

Kommunaler Verkehrsrichtplan
Textteil

5. Oktober 2011

Gemeinde Hinwil



Bearbeitung

Esther Arnet

dipl. Betriebsökonomin FH

Peter Hotz

dipl. Ing. ETH/SVI/SIA

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

T 056 460 91 11

Stahlrain 2

F 056 460 91 00

5200 Brugg

www.metron.ch

info@metron.ch

Projektteam

Peter Sieber

*Gemeinderat, Ressortvorsteher Bau und Planung
& Liegenschaften, Vorsitz*

Hans Benedetti

Gemeinderat, Ressortvorsteher Sicherheit

Ernst Elmer

Gemeinderat, Ressortvorsteher Tiefbau und Werke

Urs Planzer

Leiter Abteilung Bau und Planung

Urs Leuthold

Bevölkerungsvertreter

Urs Neukom

Bevölkerungsvertreter

Regula Varga

Bevölkerungsvertreterin

Esther Arnet

Metron Verkehrsplanung AG

Peter Hotz

Metron Verkehrsplanung AG



Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	2
2 Ausgangslage und Erarbeitungsprozess	5
2.1 Allgemeines und Anlass	5
2.2 Vom Verkehrsleitbild zum Masterplan zum Verkehrsrichtplan	5
2.3 Mitwirkungsverfahren	5
2.4 öffentliche Auflage	6
3 Aufbau des kommunalen Verkehrsrichtplans	6
4 Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr – Umwelt	7
4.1 Säulen der Verkehrsplanung	7
4.2 Strategie	7
4.3 Massnahmen	8
5 Motorisierter Individualverkehr	9
5.1 Leitsätze	9
5.2 Strategie	10
5.3 Massnahmenliste	13
6 Fuss- und Veloverkehr	15
6.1 Leitsätze	15
6.2 Strategie	15
6.3 Massnahmenliste	16
7 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	19
7.1 Leitsätze	19
7.2 Strategie	19
7.3 Massnahmenliste	22
8 Massnahmenplan	23
9 Genehmigung	25



1 Zusammenfassung

Eine neue Verkehrskultur für Hinwil

Wenn man von grossen Würfeln und visionären Projekten in der Verkehrsplanung spricht, denkt man oft zuerst an Tunnels und Umfahrungsstrassen. Mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan liegt für Hinwil eine andere Art von grossem Wurf vor: Fachleute sprechen von einer neuen Verkehrskultur der Koexistenz. Damit ist das respektvolle Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten gemeint.

- Für den motorisierten Individualverkehr heisst dies, dass die Autos zwar weiterhin „überall“ durchfahren dürfen, als stärkste Verkehrsteilnehmer aber die Geschwindigkeiten der Situation anpassen müssen, um andere nicht zu gefährden.
- Für den Fuss- und Veloverkehr bedeutet Koexistenz, dass mehr Platz zur Verfügung steht und die Räume sicherer und schöner werden. Wichtig dabei ist, dass für den Fuss- und Veloverkehr ein durchgehendes, also unterbruchfreies Netz zur Verfügung steht.
- Für den öffentlichen Verkehr heisst Koexistenz, dass auch der Bus den Strassenraum mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilt. Angepasste Geschwindigkeiten sind daher auch beim Bus nötig. Damit der öffentliche Verkehr nicht im Stau steht und die Anschlüsse an die S-Bahn verpasst, wird er durch Fahrbahnhaltestellen bevorzugt.

Der Entscheid für einen Richtplan nach den Prinzipien der Koexistenz wurde aus drei Gründen gefällt:

1. Die Verkehrskultur der Koexistenz kann schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Neue Strassen und insbesondere Tunnels sind sehr teuer, und die Umsetzung ist aufwändig und dauert lange.
2. Die vorgeschlagenen Massnahmen nutzen den bestehenden Verkehrsraum. Neue Strassen brauchen viel Boden an geeigneter Stelle und setzen zusätzliche Gebiete den Belästigungen des Verkehrs aus. Die topographische Situation in Hinwil ist für Umfahrungsstrassen nicht günstig.
3. Hinwil ist ein regionales Zentrum, und der Verkehr gehört dazu. Die Mehrheit des Verkehrs in Hinwil wird von Fahrten innerhalb Hinwils verursacht, oder ist Verkehr von und nach Hinwil: zum Einkaufen, in der Freizeit und zur Arbeit.

Hinwil ist nicht die einzige Gemeinde, die diesen Weg beschreitet. Auch andere Städte und Gemeinden wenden die Prinzipien der Koexistenz an. Ein vergleichbares Beispiel dafür ist die Gemeinde Köniz im Kanton Bern, welche diese neue Verkehrskultur schon weitgehend erfolgreich umgesetzt hat.



Die Massnahmen des Verkehrsrichtplans in Kürze

Aufgrund einer Analyse und Gesamtschau über alle Verkehrsarten und Räume umfasst der Richtplan gezielte, machbare – und finanzierbare – Massnahmen. Er ist somit ein pragmatischer Ansatz zur schnellen Verbesserung der heutigen Situation.

- Aufwertung des Zentrums im Dorf.
- Aufwertung der Zentren der Aussenwachen: Die Strassenräume werden durch gestalterische Massnahmen attraktiver.
- Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer: Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein durchgehendes, sicheres Netz geschaffen – besonders wichtig für Schulwege.
- Öffentlicher Verkehr: Der Fahrplan wird optimiert, und bisher nicht erschlossene Wohn- und Arbeitsgebiete erhalten neue Haltestellen. Der Fahrplan gewährleistet das bequeme Umsteigen von Bus auf Bahn. Langfristig sind zusätzliche Bahnhaltestellen (Industrie und Zentrum) geplant.
- Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren: Etappenweise werden in den Wohnquartieren (Dorf und Aussenwachen) verkehrsberuhigende Massnahmen / Tempo 30 eingeführt.
- Eingangssituationen: Damit die Automobilisten den Beginn der Siedlungsgebiete wahrnehmen, werden diese durch bauliche Massnahmen (Verengungen der Strasse, Fussgängerinseln, Bäume) sichtbar gemacht. Dies betrifft alle Eingangssituationen im Dorf und den Aussenwachen.

Verfahren

Es wurde ein dreistufiges Verfahren zur Erarbeitung des Verkehrsrichtplans gewählt: Im Jahr 2008 verabschiedete der Gemeinderat ein Verkehrsleitbild, welches unter breiter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet wurde. Darauf baute der Masterplan Verkehr, der am 15. März 2010 von der Gemeindeversammlung – verbunden mit dem Auftrag zur Erarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans im Sinne des Masterplans – genehmigt wurde.

Der aufwändige Planungsprozess hinderte nicht daran, bereits bei laufenden Strassensanierungen die neuen Prinzipien, die im Verkehrsleitbild und Masterplan festgehalten sind, anzuwenden.

