

Projektunterstützung:

Walter Schenkel

Rahel Zängerle

Sara Tran

synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH

Grubenstrasse 12, 8045 Zürich

schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Volketswil / Zürich, 28. Februar 2022

Gesamtverkehrskonzept Volketswil **Begleitgremium – Workshop 1** **vom 18. Januar 2022**



INHALT

1. BEGRÜSSUNG & EINFÜHRUNG	2
2. PROJEKTORGANISATION & TERMINPLAN	4
3. RÜCKBLICK FORUM 1	6
3.1 STÄRKEN & SCHWÄCHEN	6
3.2 THESEN.....	7
4. ANALYSE	7
5. ZIELE DES GVK'S	10
6. HANDLUNGSFELDER	12
7. DIALOGRUNDE	14
7.1 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR.....	14
7.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR	17
7.3 FUSS- & VELOVERKEHR.....	20
8. SCHLUSSWORT	22
9. Nachträgliche Inputs	23

1. BEGRÜSSUNG & EINFÜHRUNG

Gemeinderätin Karin Ayar begrüsst alle anwesenden Personen zum ersten Workshop des Begleitgremiums. Sie freut sich über die hohe Bereitschaft zur Mitarbeit am Gesamtverkehrskonzept (GVK) Volketswil sowie die entsprechend breit abgestützte Interessensvertretungen im Begleitgremium. Das Begleitgremium besteht aus 32 Personen, welche 28 unterschiedliche Organisationen und Vereine wie Dorf-, Gewerbe- und Industrievereine, Quartier- und Veloorganisationen sowie politische Parteien vertreten. Der Workshop baut auf dem öffentlichen Forum vom November 2021 auf. Mit den am Forum eingegangenen Inputs konnte die konzeptuelle Phase gestartet werden.

Das Gesamtverkehrskonzept...

- ... setzt **Leitlinien**, wie der Verkehr in Volketswil in den nächsten **10 – 15 Jahren** funktionieren soll;
- ... ist eine **strategische Gesamtsicht** über alle Verkehrsarten;
- ... wird durch den **Gemeinderat** verabschiedet;
- ... ist ein **Koordinationsinstrument** für verkehrsplanerische Massnahmen.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept kann die qualitative Entwicklung der Gemeinde massgeblich gesteuert werden. Wichtig bei der Erarbeitung des Konzeptes ist es, eine hohe Flughöhe beizubehalten und grossflächig mitzudenken.

Am heutigen Workshop nehmen auch Mitglieder des **Steuerungsausschusses** GVK sowie Behördenvertretende teil. Weiter sind die externen **Planungsteams** anwesend. Oscar Merlo und Flavio Poletti, TEAMverkehr, sowie Florian Weibel, Gossweiler Ingenieure, sind für die verkehrsplanerischen Fragen bzw. das Projektmanagement zuständig. Walter Schenkel, Rahel Zängerle und Sara Tran, synergo, werten die heutige Veranstaltung aus und unterstützen den Prozess, die Partizipation und die Kommunikation.



Abbildung 1: Stimmungsbilder – Gruppendiskussionen

2. PROJEKTORGANISATION & TERMINPLAN

Walter Schenkel, synergo, erläutert die Projektorganisation, den Terminplan und den Ablauf des heutigen Workshops. Oscar Merlo, TEAMverkehr, fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dem öffentlichen Forum zusammen und präsentiert den Stand der Arbeiten. Diese bilden die inhaltliche Grundlage für die darauffolgende Diskussionsrunde.

Die **Projektorganisation** des GVK ist in Abbildung 2 ersichtlich. Der Steuerungsausschuss erarbeitet das GVK mit fachlicher Unterstützung von TEAMverkehr und synergo. Die Bevölkerung liefert in den beiden Partizipationsgefässen Forum und Begleitgremium Ideen, Reaktionen und Inputs. Der Gemeinderat entscheidet schlussendlich über das GVK.

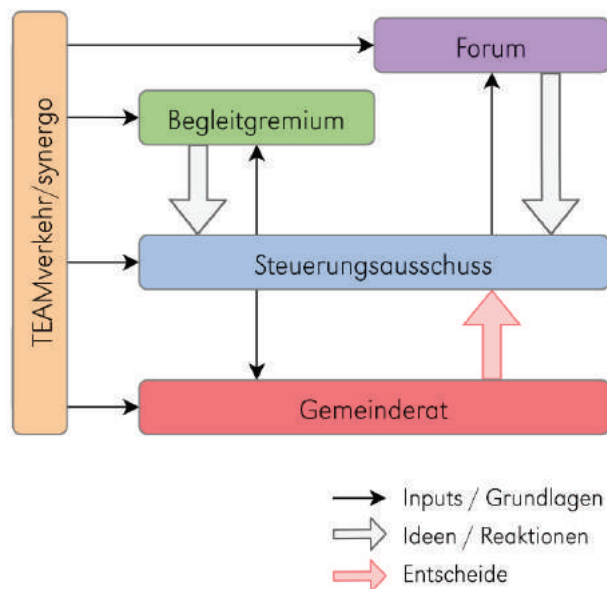


Abbildung 2: Projektorganisation GVK

Die Erarbeitung des GVK erfolgt über rund ein Jahr. Der geplante **Zeitplan** ist in Abbildung 3 ersichtlich. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass sich dieser im Laufe der Arbeiten noch ändert.

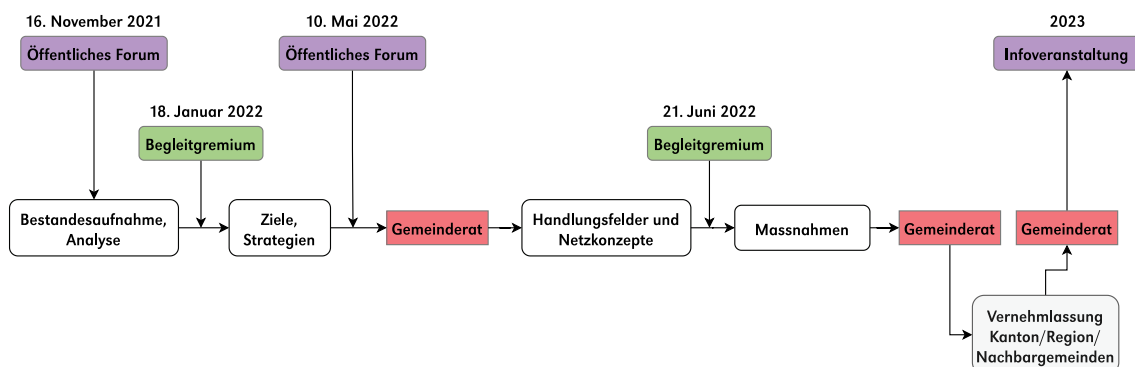


Abbildung 3: Zeitplan der Erarbeitung des GVK

Die **Mitwirkung** während der Erarbeitung des GVK lässt sich mit einem Trichter vergleichen (s. Abbildung 4). Zu Beginn des Prozesses ist der Handlungsspielraum sehr breit. Es bestehen viele Möglichkeiten, das GVK mitzugestalten. Im Laufe des Verfahrens, wenn die Arbeiten weiter ausgereift sind, wird das Begleitgremium zu Lösungsvorschlägen konsultiert und zum Schluss informiert. Mit dem heutigen Workshop beginnt die Phase der Mitarbeit.

