

Gemeinde Volketswil

Gesamtverkehrskonzept

Bericht

21.063 / 28. Februar 2023

Auftraggeber

Gemeinde Volketswil
Abteilung Tiefbau und Werke
Zentralstrasse 21
8604 Volketswil

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60
Fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

Flavio Poletti, poletti@teamverkehr.ch
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme, Verkehringenieur

David Steiner, steiner@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
1.1	Ausgangslage	2
1.2	Grundlagen	3
1.3	Glossar	3
2	Partizipation	4
3	Übergeordnete Planungen	5
3.1	Kantonales Raumordnungskonzept	5
3.2	Ziele kantonales GVK	6
3.3	Richtpläne	7
4	Analyse	8
4.1	Analyse Fuss- und Veloverkehr	8
4.1.1	Übergeordnete Vorgaben	8
4.1.2	Quellen/Ziele	9
4.1.3	Fusswegnetz	10
4.1.4	Veloinfrastruktur	11
4.1.5	Veloroutennetz	12
4.2	Analyse öffentlicher Verkehr	14
4.2.1	Übergeordnete Vorgaben	14
4.2.2	ÖV-Erschliessung	14
4.3	Analyse motorisierter Individualverkehr	17
4.3.1	Übergeordnete Vorgaben	17
4.3.2	Strassennetz	18
4.3.3	Auslastung Strassennetz	19
4.3.4	Durchgangsverkehr	20
4.3.5	Parkierung	20
4.4	Analyse Güterverkehr	21
5	Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung	22
5.1	Szenario Einwohner/Beschäftigte	22
5.2	Entwicklung Gesamtverkehrsmodell	22
5.3	Strategie Abstimmung Siedlung & Verkehr	24
6	Ziele	25

7	Handlungsfelder	26
7.1	Übersicht	26
7.2	Fusswegnetz verbessern	28
7.3	Velowegnetz verbessern	29
7.4	ÖV-Infrastruktur verbessern	30
7.5	ÖV-Angebot verbessern	31
7.6	Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen	32
7.7	Temporeduktion im Siedlungsgebiet	33
7.8	Verkehrslenkung MIV	35
7.9	Parkplatzmanagement	37
7.10	Veloabstellplätze erstellen	38
7.11	Verworfenene Handlungsfelder	39
8	Massnahmen	41
8.1	Übersicht	41
8.2	Massnahmen Priorität A	41
8.3	Massnahmen Priorität B	43
8.4	Massnahmen Priorität C	45

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision in Volketswil ist der Verkehrsrichtplan zu überarbeiten. Als Grundlage dafür soll ein kommunales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet werden, welches die verkehrsplanerischen Ziele und Leitlinien der Gemeinde Volketswil vorgibt und Handlungsansätze aufzeigt, mit denen die Ziele erreicht werden sollen.



Abbildung 1: Gemeindegebiet von Volketswil mit Ortsteilen (rot)

1.2 Grundlagen

Kantonales Gesamtverkehrskonzept, Kanton Zürich, März 2018

Kantonaler Richtplan, Kanton Zürich, 7. Juni 2021

Regionaler Richtplan, Zürcher Planungsgruppe Glattal, 17. November 2021

Räumliches Entwicklungskonzept Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung, Gemeinden Schwerzenbach und Volketswil, 16. April 2018

Gebietsmanagement Uster-Volketswil, Vertiefungsstudie I, 16. April 2018

Gebietsmanagement Uster-Volketswil, Vertiefungsstudie III, 17. Dezember 2020

Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich, GVM-ZH Zustand 2018 und Prognosezustand 2040, Kanton Zürich, 2018

GIS-Browser-Tool Monitoring Siedlung und Verkehr, Amt für Mobilität, Zugriff Juli 2022

1.3 Glossar

- MIV Motorisierter Individualverkehr
- ÖV Öffentlicher Verkehr
- FV Fussverkehr
- VV Veloverkehr
- DTV Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (Fahrzeuge/Tag)
- ASP Abendspitzenstunde (17-18 Uhr)
- LSA Lichtsignalanlage

2 Partizipation

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept (GVK) wurde in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Volketswil wurden an zwei öffentlichen Veranstaltungen (Forum) dazu eingeladen, die Verkehrssituation zu diskutieren und Rückmeldungen zu vorgestellten Lösungsansätzen zu geben. Ein Begleitgremium, bestehend aus rund 20 Vertreterinnen und Vertretern der organisierten Öffentlichkeit hat in zwei Workshops die Ergebnisse der Forumsveranstaltungen konsolidiert und die erarbeiteten Ziele und Massnahmen diskutiert. Die Partizipation wurde durch die Firma synergo begleitet.



