilweise keinen Fussweg an der Langackerstrasse gibt. Absalonweg und Wiesenweg seien bei Regen sehr matschig, es fehle ein Bahnübergang beim Gerbeweg. Der Weg zwischen Alte Landstrasse und Mittelweg sei eng, unübersichtlich und unbeleuchtet.

Viele Kommentierende erwähnten auch, dass Männedorf für Zufussgehende gut erschlossen und das Wegnetz gut und dicht sei.

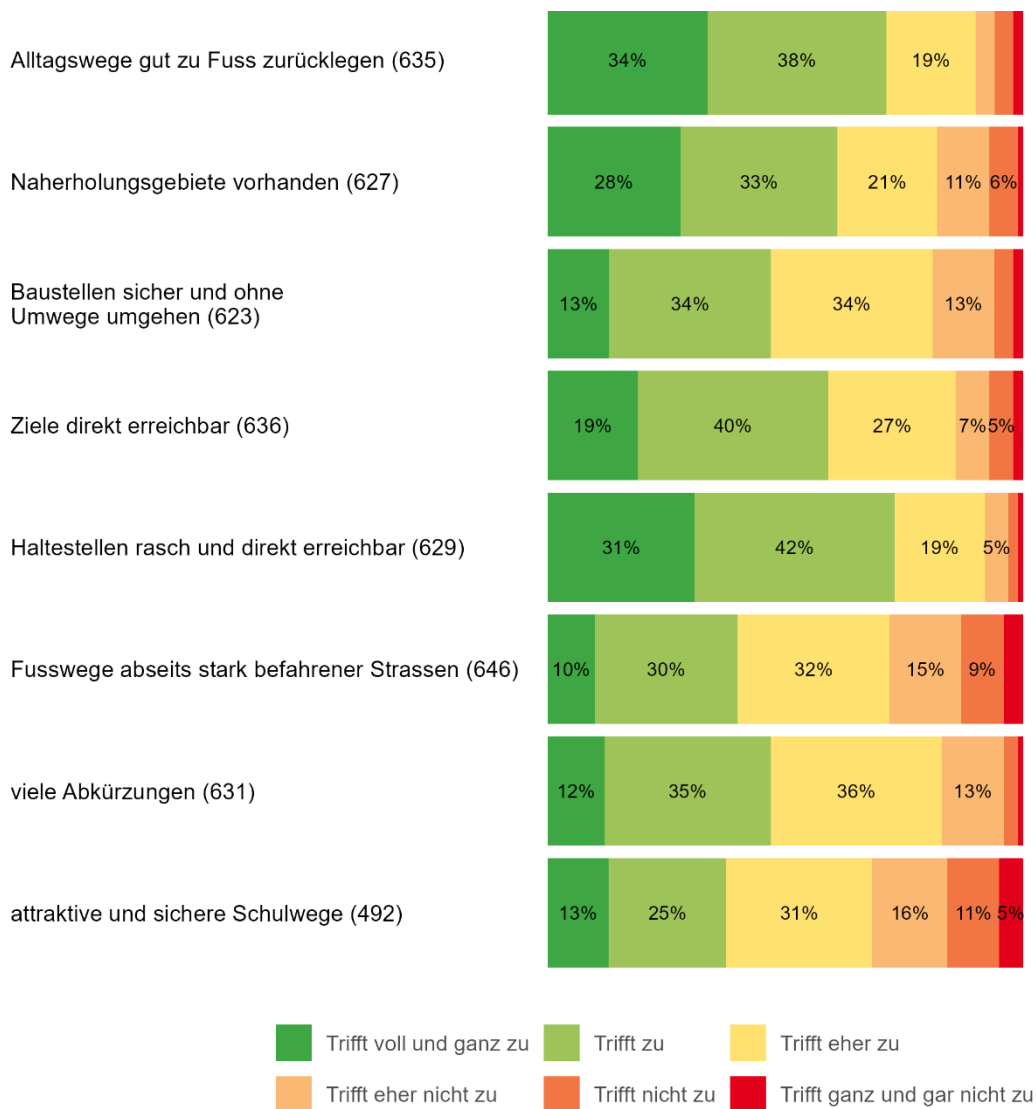


Abbildung 9 Beurteilung des Fusswegnetzes

6.4 Infrastruktur

Laut einer deutlichen Mehrheit der befragten Personen (68%) sind Trottoirs, Fusswege und Plätze gut unterhalten. Die Vortrittsregelungen bei Querungen und Wartezeiten bei Lichtsignalen werden mehrheitlich als positiv eingestuft. Die Zustimmung ist etwas tiefer (ca. 50%) zu den Aussagen, dass Treppen gut überwindbar, Wege ausreichend beleuchtet, Haltestellen gut ausgestattet, und Trottoirs genügend breit und ohne Hindernisse seien. Das grösste Verbesserungspotenzial gibt es gemäss Umfrage im Bereich der abwechslungsreichen Gestaltung von Parks und Plätzen (Zustimmung 33%).