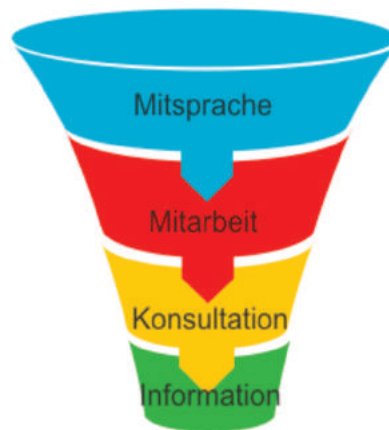


Abbildung 4: Mitwirkungstrichter

Die Mitwirkung unterliegt ein paar **Grundsätzen**, welche bereits am öffentlichen Forum kommuniziert wurden:

- **Verfahren vor Inhalt** – nach der heutigen Veranstaltung sollte jede teilnehmende Person das Verfahren kennen und damit einverstanden sein.
- **Fragen vor Lösungen** – Sie haben wahrscheinlich bereits einige Fragen; diese möchten wir heute aufnehmen.
- **Dialog generiert Wissen** – die Fachleute wissen nicht alles, sie sind auf das Wissen von Ihnen angewiesen.
- **Ehrlich, fair und transparent** – alles kommt auf den Tisch, jede Meinung wird ernstgenommen, es gibt keine versteckte Agenda.
- **Betroffene sind Beteiligte** – Sie sind davon betroffen und beteiligen sich deshalb auch am Prozess.
- **Jede Meinung zählt** – egal ob diese beliebt ist oder nicht.

3. RÜCKBLICK FORUM 1

Oscar Merlo, TEAMverkehr, fasst die Erkenntnisse aus dem ersten öffentlichen Forum vom 16. November 2021 zusammen. Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden, welche am öffentlichen Forum anwesend waren, für den intensiven Austausch. Mehr als 100 Personen haben teilgenommen, wodurch viele wertvolle Anliegen gesammelt werden konnten. Folgende **Stärken** und **Schwächen** zum Fussverkehr und zur Aufenthaltsqualität sowie zu Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr und Motorisierter Individualverkehr können aus der Veranstaltung abgeleitet werden.

3.1 STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

<ul style="list-style-type: none"> + Attraktive Naherholungsgebiete vorhanden + Bereits attraktive Fusswege vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Mangelnde Vernetzung der Fusswege - Fehlende Begegnungsorte / Dorfplätze um sich aufzuhalten - Fehlende Fusswege, mangelnde Sicherheit oder Qualität
---	--

Veloverkehr

<ul style="list-style-type: none"> + Grosses Radwegangebot auf Quartierstrassen und Feldwegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Kein durchgängiges Velonetz - Gefährliche Übergänge, fehlende Sichtbarkeit - Konflikte von Veloverkehr mit Fussverkehr und Autos
--	--

Öffentlicher Verkehr

<ul style="list-style-type: none"> + Gutes ÖV-Angebot mit grossen Kapazitäten und hohen Frequenzen 	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Verbindungen nach Uster & Effretikon nötig - ÖV-Erschliessung Gutenswil verbessern - Linienbus funktioniert nicht als Schulbus - Takt ausserhalb Stosszeiten verdichten - Zwei Tarifzonen für eine Gemeinde
---	---

Motorisierter Individualverkehr

<ul style="list-style-type: none"> + Sehr gut erschlossen (Autobahn) + Gut ausgebaute Strassen, Umfahrungsstrasse ist vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen und in Quartieren - Schleich- und Durchgangsverkehr (auch Lastwagen) - Stausituationen Zimikon / Industrie
---	---

3.2 THESEN

Thesen zur Mobilität wurden im Voraus formuliert und während des Forums diskutiert:

1. Mobilität in den Ortsteilen:
sichere Wege, Siedlungsverträglichkeit, gut erreichbare ÖV-Haltestellen
2. Mobilität zwischen den Ortsteilen:
sichere Veloverbindungen, direkte / häufige ÖV-Verbindungen
3. Mobilität nach aussen:
Bhf. Schwerzenbach-Volketswil, «direkt zur Autobahn»

Ziel der Diskussion war es, zu erfahren, ob die Thesen auf Zustimmung stossen oder nicht. Die Auswertung zeigt eine grundsätzliche Zustimmung. Diskussion entsteht insbesondere beim Handlungsbedarf.

4. ANALYSE

In einem nächsten Schritt präsentiert Oscar Merlo die Analyse des Perimeters im heutigen Zustand.

Fussverkehr: Es gibt ein dichtes Fussweg- und ein vorhandenes Wanderwegnetz. Gelb gekennzeichnet sind die Wanderwege, blau das Fusswegnetz und in grün sind kommunale Fusswege, welche sich zugleich mit den Wanderwegen überlappen. In den Gruppen soll diskutiert werden, ob es im bestehenden Netz Lücken gibt.



Abbildung 5: Analyse Fussverkehr

Veloverkehr: Die Informationen zu den bestehenden und geplanten Velorouten können aus dem kantonale Velonetzplan entnommen werden. Eine Veloschnellroute ist zum heutigen Zeitpunkt im Rahmen eines Pilotprojektes vom Kanton geplant. Ebenfalls können diverse Schwachstellen der Veloinfrastruktur aus unterschiedlichen Karten identifiziert werden. In Gruppen sollen insbesondere die Schwachstellen überprüft und ergänzt werden.

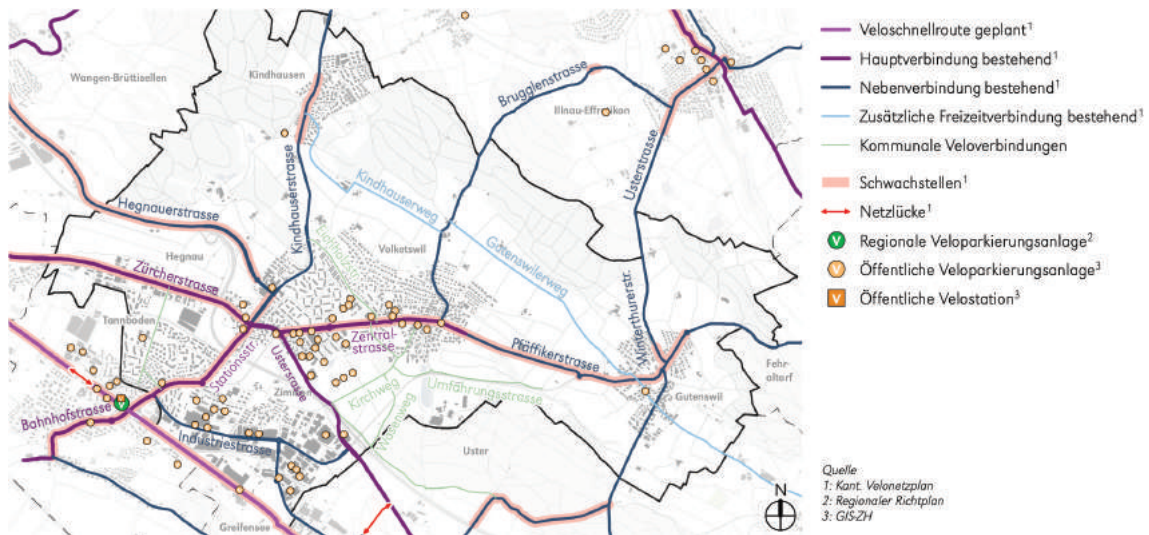


Abbildung 6: Analyse Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr: Die Zuordnung von ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Zürich zeigt die Erreichbarkeit der Ortschaft (A = sehr gute Erschliessung, B = Gute Erschliessung, C = Mittelmässige Erschliessung, D = Geringe Erschliessung, F = Marginale oder keine ÖV-Erschliessung). Entsprechend ist Gutenwil beispielsweise weniger gut erschlossen wie das Zentrum von Volketswil. Die Karte ist verallgemeinert und kann sich somit von der wahrgenommenen Erreichbarkeit individueller Person unterscheiden.