Abbildung 2: Impression des ersten Forums

Das Gesamtverkehrskonzept als Koordinationsinstrument für verkehrsplanerische Aufgaben in den nächsten 10-15 Jahren wird durch den Gemeinderat verabschiedet. Die Erarbeitung der Inhalte wurde durch den Steuerungsausschuss koordiniert. Der Steuerungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen:

- Karin Ayar (Gemeinderätin Tiefbau und Werke)
- Roger Letter (Leiter Abteilung Tiefbau und Werke)
- Regina Arter (Gemeinderätin Hochbau)
- Sandra Wiesli (Leiterin Abteilung Hochbau)
- ab 1.7.22: Marcel Egloff
- Florian Weibel (Externe Projektbegleitung)
- Christoph Keller (Gemeinderat Sicherheit)
- ab 1.7.22: Thomas Brauch

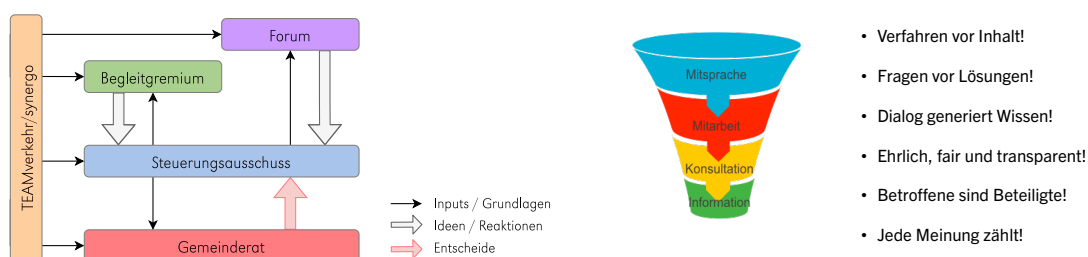


Abbildung 3: Prozessorganisation (links) und Grundsätze der Mitwirkung (rechts)

Die **Mitwirkung** während der Erarbeitung des GVK lässt sich mit einem Trichter vergleichen. Zu Beginn des Prozesses ist der Handlungsspielraum sehr breit. Es bestehen viele Möglichkeiten, um das GVK zu beeinflussen. Im Laufe des Verfahrens, wenn die Arbeiten weiter ausgereift waren, wurde das Begleitgremium und die breite Öffentlichkeit zu Lösungsvorschlägen konsultiert und zum Schluss informiert.

3 Übergeordnete Planungen

3.1 Kantonales Raumordnungskonzept



Abbildung 4: Ausschnitt Kantonales Raumentwicklungskonzept

Im kantonalen Raumordnungskonzept befindet sich Volketswil in den Handlungsräumen «urbane Wohnlandschaft» und «Landschaft unter Druck». Das Raumordnungskonzept formuliert folgenden Handlungsbedarf für die beiden Räume.

Urbane Wohnlandschaft (Volketswil, Zimikon, Hegnau)

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktivieren und erhöhen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern, öffentliche Begegnungsräume schaffen
- Arbeitsplätze erhalten und deren Lageoptimierung fördern
- Klare Siedlungsränder erhalten und Übergänge zur offenen Landschaft gestalten
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten
- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden/vermindern

Landschaft unter Druck (Kindhausen, Gutenswil)

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren, Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

3.2 Ziele kantonales GVK

Im GVK des Kantons Zürich (2017) sind Ziele definiert, die beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt werden. Diese Ziele sind für das GVK Volketswil richtungsweisend. Folgende fünf Hauptziele werden formuliert:

Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots

Für den Personenverkehr wird die Erreichbarkeit von urbanen Räumen optimiert und von nicht-urbanen Räumen erhalten. Es wird eine ausreichende Kapazität für den Durchgangsverkehr gewährleistet. Der Kanton Zürich bleibt für den Güter- und den Luftverkehr optimal erreichbar und ein hoher Benutzungs- und Komfort im Personenverkehr wird sichergestellt.

Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage

Die Tagesdistanzen im Personenverkehr werden reduziert und der ÖV-, Veloverkehr- und Fussverkehr-Anteil im Gesamtverkehrsaufkommen erhöht. Die Strassen und die Angebote im ÖV sind gleichmässiger ausgelastet und der Bahnanteil im Massengüterverkehr wird erhöht. Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50 % aller Wege im Ziel, Quell- und Binnenverkehr.

Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es soll sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit erhöht werden.

Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Menschen und Umwelt

Die Belastung der Umwelt, der Ressourcenverbrauch, der Bodenverbrauch sowie die Versiegelung und die Trennwirkung durch Verkehrswege wird vermindert und die Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs verbessert.

Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Die Finanzierbarkeit und die effiziente Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots wird sichergestellt und dessen Eigenwirtschaftlichkeit optimiert.