Zweck und Wirkung von Verkehrsrichtplänen

Richtpläne schaffen die planerischen Voraussetzungen (z.B. Trasseesicherung) für die Verkehrsplanung. Mit einem genehmigten Richtplaneintrag ist jedoch noch kein Projekt bewilligt. Richtpläne haben auch keine Rechtswirkungen auf Private. Das ist auch der Grund, weshalb gegen Richtplaneinträge kein Rekurs erhoben werden kann. Hingegen sind sie behördenverbindlich. Das heisst, dass die Behörden (und somit auch die Verwaltung) sich an die Richtplanung halten müssen.



Der betrachtete Zeithorizont eines Richtplanes beträgt 20-25 Jahre, wobei sich eine Revision alle 10 Jahre empfiehlt.

Die Erarbeitung von kommunalen Verkehrsrichtplänen ist gesetzlich vorgeschrieben: Die Gemeinden im Kanton Zürich sind verpflichtet, einen Verkehrsrichtplan zu erlassen. Dieser bedarf der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion und der Anhörung der Region resp. der Nachbargemeinden.

Ebenfalls vorgeschrieben ist eine öffentliche Auflage von 60 Tagen, bei welcher sich jedermann schriftlich zum Planinhalt äussern (Einwendungen) kann. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen ist ein öffentlich zugänglicher Bericht zu verfassen.

Richtpläne bestehen üblicherweise aus einem gleichberechtigten Plan- und Textteil. Der vorliegende Textteil entspricht inhaltlich vollumfänglich und formal weitgehend dem Masterplan Verkehr, wie er von der Gemeindeversammlung genehmigt wurde. Neu ist der Teil mit den Massnahmenlisten und dem Massnahmenplan.

Inhalt von Verkehrsrichtplänen

Das Ziel eines Verkehrsrichtplanes ist die Festlegung und Darstellung eines zweckmässigen Verkehrsnetzes für alle Verkehrsarten. Der Verkehrsrichtplan enthält deshalb nicht jede Strasse oder jeden Radweg, sondern zeigt auf, wo die Gemeinde die Verkehrsströme hinlenken will, damit eine gute Verkehrsabwicklung möglich ist. Es geht dabei also vor allem darum, lückenlose Verbindungen festzulegen und abzuwägen, wo der Verkehr abgewickelt werden soll. Kriterien dafür bilden die Säulen der Verkehrsplanung und die Leitsätze zu den Verkehrsarten.



2 Ausgangslage und Erarbeitungsprozess

2.1 Allgemeines und Anlass

Im Februar 2006 lancierte ein Komitee die Initiative Hinwilmobil, welche eine Verkehrsplanung mit Weitsicht forderte. Da sich die Stossrichtung der Initiative mit den Absichten des Gemeinderates deckte, wurde sie später zurückgezogen. Das Legislaturprogramm 2006-2010, welches der Gemeinderat am 14. Februar 2007 verabschiedet hat, enthält die Erarbeitung eines Verkehrsleitbildes als wichtigen Punkt. Im Dezember 2008 wurde das Verkehrsleitbild, in dem die Grundsätze der Hinwiler Verkehrsplanung festgehalten sind, vom Gemeinderat verabschiedet. Gleichzeitig beauftragte der Gemeinderat ein Projektteam mit der Erarbeitung des Masterplans Verkehr, welcher die Basis für den kommunalen Verkehrsrichtplan darstellt. Dieser soll den heute noch gültigen Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 1984 ersetzen.

2.2 Vom Verkehrsleitbild zum Masterplan zum Verkehrsrichtplan

Wie bereits bei der Erarbeitung des Verkehrsleitbildes legte der Gemeinderat auch für die weiteren Schritte grossen Wert auf das Zusammenwirken von Fachleuten und der betroffenen Bevölkerung. Die vielen engagierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mitwirkungsverfahrens zum Verkehrsleitbild wurden eingeladen, in der Begleitgruppe für den Masterplan mitzuarbeiten. Die Gruppe diskutierte die Inhalte des Masterplans während der Erarbeitungsphase an zwei Workshops im Mai und September 2009. Auch für den Verkehrsrichtplan wurde eine Begleitgruppe eingesetzt, welche am 5. Oktober 2010 einen ersten Workshop zum Verkehrsrichtplan durchführte. Am 30. November 2010 wurde der Entwurf des Richtplans mit Vertretungen der kantonalen Behörden (Amt für Raumentwicklung und Vermessung Bau sowie Amt für Verkehr) und der RZO besprochen. Der Gemeinderat hat am 15.12.2010 beschlossen, den Verkehrsrichtplan zur kantonalen Vorprüfung einzureichen (dieser Absatz wird laufend ergänzt).

2.3 Mitwirkungsverfahren

Bei der Erarbeitung des Verkehrsleitbildes wurden folgende Elemente des Mitwirkungsverfahrens angewendet:

- ständige Mitarbeit von Bevölkerungsvertretern im Projektteam: Urs Neukom und Andreas Bühler waren Mitglieder des Projektteams
- Kafigespräche im Frühling 2008 mit insgesamt über 250 Personen
- 2 Workshops der Begleitgruppe mit über 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern
- öffentliche Wanderausstellung im BarBus



Bei der Erarbeitung des Masterplans wurde ebenfalls Wert auf die breite Abstützung gelegt:

- ständige Mitarbeit von BevölkerungsvertreterInnen im Projektteam: Regula Varga, Urs Neukom und Andreas Bühler waren Mitglieder des Projektteams
- 2 Workshops der breit zusammengesetzten Begleitgruppe: zusätzlich zum Projektteam arbeiteten 27 Hinwilerinnen und Hinwiler in der Begleitgruppe mit.

Auch für die Begleitung der Arbeiten am Verkehrsrichtplan wurde die Bevölkerung öffentlich zur Mitarbeit eingeladen:

- ständige Mitarbeit von BevölkerungsvertreterInnen im Projektteam: Urs Leuthold, Urs Neukom und Regula Varga waren Mitglieder des Projektteams
- 1 Workshop der breit zusammengesetzten Begleitgruppe. Es war ein weiterer Workshop geplant, an welchem die Einwendungen zum Auflageverfahren diskutiert werden sollten. Da nur wenige Einwendungen eingingen und vor allem keine grundsätzliche Kritik geäußert wurde, beschloss das Projektteam auf den 2. Workshop zu verzichten.

2.4 öffentliche Auflage

Die gesetzlich vorgeschriebene öffentliche Auflage wurde am 21. Mai 2011 im amtlichen Publikationsorgan, dem Zürcher Oberländer, angekündigt und wurde der Ankündigung entsprechend vom 23. Mai 2011 bis zum 22. Juli 2011 durchgeführt.

Innerhalb der gegebenen Frist gingen 11 Einwendungen ein.

