

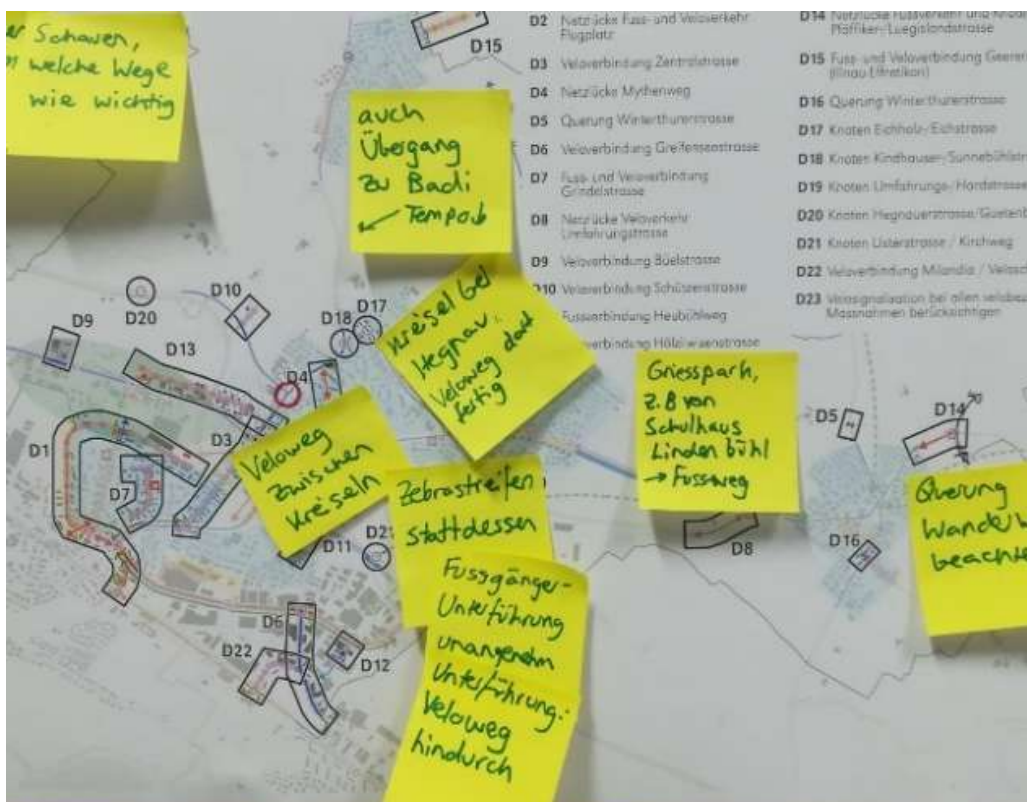
Projektunterstützung:

Walter Schenkel, Sara Tran und
Ana Alonso Hellweg
synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Volketswil / Zürich, 18.08.2022

Gesamtverkehrskonzept Volketswil

Begleitgremium – Workshop 2 vom 21. Juni 2022



INHALT

1. BEGRÜSSUNG & EINFÜHRUNG.....	1
2. PROJEKTORGANISATION, TERMINPLAN & RÜCKBLICK.....	1
3. ANALYSE UND ZIELE.....	2
3.1 HANDLUNGSFELDER.....	3
Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr.....	3
Handlungsfelder Öffentlicher Verkehr.....	4
Handlungsfelder MIV.....	5
Übersicht Handlungsfelder GVK.....	5
3.2 VERWORFENE THEMEN.....	6
4. MASSNAHMENKATALOG.....	7
Massnahmen zur Umgestaltung des Strassenraums.....	7
Massnahmen zu Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren und zur Anpassung der Signalisation.....	8
Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs.....	9
Massnahmen zur Verbesserung der Fuss-/Velowege und Optimierung der Knoten für Velos.....	10
5. DIALOG- UND DISKUSSIONSRUNDEN.....	11
5.1 ABLAUF DIALOG- UND DISKUSSIONSRUNDEN.....	11
5.2 ZUSAMMENFASSUNG DIALOG- UND DISKUSSIONSRUNDEN.....	11
6. SCHLUSSWORT.....	17
7. NACHTRÄGLICHE INPUTS.....	18
Vorschlag zur Minimierung von Schleichwegverkehr durch ein Quartier.....	18
Linienbus/Schulbus Fahrplananpassung und Busbillet-Finanzierung.....	19

1. BEGRÜSSUNG & EINFÜHRUNG

Gemeinderätin Karin Ayar dankt allen anwesenden Personen für ihr Kommen und ihre Anwesenheit trotz des schönen und heissen Wetters. Sie stellt die VertreterInnen der externen Planungsteams TeamVerkehr und synergo kurz vor, da nicht alle anwesenden Personen bei der ersten Begleitgremiumsveranstaltung dabei waren. Das **Begleitgremium** besteht aus rund 30 Personen, welche über 20 unterschiedliche Organisationen und Vereine vertreten. Auch anwesend sind die Projektbeteiligten, welche sich aus GemeindevertreterInnen und den externen Planungsteams zusammensetzen.

Seitens der externen **Planungsteams** sind Oscar Merlo und Flavio Poletti von TEAMverkehr anwesend und zuständig für die verkehrsplanerischen Fragen bzw. das Projektmanagement. Florian Weibel von Gossweiler Ingenieure fällt leider krankheitsbedingt aus und kann daher nicht am zweiten Workshop des Begleitgremiums teilnehmen. Synergo wird von Walter Schenkel und Ana Alonso Hellweg vertreten, welche den Prozess, die Partizipation und Kommunikation begleiten und die heutige Veranstaltung protokollieren.

Karin Ayar gibt einen kurzen Rückblick auf den **ersten Workshop des Begleitgremiums** im Januar und das zweite öffentliche Forum im Mai. Am letzten öffentlichen Forum gab es viel Feedback. Dieses wurde aufgenommen, miteinbezogen und berücksichtigt bei der Auswertung des zweiten öffentlichen Forums und der Synthese der Ergebnisse. Beim zweiten öffentlichen Forum ging es darum, die öffentlichen Handlungsfelder zu definieren. Der heutige Fokus liegt in der Festlegung der Massnahmen innerhalb dieser Handlungsfelder. Es geht auch um die Diskussion des Zusammenspiels der Massnahmen sowie die Sammlung von Meinungen, Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen zu den auf Basis der bisher erfolgten Foren und Begleitgremien-Workshops ausgearbeiteten Massnahmen.

2. PROJEKTORGANISATION, TERMINPLAN & RÜCKBLICK

Walter Schenkel gibt einen kurzen Überblick über die Projektorganisation (siehe auch vorherige Ergebnisberichte öffentliches Forum 1 & 2 / Begleitgremium 1), den Zeitplan und den Ablauf des heutigen Workshops.

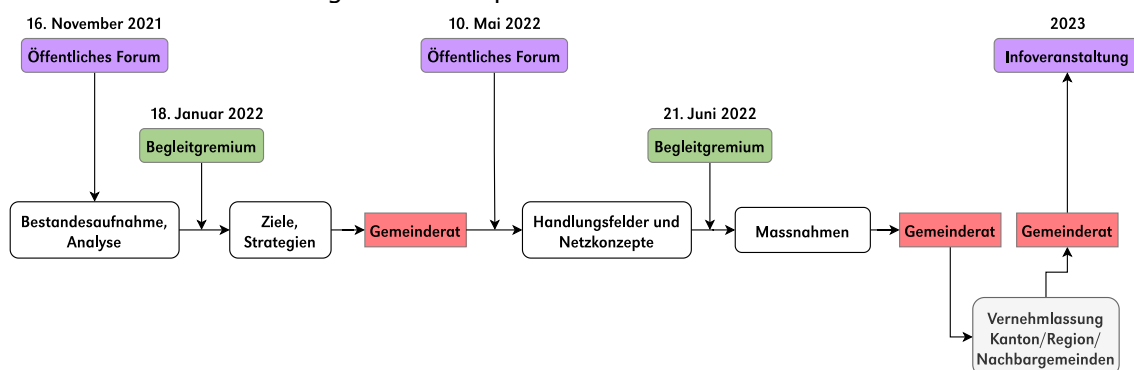


Abbildung 1: Zeitplan der Erarbeitung des GVK

In Abbildung 1 wird der **Zeitplan** der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) mitsamt aller Etappen visualisiert. Die Mitwirkung während der Erarbeitung des GVK lässt sich, wie im Bericht zum ersten Workshop des Begleitgremiums erläutert, mit einem Trichter vergleichen. Momentan befinden wir uns im Bereich der Mitarbeit. Ergebnisse und Massnahmen, die heute vorgestellt werden, können noch diskutiert und verändert werden. Später stehen dann Konsultation und Information im Vordergrund.

Während mithilfe der Erkenntnisse aus dem ersten öffentlichen Forum im November 2021 eine erste **Analyse und Bestandesaufnahme** erarbeitet wurde, wurden nach einem intensiven ersten Workshop mit dem Begleitgremium im Januar 2022 **Ziele und Strategien** definiert, die später so vom Gemeinderat abgesegnet wurden. Diese wurden am zweiten öffentlichen Forum im Mai der breiten Bevölkerung vorgestellt. Während des zweiten öffentlichen Forums wurde intensiv über Handlungsfelder diskutiert. TEAMVerkehr hat im Anschluss daran die **Handlungsfelder** für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierteren Individualverkehr (MIV) konkretisiert. Innerhalb der Handlungsfelder wurden auf Basis der gesammelten Ideen Massnahmen abgeleitet und definiert. Diese werden im Rahmen des heutigen Workshops zuerst im Plenum von Oscar Merlo vorgestellt und dann in zwei Gruppen diskutiert.