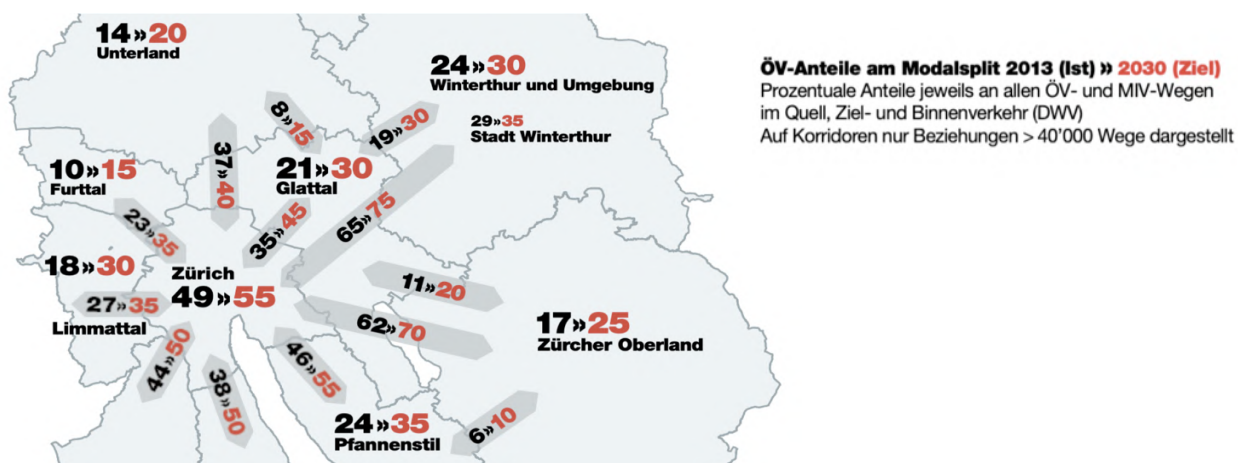
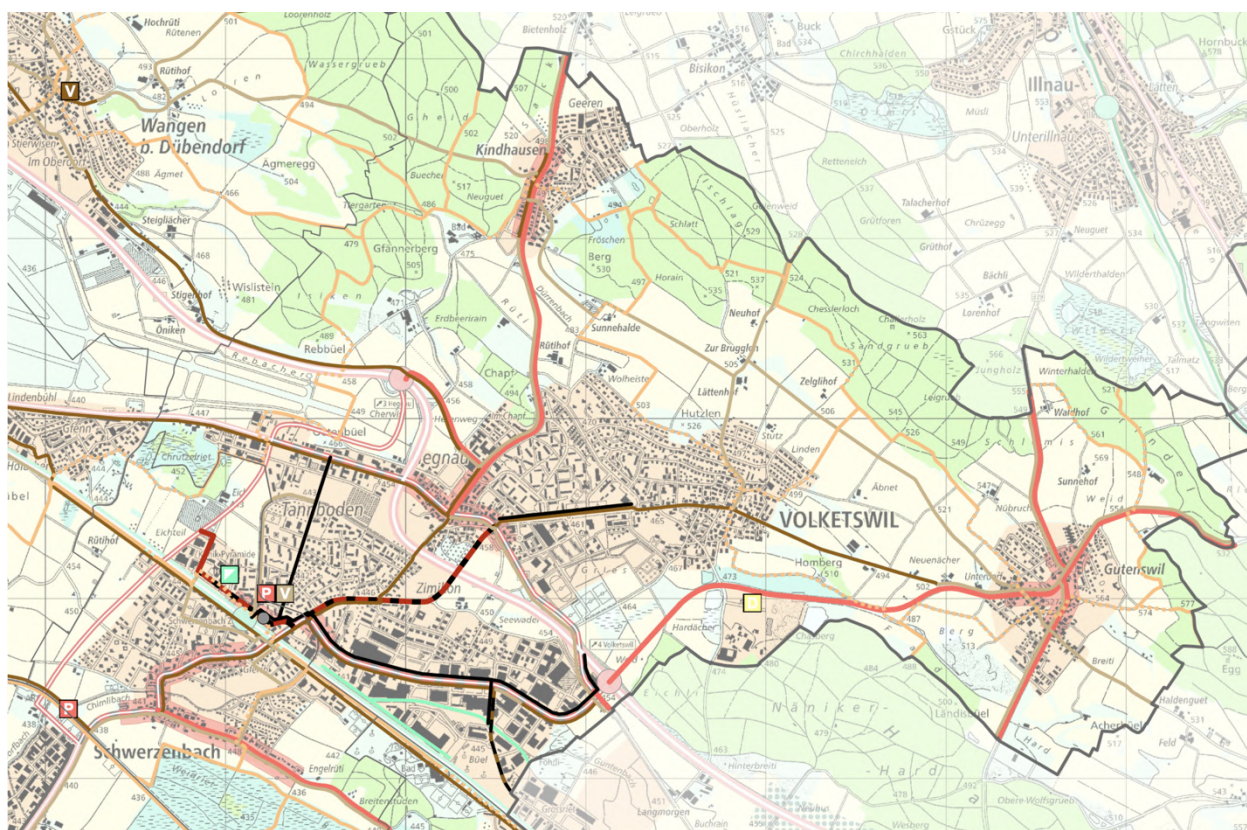


Abbildung 5: Zielvorgaben Modal-Split des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts (Ausschnitt)

3.3 Richtpläne

Der **kantonale Richtplan** umfasst behördenverbindliche Festlegungen für Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Vorgaben des kantonale Richtplans werden im **regionalen Richtplan** konkretisiert und auf die Bedürfnisse der Region abgestimmt. Die Rahmenbedingungen der Richtpläne, welche den zu beachtenden möglichen übergeordneten Spielraum definieren, sind in der nachfolgenden Analyse bei den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeführt.