Der Gemeinderat hat – nach Anhörung des Projektteams – einige Einwendungen berücksichtigt und den Richtplan entsprechend angepasst. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen hat er gleichzeitig am 5. Oktober 2011 den hier vorliegenden Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, der öffentlich zugänglich ist, beschlossen.

Der Gemeindeversammlung wird der bereinigte Verkehrsrichtplan, welcher auf dem Masterplan Verkehr, der am 15. März 2010 von der Gemeindeversammlung beschlossen wurde, zur Beschlussfassung vorgelegt. Gleichzeitig wird der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen beschlossen.

3 Aufbau des kommunalen Verkehrsrichtplans

Der Richtplan besteht aus einem Textteil (Kapitel 4 bis 8) und einem gleichwertigen Planteil. Als Planteil gelten folgende Pläne:

- Teilplan motorisierter Individualverkehr
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr
- Teilplan Öffentlicher Verkehr



4 Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr – Umwelt

4.1 Säulen der Verkehrsplanung

Siedlung und Verkehr über die Gemeindegrenze hinweg

Die Attraktivität des Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsortes wird durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert. Wir haben ruhige Wohnquartiere, die vom Durchgangsverkehr entlastet sind, vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und zu Fuss, mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Individualverkehr gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete. Die Koordination und die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden, der Region und dem Kanton sind uns wichtig.

Mobilität und Koexistenz

Alle Verkehrsarten werden wesensgerecht berücksichtigt. Dabei gilt der Grundsatz der Koexistenz, also der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit.

Strassen und Plätze

Der sorgfältigen Gestaltung der öffentlichen Räume (Plätze, Strassen, Grünräume) kommt erhöhte Bedeutung zu. Dies gilt besonders für die Zentren (Dorf und Aussenwachen) und die Wohnquartiere.

Umweltbelastung

Die stellenweise hohe Lärm- und Luftbelastung wird reduziert. Zusätzlich ist ein schonender Umgang mit den Ressourcen (z.B. Boden, Flächen) anzustreben.

4.2 Strategie

Mit dem Verkehrsrichtplan wird die Attraktivität von Hinwil als regionales Zentrum gestärkt.

- Im Dorfzentrum werden die Strassenräume gestalterisch aufgewertet und mittels betrieblicher Massnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gemacht. Dies betrifft sowohl Staats- wie Gemeindestrassen.
- In den Aussenwachen werden die Strassenräume im Kern aufgewertet. Bei einzelnen Aussenwachen wird die Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen / Tempo 30 - auch auf Verbindungsstrassen - angestrebt.
- Die Eingänge ins Dorf und in die Aussenwachen werden durch Eingangstore verbessert gestaltet, damit mit angepasster Geschwindigkeit in die Ortsteile eingefahren wird.



- Die Wohnquartiere werden aufgewertet und für den Durchgangsverkehr möglichst unattraktiv gemacht. Verkehrsberuhigende Massnahmen / Tempo 30 werden in allen Wohnquartieren angestrebt und geprüft.
- Die Funktionen von einzelnen Strassen wie Gossauer- oder untere Bahnhofstrasse werden neu definiert, entsprechende Umgestaltungsmassnahmen sichern die neuen Anforderungen.
- Das bestehende Strassennetz wird grundsätzlich als ausreichend betrachtet und nicht ergänzt. Eine Ausnahme bildet die Landsicherung für eine spätere Umfahrung im Westen.

4.3 Massnahmen

Die Massnahmen zu den einzelnen Verkehrsarten sind in den nachfolgenden Kapiteln (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Fuss-/Veloverkehr) aufgelistet.

Folgende übergeordneten und Querschnitts-Massnahmen werden ergriffen:

- Strategien für verkehrsintensive Nutzungen im Industriegebiet (Instrument der Planungszone nutzen)
- Zur Reduktion der Lärmwerte liegt eine Vorstudie zur Machbarkeit von baulichen Lärmschutzmassnahmen der Baudirektion des Kantons Zürich vor. Die Massnahmen sind unter Berücksichtigung der Arbeitshilfe „Siedlungsverträgliche Lärmschutzwände“ und in Übereinstimmung mit dem Masterplan Verkehr resp. dem vorliegenden Verkehrsrichtplan umzusetzen.
- Die Umsetzung des Verkehrsrichtplanes wird durch ein Controlling begleitet. Im Jahresbericht wird anhand der Massnahmenliste Bericht erstattet.



5 Motorisierter Individualverkehr

5.1 Leitsätze

Sicherheit erhöhen

Mit angepassten Geschwindigkeiten und gestalterischen Massnahmen wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Dies wird durch verkehrsberuhigende Massnahmen oder Tempo 30 in den Wohnquartieren (Dorf und Aussenwachten) sowie verkehrsberuhigte Begegnungsorte im Dorfkern erreicht.

Leistung sicherstellen und Verkehr lenken

Durch Optimierungen am Strassennetz und insbesondere der Knoten wird die Leistungsfähigkeit auch künftig gewährleistet sein, sodass Schleichwege durch Quartiere weniger attraktiv werden.

Erschliessung garantieren

Für ein lebendiges Hinwiler Zentrum und als gute Rahmenbedingung für die Vielfalt der Einkaufsmöglichkeiten braucht es Parkplätze. Diese sind möglichst ohne Umwege erreichbar. Eine zeitliche Beschränkung der Parkierungsdauer verhindert die unerwünschte Dauerparkierung im Zentrum und damit eine zu grosse Nachfrage.

Aufwertung des Zentrums und der Quartiere

Verkehrsberuhigung und gestalterische Massnahmen erhöhen die Attraktivität des Zentrums und der Wohnquartiere. Diese Verbesserung der Aufenthaltsqualität verändert den Charakter der Strassen und Plätze – ohne Verbotsschilder.

Flankierende Massnahmen zur Oberlandautobahn

Um die Entlastungswirkung der Oberlandautobahn langfristig zu sichern, werden in Hinwil flankierende Massnahmen ergriffen, welche das gesamte Gemeindegebiet langfristig vom Durchgangsverkehr entlasten und dank guter Gestaltung das Zentrum aufwerten.



5.2 Strategie

Geschwindigkeitsplan und Strassentypisierung

Um die Ziele des Verkehrsleitbildes erreichen zu können, werden verschiedene Instrumente eingesetzt. Neu wird ein sogenannter Geschwindigkeitsplan festgelegt, der durch eine Tabelle der Strassentypisierung ergänzt wird. Im Geschwindigkeitsplan sind nicht die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten, sondern die angestrebten Fahrgeschwindigkeiten dargestellt, das ist ein entscheidender Unterschied. Mit Gestaltung und Betriebsregime sollen die Strassenräume so verändert werden, dass der Automobilist selber merkt, auf welcher Art Strasse er sich befindet. Dadurch wird er seine Fahrweise den Umständen anpassen. Die Reduktion der Geschwindigkeit erfolgt somit nicht aufgrund von Schikanen und drohenden Bussen, sondern dank einer angepassten Fahrweise. Selbstverständlich darf nicht alleine mit der Vernunft aller Verkehrsteilnehmer gerechnet werden; Signalisationen und Kontrollen entfallen nicht vollständig.