Abbildung 7: Analyse Öffentlicher Verkehr

Motorisierter Individualverkehr: Gemäss dem regionalen Richtplan werden Strassenabschnitte umgestaltet. Zum Teil wurden die Strassen bereits saniert. Für die in orange gekennzeichnete Strecke («Stadtautobahn») ist eine potentielle Überdeckung im Gespräch sowie Temporeduktion aus Lärmgründen.

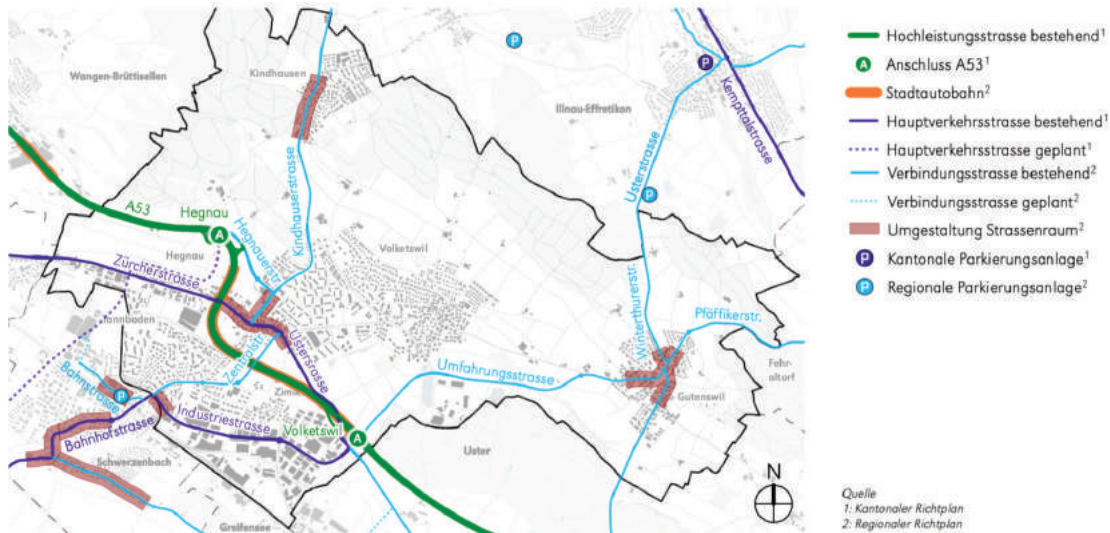


Abbildung 8: Analyse MIV

Durchgangsverkehr: Durchgangsverkehr ist gemäss den Kennzahlen des kantonalen Verkehrsmodells in Volketswil wie auch Gutenwil eine Realität. Es stellt sich also die Frage wie wir strategisch damit umgehen können und wollen. Dies soll auch in den Gruppen zusammen diskutiert werden.



Abbildung 9: Analyse Durchgangsverkehr

5. ZIELE DES GVK'S

Übergeordnete Ziele (GVK Kanton Zürich):

- Optimieren des Verkehrsangebots
- Erhöhen des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsanteils
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt
- Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Vision Gemeinderat:

«Volketswil ist dank seinen urbanen Qualitäten und einem starken Bezug zur Natur begehrt als Wohnort und Standort für zukunftsfähige Unternehmen und nutzt seinen Gestaltungsspielraum.»

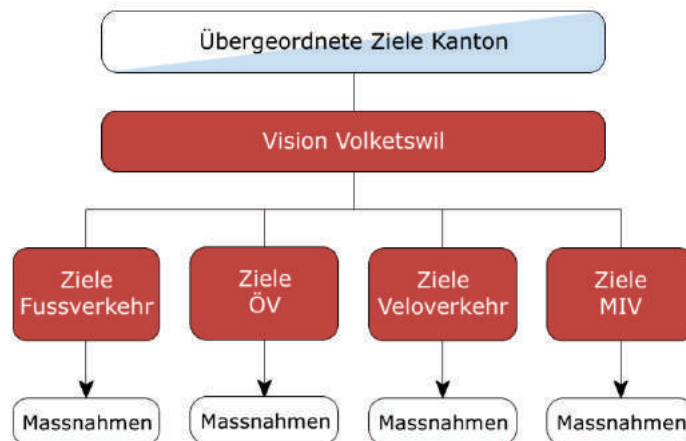


Abbildung 10: Strukturierung der Ziele

Ziele Fussverkehr, ÖV, Veloverkehr und MIV:

Von den übergeordneten Zielen des GVK Kanton Zürich sowie die Vision des Gemeinderats Volketswil konnte mit Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Forum und der Analyse folgende Ziele für den Fuss,- öffentlicher-, Velo- sowie Motorisierter Individualverkehr formuliert werden.

Verkehrsmittel	Ziele
<p>Fussverkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz. - Der Weg zur Schule erfolgt (in absteigender Priorität): zu Fuss, mit dem Velo, mit dem ÖV.
<p>ÖV</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Ortsteile von Volketswil sind untereinander und mit den Nachbargemeinden verbunden. - Fahrplan und Schulzeiten sind aufeinander abgestimmt.
<p>Veloverkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Sicheres, attraktives und durchgängiges Velonetz innerhalb und zwischen den Ortsteilen. - Genügend Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen. - Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehr vermeiden.
<p>MIV</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren. - Verkehr in Ortsteilen siedlungsverträglich abwickeln. - Tempo-30-Zone in Quartieren wenn nötig, zweck- und verhältnismässig. - Höchstens Tempo 50 auf Hauptstrassen innerorts.

6. HANDLUNGSFELDER

Fuss- und Veloverkehr

- Netzlücken schliessen
- Wege und Verbindungen verbessern
- Begegnungsorte in Ortskernen schaffen
- Veloabstellplätze bei ÖV-Haltestellen

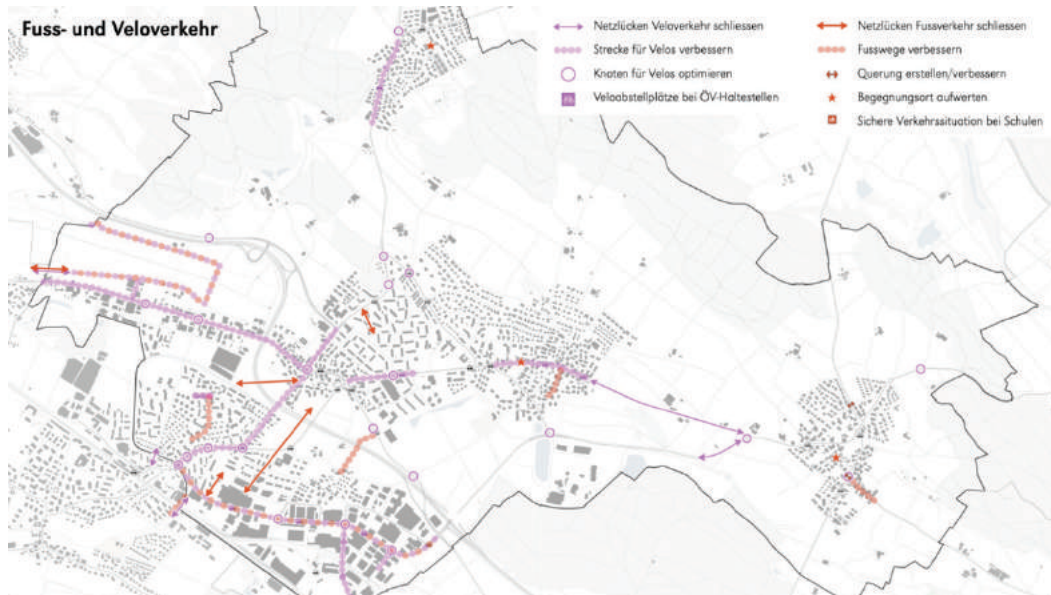


Abbildung 11: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr

- Dammboden / Zürcherstrasse mit ÖV erschliessen
- Direkte ÖV-Anbindung nach Illnau / Fehraltorf herstellen
- Verbindung Gutenswil – Industrie verbessern
- Buspriorisierung
- Gemeindeticket