Kantonal bestehend geplant	Regional bestehend geplant	Verkehr	Verkehr	Anschluss
		Hochleistungsstrasse		Autobahnraststätte
		Ausbau Hochleistungsstrasse		Parkierungsanlage
		Hauptverkehrsstrasse		Radroute von nationaler Bedeutung
		Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz		Radweg
		Verbindungsstrasse		Bei Ersatz aufzuhebender Radweg
		Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz		Veloparkierungsanlage
		Umgestaltung Strassenraum		Fuss- / Wanderweg
		Tunnel Hochleistungsstrasse		Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
		Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse		Bei Ersatz aufzuhebender Fuss- / Wanderweg
		Tunnel Hauptverkehrsstrasse		Reitweg
		Variante / zu prüfende Linienführung		Bustrassee
				Wichtige Haltestelle

Abbildung 6: Regionaler Richtplan, Karte Verkehr (Auszug)

4 Analyse

4.1 Analyse Fuss- und Veloverkehr

4.1.1 Übergeordnete Vorgaben

Gemäss **kantonalem Richtplan** ist der Fuss- und Veloverkehr vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Der Fuss- und Veloverkehr ist auf sichere und hindernisfreie Verbindungen angewiesen. Ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist zu fördern.

Gemäss **regionalem Richtplan** sind möglichst grosse Anteile des Alltags- und des Freizeitverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln. Dafür sind Siedlungsschwerpunkte, Einkaufsmöglichkeiten, Stadt- und Dorfzentren, Sportanlagen etc. zu vernetzen. Bestehende Lücken im Alltagsnetz sind schrittweise zu beheben. Besonders attraktive Räume sind für den Fuss- und Veloverkehr gut zugänglich und attraktiv befahrbar zu gestalten.

In der Vertiefungsstudie III des Gebietsmanagements Uster-Volketswil wurde das Fuss- und Veloverkehrsnetz mit Fokus auf den Freizeitverkehr analysiert und verschiedene Netzlücken und Schwachstellen festgestellt. In der davor durchgeführten Vertiefungsstudie I «Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung» wurde u.a. die Aufwertung des Chimlibachs für den Freizeitverkehr als wesentliches Element erarbeitet.