In Ergänzung und als Legende zum Geschwindigkeitsplan werden in einer Tabelle die verschiedenen Strassenkategorien (Abbildung 2) beschrieben.



Legende:

-  Hochleistungsstr. (HLS), ausserorts, nicht richtungstrennt
Vsign. 80 km/h Vgef. 70-80 km/h
-  Hauptverkehrsstr. (HVS), ausserorts
Vsign. 60/80 km/h Vgef. 50-80 km/h
-  Hauptverkehrsstr. (HVS), innerorts
Vsign. 50/60 km/h Vgef. 45-55 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), ausserorts
Vsign. 80 km/h Vgef. 50-80 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), innerorts
Vsign. 50km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), Zentrum
Vsign. 50km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Erschliessungsstr. (ES II) mit Durchgangsverkehr
Vsign. 30/50 km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Tempo-30-Zone
Vsign. 30 km/h Vgef. 25-35 km/h
-  Begegnungszone
Vsign. 20 km/h Vgef. 20-25 km/h
-  Siedlungseingang
-  Siedlungsreserven
-  Neue Bauten
-  Kindergarten / Kinderhort
-  Schulhäuser
-  sonstige öff. Gebäude

Vsign. = Geschwindigkeit signalisiert
Vgef. = Geschwindigkeit gefahren



GEMEINDE HINWIL metron

Masterplan Verkehr
Geschwindigkeitsplan / Teil Dorf
Situation










200m

F:\daten\W7\07-115-04\6_PLAENE\Illustrator\Hinwil_Geschwindigkeitsplan_091019.ai I fi / I fi 19.10.2009

AV - Grundlagen 2008 by ARV Kt. Zürich

Abbildung 1: Geschwindigkeitsplan

Anforderungen	Strasstyp	Plätze, Orte (Sonderfälle)	ES (I) Erschliessungsstrassen	ES (II) Erschliessungsstrassen mit Durchgangsverkehr	VS (Zentrum) Verbindungsstrassen Zentrum	VS (innerorts) Verbindungsstrassen innerorts	VS (ausserorts) Verbindungsstrassen ausserorts	HVS (innerorts) Hauptverkehrsstrasse innerorts
	Darstellung im Plan							
Lage	innerhalb Siedlung						ausserhalb Siedlung	innerhalb Siedlung
Eigentümer (i.d. Regel)	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Gemeinde	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton
Haupt-Funktionen	<ul style="list-style-type: none"> repräsentieren kommunizieren sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren 	<ul style="list-style-type: none"> erschliessen sich aufhalten, spielen parkieren, abstellen sich aufhalten 	<ul style="list-style-type: none"> sammeln erschliessen parkieren, abstellen sich aufhalten 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden, erschliessen repräsentieren ein- und ausladen queren 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden repräsentieren ein- und ausladen queren 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden sammeln (erschliessen) 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden sammeln (erschliessen) 	
Umfeld:	<ol style="list-style-type: none"> Fussverkehr Veloverkehr Parkierung Schwerverkehr Öffentlicher Verkehr 	<ol style="list-style-type: none"> längs und quer längs und quer Ein- / Aussteigen, -laden wenn mögl.: ohne meistens 	<ol style="list-style-type: none"> längs und quer längs und quer Parkieren: ja nur ausnahmsweise Ortsbus, i.R. ohne Regionalbus 	<ol style="list-style-type: none"> längs und quer längs und quer teilweise parkieren ja evtl. Regionalbus / Ortsbus 	<ol style="list-style-type: none"> längs und quer längs und quer Ein- und Auslad wenn möglich vermeiden ja 	<ol style="list-style-type: none"> längs (quer) längs (quer) Ein- und Auslad ja ja 	<ol style="list-style-type: none"> wenig wenig an bestimmten Orten ja (v.a. landwirtschaftlicher Verkehr) kaum 	<ol style="list-style-type: none"> längs und quer zugelassen an bestimmten Orten ja ja
Belastbarkeit; Verkehrsstärke MIV	je nach Situation und Ausgestaltung	bis 4'000 DTV ca. 500 Fzg./ Spitzenstunde	bis 4'000 DTV ca. 500 Fzg./ Spitzenstunde	bis 7'000 DTV ca. 1'000 Fzg./ Spitzenstunde	bis 10'000 – 12'000 DTV ca. 1'000 – 1'200 Fzg./ Spitzenstunde	bis 5'000 – 7'000 DTV < 1'000 Fzg./ Spitzenstunde	> 12'000 DTV > 1'200 Fzg./ Spitzenstunde	
Spezielles	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch Höherer LW-Anteil möglich	Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Planung mit Kanton (Strassen-eigentümer) zusammen erarbeiten	ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten Planung mit Kanton (Strassen-eigentümer) zusammen erarbeiten Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten	gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten	gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten	
Parameter	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert			primär siedlungsorientiert		landschaftsorientiert / siedlungsorientiert	verkehrsorientiert
	Ausbaugrössen:							
	• Signalisierte Geschwindigkeit	20	30 (Tempo 30 Zone) / 50	30 (Tempo 30 Zone) / 50	50	50	80	50 (teils evtl. 60)
	• Fahrgeschwindigkeit	20	25 – 30 / 45	25 – 30 / 45	30 – 45	30 – 45	50 – 80	45 – 55
	• massgebender Begegnungsfall	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW / PW	PW / LW Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus	LW / PW (Begegnung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ermöglichen)	Velo + Bus / Bus + Velo
	• Fahrbahnbreite in m.	je nach Situation	3.6 / 4.8	4.8 / 5.5	je nach Betriebskonzept	je nach Betriebskonzept		6.5 – 9.0
	öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten)		Busbuchten / Halbbuchten
Veloverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	i.R. ohne spez. Massnahmen (Koexistenz); evt. Teilmassnahmen z.B. in T30-Zonen	i.R. ohne Massnahmen (Koexistenz) (evtl. Teilmassnahmen)	i.R. ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Radstreifen / oder Mehrzweckstreifen	Radwege / Radstreifen / Mehrzweckstreifen	ev. Radwege	Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1.6m	
Fussverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen beidseitig zuweisen	Gehweg beidseits, Fussgängerstreifen mit Insel	separat geführt, vor allem Wanderwege / Reitwege	gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Velo auf gleicher Fahrbahn separat möglich (3.5 m) Mittelinsel mit / ohne Fg-streifen	

Hauptverkehrsstrassen ausserorts nicht festgelegt

Abbildung 2: Strassentypisierung

Quelle: Zusammenfassung der Gestaltungsprinzipien und der Anforderungen in Abstimmung mit SN-Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), Stand 2008.