3. ANALYSE UND ZIELE

Oscar Merlo, TEAMverkehr, stellt die erarbeiteten **Handlungsfelder** vor. Er weist darauf hin, dass die Handlungsfelder noch keine konkreten Massnahmen sind, sondern gewissermassen Massnahmenpaketen entsprechen, welche realisiert werden müssen, um die vom Gemeinderat bestätigten Ziele zu erreichen. Ebenfalls vorgestellt werden die verworfenen Themen. Aus den Handlungsfeldern sind die heute vorgestellten Massnahmen abgeleitet worden.

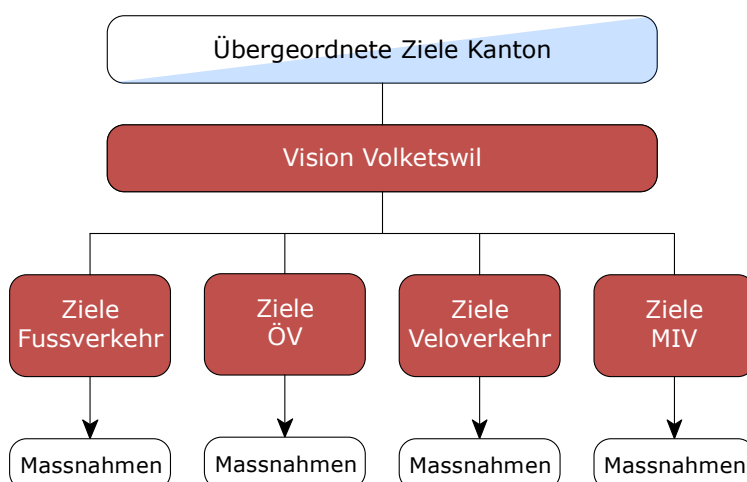


Abbildung 2: Zusammenhang der Vision Volketswil, den Zielen nach Handlungsfeldern und konkreten Massnahmen

3.1 HANDLUNGSFELDER

Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr

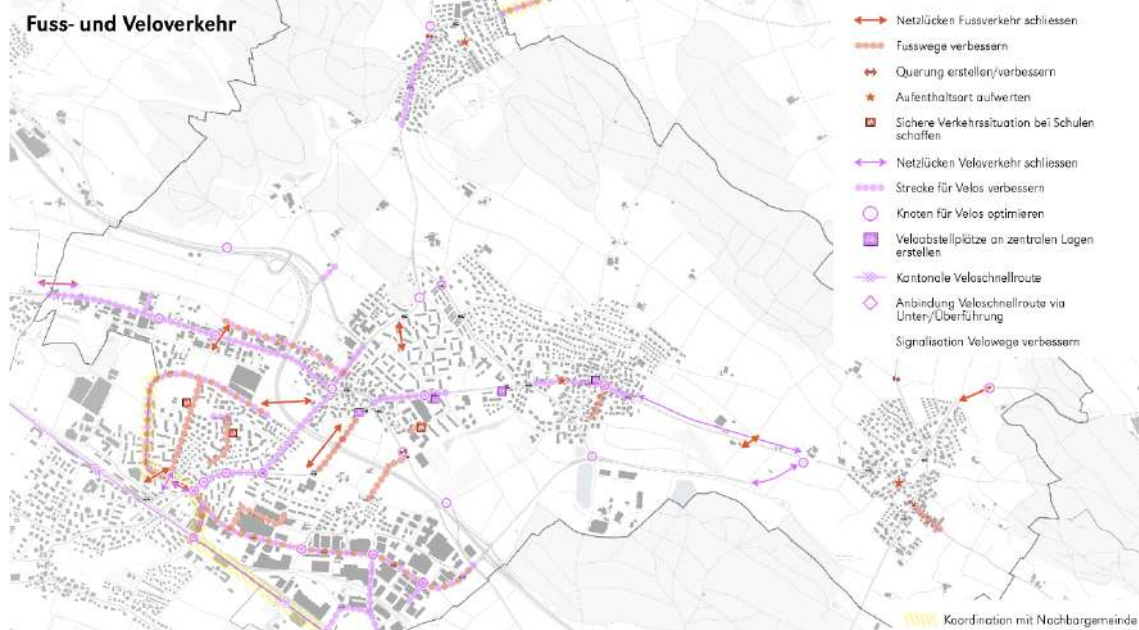


Abbildung 3: Visualisierung aller Handlungsfelder für den Fuss- und Veloverkehr

- Netzlücken schliessen
- Wege und Verbindungen verbessern
- Begegnungsorte in Ortskernen schaffen
- Veloabstellplätze bei ÖV-Haltestellen und an zentralen Lagen
- Anbindung an Veloschnellroute

Handlungsfelder **Öffentlicher Verkehr**



Abbildung 4: Visualisierung der Handlungsfelder für den öffentlichen Verkehr

- ÖV-Erschliessung verbessern
- Umsteigmöglichkeiten Uster-Volketswil-Effretikon optimieren
- Dammboden/Zürcherstrasse erschliessen
- ÖV-Verbindung nach Illnau/Fehraltorf prüfen
- Angebot zu Randzeiten ausbauen
- Buspriorisierung ermöglichen
- Haltestellen-Ausstattung prüfen

Handlungsfelder MIV

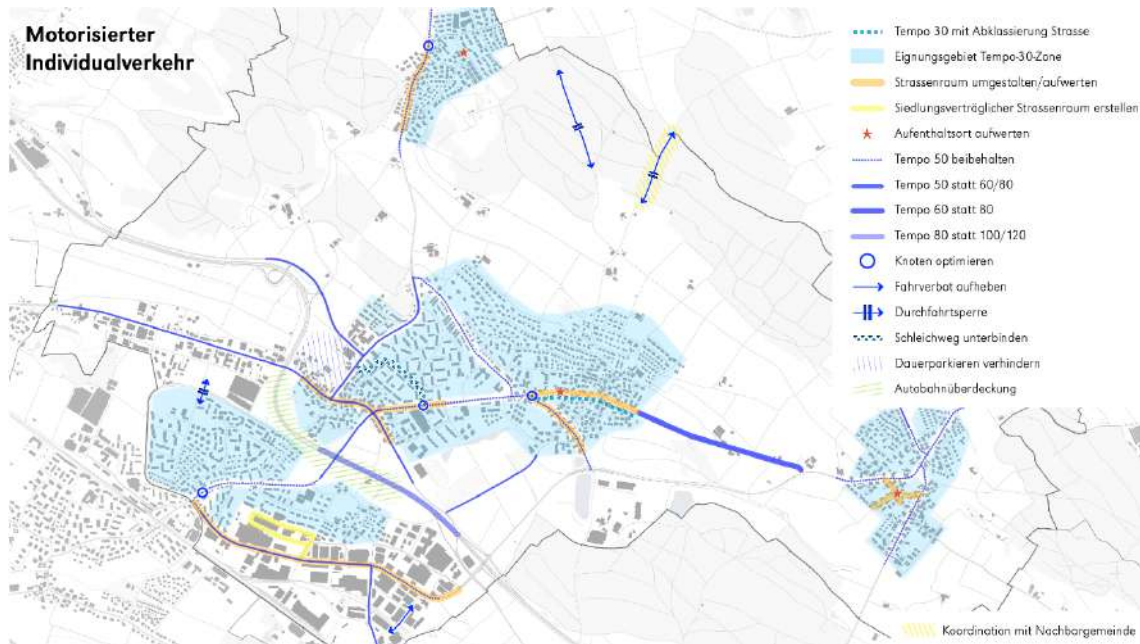


Abbildung 5: Visualisierung der Handlungsfelder für den MIV

- Verkehr auf Hauptachsen lenken (Durchgangsverkehr ist vorhanden, jedoch ist auch viel Verkehr verursacht durch die Volketswiler Bevölkerung)
- Verkehr siedlungsverträglich abwickeln
- Tempo-30-Zonen in Quartieren
- Tempo 50 auf Hauptverkehrsstrassen
- Umgestaltung/Aufwertung Dorfkerne
- Autobahnüberdeckung bei Region/Kanton beantragen