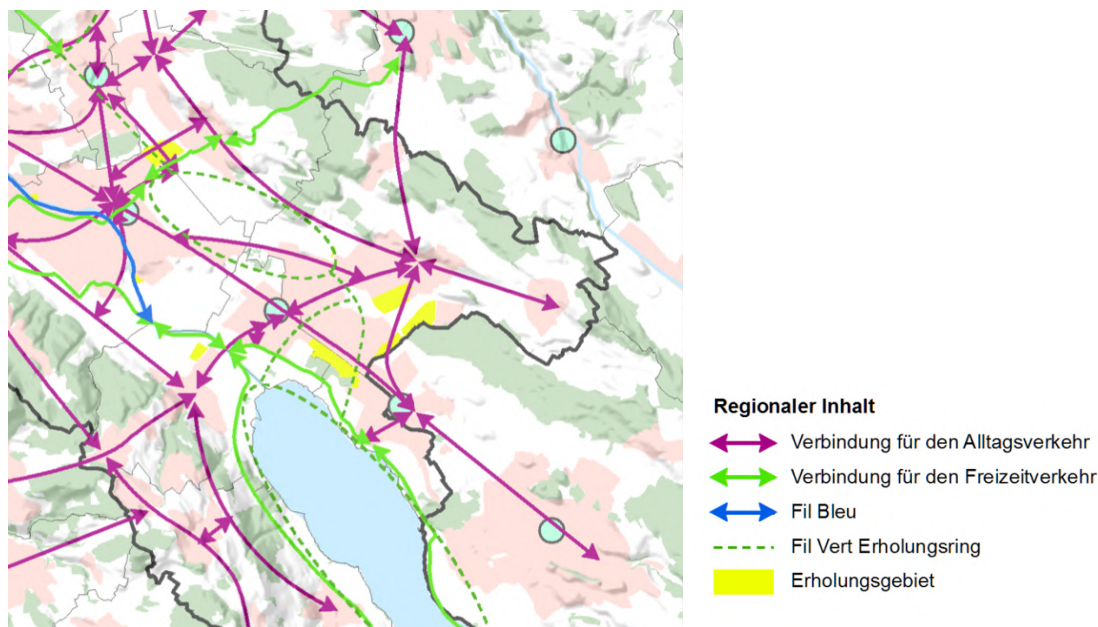
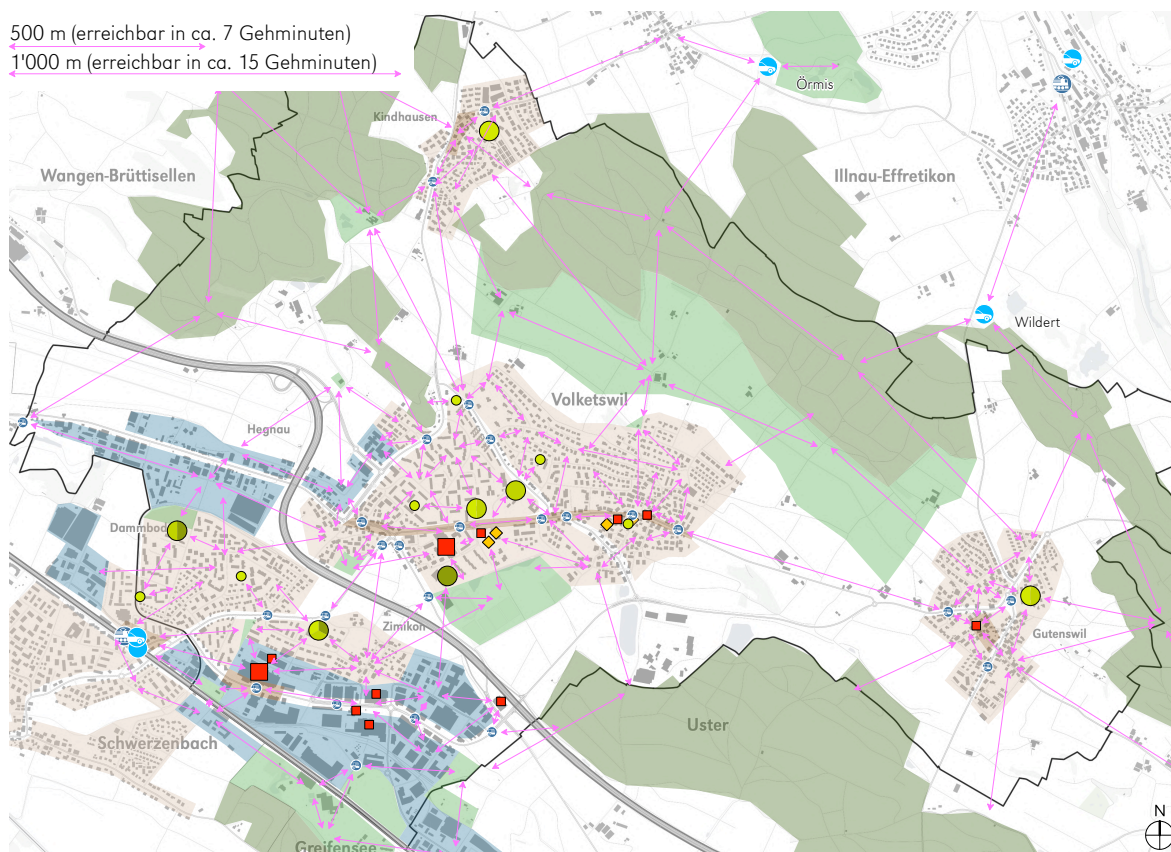


Abbildung 7: Auszug Strategiekarte Fuss- und Veloverkehr (regionaler Richtplan)

4.1.2 Quellen/Ziele

Die folgende Abbildung zeigt Quellen und Ziele des Fuss- und Veloverkehrs in Volketswil sowie die daraus resultierenden Wunschlinien:



Quellen und Ziele

Wohn-/Arbeitsgebiet / Ortszentrum

Sport- und Freizeitanlagen / Wald

Shoppingcenter / Einkaufsladen

Bildungseinrichtung
(Kindergarten/Primar-/Sekundarschule)