Abbildung 12: Handlungsfelder Öffentlicher Verkehr

MIV: Durchgangsverkehr

- Durchgangsverkehr ist vorhanden, jedoch auch viel Volketswiler Verkehr
- Tunnel ist zu teuer
- Neue Umfahrungsstrasse mit zu langem Realisierungshorizont, verlagert den Lärm zu Wohngebieten an Siedlungsrand
- Generell: Verkehr siedlungsverträglich abwickeln

MIV: Tempo

- Tempo-30-Zonen auf Wunsch der Quartierbevölkerung ermöglichen
- Tempo 50 auf Hauptverkehrsstrassen
- Umgestaltung / Aufwertung Dorfkern Volketswil

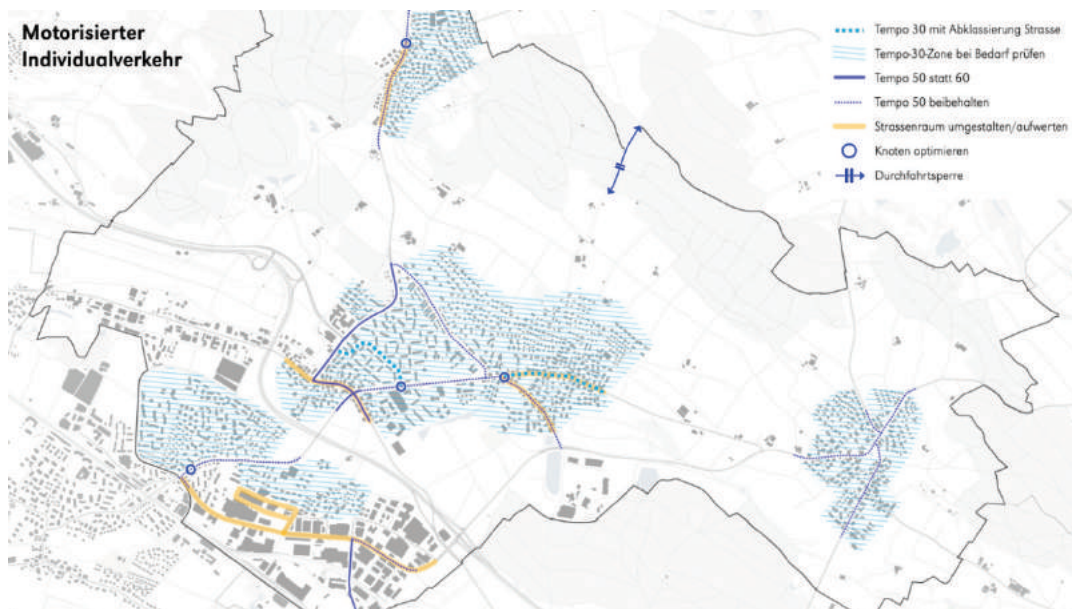


Abbildung 13: Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr

7. DIALOGRUNDE

Die Workshop-Teilnehmenden werden in drei Gruppen aufgeteilt, um die Ziele und Handlungsfelder zu den Verkehrsthemen zu diskutieren. Drei Posten zu den Verkehrsmitteln «Motorisierter Individualverkehr», «Öffentlicher Verkehr» und «Fuss- und Veloverkehr» wurden gebildet. Die Gruppen rotieren nach 20-30 min Diskussion, damit alle Teilnehmende bei allen Bereichen mitarbeiten können. Die Posten werden jeweils von einem Moderator sowie einer Unterstützungskraft geleitet. Folgende Fragen sollen die Diskussionen leiten:

- Sind die Ziele stimmig?
- Korrektur, Ergänzungswünsche?
- Ist der Handlungsbedarf richtig erkannt?
- Handlungsfelder – fehlt etwas, sind Sie einverstanden?
- Einverstanden mit Blick auf die nächsten Arbeitsschritte?

7.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Fazit	<ul style="list-style-type: none"> - Die im Plan eingezeichneten Massnahmen werden unterstützt und ergänzt. Generell ist der Wunsch nach Tempo-30-Zonen stark vorhanden, wobei die Ausweitung der Tempo-30-Zonen gemäss Diskussionsvorschlag bei einigen Strassen mit Tempo 50 erwünscht wird. Auch soll Tempo 60 und 80 vermieden werden, damit Tempo 50 als höchste Geschwindigkeit in der Gemeinde erreicht wird. - Überall, wo sich Kinder oft aufhalten, soll die Verkehrssicherheit erhöht werden – einerseits durch Geschwindigkeitsanpassungen und andererseits durch mehr Fussübergänge.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Das Ziel «Tempo-30-Zone in Quartieren wenn nötig, zweck- und verhältnismässig» soll geändert werden in «Grundsätzlich Tempo-30-Zone in Wohnquartieren». Grundsätzlich bedeutet hier, dass flächendeckend Tempo 30 in Wohnquartieren herrscht und Ausnahmefälle nur mit Begründung gestattet ist. - Es fehlen Begegnungszonen / Tempo-20-Zonen. Orte, an welchen Begegnungszonen geschafft werden können, sollen geprüft werden. Dies soll als ein zusätzliches Ziel zu den bereits bestehenden Zielen formuliert werden («Begegnungszonen prüfen»). - Das Ziel «MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren» wird von allen Gruppen unterstützt und erhält Zustimmung. - Das Ziel «Verkehr in Ortsteilen siedlungsverträglich abwickeln» wird ebenfalls unterstützt. - Das Ziel «Höchstens Tempo 50 auf Hauptstrassen innerorts» wird unterstützt. Einige Strassenabschnitte, welche Ausserorts liegen sollen ebenfalls Tempo 50 sein. Diskutiert wurde die Änderung des Ziels in «Durchgehend Tempo 50 in der Gemeinde als höchste Geschwindigkeit».