Übersicht Handlungsfelder GVK

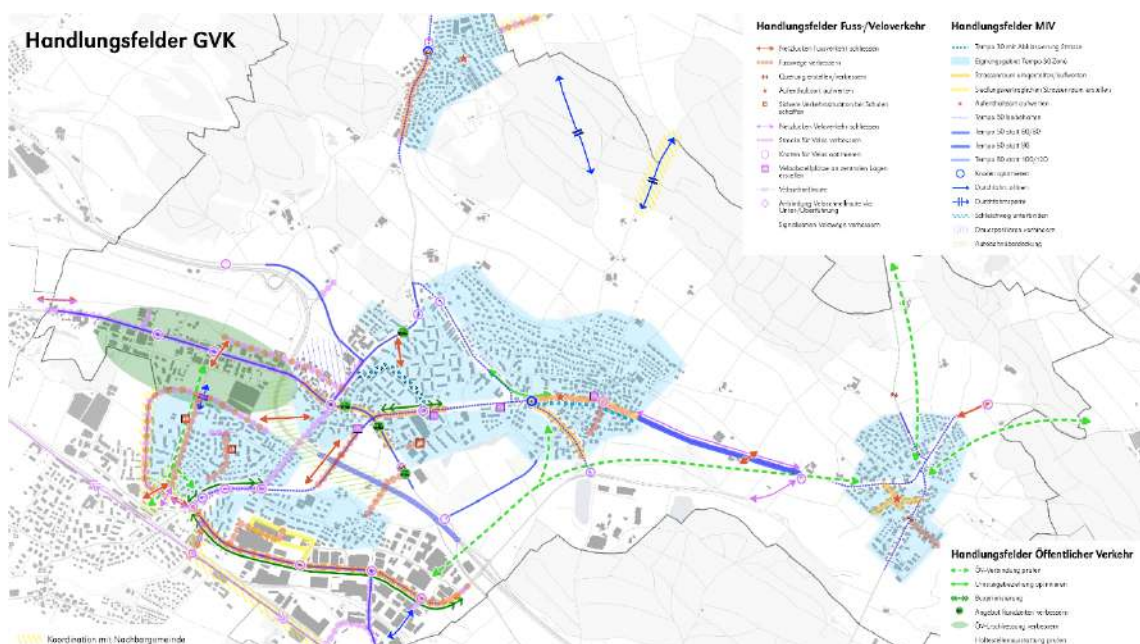


Abbildung 6: Übersicht Handlungsfelder GVK

3.2 VERWORFENE THEMEN

- Tempolimit von 50 km/h auf allen Strassen der Gemeinde
- Lastwagenverbot auf Eichholz-/Hardstrasse
- Ortsbus nur für Volketswil: der Betrieb eines solchen Busses sei zu teuer.
- Eine Umfahrung von Gutenswil: Eine neue Umfahrungsstrasse hätte einen langen Realisierungshorizont und verlagert den Lärm zu Wohngebieten am Siedlungsrand.
- Verlängerung Glattalbahn auf Riedstrasse
- Grosskreisel Industrie-/Greifensee-/Hölzliwisenstrasse

Zu den verworfenen Themen äussern sich mehrere Mitglieder des Begleitgremiums kritisch. Eine teilnehmende Person ist enttäuscht zu hören, dass ein **Lastwagenverbot** auf der Eichholz-/Hardstrasse verworfen wurde. Sie befürchtet, dass das Begegnungszentrum daher weiterhin stark von Lastwagen befahren wird. Sie schlägt vor, Lastwagenverkehr in dem Gebiet nur eingeschränkt zuzulassen (z.B. nur Zubringerdienst, da Strassen primär der Erschliessung dient). Oscar Merlo antwortet, dass das Lastwagenverbot zwar auf strategischer Ebene verworfen wurde, nicht aber zwangsläufig bei den Massnahmen. Eine teilnehmende Person fragt, wieso man den Lastwagenverkehr nicht auf die grossen Einfahrachsen lege und ein Lastwagenverbot auf Schulwegen einführe. Oscar Merlo erläutert, dass ein Lastwagenverbot Stand heute verworfen sei, man aber immer auch ausserhalb vom GVK Massnahmen vorschlagen könne.

Unmut wird auch dazu geäussert, dass die Idee eines **Grosskreisels** verworfen wurde und **Maximalgeschwindigkeit** von **50 km/h** auf allen Strassen der Gemeinde abgelehnt wurde. Eine teilnehmende Person meint, mehrere verworfenen Massnahmen kämen der Lastwagen-Lobby zugute, welche im Übrigen sehr viel Einfluss habe. Das zeige sich daran, dass Lastwagen ungehindert durch Volketswil hindurchfahren können. Oscar Merlo antwortet, dass es wichtig sei, dass das GVK alle VerkehrsteilnehmerInnen, die geschützt werden müssen, auch schützt und es aber dennoch ein GVK für alle sei. Er verweist auf die ausgearbeiteten Massnahmen zur Verbesserung von Fuss- und Velowegen hin, welche im nächsten Abschnitt des Workshops vorgestellt werden.

Eine teilnehmende Person fragt nach, ob die Verlängerung der **Glattalbahn** verworfen wurde, weil dies unrealistisch sei oder weil der Gemeinderat keine Verlängerung wolle. Oscar Merlo antwortet, dass es eher utopisch sei, dass die Glattalbahn in den kommenden Jahren verlängert wird. Dieses Anliegen könne aber gegebenenfalls bei der Revision des GVKs in 10-15 Jahren erneut aufgegriffen werden. Eine weitere teilnehmende Person argumentiert, dass dies aber bedeute, dass in den nächsten 10-15 Jahren die Glattalbahn nicht verlängert wird, trotz des starken Wachstums in Richtung Kloten und Dübendorf. Da damit auch einhergehe, dass immer mehr EinwohnerInnen in dieser Region arbeiten, sollte die Gemeinde sich überlegen, ob eine bessere Erschliessung nicht Sinn machen würde. Oscar Merlo antwortet, es sei eine Frage des Potenzials: damit eine solche Verlängerung oder Anschluss an die Glattalbahn finanzierbar ist, braucht es sehr viele Menschen, welche davon Gebrauch machen können.

Kritisiert wurde von zwei teilnehmenden Personen, dass der **Linienbus**, der z.T. auch als Schulbus für Gutenswil funktioniert, aus den Massnahmen herausgefallen ist. Dies sei problematisch, da Fahr- und Stundenplan nicht aufeinander abgestimmt sind.

4. MASSNAHMENKATALOG

Eine Übersicht über die in den Gruppen zu diskutierenden 49 Massnahmen wird von Oscar Merlo gegeben. Die Massnahmen sind unterteilt in folgende Gruppen

- Umgestaltung Strassenraum
- Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren und Anpassung Signalisation
- Ausbau öffentlicher Verkehr
- Verbesserung Fuss-/Velowege und Optimierung Knoten Velos

Massnahmen zur Umgestaltung des Strassenraums

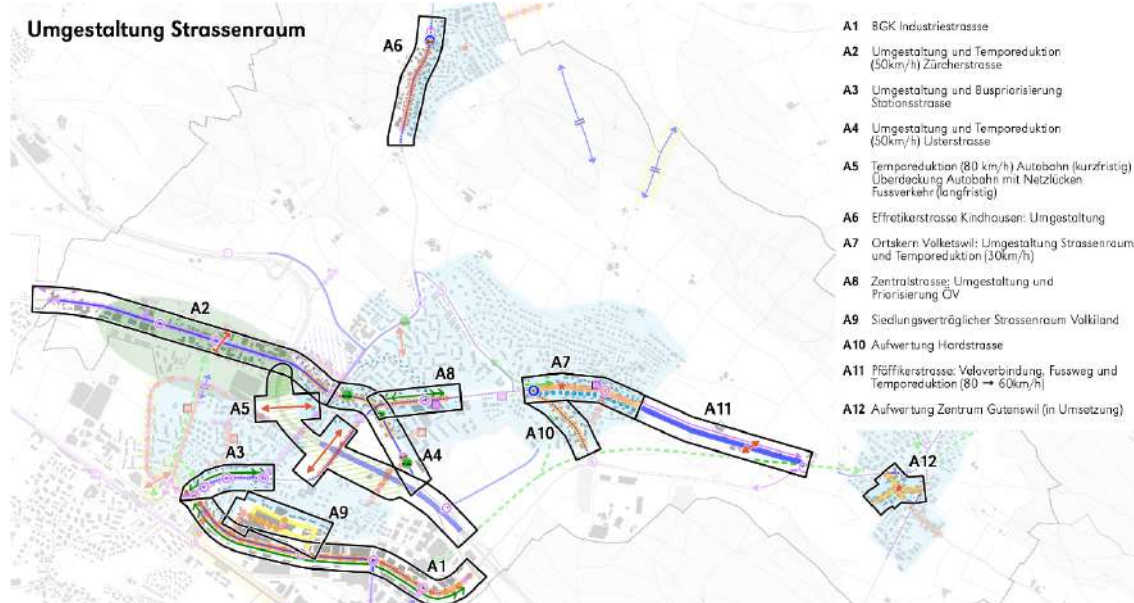


Abbildung 7: Visualisierung der Massnahmen zur Umgestaltung des Strassenraums

- A1: BGK Industriestrasse
- A2: Umgestaltung und Temporeduktion (50 km/h) Zürcherstrasse
- A3: Umgestaltung und Buspriorisierung Stationsstrasse
- A4: Umgestaltung und Temporeduktion (50 km/h) Usterstrasse
- A5: Temporeduktion (80 km/h) Autobahn (kurzfristig), Überdeckung Autobahn mit Netzlücken, Fussverkehr (langfristig)
- A6: Effretikerstrasse Kindhausen: Umgestaltung
- A7: Ortskern Volketswil: Umgestaltung Strassenraum und Temporeduktion (30 km/h)
- A8: Zentralstrasse: Umgestaltung und Priorisierung ÖV
- A9: Siedlungsverträglicher Strassenraum Volkiland
- A10: Aufwertung Hardstrasse
- A11: Pfäffikersstrasse: Veloverbindung, Fussweg und Temporeduktion (80 → 60 km/h)
- A12: Aufwertung Zentrum Gutenswil (in Umsetzung)

Massnahmen zu Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren und zur Anpassung der Signalisation