Auf folgenden Plätzen wurden explizit Verbesserungen gewünscht: Platz vor Leuenzentrum (attraktiver gestalten), Platz vor Hallenbad (begrünen, entsiegeln), Schulareale/Plätze (begrünen, entsiegeln), Bahnhofplatz (begrünen, entsiegeln), ganzer Uferbereich (attraktivere Gestaltung, besserer Unterhalt).

Eine bessere Beleuchtung wird an folgenden Orten gewünscht: Leisibüelstrasse, Asylstrasse, Joggerrainweg, Grenzbachfussweg, Wiesenweg / im Wiesli, Bergstrasse, Mutzmalen (in den Weinbergen), Schleichweg Alte Landstrasse zur Unterführung, Blattengasse,

Fussweg zwischen Glärnisstrasse und Schwerzistrasse, Fussballplatz, Tötziweg, Treppe vor der reformierten Kirche zur Blattengasse, Schwerzistrasse, Brungasse, Seestrasse bis Bahnhof, bei der Post/Unterführung, Fischerhüsli. Es wurde zudem ein konkreter Vorschlag gemacht, Lichtanlagen zu installieren die nur bei Bewegung durch Mensch und Auto heller leuchten (Beispiele Urdorf ZH und Steinhausen, ZG).

Bei den Haltestellen zeigte sich insbesondere der Wunsch nach mehr Wetterschutz und teilweise auch nach Sitzgelegenheiten. Zudem wird die frühere Bushaltestelle Birchweid (im Gemeindegebiet Uetikon am See) zurückgewünscht.

Bezüglich Barrierefreiheit wurden folgende Punkte erwähnt: Es fehle ein Handlauf beim Dändelsteinweg (steiles Stück ab Bergstrasse), die Schwerzistrasse und der Spazierweg bei der Dachslernstrasse seien nicht barrierefrei, der Gehweg bei Alter Landstrasse 177 zu schmal, und es gäbe Belagsschäden (Mittelweg zwischen Alte Landstrasse 270 und Mittelweg 10), sowie nicht abgesenkte Randsteine und einen wackeligen Veloabgang beim Bahnhof. Weiter sei das Trottoir an der Seestrasse (u.a. wegen der Parkplätze) teilweise zu schmal und zwingt mobilitätseingeschränkte Personen auf die andere Strassenseite. Auch bei Baustellen sei die Umgehung nicht immer barrierefrei.



Abbildung 10 Beurteilung der Infrastruktur

6.5 Verkehrsklima

Eine deutliche Mehrheit der Befragten stimmt der Aussage zu, dass sich die Strassen stressfrei und ohne lange Wartezeiten queren lassen und Buschauffeurinnen und Buschauffeure rücksichtsvoll sind. Auch mit Falschparken von Autos gebe es für fast die Hälfte der Befragten kein Problem.

Kritischer steht es um die Rücksicht durch andere Verkehrsteilnehmende. Nur 32% erleben Autofahrende als klar rücksichtsvoll und etwa gleich viele erleben Fussgängerinnen und Fussgänger als aufmerksam. Dies ist besonders gefährlich, wenn die Gehwege in der Nähe von stark befahrenen Strassen verlaufen (siehe Kapitel 6.3). Auch Velofahrende werden nur von 31% als rücksichtsvoll eingeschätzt. Noch weniger Teilnehmende (24%) stimmen zu, dass Velofahrende nicht an Orten fahren, an denen es nicht erlaubt wäre (z.B. Trottoirs). Ca 35% der Befragten gibt an, dass es genügend Veloparkplätze abseits des Trottoirs gibt.

In den Kommentaren wird mehrfach die Problematik von wenig rücksichtsvollen und mit erhöhten Tempi fahrenden Autos, insb. auf Schulwegen erwähnt. Aber auch Velos, Roller, und E-Trottinets würden oft zu schnell und wenig rücksichtsvoll fahren. Neuralgische Punkte, die erwähnt wurden, sind: Brungasse, Dammstrasse, Töbeliweg, Joggenrain, generell 30er Zonen, Waisenhausweg, alle Waldwege, Saurenbachstrasse, Alte Landstrasse, Bergstrasse, Dreinepperstrasse, Bahnhofstrasse, Parking Coop.

Zudem wird auf teilweise mangelhafte Veloinfrastruktur hingewiesen, welche die Konflikte verschärft. So fehlen am Bahnhof (und andernorts) Veloparkplätze und teilweise sind die Fahrstreifen für Velos nicht durchgehend bzw. werden plötzlich verengt, oder sind unübersichtlich (z.B. Dammstrasse).