Öffentliche Einrichtung

Bahnhof / Bushaltestelle

Parkierungsanlage Auto / Velo

Trennende Elemente

Eisenbahnlinie / Autobahn

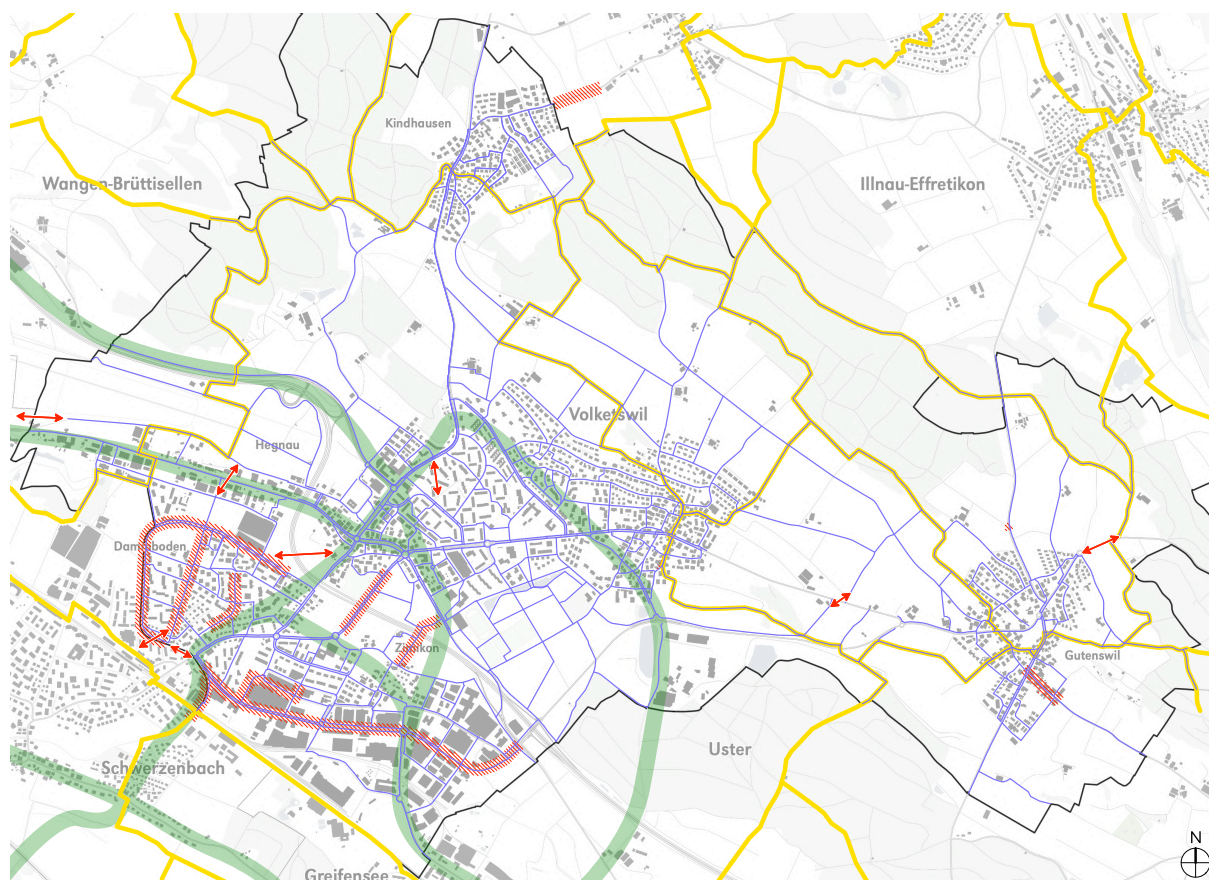
Wunschlinien

Wunschlinien

Abbildung 8: Quellen und Ziele des Fuss- und Veloverkehrs mit Wunschlinien

4.1.3 Fusswegnetz

In Volketswil besteht ein bereits attraktives kommunales Fusswegnetz. Ergänzend dazu verlaufen im Gemeindegebiet Zürcher Wanderwege. Diese sollen Erholungsräume von überörtlicher Bedeutung erschliessen, weiträumige Wanderungen erlauben und die Verbindung von Wandergebieten mit geeigneten Ausgangs- und Endpunkten wie beispielsweise Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln herstellen. Die folgende Abbildung zeigt Schwachstellen sowie Netzlücken im bestehenden Fusswegnetz, basierend auf Rückmeldungen aus den Workshops, übergeordneten Festlegungen sowie den Attraktoren/Wunschlinien in Abbildung 8.