Weitere Inputs	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsradar aufstellen. - Tempo 20 im Rahmen von Pilotprojekten testen. - Der Abschnitt der Umfahrungsstrasse, welcher sich links von der Hardstrasse befindet, ist von einem Habitat für Amphibien umgeben. Es kommt immer wieder zu Unfällen bei Amphibienüberquerungen. Dieser Abschnitt der Umfahrungsstrasse kann durch eine Unterführung ersetzt werden, um die Fragmentierung aufzuheben. - Frage bezüglich dem Strassenabschnitt mit Abklassierung und Temporeduktion: Sind mit Tempo 30 auf diesem kurzen Abschnitt die Anschlüsse der Linie 725 in Schwerzenbach oder Uster gewährleistet oder ist mit Anschlussbrüchen zu rechnen (siehe Kapitel 9)?
Plan	<ul style="list-style-type: none"> - Auf dem Strassenabschnitt Pfäffikerstrasse-Zürcherstrasse (im Plan als umzugestaltender Strassenraum und Strasse mit Tempo 30 Abklassierung gekennzeichnet) soll geprüft werden, ob eine Absperrung für den MIV oder die Einführung einer Einbahnstrasse für den MIV möglich ist. - Die Verbindungsstrasse Pfäffikerstrasse nach Gutenswil ist für Velofahrer sehr unsicher, da es keine offizielle Veloverbindung gibt. Eine Temporeduktion von heute Tempo 80 auf Tempo 60 oder sogar Tempo 50 wird als Wunsch eingebracht. - Strassenabschnitt Zürichstrasse im Norden (nach Brücke über der Autobahn) soll statt Tempo 60 auf Tempo 50 reduziert werden. Grund dafür sind insbesondere die Schulen in der Nähe. Die Strasse wird oft von Schulkindern für den Schulweg genutzt. Fussübergänge gibt es auf diesem Abschnitt ebenfalls zu wenig. - Strassenabschnitt Zentralstrasse zwischen Station Hegnau und Zimikon soll statt Tempo 80 auf Tempo 50 reduziert werden. Die Geschwindigkeit für den darauffolgenden Abschnitt Zürichstrasse von Zimikon bis In der Höh soll aufgrund des naheliegenden Schulareals ebenfalls auf Tempo 30 angepasst werden. Die Idee ist hier, dass Tempo 30 zeitlich auf die Schulzeit beschränkt wird und sonst Tempo 50 gefahren werden kann. - Die Industriestrasse (ab Rütliweg bis zum Kreisel Greifenseestrasse und Brunnenstrasse) soll durchgehend auf Tempo 50 reduziert werden. - Der Verkehr auf den Achsen Greifenseestrasse / Industriestrasse ist heute nicht optimal und führt meist zu Stau – verursacht durch Liefer- und Einkaufsverkehr. Zudem ist ein Paketzentrum der Post auf dem Industrieareal geplant, welches zusätzlichen Verkehr verursachen wird. Ein Verkehrs- und Logistikkonzept soll für dieses Areal gefunden werden, um den Verkehrsfluss zu optimieren. Ein «Kreiselverkehr» mit Linksabbiegen-Verbot ist eine Idee dafür. - Kirchweg als durchgehende Tempo 30 Strasse. - Tempo 50 auf der Usterstrasse auf dem Plan erweitern bis zum Kultur- und Sportzentrum Gries. - Tempo 30 auf der Winterthurerstrasse in Gutenswil soll bis zum letzten Haus verlängert werden (heute Tempo 60). Fussgängerstreifen/-übergänge fehlen ebenfalls im Dorf.

- Hardstrasse-Eichholzstrasse wird heute von Lastwagen überquert. Ein Lastwagenverbot auf dieser Achse kann den Lastwagenverkehr aus dem Dorf lenken und somit für mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgen. An der Diskussion nimmt auch ein Vertreter des Lastwagentransports/-logistik teil, welcher sich gegen ein Verbot ausspricht. Eine Umfahrung würde direkt mit höheren Kosten verbunden sein. Der tatsächliche «Gewinn» durch ein Lastwagenverbot auf der Achse soll geprüft und klar aufgezeigt werden, um zu sehen, ob sich diese Massnahme lohnt.
- Die vorgesehene Durchfahrtsperre im Norden des Dorfes wird von allen unterstützt.

Ziele MIV

- MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren
- Verkehr in Ortsteilen siedlungsverträglich abwickeln
- Tempo-30-Zone in Quartieren *wenn nötig, zweck- und verhältnismässig*
- Höchstens Tempo 50 auf Hauptstrassen innerorts

Begegnungszone prüfen

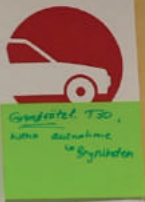
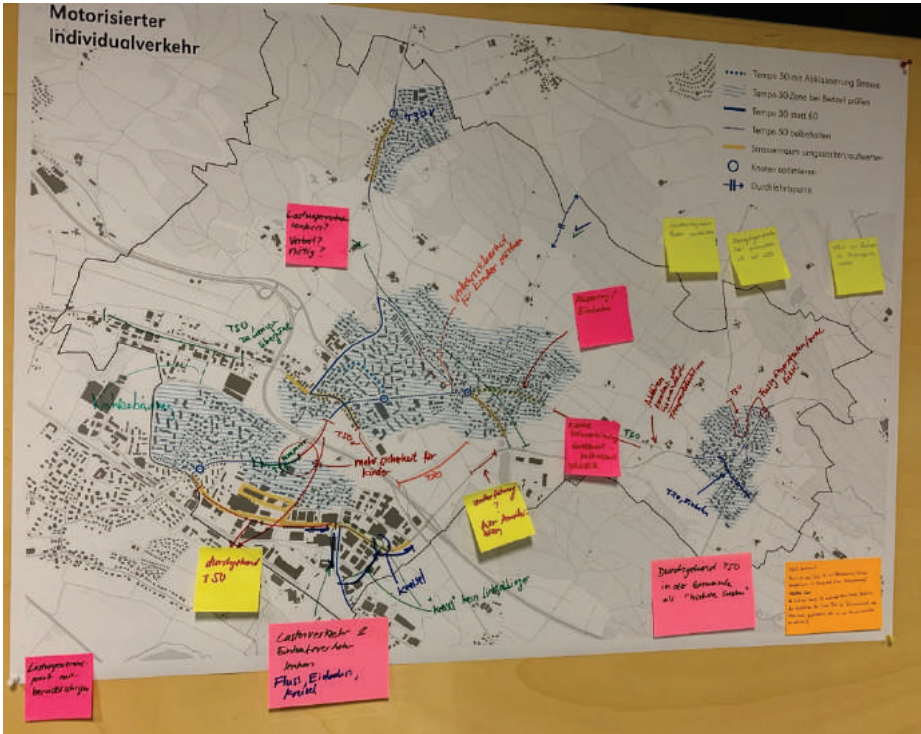