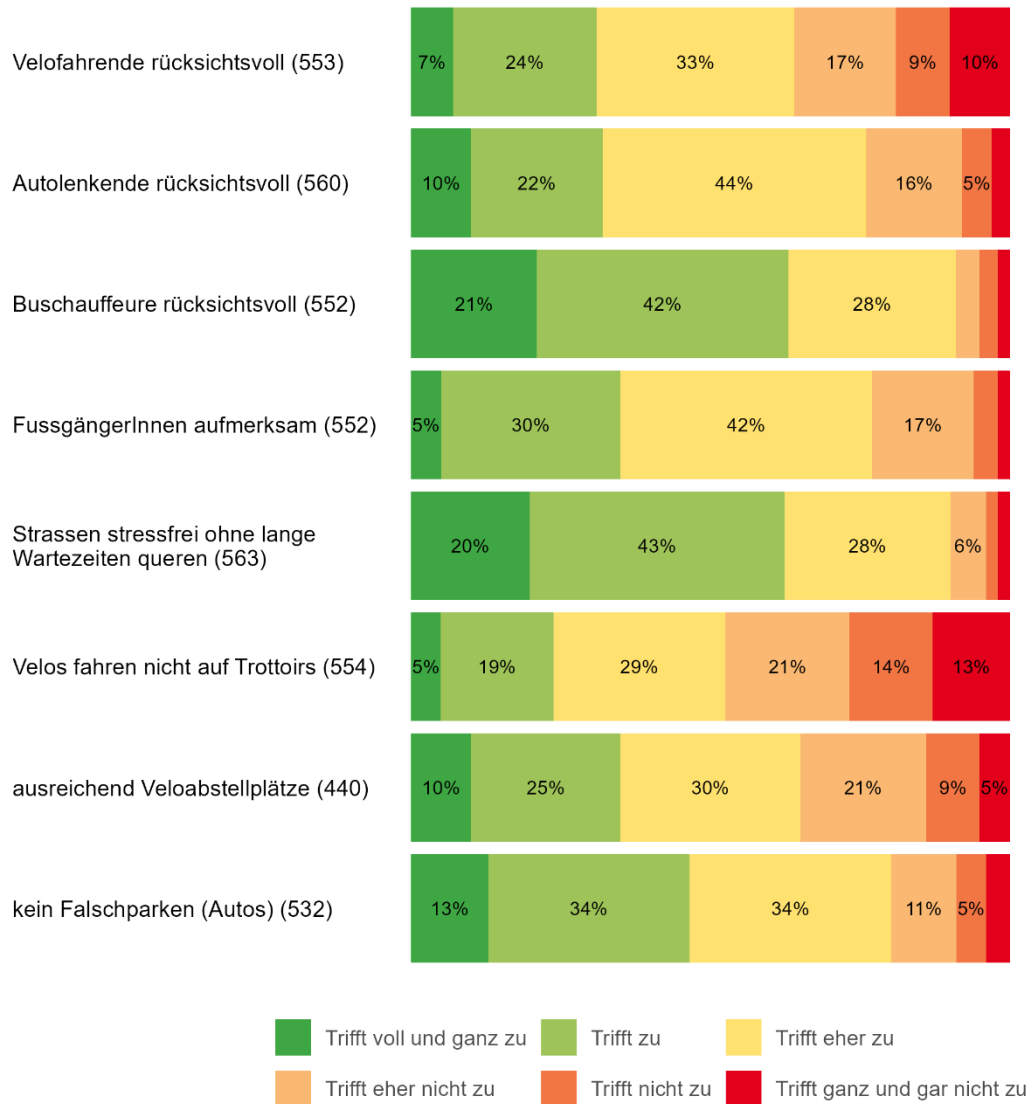


Abbildung 11 Beurteilung des Verkehrsklimas

6.6 Wohlbefinden

Am grössten ist die Zustimmung zu den Aussagen, dass die Befragten sich nachts sicher fühlen (44%), Siedlungsgebiete von Männedorf vielseitig begrünt sind (42%) und der öffentliche Raum belebt ist (38%). Allerdings zeigt die Auswertung, dass es auch in diesen Bereichen Verbesserungspotential gibt.

In einer separaten Frage wurde erfragt, an welchen Orten für Fussgängerinnen und Fussgänger eine hohe Hitzebelastung während sommerlichen Hitzewellen besteht. Klar am häufigsten erwähnt wurden folgende drei Orte: Leuenplatz, alle Bahnhofgebiete (Männedorf, Uetikon), Schulhäuser. Ebenfalls oft erwähnt wurden folgende Orte: Kugelgasse, Berg-

strasse, Glärnischstrasse, Asylstrasse, Mittelwies, Audorfstrasse. Oft wurden mehr Massnahmen zur Begrünung und Entsiegelung, sowie Beschattung (Bäume) gewünscht. Viele weitere Orte wurden genannt, siehe dazu Beilage 3b.