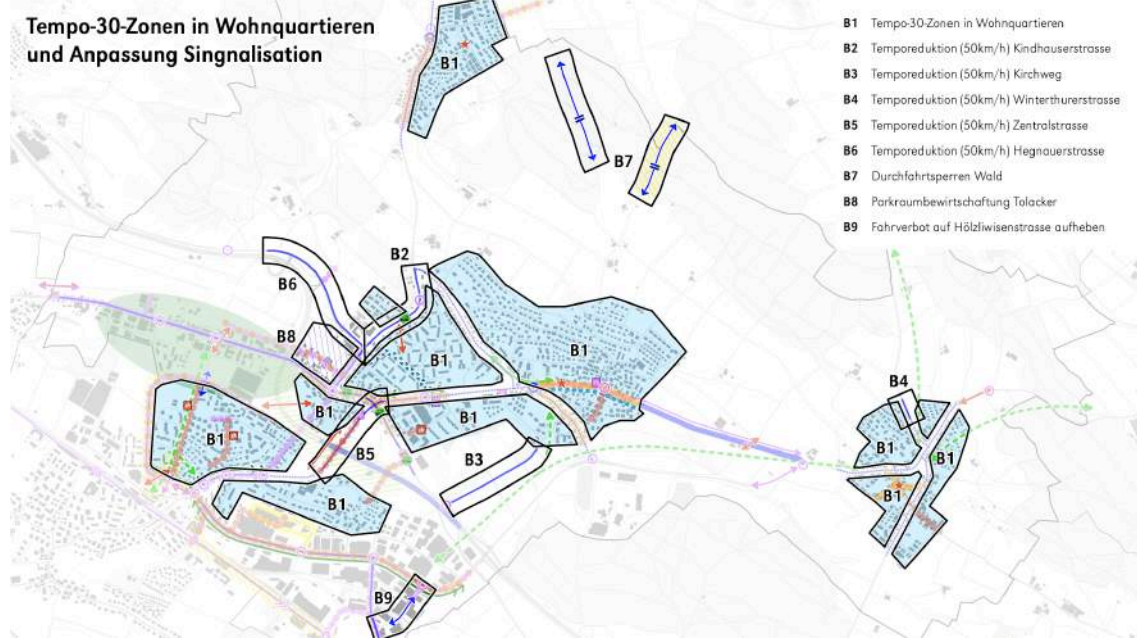


Abbildung 8: Visualisierung der Massnahmen in Wohnquartieren und zur Anpassung der Signalisation

- B1: Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren
- B2: Temporeduktion (50 km/h) Kindhauserstrasse
- B3: Temporeduktion (50 km/h) Kirchweg
- B4: Temporeduktion (50 km/h) Winterthurerstrasse
- B5: Temporeduktion (50 km/h) Zentralstrasse
- B6: Temporeduktion (50 km/h) Hegnauerstrasse
- B7: Durchfahrtsperren Wald
- B8: Parkraumbewirtschaftung Talacker
- B9: Fahrverbot auf Hölzliwisenstrasse aufheben

Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Ausbau öffentlicher Verkehr

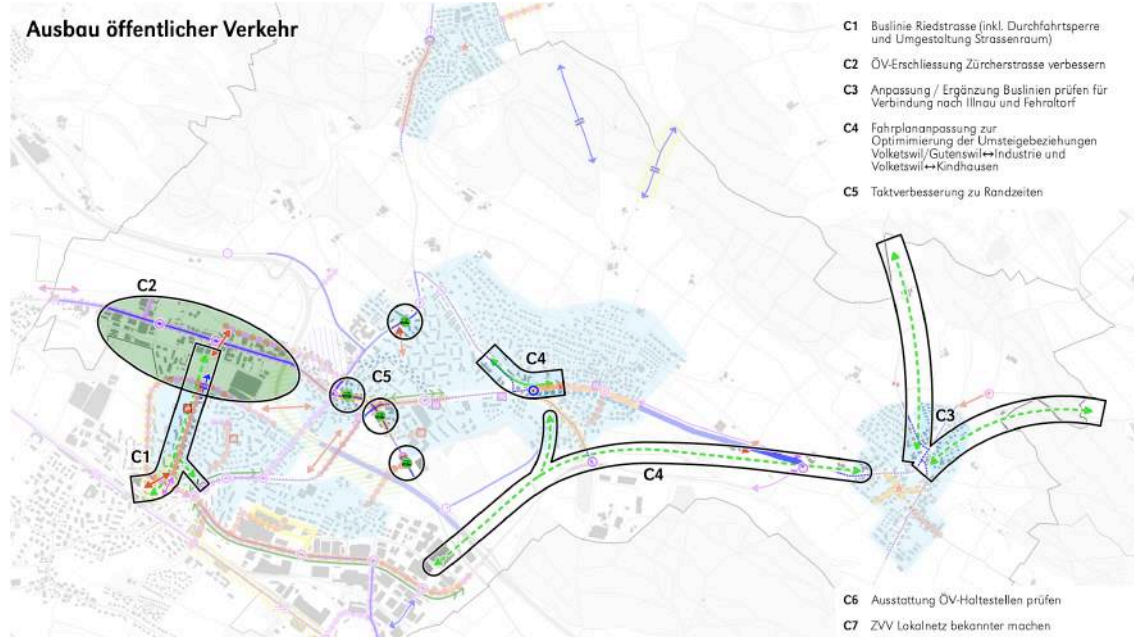


Abbildung 9: Visualisierung der Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs

- C1: Buslinie Riedstrasse (inkl. Durchfahrtsperre und Umgestaltung Strassenraum)
- C2: ÖV-Erschliessung Zürcherstrasse verbessern
- C3: Anpassung/Ergänzung Buslinien prüfen für Verbindung nach Illnau und Fehraltorf
- C4: Fahrplananpassung zur Optimierung der Umsteigebeziehungen Volketswil/Gutenswil
↔ Industrie und Volketswil ↔ Kindhausen
- C5: Taktverbesserung zu Randzeiten

Massnahmen zur Verbesserung der Fuss-/Velowege und Optimierung der Knoten für Velos

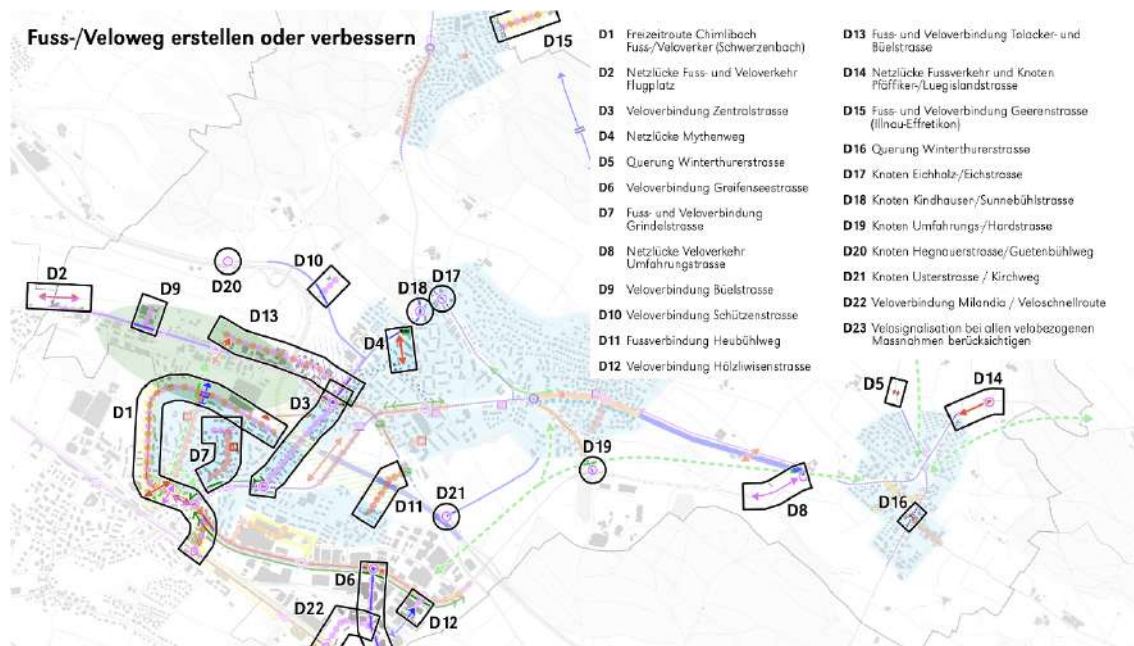


Abbildung 10: Visualisierung der Massnahmen zur Erstellung oder Verbesserung von Fuss- und Velowegen

- D1: Freizeitroute Chimlibach Fuss-/Veloverkehr (Schwerzenbach)
- D2: Netzlücke Fuss- und Veloverkehr Flugplatz
- D3: Veloverbindung Zentralstrasse
- D4: Netzlücke Mythenweg
- D5: Querung Winterthurerstrasse
- D6: Veloverbindung Greifenseestrasse
- D7: Fuss- und Veloverbindung Grindelstrasse
- D8: Netzlücke Veloverkehr Umfahrungsstrasse
- D9: Veloverbindung Büelstrasse
- D10: Veloverbindung Schützenstrasse
- D11: Fussverbindung Heubühlweg
- D12: Veloverbindung Hölzliwiesenstrasse
- D13: Fuss- und Veloverbindung Talacker und Büelstrasse
- D14: Netzlücke Fussverkehr und Knoten Pfäffiker-/Luegislandstrasse
- D15: Fuss- und Veloverbindung Geerenstrasse (Illnau-Effretikon)
- D16: Querung Winterthurerstrasse
- D17: Knoten Eichholz-/Eichstrasse
- D18: Knoten Kindhauser-/Sunnebühlstrasse
- D19: Knoten Umfahrungs-/Hardstrasse
- D20: Knoten Hegnauerstrasse/Gutenbühlweg
- D21: Knoten Usterstrasse/Kirchweg
- D22: Veloverbindung Milandia/Veloschnellroute
- D23: Velosignalisation bei allen velobezogenen Massnahmen berücksichtigen

5. DIALOG- UND DISKUSSIONSRUNDEN

5.1 ABLAUF DIALOG- UND DISKUSSIONSRUNDEN

Die Anwesenden werden in **zwei Gruppen** aufgeteilt. Die Massnahmen werden in der Dialogrunde nochmals im Detail vorgestellt. Die Diskussionen in den Gruppen werden von je einer Fachperson moderiert und von je einer weiteren Fachperson unterstützt. Die Diskussion zu Handlungsfeldern findet in drei Runden statt, welche je 20-30 min dauern.