Abbildung 14: Notizen Dialogrunden MIV

7.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Fazit	<ul style="list-style-type: none"> - Alle drei Gruppen haben engagiert diskutiert, es sind keine grundlegenden Zielkonflikte aufgefallen. Auch die eingebrachten Inputs haben nicht zu kontroversen Diskussionen geführt. - Konsens besteht darin, dass der ÖV in Volketswil «Luft nach oben», aber bereits ein gutes Niveau hat. Beispielsweise muss der Busplan auf die S-Bahn besser abgestimmt werden. - Die bestehenden Einträge im Plan werden unterstützt, besonders die ÖV-Verbindung nach Fehraltorf wird von allen drei Gruppen gutgeheissen.
Generell GVK	<ul style="list-style-type: none"> - Gerade beim ÖV ist es wichtig, die allgemeine Funktion und Bedeutung des GVK zu erläutern. Ziele, strategischen Stossrichtungen und Massnahmen werden vom Gemeinderat verabschiedet. Sie haben keine Verbindlichkeit für andere Behörden und private Akteure. - Ein GVK ist eine erste Grundlage, damit die kommunale Planung in Richtung eines Verkehrsrichtplans starten kann. Einzelne Elemente kann die Gemeinde selber vorwärtstreiben und später einmal umsetzen. Andere Elemente müssen bei übergeordneten Instanzen eingegeben bzw. mit diesen verhandelt werden. - Das GVK ist aber auch keine langfristige Vision, dafür ist der Zeitraum von 10-15 Jahren zu kurz. Das GVK muss so gestaltet sein, dass auf die künftige Entwicklung der Mobilität, ggf. auch neue innovative Lösungen, flexibel reagiert werden kann. - Die Gemeinde Volketswil hat das Problem, dass sie über verschiedene Dorfteile verfügt, die nicht direkt mit Zürich und anderen Arbeitsorten verbunden sind. Man ist stärker als andere Gemeinden auf gute Anschlüsse von Bus und Bahn angewiesen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Beide Ziele sind grundsätzlich gut angenommen worden. - Der Busfahrplan sollte nicht nur mit den Schulzeiten abgestimmt werden, sondern auch mit den Anschlüssen der S-Bahn. - Gerade von Gutenswil und Kindhausen kommend reicht der Anschluss in Uster nach Zürich nicht. Beim Bahnhof Schwerzenbach ist der Anschluss Richtung Uster suboptimal. - Vorschlag Ziel: Volketswil hat ein gut ausgebautes und attraktives ÖV-Netz. - Vorschlag Ziel: Der ÖV in Volketswil ist pünktlich, die Anschlüsse bei den Bahnhöfen werden gewährleistet. Dort wo nötig wird der Bus bevorzugt (Busspuren, Ampeln, etc.). - Die Entwicklungen in der Region werden dazu führen, dass nicht nur der ÖV Richtung Zürich wichtig ist, sondern auch nach Uster, Fehraltorf, Winterthur, Wetzikon, etc. Auch die Kantonsschule in Uster ist wichtig für Volketswil. - Es soll ein ausreichender Takt auch an Randzeiten (Wochenende, abends) angeboten werden.

Weitere Inputs	<p>Weitere Inputs, die teilweise in den «Topf» der Massnahmen gehören und nicht direkt zu den Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Teilnehmer stellt die Frage, warum beim ÖV nur über die Buslinien gesprochen wird und nicht darüber, ob in Volketswil auch ÖV-Schienen gut wäre (Verlängerung Glattalbahn). - Bevölkerungswachstum und Verdichtung könnten dazu führen, dass die Busse als ÖV nicht mehr ausreichen. - Der Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten wird als zu wenig erachtet (15-Minuten-Takt Gutenswil–Uster wird gefordert). - Zu Randzeiten sollen Rufbusse eingesetzt werden. - Der Komfort an ÖV-Haltestellen soll verbessert werden (Bushäuschen, Billettautomaten, Infoanzeigen).
Plan	<ul style="list-style-type: none"> - Bei der Buspriorisierung braucht es nicht in jedem Fall zusätzliche Massnahmen, sondern dass bestehende Massnahmen optimiert werden. Insbesondere die Knoten Bahnhof-/Industrie und Stations-/Dammbodenstrasse seien kritisch für die Buspünktlichkeit. - Das Gemeindeticket kommt gut an, ein Tagesticket sollte möglichst günstig sein. Es könnte überlegt werden, den lokalen ÖV für die Einwohnerinnen und Einwohner gratis anzubieten. - Die für Volketswil geltenden zwei ZVV-Zonen werden nicht als grosses Problem gesehen. Meistens wird der ÖV für die Fahrt nach Zürich benutzt. Innerhalb der Gemeinde besteht bereits das Lokalnetz-Billett des ZVV, welches aber zu wenig bekannt ist. - Kindhausen gilt von den ÖV-Verbindungen her gesehen als gut erschlossen. Jemand weist darauf hin, dass viele Kindhauser sowieso mit dem Velo zum Bahnhof fahren. - Am Bahnhof Uster fehlen gute Anschlüsse zwischen Bus (aus Gutenswil) und S-Bahn. Am Bahnhof Schwerzenbach sind die Anschlüsse vom Bus (aus Volketswil/Kindhausen) nach Uster ungenügend. - Die ÖV-Verbindung entlang der Zürcherstrasse wird unterstützt, die Busverbindungen nach Dübendorf müssten verbessert werden. - Einzelne wehren sich gegen den ÖV-Korridor in der Rietstrasse. Sie verweisen auf die mangelnde Sicherheit beim Schulhaus. Insbesondere Trams werden als ungeeignet für den Strassenraum erachtet. - Wie realistisch die Verlängerung der Glattalbahn bis zum Bahnhof Schwerzenbach ist, wird in Frage gestellt. Die Rietstrasse könne auch ohne Verlängerung über den Chimlibach von Bussen genutzt werden, wenn sie via Stationsstrasse fahren.

Ziele ÖV

Volketswil hat ein gut ausgebautenes und alternatives ÖV-Netz

- Alle Ortsteile von Volketswil sind untereinander und mit den Nachbargemeinden verbunden
- Fahrplan und Schulzeiten sind aufeinander abgestimmt

↳ wer soll sich kümmern?

z.B.
 • ÖV ist öffentlich, Anschlüsse werden gewährleistet
 ↳ Bus-Beraterfirma

↳ Fahrplan / S-Bahn abstimmen

Gutenswil → Uster Anschluss Bf Uster
 Kindhausen → Uster

Bessere Info an Haltestellen
 - Keine Automaten
 - Werkhäuser

Ausschwer: Takt zu Randorten
 Volketswil, Nussli, Moll

↳ Rufbus zu Randorten?

↳ Zeit für Camp auf 15 Min. Takt

↳ Warum nur Pare?