Das grösste Verbesserungspotential gibt es bei der Verfügbarkeit von sauberen öffentlichen WCs (nur 10% stimmen zu), gefolgt von der Verfügbarkeit von Brunnen mit Trinkwasser (23%), angenehmen Temperaturen an Hitzetagen (26%), genügend Sitzmöglichkeiten (31%), ruhigen Wegstrecken (32%), sowie der Belebtheit des öffentlichen Raumes (33%). So wurde bei den freien Kommentaren beispielsweise vorgeschlagen, öffentliche WCs bei den Seeparkanlagen zu installieren. An Spielplätzen, in den Reben und andernorts werden teilweise Brunnen vermisst (resp. eine Erneuerung an Alte Landstrasse 285), teilweise werden mehr Sitzplätze gewünscht. Von einigen Befragten wird zudem ein schöner, begrünter Begegnungsort im Zentrum mit Cafés etc. in Männedorf vermisst.

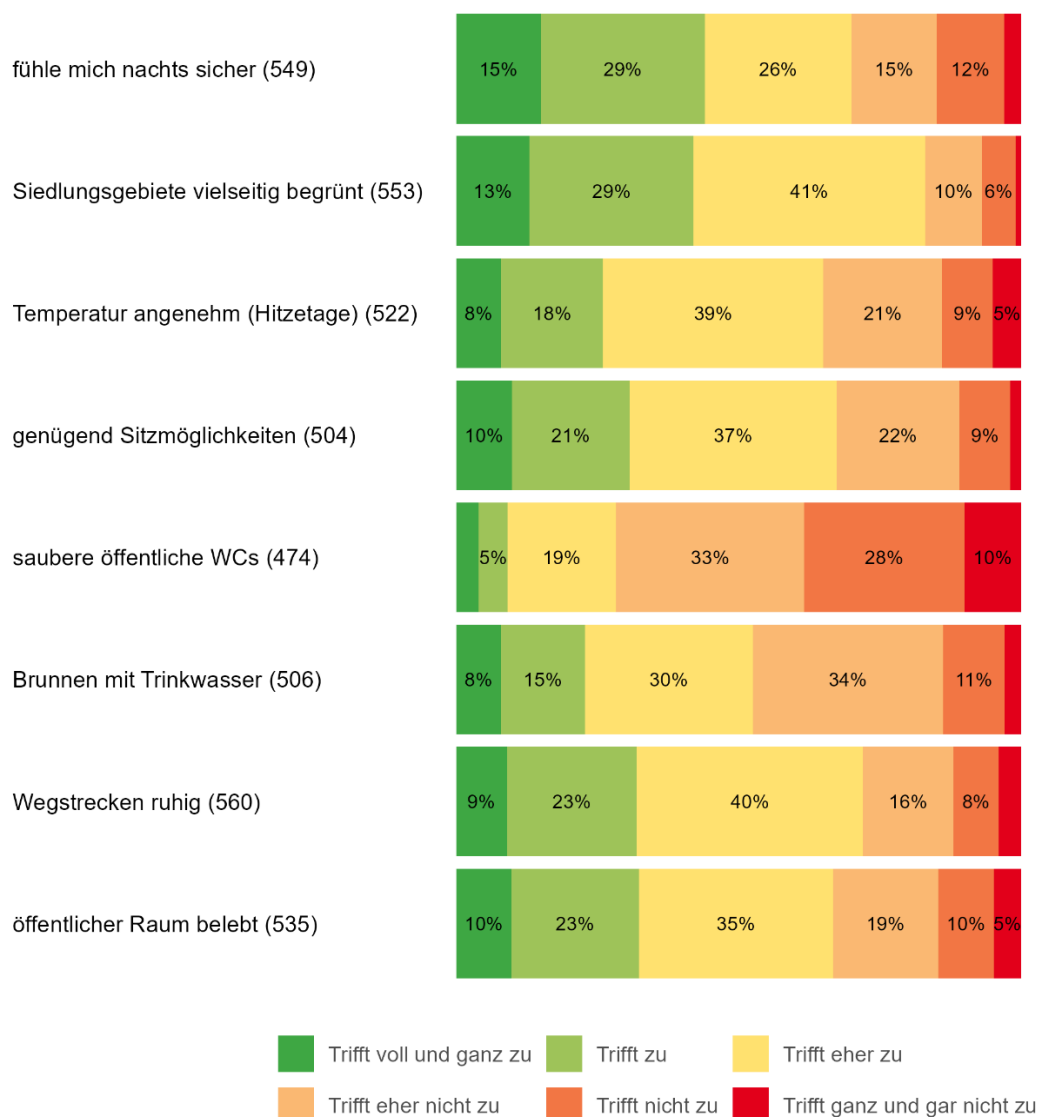


Abbildung 12 Beurteilung des Wohlbefindens

6.7 Gemeindespezifische Zusatzfrage

Bei der Zusatzfrage gaben mehr als die Hälfte (53%) der Befragten an, dass die Fusswege zu den Angeboten des öffentlichen Verkehrs in Männedorf attraktiv sind.