Die diskutierten **Massnahmenfelder** der Diskussionsrunden umfassen:

- 1) Fuss- und Veloverkehr
- 2) Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- 3) Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die **Leitfragen**, auf die in den Dialogrunden eingegangen wird, sind:

- Gibt es Verständnisfragen?
- Sind Sie mit den Handlungsfeldern/Massnahmen einverstanden?
- Fehlen Massnahmen?

Die Anwesenden werden nochmals darauf hingewiesen, dass sie gerne ihre Kommentare auf Post-Its auf die an den Stellwänden aufgehängten Plakate kleben können oder ihre Kritik oder Verbesserungsvorschläge direkt darauf einzeichnen sollen. Beide Gruppen diskutieren dieselben Themen und Fragen. Deshalb werden die Diskussionen nachfolgend zusammengefasst.

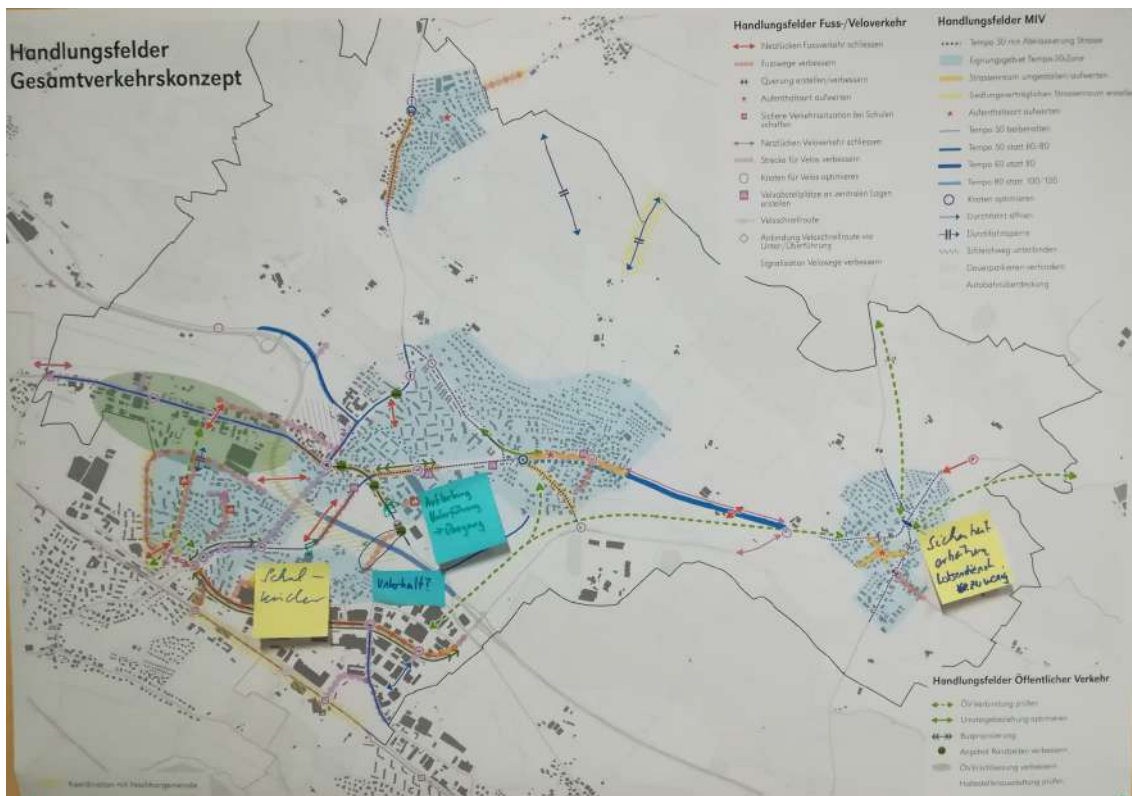
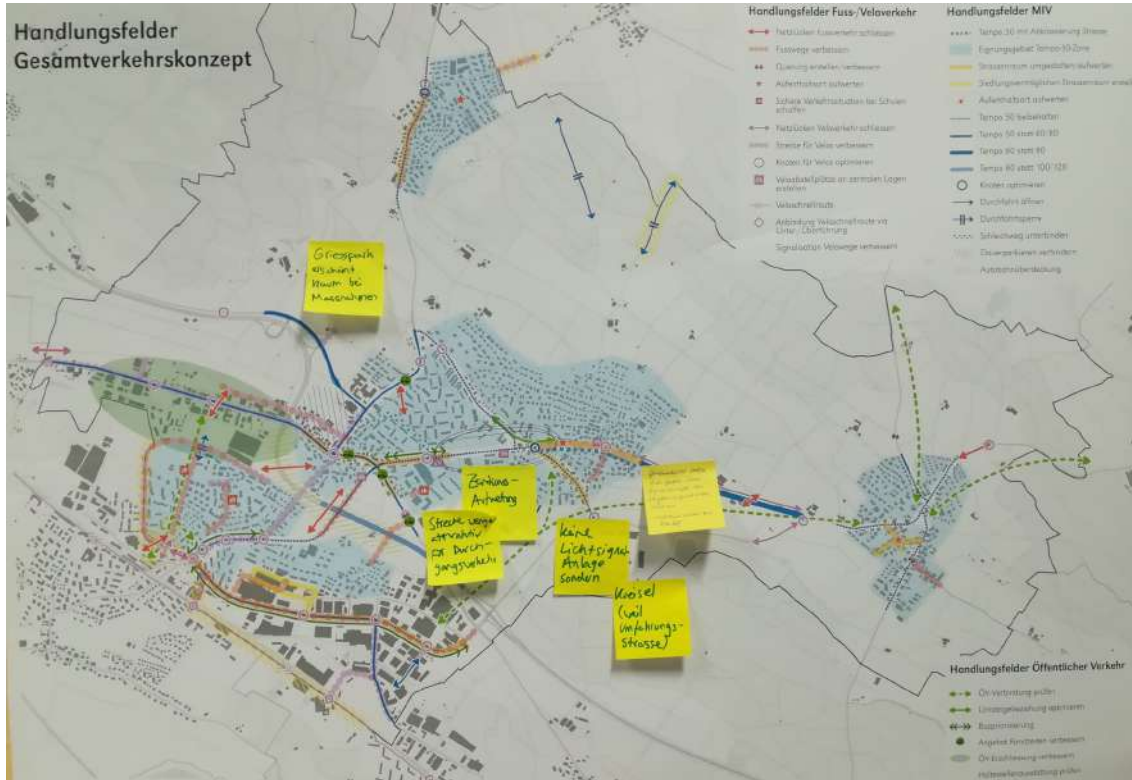
5.2 ZUSAMMENFASSUNG DIALOG- UND DISKUSSIONSRUNDEN

Die grosse Mehrheit der Massnahmen wird akzeptiert und gutgeheissen. Bei den meisten Beiträgen handelt es sich um ergänzende Massnahmen, welche noch nicht von den vorgestellten Massnahmen abgedeckt werden, oder um Kommentare oder Anmerkungen zu den vorgestellten Massnahmen. Keine der vorgestellten Massnahmen wird abgelehnt.