5.3 Massnahmenliste

Nr.	Bezeichnung	Ziel / Massnahmenart	Ort	Priorität	Verantwortung	Finanzbedarf
					Bund/Kanton/ Gemeinde	hoch/mittel/gering
				kurz/mittel/lang		
M1	Oberlandautobahn	Betriebliche Verbesserungen / Netzergänzung A-53 mit flankierenden Massnahmen auf Kantonsstrassen		kurzfristig	Bund/Kanton	hoch
M2	Zwischenabschnitt	Aufwertung + Erhöhung der Sicherheit inkl. Rad- und Fussverkehr / betriebliche und gestalterische Massnahmen				
M2A			Ringwil - Girenbadstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
M2B			Girenbad - Girenbad- / Höhenstr.	kurzfristig	Kanton	mittel
M2C			Girenbad - Höhenstrasse-Nord	mittelfristig	Kanton	mittel
M2D			Schufelberg - Eggstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M2E			Wernetshausen - Bachtel / Höhenstr.	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	hoch
M2F			Bachtel - Höhenstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M2G			Unterbach - Höhenstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M2H			Hadlikon - Walderstrasse	mittelfristig	Gemeinde (Koordination mit Dürnten)	hoch
M2I			Hadlikon - Edikerstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M2J			Loch - Dürntnerstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
M2K			Überlandstrasse	mittelfristig	Kanton	mittel
M2L			Gossauerstrasse	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M2M			Dürntner- / Zürich- / Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	hoch
M2N			Bachtel- / Walderstrasse	langfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M2O			Oberdorfstrasse	kurzfristig	Gemeinde	mittel
M2P			Untere Bahnhofstrasse	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M2Q			Wässerstrasse	langfristig	Gemeinde	mittel
M2R			Schulstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M3	Kreuzung	Aufwertung + Erhöhung der Sicherheit inkl. Rad- und Fussverkehr / betriebliche und gestalterische Massnahmen				
M3A			Bachtel- / Friedhofstrasse	langfristig	Kanton	gering
M3B			Dürntner- / Überlandstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
M3C			Überland- / Gossauerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M3D			Dürntner- / Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M3E			Dürntner- / Zürichstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M3F			Zürichstr. / Anschluss Grundstuden	kurzfristig	Kanton / Privat	mittel
M3G			Bührekreuzung (Kreuzplatz)	kurzfristig	Kanton	mittel
M3H			Winterthurer- / Kemptnerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M3I			Anschluss Winterthurerstrasse	kurzfristig	Bund / Kanton	mittel
M3J			Schul- / Wiesenstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering



Nr.	Bezeichnung	Ziel / Massnahmenart	Ort	Priorität	Verantwortung	Finanzbedarf
				kurz/mittel/lang	Bund/Kanton/ Gemeinde	hoch/mittel/gering
M4	Siedlungseingang	Senkung gefahrene Geschwindigkeit + Erhöhung Sicherheit / Gestaltung Siedlungseingang				
M4A			Girenbad - Höhenstrasse	mittelfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4B			Girenbad - Girenbadstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4C			Girenbad - Höhenstrasse 2	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4D			Schufelberg - Eggstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4E			Schufelberg - Eggstrasse 2	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4F			Wernetshausen - Höhenstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4G			Wernetshausen - Höhenstrasse 2	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4H			Wernetshausen - Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4I			Bachtel - Bachtelstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4J			Bachtel - Bachtelstrasse 2	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4K			Hadlikon - Walderstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4L			Hadlikon - Edikerstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4M			Hadlikon - Walderstrasse 2	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4N			Loch - Dürntnerstrasse	kurzfristig	Kanton	gering
M4O			Loch - Dürntnerstrasse 2	kurzfristig	Kanton	gering
M4P			Bachtelstrasse	langfristig	Gemeinde	gering
M4Q			Walderstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4R			Dürntnerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4S			Gossauerstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4T			Kemptnerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4U			Unterholz - Haldenstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4V			Unterholz - Rotensteinstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M5	Verkehrsberuhigung	Senkung gefahrene Geschwindigkeit + Erhöhung Sicherheit / Gestaltung, Signalisation	Gebiete			
M5A			Girenbad	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5B			Wernetshausen	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5C			Hadlikon	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5D			Alpenblick	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5E			Schönenberg / Chrüzacher	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5F			Lenz	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5G			Büel	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5H			Unterdorf	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5I			Dorf	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5J			Bossikon	mittelfristig	Gemeinde	gering
M6	Begegnungsort	Aufwertung + Erhöhung der Sicherheit / betriebliche, gestalterische, signalisationstechnische Massnahmen				
M6A			Bahnhofplatz	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M6B			Gemeindeplatz mit ober- oder unterirdischer Parkierung	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M7	Netzergänzung Industrie	Sicherung von Optionen zur Erschliessung und Verkehrsdurchleitung / Trasseesicherung	Industrie - Logistik-Center	langfristig	Kanton / Gemeinde	hoch



6 Fuss- und Veloverkehr

6.1 Leitsätze

Attraktive Fuss- und Veloverbindungen

Fuss- und Veloverbindungen sind direkt und durchgehend. Die Wege werden so gestaltet, dass man sie als sicher und angenehm empfindet. Ausserorts werden Radstreifen oder Radwege angestrebt.

Schulwegsicherung

Schulwege werden kindergerecht und sicher gestaltet.

Netzausbau und Lücken schliessen

Die Wege zwischen den Wohn- und Arbeitsorten (inkl. Industrie), von und zu den Zentren und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind lückenlos und als solche erkennbar.

Mehr Platz für Velos und FussgängerInnen

Fuss- und Veloverbindungen werden nach Möglichkeit auf Strecken ohne grössere Steigungen gelegt und haben genügend Platz.

6.2 Strategie

Ein Grossteil der Verkehrsbewegungen wird auch in Hinwil zu Fuss zurückgelegt. Eltern und Schulorganisationen haben in den letzten Jahren in verschiedenen Arbeiten eine Reihe von Netz- und lokalen Verbesserungen dokumentiert. Diese bilden eine wichtige Grundlage für den Verkehrsrichtplan. Neben Vorschlägen zu Netzverbesserungen sind die Massnahmen zur Verbesserung der verschiedenen Überquerungen der Hauptstrassen zentral. Aber auch die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen / Tempo 30-Zonen verbessert die Situation besonders für Schulkinder und ältere Menschen.

Die sichere Abwicklung des Veloverkehrs ist integrierender Bestandteil der Vorschläge. Die verkehrsberuhigenden Massnahmen im Zentrum und in den Wohnquartieren werden für den Fuss- und Veloverkehr bezüglich Sicherheit und Attraktivität grosse Vorteile bringen, vor allem auch auf den Schulwegen. Daneben steht die Realisierung von abgetrennten sicheren Velowegen zu den Aussenwachen im Vordergrund.

Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr entstehen an verschiedenen Stellen zwischen Bachtel und Dorf. Als optionale Festlegung ist ein Bike-Trail als informativer Inhalt - und somit ohne Verbindlichkeit - im Richtplan eingetragen. Eine konkrete Linienführung müsste in Abwägung der verschiedenen Interessen und mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft werden.



6.3 Massnahmenliste

Die Massnahmen der Gruppe M2 bis M6 sind auch als Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zu verstehen.

Nr.	Bezeichnung	Ziel / Massnahmenart	Ort	Priorität	Verantwortung	Finanzbedarf
				kurz/mittel/lang	Bund/Kanton/ Gemeinde	hoch/mittel/gering
M2	Zwischenabschnitt	Aufwertung + Erhöhung der Sicherheit inkl. Rad- und Fussverkehr / betriebliche und gestalterische Massnahmen				
M2A			Ringwil - Girenbadstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
M2B			Girenbad - Girenbad- / Höhenstr.	kurzfristig	Kanton	mittel
M2C			Girenbad - Höhenstrasse-Nord	mittelfristig	Kanton	mittel
M2D			Schufelberg - Eggstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M2E			Wernetshausen - Bachtel / Höhenstr.	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	hoch
M2F			Bachtel - Höhenstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M2G			Unterbach - Höhenstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M2H			Hadlikon - Walderstrasse	mittelfristig	Gemeinde	hoch
M2I			Hadlikon - Edikerstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M2J			Loch - Dürtnerstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
M2K			Überlandstrasse	mittelfristig	Kanton	mittel
M2L			Gossauerstrasse	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M2M			Dürtner- / Zürich- / Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	hoch
M2N			Bachtel- / Walderstrasse	langfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M2O			Oberdorfstrasse	kurzfristig	Gemeinde	mittel
M2P			Untere Bahnhofstrasse	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M2Q			Wässerstrasse	langfristig	Gemeinde	mittel
M2R			Schulstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M3	Kreuzung	Aufwertung + Erhöhung der Sicherheit inkl. Rad- und Fussverkehr / betriebliche und gestalterische Massnahmen				
M3A			Bachtel- / Friedhofstrasse	langfristig	Kanton	gering
M3B			Dürtner- / Überlandstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
M3C			Überland- / Gossauerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M3D			Dürtner- / Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M3E			Dürtner- / Zürichstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M3F			Zürichstr. / Anschluss Grundstudien	kurzfristig	Kanton / Privat	mittel
M3G			Bührenkreuzung (Kreuzplatz)	kurzfristig	Kanton	mittel
M3H			Winterthurer- / Kemptnerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	mittel
M3I			Anschluss Winterthurerstrasse	kurzfristig	Bund / Kanton	mittel
M3J			Schul- / Wiesenstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4	Siedlungseingang	Senkung gefahrene Geschwindigkeit + Erhöhung Sicherheit / Gestaltung Siedlungseingang				
M4A			Girenbad - Höhenstrasse	mittelfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4B			Girenbad - Girenbadstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4C			Girenbad - Höhenstrasse 2	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4D			Schufelberg - Eggstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4E			Schufelberg - Eggstrasse 2	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4F			Wernetshausen - Höhenstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4G			Wernetshausen - Höhenstrasse 2	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4H			Wernetshausen - Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4I			Bachtel - Bachtelstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4J			Bachtel - Bachtelstrasse 2	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4K			Hadlikon - Walderstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4L			Hadlikon - Edikerstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4M			Hadlikon - Walderstrasse 2	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4N			Loch - Dürtnerstrasse	kurzfristig	Kanton	gering
M4O			Loch - Dürtnerstrasse 2	kurzfristig	Kanton	gering
M4P			Bachtelstrasse	langfristig	Gemeinde	gering
M4Q			Walderstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4R			Dürtnerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4S			Gossauerstrasse	mittelfristig	Gemeinde	gering
M4T			Kemptnerstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
M4U			Unterholz - Haldenstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
M4V			Unterholz - Rotensteinstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering



Nr.	Bezeichnung	Ziel / Massnahmenart	Ort	Priorität	Verantwortung	Finanzbedarf
				kurz/mittel/lang	Bund/Kanton/ Gemeinde	hoch/mittel/gering
M5	Verkehrsberuhigung	Senkung gefahrene Geschwindigkeit + Erhöhung Sicherheit / Gestaltung, Signalisation	Gebiete			
M5A			Girenbad	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5B			Wernetshausen	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5C			Hadlikon	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5D			Alpenblick	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5E			Schönenberg / Chrüzacher	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5F			Lenz	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5G			Büel	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5H			Unterdorf	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5I			Dorf	mittelfristig	Gemeinde	gering
M5J			Bossikon	mittelfristig	Gemeinde	gering
M6	Begegnungsort	Aufwertung + Erhöhung der Sicherheit / betriebliche, gestalterische, signalisationstechnische Massnahmen				
M6A			Bahnhofplatz	mittelfristig	Gemeinde	mittel
M6B			Gemeindeplatz mit ober- oder unterirdischer Parkierung	mittelfristig	Gemeinde	mittel

F1	Netzergänzung	Schliessen von Netzlücken / Erstellen neuer Wegabschnitte				
F1A			Girenbad	mittelfristig	Kanton / Gemeinde	gering
F1B			Schufelberg	mittelfristig	Kanton / Gemeinde	gering
F1C			Schwändi	mittelfristig	Kanton / Gemeinde	gering
F1D			Wernetshausen - Rebacher	kurzfristig	Gemeinde	gering
F1E			Industrie	mittelfristig	Gemeinde	gering
F1F			Industrie - Grundstuden	kurzfristig	Gemeinde	mittel
F1G			Grundstuden	kurzfristig	Gemeinde / Private	gering
F2	Bahntrassequerung	Überwindung Bahntrasse / Erstellen von Unter-, Überführung oder a Niveau Querung				
F2A			Bahnhof Hinwil	mittelfristig	Gemeinde / SBB	hoch
F2B			Bahnhaltestelle Industrie	langfristig	Gemeinde / SBB	hoch
F2C			Rebalden	kurzfristig	Gemeinde / SBB	gering
F3	Netzoptimierung	Erhöhung Fussverkehrssicherheit / gestalterische Massnahmen				
F3A			Girenbadstrasse	kurzfristig	Kanton	gering
F3B			Wernetshausen - Bachtelstrasse	langfristig	Kanton	mittel
F4	Schlittelbahn	Erhöhung Verkehrssicherheit / Überprüfung der Lage der Schlittelbahn	Bachtelstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering



Nr.	Bezeichnung	Ziel / Massnahmenart	Ort	Priorität	Verantwortung	Finanzbedarf
				kurz/mittel/lang	Bund/Kanton/ Gemeinde	hoch/mittel/gering
R1	Netzergänzung	Schliessung von Netzlücken / Erstellen neuer Wegabschnitte	Bahnhaltestelle Industrie	langfristig	Gemeinde / SBB	mittel
R2	Regionale Radwegsicherung	Aufwertung + Erhöhung der Radverkehrssicherheit / Erstellen von separatem Radweg oder Radstreifen				
R2A			Loch - Dürtnerstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
R2B			Zürichstrasse	kurzfristig	Kanton	gering
R2C			Kemptnerstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
R2D			Hinwilerstrasse	kurzfristig	Kanton	mittel
R3	Lokale Radwegsicherung	Aufwertung + Erhöhung der Radverkehrssicherheit / Erstellen von Radstreifen etc.				
R3A			Ettenhauserstrasse	mittelfristig	Kanton / Gemeinde	gering
R3B			Wernetshausen - Bachtelstrasse	kurzfristig	Kanton / Gemeinde	gering
R3C			Gossauerstrasse	kurzfristig	Gemeinde	gering
R3D			Ringwilerstrasse	langfristig	Kanton / Gemeinde	gering
R4	Bike-Trail	Aufwertung + Erhöhung der Radverkehrssicherheit / Erstellen Bike-Trail		mittelfristig	Gemeinde	mittel



7 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

7.1 Leitsätze

Erschliessungslücken schliessen

Die Lücken in der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr werden zeitlich und örtlich geschlossen. Das betrifft vor allem die Aussenwachten und das Industriegebiet, aber auch neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete.

Koordination Zug und Bus mit schlanken Anschlüssen

Vor allem für Pendler werden schlanke Anschlüsse zwischen Zug und Bus geschaffen.

Benutzerfreundlichkeit erhöhen

Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV wird erhöht und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen verbessert.

ÖV-Bevorzugung beim strassengebundenen ÖV

Die Beschleunigung und Bevorzugung des Busses wird durch Priorisierung bei den Lichtsignalanlagen (Ansteuerung) und separate Busspuren erreicht. Das reduziert das Risiko, dass der Bus im Stau steckt und so seinen Fahrplan und die Anschlüsse nicht einhalten kann.

Perspektiven für die Bahnerschliessung Industrie entwickeln

Eine Bahnhofstabelle Industrie wird als Perspektive ins Auge gefasst. Kurzfristig kann das Angebot durch Busse verbessert werden.

7.2 Strategie

Die Kommission ÖV hat bereits bisher wertvolle Arbeit zur Förderung des öffentlichen Verkehrs geleistet, auf welcher der Verkehrsrichtplan aufbaut.

Im Teilplan zum öffentlichen Verkehr wird gezeigt, dass Rand- und Reservegebiete eine teilweise ungenügende ÖV-Erschliessung aufweisen. Ein wenig attraktives ÖV-Angebot besteht auch in verschiedenen weiter abgelegenen zusammenhängenden Wohnquartieren. Die Gehdistanzen zur nächsten ÖV-Haltestelle (Regionaler Bus und S-Bahn) sind teilweise zu lang.



Aus übergeordneten Zielsetzungen wird am Konzept der schrittweisen Verbesserung festgehalten. Das Angebot des gesamten öffentlichen Verkehrs soll gegenüber dem laufend verbesserten Individualverkehr wieder konkurrenzfähig werden und eine attraktive Verkehrs-Alternative bieten.

Das Grundgerüst bilden heute und in Zukunft die verschiedenen Buslinien (Regional- und Ortsbus) und der Schienenverkehr der S-Bahn Zürich (S 14).

Stadtbahn

Für Hinwil würde eine Stadtbahn Oberland Chancen bieten. Vor allem wäre es möglich, mit einer Stadtbahn das Industriegebiet und das Dorf mit einem attraktiveren ÖV-Angebot zu bedienen. Ein Eintrag im kantonalen Richtplan ist zurzeit nicht vorhanden. Mit dem informativen Eintrag im Teilrichtplan öffentlicher Verkehr wird eine optionale Linienführung mit Haltestellen eingetragen. Der Eintrag hat damit keinen verbindlichen Charakter und müsste im Zusammenhang mit einer allfälligen Planung einer Stadtbahn Oberland durch die Gemeinde und den Kanton konkret geprüft werden.

Taktverdichtung

Das Busangebot ist heute auf den 30-Minuten Takt der S 14 ausgerichtet; aus den übergeordneten Zielsetzungen ist eine schrittweise Taktoptimierung bei Bahn und Bus angezeigt.

Bei entsprechendem Erfolg der Ortsbuslinien 872/873 und des Angebotes im Quartier Alpenblick sind durchgehende Tagesangebote (z. B. 07.00-19.00 Uhr) für die Wohngebiete nördlich und südlich anzubieten. Bei der Freigabe der Reserve-Wohngebiete im Süden ist eine Buserschliessung zu erwägen. Das Nachtangebot „Buxi“ ist entsprechend den Bedürfnissen weiter anzupassen (z. B. Abnahme aller regionalen Nacht- und Wochenendverbindungen).

Linienführungen / Betrieb

Einzelne Buslinien werden je nach Tageszeit unterschiedlich geführt. Dies reduziert die Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs. Die laufenden Störungsanalysen (Strassenverkehr und ÖV-intern durch Billettverkauf) werden zu einer wichtigen Grundlage für weitergehende Massnahmen.

Bushaltestellen

Bushaltestellen werden wenn möglich auf der Strasse markiert (Fahrbahnhaltestellen). Wenn es aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, werden Busbuchten gebaut. Diese ÖV-Förderungsmassnahme ist nicht nur ausgesprochen kostengünstig (der Bau von Busbuchten ist im Vergleich zur Markierung von Fahrbahnhaltestellen sehr teuer) und



platzsparend, sondern auch sehr effizient, weil zu den Hauptverkehrszeiten die Wartezeiten im Stau reduziert werden können.

Sonderfall Erlösen

Die kantonale Angebotsverordnung definiert, welche Gebiete mit dem ÖV erschlossen werden. Dabei muss es sich um zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen handeln. Diese Kriterien werden von der Aussenwacht Erlösen heute nicht erfüllt, weshalb eine bessere ÖV-Erschliessung schwierig zu realisieren ist. Eine verbesserte Erschliessung über Wetzikon müsste als langfristige Option im Rahmen des regionalen Verkehrskonzeptes geprüft werden.