Abbildung 13 Die Fusswege zu dem für Sie relevanten Angebot des öffentlichen Verkehrs in Männedorf (Bus, Bahn) sind attraktiv

6.8 Stellenwert in Planung

Verbesserungen im Fussverkehrsnetz wurden in den letzten fünf Jahren teilweise wahrgenommen und teilweise nicht wahrgenommen. Dieses gemischte Bild zeigt sich auch bei der Einschätzung des Engagements der Gemeinde zu den abgefragten Bereichen. Am positivsten bewertet wurden das Engagement für attraktive Freizeitwege sowie Fussgänger- und Begegnungszonen. Am wenigsten gut bewertet wurde die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Insgesamt stimmt in keiner der Aussagen zum Stellenwert des Fussverkehrs in der Planung eine Mehrheit der Befragten klar zu. Dies zeigt, dass überall Verbesserungspotenzial besteht. In den freien Kommentaren wurde sehr oft das Thema Schulsicherheitswege angebracht. Weiter wurde oft mehr Begrünung und Entsiegelung gewünscht. Mehrfach wurde auch ein attraktives Zentrum als Begegnungsort gewünscht.

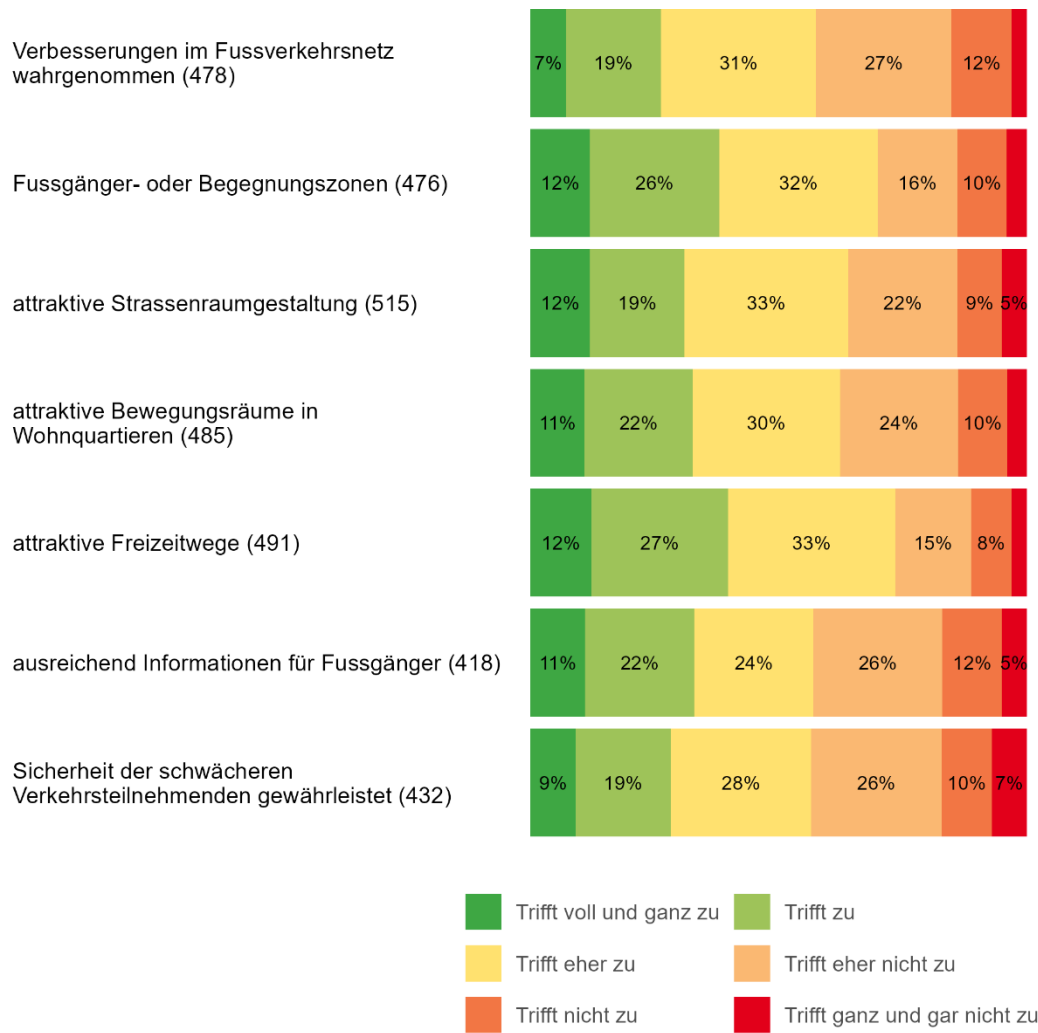


Abbildung 14 Beurteilung des Stellenwerts in Planung

7 Handlungsempfehlungen

Vorab ist uns wichtig festzuhalten, dass nachfolgende Handlungsempfehlungen sich von den in diesem Projekt angewandten Instrumenten ableiten und als Empfehlung an die politische Gemeinde zu verstehen sind. Gerade beim Infrastrukturtest handelt es sich nicht um eine Vollerhebung, sondern um eine Referenzstrecke, welche möglichst alle Arten von Infrastrukturelementen miteinbezogen hat.

Basierend auf den angewendeten Instrumenten zur Analyse der Fussgängerfreundlichkeit (Kapitel 4–6) werden in diesem Kapitel Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Männedorf zur verstärkten Förderung und Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit formuliert. Da dieser Bericht zur Übersicht dient und entsprechend nur zusammenfassend die Erkenntnisse wiedergibt, wird empfohlen, die beigelegten Dokumente zum Fussverkehrstest, zur Planungspraxis sowie zur Zufriedenheit (Umfrage) ebenfalls zu studieren. Insbesondere die individuellen Antworten im Rahmen der Bevölkerungsumfrage geben genauere lokale und geographische Informationen zum individuell wahrgenommenen Handlungsbedarf.

7.1 Strategische Stärkung des Fussverkehrs