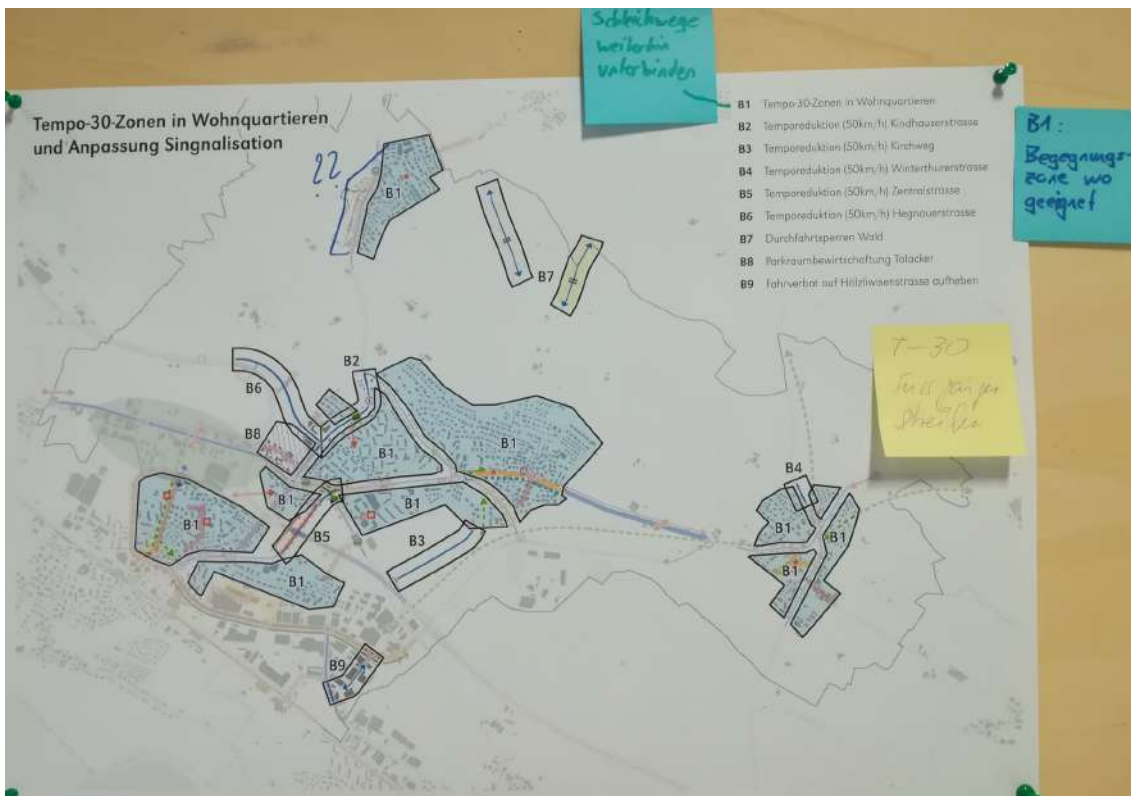
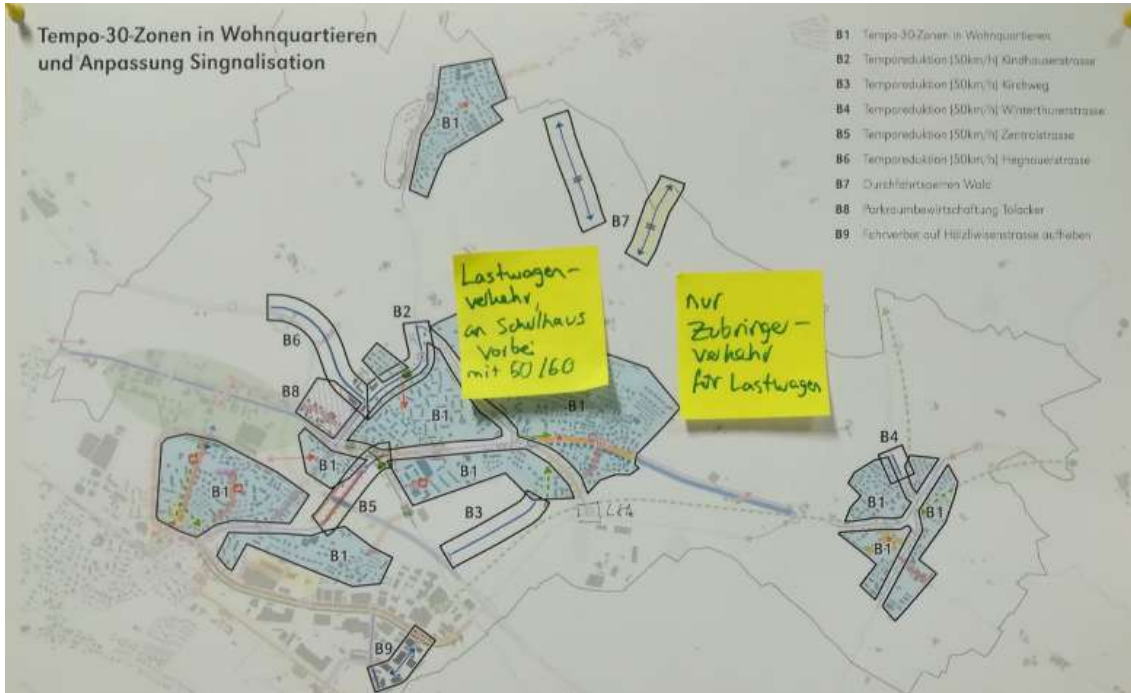
- Der **Griesspark** sollte als ein wichtiges Gebiet stärker im GVK berücksichtigt und dementsprechend mehr Massnahmen für dieses Gebiet ausgearbeitet werden. Unter anderem geht es um eine Analyse der Beziehung zu benachbarten Quartieren sowie zum Schulhaus Lindenbühl und der Ableitung der Wichtigkeit/Hierarchie von Wegen.
- **Lastwagenverbot** auf Quartierstrassen wurde kritisch diskutiert. Einerseits ist es für Transportunternehmen wichtig, dass ihre Lastwagen den kürzesten möglichen Weg fahren, da die finanziellen Abgaben pro Kilometer hoch sind und das Umfahren von Volketswil somit kostenintensiver wäre als bei der Nutzung der Abkürzung durch Volketswil. Andererseits steht dies in Konflikt mit einer Aufwertung des Dorfkerns von Volketswil und der Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs. Wiederholt gefordert wurde ein Lastwagenverbot in allen geplanten Tempo 30-Zonen (davon ausgenommen wäre der Zubringerdienst). Andere mögliche Massnahmen, um dem Bedürfnis nach weniger Lastwagenverkehr durch den Dorfkern nachzukommen, könnten sein:
 - Aufwertung der Strassen im Dorfkern
 - bessere Einbettung der Hardstrasse
 - Erhöhung des Durchfahrtswiderstands bei Pfäffiker- und Hardstrasse

- Hinsichtlich der **Erhöhung des Durchfahrtswiderstands** der Hardstrasse wurde angemerkt, dass diese die Verbindungsstrasse zur Umfahrungsstrasse sei und sich eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands somit ggf. auch kontraproduktiv auf die Verkehrsberuhigung des Dorfkerns auswirken könnte.
- Angemerkt wurde zudem, dass der Lastwagenverkehr zwar heiss diskutiert wird, das wirkliche Problem aber die **«rasenden Lieferwägen»** seien: «Ein berechenbarer «Brummi» ist mir lieber als die wendigeren Lieferwägen.»
- Ferner wurden im Kontext des Lastwagenverkehrs starke Bedenken gegenüber einer geplanten **Lichtsignalanlage** an der Umfahrungsstrasse geäussert. Der Grund für diese Bedenken war unter anderem die Befürchtung, dass die Lichtsignalanlage auf der Umfahrungsstrasse vermehrt zu Stau und stockendem Verkehr führen könnte, was wiederum die Motivation vieler Lastwagenfahrer, die Abkürzung durch Volketswil zu nutzen, steigern könnte.
- Ein weiteres Anliegen war die Integration des **Volkilands** in die geplante **Tempo-30-Zonen**, um mehr siedlungsverträglichen Strassenraum in dem Gebiet zu schaffen. Begründet wurde dieses Anliegen unter anderem mit der Lärmbelästigung durch sogenannte Auto-Poser, welche sehr störend für die EinwohnerInnen dieses Gebiets sei.
- Temporeduktion beim **Übergang zur Badi**, da im Sommer dort viele EinwohnerInnen von Volketswil zu Fuss unterwegs sind.
- Beachtung und Verbesserung der Querung über die Pfäffikerstrasse eines **Wanderwegs**.
- Die heutige **Fussgängerunterführung** Usterstrasse soll künftig oberirdisch mit Zebrastreifen über die Strasse geführt werden, während die heutige Unterführung zu einem unterirdischen Fahrradweg umgenutzt wird. Zudem wurde der Wunsch nach einer helleren Beleuchtung in der Unterführung geäussert.
- Angemerkt wurde auch, dass der Veloweg, der in den Kreisel Hegnau mündet, keine **Weiterführung** hat. Gewünscht wurde, dass dieser **Veloweg** weitergeführt wird.
- Die Massnahme der Temporeduktion auf der Verbindungsstrasse zwischen Volketswil und Gutenswil wurde als sehr positiv wahrgenommen. Ergänzend dazu wurde vorgeschlagen, eine äquivalente Massnahme für die **Verbindungsstrasse zwischen Volketswil und Kindhausen** auszuarbeiten, so dass das Tempolimit auf dieser Strasse ebenfalls von 80 auf 60 km/h reduziert werde.
- Die **Erkennbarkeit und Auffindbarkeit** von Velowegen soll verbessert werden.
- Die Senkung des Tempolimits auf 50 km/h auf den **Hauptstrassen** wurde gutgeheissen.
- Das Anliegen einer **Fahrplananpassung** des Linienbusses (der auch als Schulbus fungiert) wurde (erneut) eingebracht. Momentan sei es so, dass die Kinder mittags z.T. früher aus der Schule dürfen, damit sie den Bus nicht verpassen. Damit dies nicht mehr nötig ist, wäre eine Fahrplananpassung in Abstimmung mit den Stundenplänen der Schule wünschenswert.
- Eine verbesserte **ÖV-Erschliessung** nach Dübendorf wurde diskutiert.
- Als allgemeine Massnahme wurde die Verbesserung der Querungen für **Schulkinder** vorgeschlagen.
- In Bezug auf **Tempo-30-Zonen** wurde angemerkt, dass diese auf das Quartier angepasst geplant und die Errichtung von Begegnungszonen geprüft werden sollten.