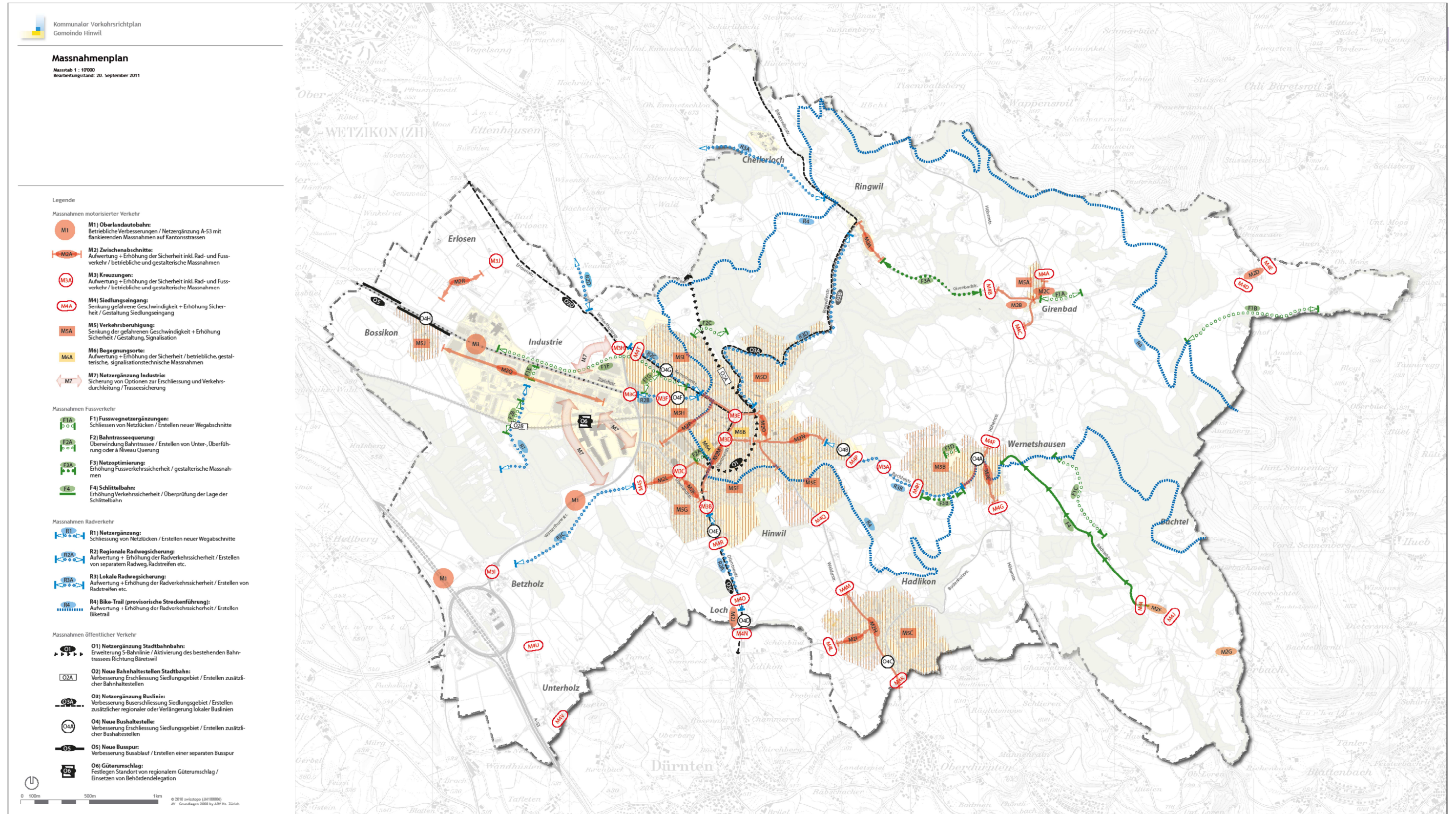


7.3 Massnahmenliste

Nr.	Bezeichnung	Ziel / Massnahmenart	Ort	Priorität	Verantwortung	Finanzbedarf
				<i>kurz/mittel/lang</i>	<i>Bund/Kanton/ Gemeinde</i>	<i>hoch/mittel/gering</i>
O1	Netzergänzung Bahn	Erweiterung S-Bahnlinie / Aktivierung des bestehenden Bahntrassees Richtung Bäretswil		langfristig	Kanton / Gemeinde / SBB	hoch
O2	Neue Bahnhaltestelle	Verbesserung Erschliessung Siedlungsgebiet / erstellen zusätzlicher Bahnhaltstellen				
O2A			Dorf	langfristig	Kanton / Gemeinde / SBB	hoch
O2B			Industrie	langfristig	Kanton / Gemeinde / SBB	hoch
O3	Netzergänzung Buslinie	Verbesserung Buserschliessung Siedlungsgebiet / Erstellen zusätzlicher regionaler oder Verlängerung lokaler Buslinien				
O3A			Hinwil - Ringwil - Bäretswil	mittelfristig	Gemeinde / VZO	mittel
O3B			Hinwil - Ringwil	mittelfristig	Gemeinde / VZO	mittel
O3C			Hinwil - Loch - Dürnten	mittelfristig	Gemeinde / VZO	mittel
O3D			Hinwil - Erosen - Oberwetzikon	mittelfristig	Gemeinde / VZO	mittel
O4	Neue Bushaltestelle	Verbesserung Erschliessung Siedlungsgebiet / Erstellen zusätzlicher Bushaltstellen				
O4A			Wernetshausen - Haltestelle Dorf	kurzfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	gering
O4B			Haltestelle Totenbüel	mittelfristig	Gemeinde / VZO	mittel
O4C			Hadlikon - Haltestelle Brupbach	mittelfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	mittel
O4D			Loch - Haltestelle Loch	mittelfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	mittel
O4E			Haltestelle Lenz	kurzfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	mittel
O4G			Haltestelle Grundstuden	kurzfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	gering
O4H			Haltestelle Kemptnerstrasse	kurzfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	gering
O4I			Bossikon - Haltestelle Bossikon	kurzfristig	Gemeinde / Kanton / VZO	gering
O5	Busspur	Verbesserung Busablauf / Erstellen einer separaten Busspur	Zürichstrasse	mittelfristig	Kanton / Gemeinde / VZO	mittel
O6	Güterumschlag	Festlegen Standort von regionalem Güterumschlag / Einsetzen von Behördendelegation	Industrie	kurzfristig	Kanton / Gemeinde / SBB	gering

Verschiedene Massnahmen zu neuen Linienführungen und -verlängerungen müssten zurzeit durch die Gemeinde alleine finanziert werden, da gemäss kant. Angebotsverordnung keine Erschliessungslücken vorliegen. Bei der konkreten Umsetzungsplanung der Massnahmen ist diesem Umstand Rechnung zu tragen.

8 Massnahmenplan





Die einzelnen Massnahmen, welche im Massnahmenplan dargestellt sind, sind bei den jeweiligen Kapiteln in einer Tabelle aufgelistet. Die dabei verwendeten Bezeichnungen für die Prioritäten bedeuten:

- kurzfristig: 0-5 Jahre
- mittelfristig: 5-10 Jahre
- langfristig: mehr als 10 Jahre



9 Genehmigung

Der Verkehrsrichtplan wurde am.....