Nach der öffentlichen Vernehmlassung gilt es, den Schwung und die sehr detaillierten Planungsgrundlagen aus dem neuen kommunalen Richtplan (kurz kRP) zu nutzen. Die Ergebnisse dieses Berichts sollen auch im Rahmen des neuen kRPs reflektiert werden, denn darin werden mit der Gesamtstrategie Verkehr, der Gesamtstrategie Freiraum und Erholung sowie Siedlung wichtige Bestandteile für den Fussverkehr behandelt. Auch sind die Handlungsfelder mit Massnahmen, die den Fussverkehr betreffen, sehr detailliert beschrieben.

Zur Stossrichtung aus der Klimastrategie 2040 den Langsamverkehr prioritär zu fördern, ist eine Schwachstellenanalyse zur Prüfung und Verbesserung der Attraktivität, Sicherheit, Direktheit und Hindernisfreiheit der Fusswege vorgesehen. Hier könnte TEAMverkehr, welches den Infrastrukturtest im Rahmen dieses Berichts durchgeführt hat, die Gemeinde Männedorf gut unterstützen.

Zur Stärkung des Fussverkehrs empfehlen wir der Gemeinde Männedorf, eine gut vernetzte Drehscheibenfunktion mit einer zentralen Ansprechperson, welche mit Schnittstellen zu den Ressorts und dem Strassenmeister optimal vernetzt ist, zu prüfen. Evtl. kristallisiert sich eine solche Ansprechperson aus dem Prozess mit der Arbeitsgruppe Mobilität heraus.

Die Kommunikation zum Thema Fussverkehr soll auch mit Informationen zum Fussverkehr auf der Gemeinde-Webseite (evtl. auch im Magazin «InfraAktuell») gestärkt werden:

- Einerseits nach innen zur Sensibilisierung innerhalb von Verwaltung und Politik zur Bedeutung des Fussverkehrs. Hierzu stellen wir nebst diesem ausführlichen Bericht auch einen Kurzbericht sowie ein Flyer/Poster zur Vermittlung der Ergebnisse zur Verfügung.
- Andererseits auch nach aussen an die Bevölkerung mit Informationen und dem Kontakt zur zentralen Ansprechperson. Um auch in Zukunft Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu erhalten, sieht die Gemeinde im neuen kRP vor, Partner von walkable zu werden. Wir unterstützen diese Absicht. Die Nutzung bedingt, dass die Gemeinde auf Einträge der Bevölkerung reagiert, diese prüft und wo möglich umsetzt.
- Auch die Sensibilisierung des motorisierten Individualverkehrs für mehr Rücksicht gegenüber Fussgängerinnen und Fussgänger sollte in die Kommunikation aufgenommen werden. Dies gilt insbesondere an neuralgischen Punkten und in Bereichen, in denen verschiedene Verkehrsteilnehmende auf engem Raum koexistieren.