Fusswegnetz

- Kommunales Fusswegnetz
- Zürcher Wanderwege
- Fil Vert

Netzlücken und Schwachstellen

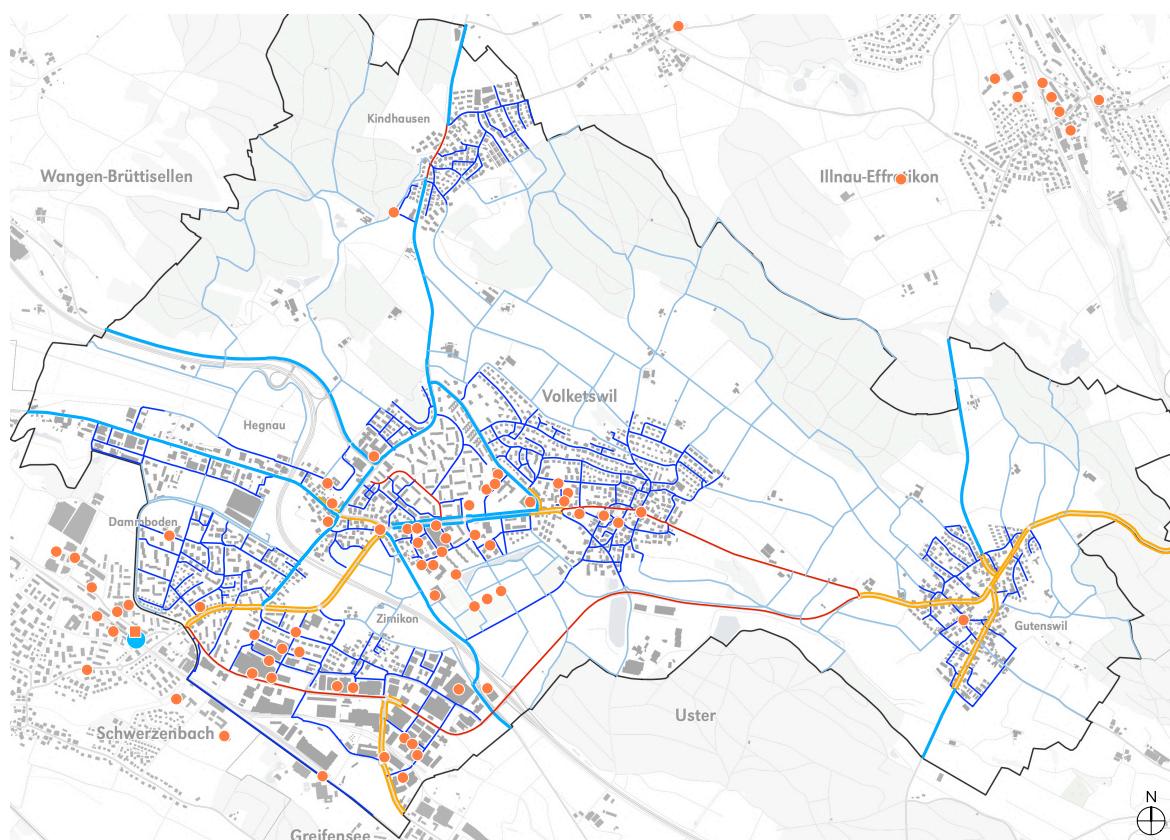
- ↔ Netzlücken
- ▨ Schwachstellen

Abbildung 9: Fusswegnetz mit Netzlücken und Schwachstellen

4.1.4 Veloinfrastruktur

Auf der Zürcher-, Hegnauer-, Kindhauser-, Eichholz-, Zentral-, Stations-, Uster- und Winterthurerstrasse bestehen Radwege. Auf der Stations-, Zentral-, Greifenseestrasse sowie auf den Hauptstrassen in Gutenswil bestehen beidseitige Radstreifen. Auf den weiteren Strassen wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Dies führt insbesondere auf den verkehrsorientierten Strassen (Industrie-, Umfahrung- und Pfäffikerstrasse) zu gefährlichen Situationen für den Veloverkehr.

Vorwiegend im Zentrum sowie in Zimikon gibt es verschiedene öffentliche Veloparkierungsanlagen. Am Bahnhof Schwerzenbach besteht eine regionale Veloparkierungsanlage sowie eine öffentliche Velostation.



Veloinfrastruktur

- Radstreifen
- Radweg
- Mischverkehr auf verkehrsorientierten Strassen
- Mischverkehr auf siedlungsorientierten Strassen
- Mischverkehr auf Feldwegen

Veloparkierungsanlagen

- Regionale Veloparkierungsanlage
- Veloparkierungsanlage / Velostation

Abbildung 10: Veloinfrastruktur

Die Erstellung von privaten Veloabstellplätzen ist in der kommunalen Bau- und Zonenordnung geregelt. Für Wohnungen sind zwei Abstellplätze pro 80 m² anrechenbare Geschossfläche zu erstellen, was tendenziell unter dem Richtwert von 1 Abstellplatz pro Zimmer der VSS-Norm liegt. Für «gewerblich genutzte Bauten» wird nur die Schaffung von «besonderen Abstellplätzen» für Zweiradfahrzeuge gefordert.