↳ Das Schul-Netz hilft

↳ Zeitplan sollte in Moll

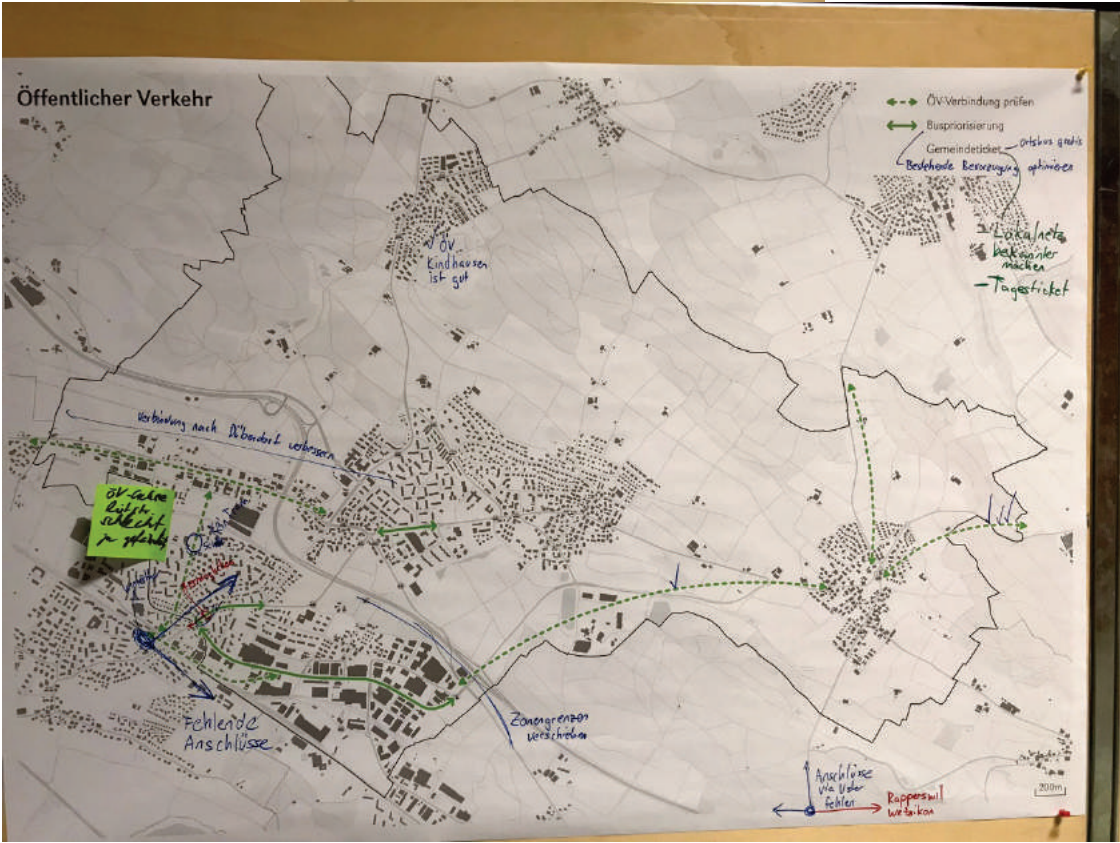
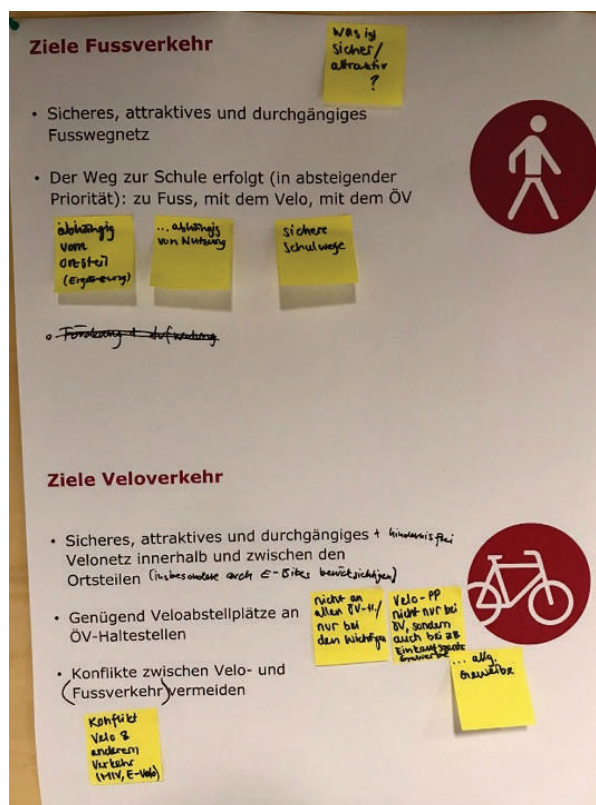


Abbildung 15: Notizen Dialogrunden ÖV

7.3 FUSS- & VELOVERKEHR

Fazit	<ul style="list-style-type: none"> - Die Ziele werden grundsätzlich unterstützt, jedoch benötigen sie noch Ergänzungen. - Es gibt ergänzend zu den auf dem Plan aufgeführten Schwachstellen noch weitere Abschnitte, in welchen Fuss- und Velowege verbessert werden sollen: Velowege sollten signalisiert (z. B. durch Farben oder LED) und besser beschildert werden, Fussübergänge verbessern bzw. ausbauen. - Vieles in Volketswil ist gut, mit einem Feintuning kann man jedoch noch viel herausholen.
Ziele Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Beim Ziel «Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz» stellt sich die Frage, wann ein Fusswegnetz sicher / attraktiv ist. Wie wird dies definiert? Das sollte verständlich sein. - Beim Ziel «Der Weg zur Schule erfolgt (in absteigender Priorität): zu Fuss, mit dem Velo, mit dem ÖV» soll ergänzt werden, dass dies vom Ortsteil und von der Nutzung abhängig ist. Zudem soll das Ziel um «Weiter soll der Weg zur Schule sicher sein» ergänzt werden.
Ziele Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Das Ziel «Sicheres, attraktives und durchgängiges Velonetz innerhalb und zwischen den Ortsteilen» soll ergänzt werden: Das Velonetz soll auch hindernisfrei sein. Insbesondere E-Bikes sollen auch berücksichtigt werden. - Zum Ziel «Genügend Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen» wird erläutert, dass nicht an allen ÖV-Haltestellen Veloabstellplätze geschaffen werden sollen, sondern nur bei den wichtigen. Weiter sollen auch dort, wo sich (klein und gross) Gewerbe befindet, Veloabstellplätze geschaffen werden. - Beim Ziel «Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehr vermeiden» wird erläutert, dass nicht nur die Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehr vermieden werden sollen, sondern auch zwischen Velo und allen weiteren Verkehrsmitteln.
Plan	<ul style="list-style-type: none"> - Weg rund um Flughafen Dübendorf: Wieso sollte dieser verbessert werden? Dieser ist heute bereits super. - Riedstrasse: Falls die Busspur kommt, muss die Strasse im Gegenzug für den Fussverkehr aufgewertet werden. - Dammboden: Sollte besser angebunden werden, Querungen gilt es zu verbessern. - Bahnhofstrasse – Widumstrasse: Es gibt eine Netzlücke Fuss- und Veloverkehr. - Schule In der Höh und Lindenbühl: Es braucht Fussgängerstreifen - Kreuzung bei Schwerzenbachstrasse – In der Höh: Der südöstlich des Knotens liegende Fussgängerbereich / Fussgängerverbindung soll aufgewertet werden. Das Land dort gehört der Gemeinde, dieses Potenzial soll genutzt werden. - Grossrietstrasse nach Greifensee: Aufwertung, Fuss- und Radweg

	<p>soll genug breit sein, so dass man sich nicht in die Quere kommt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von Kreuzung Hegnauerstrasse – Schützenstrasse über den Schützenweg bis zur Kreuzung Kindhauserstrasse – Sunnebühlstrasse: Netzlücke Radverkehr. - Austrasse: Strecke für Velo verbessern. - Zentralstrasse Abschnitt Wallberg – Giessen: Aufwertung Fussverkehr. - Pfäffikerstrasse: verschiedene Verkehrsteilnehmer beachten. Hier braucht es Lösungen / Massnahmen. - Pfäffikerstrasse: Querung ermöglichen. - Hombergweg: Als Radwegstrecke verbessern / auswerten. - Kern Gutenswil: Strassenübergänge für Fussgänger:innen verbessern. - Verbindung Gutenswil – Kindhausen über Gutenswilerweg: «Fahrverbot 3-Teiler» anschauen, Radverbindung verbessern, E-Bikes berücksichtigen. - Hinterbergstrasse sichern. - Geerenstrasse: Radverkehr verbessern, Verbindung aufwerten.
--	--