Ein Monitoring zu den Handlungsfeldern und -massnahmen des Fussverkehrs im kRP kann im Rahmen der Arbeitsgruppe Mobilität verfolgt werden. Auch der Kanton führt ein Monitoring ein und wird sich periodisch wieder bei der Gemeinde Männedorf melden, um zu prüfen, ob die Massnahmen bereits umgesetzt wurden oder noch Unterstützungsbedarf besteht. Die Zürcher Gemeinden können bei Fragen jederzeit auch aktiv auf die Fachstelle Fussverkehr des Amts für Mobilität zugehen.

7.2 Sicherheit des Fussverkehrs allgemein

Ein neues Beleuchtungskonzept wird bis 2027 umgesetzt: Zur Sicherheit im öffentlichen Raum (Plätze, Strassenräume) empfehlen wir, eine aufenthaltsbezogene bzw. sensorgesteuerte Beleuchtung auf Plätzen und entlang von Fusswegen zu prüfen. Mit weiteren Massnahmen, die zu einer guten Einsehbarkeit der Plätze und Strassenräume beiträgt, kann das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert werden. Hierzu gehen wir am nächsten Erfahrungsaustausch vom 3. September 2026 in Kloten voraussichtlich näher darauf ein.

Zur Verkehrssicherheit empfehlen wir, Geschwindigkeitsreduktionen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen zu prüfen. Insbesondere an der Seestrasse, um die Lärmemissionen zu reduzieren und das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen. An der Seestrasse ist zudem zu prüfen, ob Trottoirs verbreitert werden können.

Für Trottoirüberfahrten entlang Hauptstrassen und für Einmündungen von untergeordneten Strassen gibt es kein Konzept. Seitens Männedorf besteht das Bedürfnis, Trottoirüberfahrten bei Einmündungen besser auszubilden.

Für die mögliche Umgestaltung von Strassenräumen zu Begegnungszonen soll gemeinsam mit der Kantonspolizei (KAPO) eine klare Planungspraxis geprüft und festgelegt werden. Seitens Gemeinde Männedorf bestehen bereits konkrete Vorschläge. Allenfalls kann hier das Amt für Mobilität vermittelnd unterstützen.

7.3 Schulwegsicherheit im spezifischen

Der Schulwegsicherheit kommt im neuen kRP eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere aus der Bevölkerungsumfrage ergibt sich ein deutliches Verbesserungspotential in diesem Bereich. Ergänzend zu den übrigen Handlungsempfehlungen, die sich ebenfalls positiv auf die Schulwegsicherheit auswirken, empfehlen wir folgendes:

- Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen, vor allem bei Schulhäusern sind zu prüfen, da gibt es rechtlichen Handlungsspielraum. Für Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen gibt es noch kein Konzept. Bisher gibt es lediglich in der Glänischstrasse beim Schulhaus Hasenacker einen Fussgängerstreifen. Gemäss der Umfrage wurden einige Fussgängerstreifen bei der Umstellung auf T30 entfernt, was bei der Bevölkerung auf wenig Verständnis stösst. Es ist deshalb zu prüfen, ob diese Querungsstellen wieder mit Fussgängerstreifen ausgebildet werden können.
- Verkehrsberuhigende Begegnungszonen in Quartieren und bei Schularealen sind zu prüfen.
- Verbesserte Sichtbarkeit durch Entfernung von Parkplätzen prüfen, nach Möglichkeit farbliche Markierung von Garagenausfahrten
- Eine Regelung bzgl. Elterntaxis ist zu prüfen: Insbesondere an der Hasenackerstrasse/Blattengasse gibt es ein grösseres Gefahrenpotenzial.
- Zum Thema Schulwegsicherheit empfehlen wir die Plattform schulweg.ch – [Sicherer Schulweg für alle Kinder](#) von moveable in Zusammenarbeit mit dem Ratgebermagazin Beobachter, dem nationalen Fachverband Fussverkehr Schweiz und dem Fonds

für Verkehrssicherheit FVS. Hier gibt es hilfreiche Lernmaterialien und Ratgeber für Eltern, sowie Informationen und Webinare für Gemeinden, Städte und Schulen.

7.4 Attraktive, klimafitte Aufenthalts- und Begegnungsorte

Klimafitte Aufenthalts- und Begegnungsorte sind im Sommer wegen der zunehmenden Anzahl und Intensität von Hitzetagen immer wichtiger. Auf Basis der Analysen empfehlen wir folgende Massnahmen:

- Begrünung, Beschattung und Entsiegelung von beliebten Aufenthalts- und Begegnungsorten, insbesondere
 - beim Leuenplatz
 - im Zentrum
 - an den Bahnhofarealen Männedorf und Uetikon
 - am See
- Mehr beschattende Bäume wurden in der Bevölkerungsumfrage auch an Strecken und Treppen von den Zufussgehenden gewünscht.