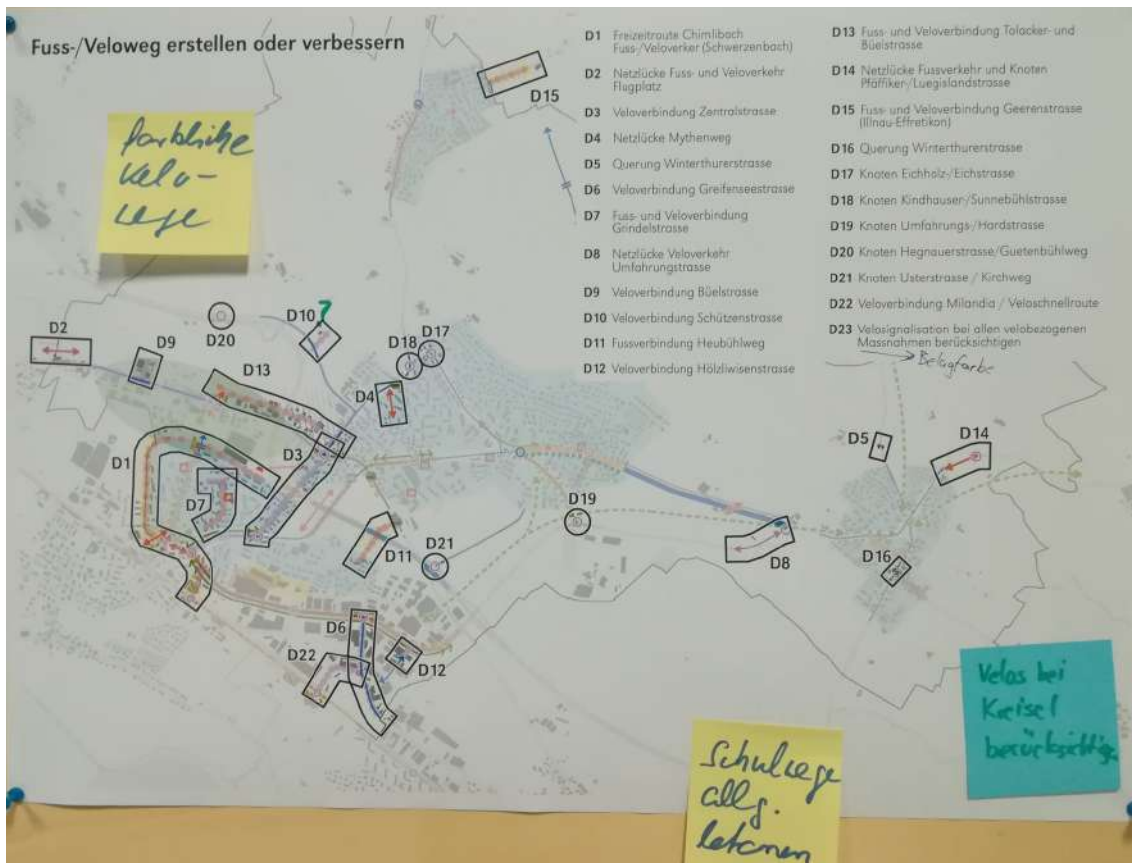
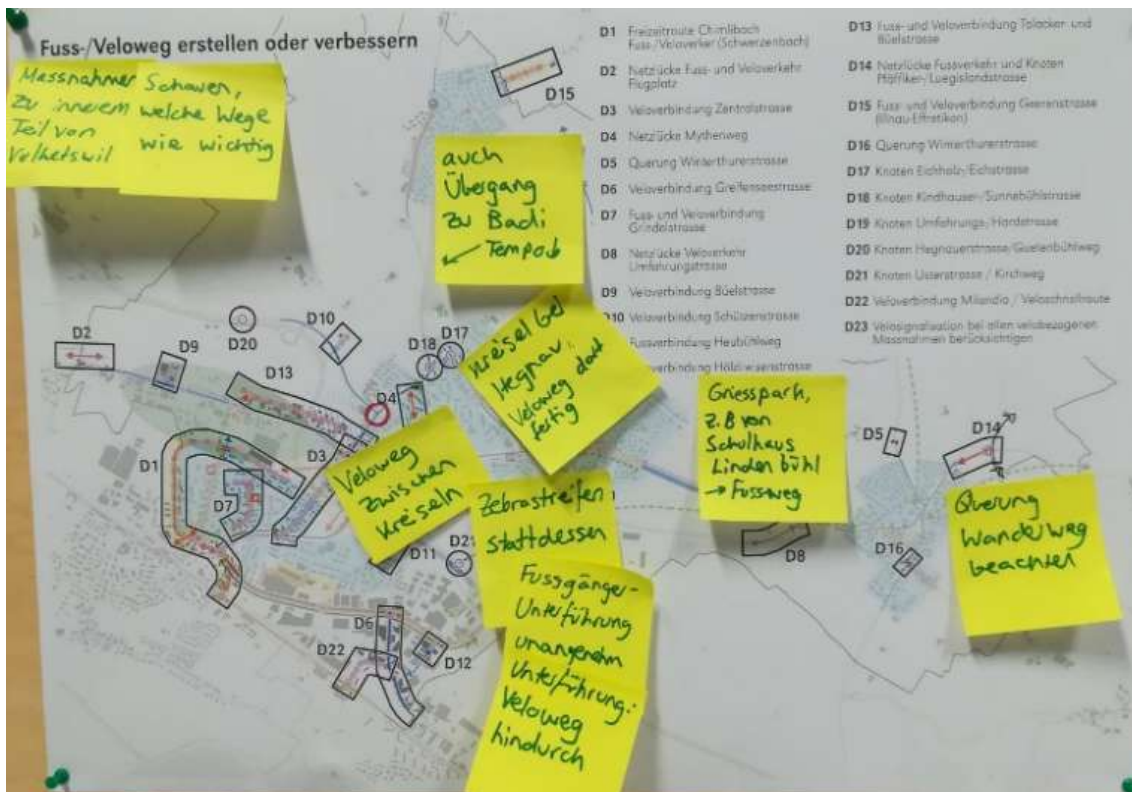
Notizen Plakate Handlungsfelder:



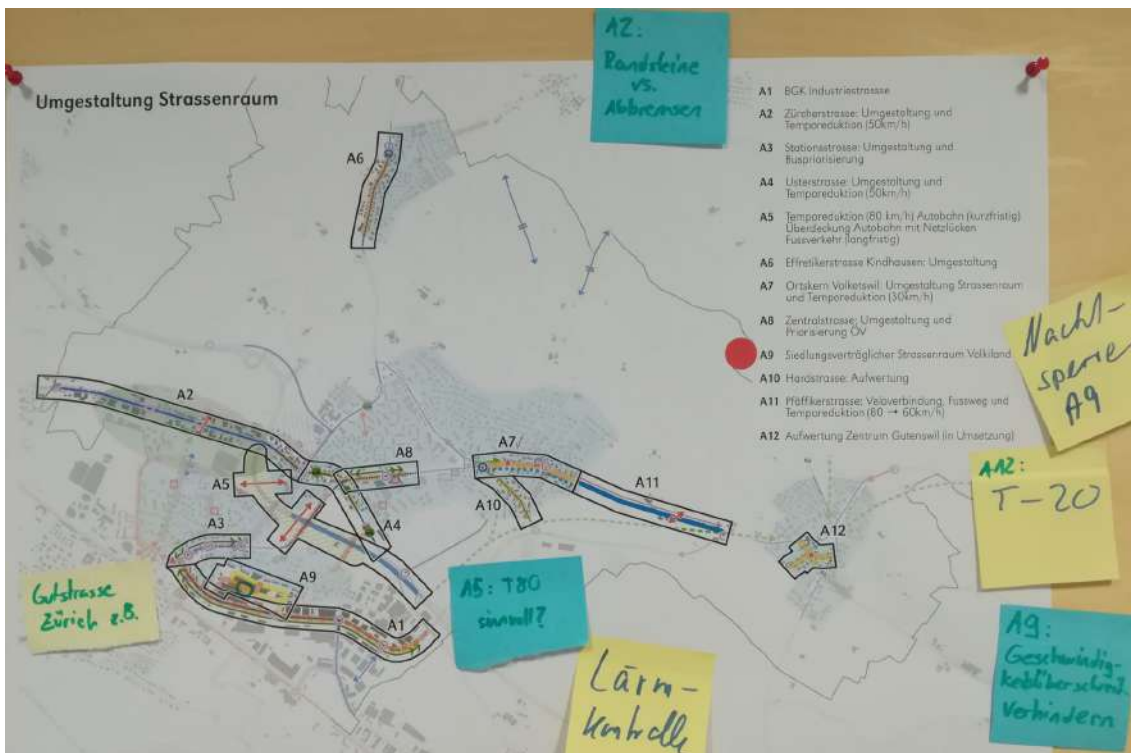
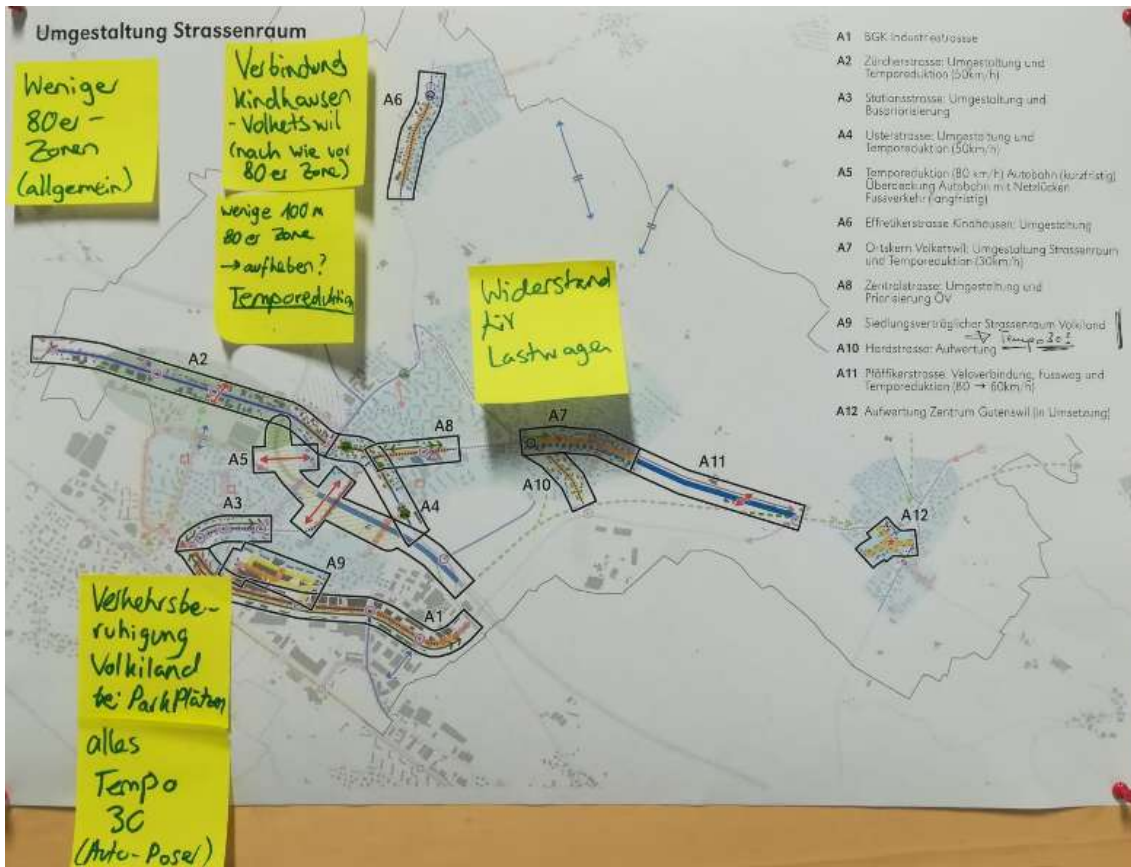
Notizen Plakate Tempo-30-Zonen:



Notizen Plakate Fuss-/Velowege:



Notizen Umgestaltung Strassenraum:



Notizen Plakat öV (nur Gruppe 2):



6. SCHLUSSWORT

Karin Ayar bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die aktive und konstruktive Mitarbeit. Sie freut sich, dass sie auch einige neue Gesichter gesehen hat und damit auch neue Inputs einhergingen. Sie bestätigt, dass bisher alles nach **Zeitplan** verläuft, die Mitwirkung Ende 2022 abgeschlossen und das GVK 2023 da sein wird und dann erste Massnahmen umgesetzt werden können. Sie betont, dass auch verworfene Massnahmen keine verlorenen Massnahmen sind und diese separat initiiert werden können. Jedoch müsse man sich bewusst sein, dass Volketswil ein GVK mit Massnahmen braucht, welche bald umgesetzt werden können.

Mitglieder des Begleitgremiums können sich jederzeit per Mail an gvk@volketswil.ch wenden und **weitere Inputs** einbringen, welche in der heutigen Veranstaltung nicht aufgenommen wurden. Die im Nachgang eingereichten Inputs werden im Ergebnisbericht eingearbeitet.

7. NACHTRÄGLICHE INPUTS

Vorschlag zur Minimierung von Schleichwegverkehr durch ein Quartier

Der Schleichwegverkehr sowie zwei Varianten, um diesen zu minimieren, sind auf den Plänen unten aufgezeichnet.

Die Schmiedgasse ist eine schmale Strasse mit 5.35 m Breite. Daher besteht heute schon ein Fahrverbot für schwere Fahrzeuge (Zubringerdienst ist jedoch gestattet). Zeitweise parkieren Fahrzeuge auf dieser Strasse. Dadurch werde das Kreuzen unmöglich. Zudem besteht in der Mitte der Schmiedgasse ein Reiterhof und es sind immer wieder Kinder mit Pferden auf dieser Strasse unterwegs.

Aus diesen Gründen hat das entsprechende Mitglied des Begleitgremiums zwei Varianten ausgearbeitet, welche beide eine Einbahnstrasse vorsehen. Zudem wird vorgeschlagen, die Quartierstrassen in 30er-Zonen oder sogar Begegnungszonen umzuwandeln.

Schleichweg



Abbildung 11: Schleichweg für MIV durch das Quartier

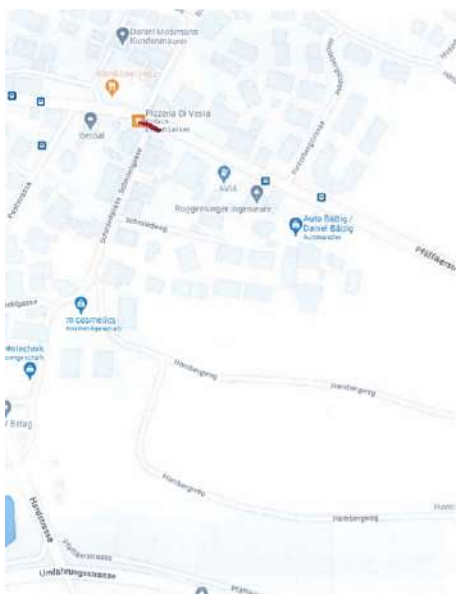


Abbildung 22: Variante 1
Einbahnstrasse ab Schmiedgasse/
Pfäffikerstrasse



Abbildung 23: Variante 2
Einbahnstrasse ab Schmiedweg

Der Initiator des Vorschlags bevorzugt die Variante 2:

- Zufahrt zum Restaurant Pizzeria Vesta ist einfach gewährleistet.
- Pizzakurier kann weiterhin ohne starke Einschränkungen anfahren.
- Evtl. kann der Platz genutzt werden für einen grösseren Aussenbereich beim Restaurant (Aufwertung Dorfcharakter mit Begegnungszone).
- Quartier wird vom Schleichverkehr befreit.
- Aufwertung Schmiedgasse / Schmiedweg als Begegnungszone.
- Aufwertung Ausflugsziel Homberg.

Die Gesamtprojektleitung hat sich mit dem Vorschlag befasst und ist zum Schluss gekommen, dass die Minimierung von Schleichverkehr und Tempo 30 in allen Quartieren ein Thema sein muss. Eine spezielle Massnahme «Schmiedgasse» ist deshalb nicht stufengerecht. Die Massnahme soll auf der Basis des verabschiedeten GVK weiterverfolgt werden.

Linienbus/Schulbus Fahrplananpassung und Busbillet-Finanzierung

Die Thematik wurde aus dem Massnahmenkatalog gestrichen, was schon während des Workshops kritisiert wurde (taucht auch bei den «verworfenen Themen» nicht mehr auf).

In jeder Schulklasse (ab der Mittelstufe) seien ca. ein Fünftel der Kinder aus Gutenswil. Da die Schule keinen Schulbus für die Mittelstufe betreibe, seien die Kinder aus Gutenswil im Winter oder bei schlechtem Wetter auf den Linienbus angewiesen. Fahrplan und Stundenpläne passen leider oft nicht zusammen. Darum müssen die Kinder am Nachmittag fast 30 Minuten auf den nächsten Bus warten (oder sie werden ein paar Minuten früher aus dem Unterricht entlassen). «Elterntaxis» sind auch keine gute Lösung.

Ein weiteres Anliegen ist, dass die Kinder aus Gutenswil, welche z.T. witterungsbedingt auf den Bus angewiesen sind, für drei Monate ein Busbillet von der Gemeinde bezahlt bekommen (siehe Stadt Uster: Kinder aus Wermatswil erhalten Busticket).

Gewünscht wird, dass die Fahrplananpassung und die Bustickets für Schulkinder aus Gutenswil weiterverfolgt wird.

Die Gesamtprojektleitung hat das Anliegen geprüft und ist der Ansicht, dass sich der Busfahrplan primär auf die Anschlüsse an die S-Bahn zu richten hat. Die Berücksichtigung des Stundenplans der Schule im Linienbusfahrplan würde die Anschlüsse an die S-Bahn verschlechtern. Darum macht es mehr Sinn, den Stundenplan der Schule an den Busfahrplan anzupassen. Diese Anpassung liegt in der Kompetenz der Schulgemeinde und nicht der politischen Gemeinde. Eine Verankerung im GVK ist deshalb nicht möglich. Die Forderung nach dem Gratis-Busbillet richtet sich ebenfalls an die Schulgemeinde. Die Gesamtprojektleitung nimmt mit der Schulgemeinde Kontakt auf.