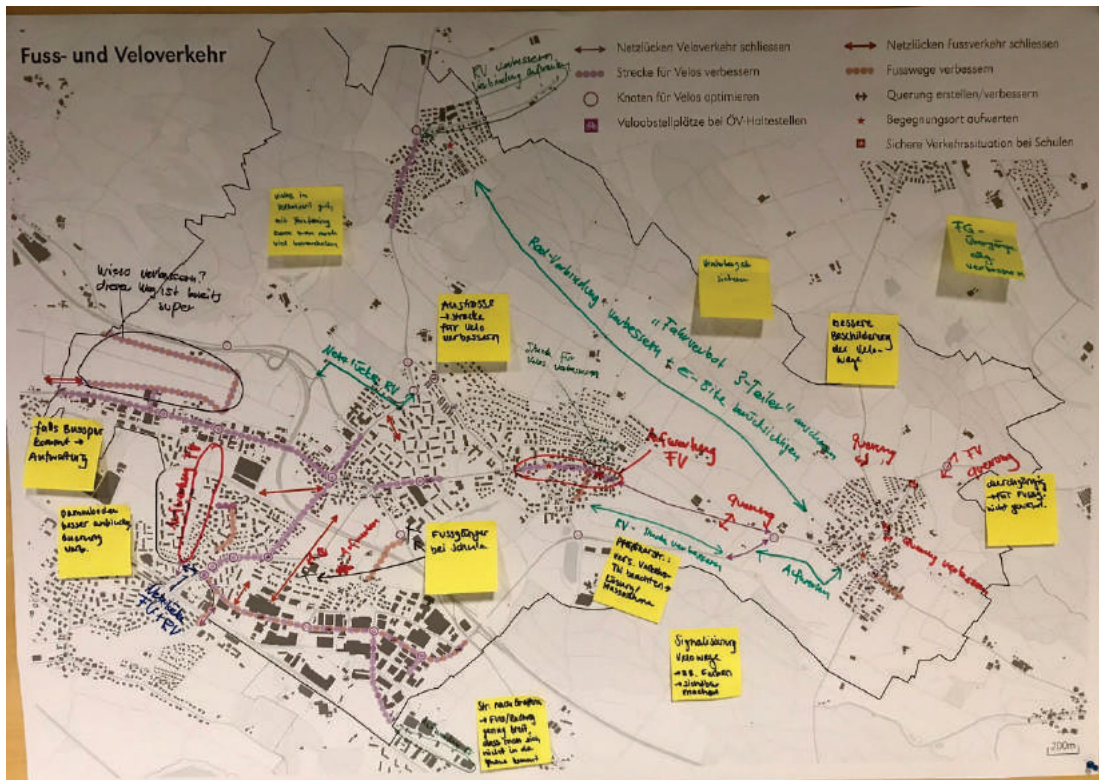


Abbildung 16: Notizen Dialogrunden Fuss- und Veloverkehr

8. SCHLUSSWORT

Karin Ayar bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die aktive und konstruktive Mitarbeit. Teilnehmende können jederzeit per Mail an schenkel@synergo.ch oder gvk@volketswil.ch noch weitere Inputs einbringen, die in der heutigen Veranstaltung nicht aufgenommen wurden. Die im Nachgang eingereichten Inputs werden im Ergebnisbericht eingearbeitet. Das **zweite Begleitgremium** findet am **21. Juni 2022** statt.

9. Nachträgliche Inputs

Die folgende Tabelle enthält im Nachgang eingetroffene Inputs:

	<i>Input</i>	<i>Umgang / Antwort</i>
1	Wir kamen kurz auf die ÖV-Achse Riedstrasse zu sprechen und es wurde erwähnt, dass diese im regionalen Richtplan im GIS Browser nicht gefunden wurde. Tatsächlich ist auf der Riedstrasse im kantonalen Richtplan ÖV nichts eingetragen (https://maps.zh.ch/system/docs/are_rp/RegRicht/zpgvkr.pdf) Der Richtplantext erwähnt die Prüfung von Optionen und die Entwicklung zu einer Stadtachse entlang ÖV, allerdings ist im Plan davon nichts zu sehen. Was heisst dies nun?	Web-GIS ist nicht aktualisiert (aktueller Richtplan: www.zpg.ch/richtplan)
2	Gibt es eine Prioritätenliste zu den einzelnen Projekten, wie MIV, ÖV, Velo- und Fusswege? Offensichtliche Anliegen der Bevölkerung und bestehende Mängel im Bereich Gemeindegebiet sollten sofort in Angriff genommen werden. Dies betrifft vor allem gefährliche Übergänge, Signalisierungen, die mehr Sicherheit schaffen, und nicht zuletzt das Thema «Zone 30». Es kann nicht sein, dass Probleme, welche den ÖV und den MIV nicht tangieren, erst nach Jahren angegangen werden. Aufgrund dessen sollen die Anliegen im GVK- Projekt sogar ausgeschlossen werden. Wenn nicht, sollten sie mindestens mit Priorität 1 behandelt werden.	Prioritätenliste wird mit GVK erstellt.
3	Vorschlag zum Thema «Zone 30»: Es sollte möglich sein, dass man jetzt schon Baugesuche einreichen kann, für Strassen bzw. Quartiere, welche ohne grössere Aufwendungen Zonengerecht gestaltet werden können. So kann Zeit und Geld gespart werden.	Anträge für Tempo-30-Zonen wären bereits jetzt möglich, jedoch nicht als Baugesuche. T30Z werden durch Gemeinde nach Erstellung eines Gutachtens verfügt.
4	Insgesamt waren an dem Workshop vom 18. Januar 2022 geschätzt rund 50 Personen anwesend. Das widerspiegelt nicht die Gesamtbevölkerung von Volketswil. Ebenso ist die Zusammensetzung der Interessengruppen nicht ausgewogen, was das Resultat oder die Umsetzung einzelner Vorschläge heikel macht.	Mit der Begleitgruppe wird keine „Repräsentativität“ im engeren Sinne angestrebt. Es geht auch nicht um Mehrheiten oder Minderheiten, sondern um das vorhandene Wissen, den Informationsaustausch und das Einbringen von Ideen und Meinungen. Wenn z.B. Gewerbeinteressen weniger gut vertreten sind, heisst das nicht, dass sie weniger wichtig sind.
5	Insgesamt ist festzuhalten, dass das Gesamtangebot Velo, Fussgänger, Bus, MIV in der Gemeinde bezüglich Sicherheit und Angebot auf hohem Niveau ist und das Zusammenspiel sehr gut funktioniert. Durch Feintuning an den richtigen Stellen kann sicherlich das Angebot noch punktuell verbessert werden. Wichtig ist auch keiner der Verkehrsteilnehmer zu benachteiligen, es soll ein Miteinander sein.	Zur Kenntnis genommen.

6	Sperrung Pfäffikerstrasse: Durch eine Sperrung der Pfäffikerstrasse konzentriert sich der Verkehr noch mehr auf die Umliegenden Achsen: Umfahrungsstrasse, Hardstrasse und Usterstrasse Richtung Hegnau. Dabei erhöht sich das Verkehrsaufkommen und mehr Stau ist die Folge.	Zur Kenntnis genommen.
7	LKW-Fahrverbot Hardstrasse, Eichholzstrasse: Gibt es dazu fundierte Zahlen wie viele LKW-Fahrten pro Tag stattfinden? Wie lässt sich das begründen? Der LKW ist ein Nutzfahrzeug welches für uns alle unterwegs ist. Umwege kosten LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe), Diesel und Zeit. Das führt zu Mehrkosten, mehr Umweltbelastung und wiederum zu einer weiteren Konzentration auf die oben erwähnten Hauptstrassen. Die Mehrkosten belasten die Unternehmen und aber auch den Konsumenten.	Zur Kenntnis genommen.
8	Generell Tempo 30 in den Wohngebieten: Bekanntlich haben wir keinerlei Probleme mit Verkehrstoten oder generell Verkehrsunfällen auf dem Gemeindegebiet. Einfach ohne Notwendigkeit generell ohne seriöse Datengrundlage Tempo 30 in den Wohngebieten einzuführen geht nicht. Viele Quartierstrassen sind bereits verkehrsberuhigt. Zudem bringen 30-er Zonen laut Lärmmessungen in der Stadt Zürich keinen signifikanten Nutzen für die Anwohner.	Zur Kenntnis genommen.