Trotz einer hohen Zahl an öffentlichen WCs (gem. Planungspraxis) zeigte die Umfrage, dass die Bevölkerung diese an gewissen Orten vermisst, respektive vermutlich die Sauberkeit zu verbessern ist. Es wurde vorgeschlagen, öffentliche WCs bei den Seeparkanlagen zu installieren. Ebenfalls werden trotz hoher Anzahl an Brunnen, weitere gewünscht, z.B. an Spielplätzen oder in den Reben.

Im neuen kRP ist bereits ein Produktkatalog für Elemente im öffentlichen Raum vorgesehen: Sitzbänke, Abfalleimer, Robidog, Outdoor-Fitnessgeräte, auch Buswartehäuschen, Beleuchtungs- und Veloparkierungssysteme, Wegweiser und Orientierungstafeln für Langsamverkehr.

7.5 Optimierung von Haltestellen

Sowohl der Fussverkehrstest als auch die Bevölkerungsbefragung zeigen einen Handlungsbedarf bei den Haltestellen. Folgende Handlungsempfehlungen werden daraus abgeleitet:

- Die Erstellung von Wetterschutz/Wartehäuschen und Sitzgelegenheiten an den Haltestellen ist prioritär zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
- Ausbau behindertengerechter Haltekanten
- Taktile Wegführungen an Haltestellen, zudem auch im Mischverkehr, bei Querungen (Unterführungen) und auf Plätzen ergänzen.
- Nach Möglichkeit und wo sinnvoll, Bushaltestellen mit Abfahrtsanzeigen ausstatten.
- Gemäss Umfrage wird die frühere Bushaltestelle Birchweid (im Gemeindegebiet Uetikon am See) zurückgewünscht. Dies könnte mit der Nachbargemeinde koordiniert werden.

8 Nächste Schritte und Monitoring

Im bevorstehenden Schlussgespräch vom 26. August 2026 werden die Analyse (Infrastrukturtest, Planungspraxis und Bevölkerungsumfrage) sowie die abgeleiteten Handlungsempfehlungen mit der Gemeinde Männedorf besprochen und gegebenenfalls noch geschärft oder ergänzt. An diesem Termin prüfen wir auch die aktuelle Situation der relevanten Grundlagen zur Planungspraxis nochmals: Insbesondere der kommunale Richtplan (kRP) war zum Zeitpunkt des Gesprächs zur Planungspraxis (16. Dezember 2024) noch in der Vorprüfung. Am Montag, 22. Juni 2026 findet eine Infoveranstaltung im Vorfeld der öffentlichen Auflage des kRP statt, wie die [Gemeinde am 9. April 2026 kommunizierte](#).

Die Fachstelle Fussverkehr des kantonalen Amts für Mobilität empfiehlt der Gemeinde Männedorf, nach der Schlussbesprechung die Ergebnisse in der Verwaltung sowie der Exekutive zu präsentieren und in angemessener Form der Bevölkerung zu kommunizieren. Hierfür stellen wir Ihnen eine Kurzform dieses Berichts zur Verfügung, wie auch ein Plakat mit den wichtigsten Ergebnissen für die Kommunikation an die Bevölkerung.

Weiter empfehlen wir, die Erkenntnisse aus diesem Bericht in die (neuen) Planungsinstrumente der Gemeinde Männedorf aufzunehmen resp. so aufzubereiten, dass sie dann implementiert werden können.

Damit das Thema Fussverkehr nicht vergessen geht, führt der Kanton ein Monitoring ein und wird sich periodisch wieder bei der Gemeinde melden, um zu prüfen, ob die Massnahmen bereits umgesetzt wurden oder noch Unterstützungsbedarf besteht. Die Zürcher Gemeinden können bei Fragen jederzeit auf die Fachstelle Fussverkehr des Amts für Mobilität zugehen. Die Kontakte und weitere Informationen sind auf der Webseite der Fachstelle Fussverkehr verfügbar: www.zh.ch/de/mobilitaet/fussverkehr.html

Wir freuen uns, die Gemeinde Männedorf am 3. September 2026 zum zweiten Erfahrungsaustausch Fussverkehr in Kloten einladen zu dürfen. Reservieren Sie sich bereits heute dieses Datum. Weitere Informationen folgen. Voraussichtliches Schwerpunktthema wird die Sicherheit auf öffentlichen Plätzen und Strassenräumen sein. Dieses Thema ist sicher auch relevant für die vielen öffentlichen Plätze in Männedorf.

Am 9. September 2026 haben wir der Gemeinde Männedorf angeboten und bereits bestätigt, diesen Bericht der Arbeitsgruppe Mobilität, welche aus dem Zusammenhang des Labels «Energistadt Gold» (2022) entstanden ist, zu präsentieren. Das wäre ein idealer Zeitpunkt.