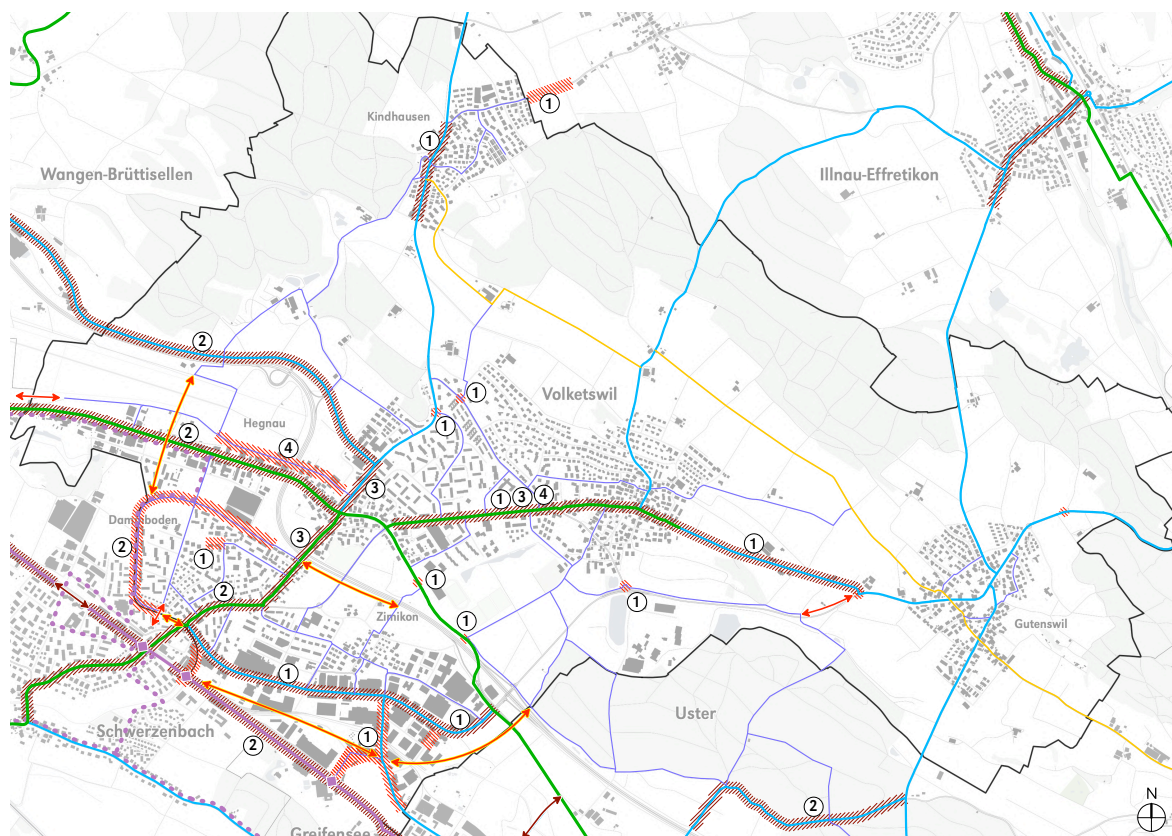
4.1.5 Veloroutennetz

Im **regionalen Richtplan** werden die Verbindungen gemäss **kantonalem Velonetzplan** und weitere regionale Freizeitverbindungen festgelegt. Alltags- und Freizeitverbindungen können sich überlagern. Die meisten festgelegten Verbindungen für den Veloverkehr sind bestehend, sind jedoch bezüglich Ausbaustandards und Sicherheit noch zu optimieren. An der Gemeindegrenze zu Schwerzenbach ist entlang der Gleise eine **kantonale Veloschnellroute** geplant. Die Zürcher-, Zentral- und Usterstrasse stellen im kantonalen Netz Hauptverbindungen dar. Die Hegnauer-, Kindhauser-, Brugglen-, Winterthurer-, Pfäffiker- und Industriestrasse sind als Nebenverbindungen gekennzeichnet. Die Ortsteile Kindhausen und Gutenswil werden mit einer zusätzlichen Freizeitverbindung verbunden. Das kommunale Velonetz stellt die Erschliessung der Quellen und Ziele abseits der kantonalen Routen sicher, insbesondere die Arbeits- und Einkaufsgebiete in Zimikon sind über kommunale Routen von Volketswil her erschlossen.

Über das Gemeindegebiet von Volketswil verläuft die nationale SchweizMobil Skatingroute 3.04 (Mittelland, Uster – Kloten). Rund um den Greifensee führt zudem die regionale SchweizMobil Skatingroute 72.

Abbildung 11 auf der nächsten Seite zeigt das Velowegnetz in Volketswil mit den Netzlücken und Schwachstellen, welche aus übergeordneten Planungsinstrumenten stammen oder aufgrund der Netzanalyse im Rahmen der Workshops erarbeitet wurden. Es zeigt sich, dass bei der Verbindung der Ortsteile untereinander Netzlücken oder ungenügende Veloinfrastrukturen bestehen. Innerhalb der Ortsteile ist die Verknüpfung der einzelnen Streckenabschnitte ungenügend.

Aufgrund der vorhandenen Schwachstellen im Netz erreicht der Veloverkehr in Volketswil insbesondere im Alltagsverkehr nicht das Potential, welches aufgrund der Topographie und vielseitigen Arbeits-, Freizeit- und Erholungsangeboten gegeben wäre. Alle Ortsteile Volketswils und der Bahnhof Schwerzenbach sind höchsten 5 km voneinander entfernt.



Velowegnetz

- Kantonale Veloschnellroute
- ◆ Anbindung an Veloschnellroute
- Kantonale Hauptverbindung
- Kantonale Nebenverbindung
- Zusätzliche Freizeitverbindung (kantonale)
- Kommunale Veloverbindungen

Skatingrouten

- ⋯ SchweizMobil Skatingroute

Netzlücken und Schwachstellen

- ↔ Kantonale Netzlücke
- ↔ Kommunale Netzlücke
- ↔ Netzlücke Freizeitverkehr
- ▨ Kantonale Schwachstelle
- ▨ Kommunale Schwachstelle
- ① Netzlücke an Knoten oder keine Infrastruktur
- ② kein Asphaltbelag / zu schmal
- ③ heterogene/falsche Führungsart
- ④ Konflikte mit Parkierung

Abbildung 11: Velowegnetz mit Netzlücken und Schwachstellen

4.2 Analyse öffentlicher Verkehr

4.2.1 Übergeordnete Vorgaben

Gemäss kantonalem Richtplan hat der **öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses** zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Weiter ist der strassengebundene öffentliche Verkehr zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen zu bevorzugen.

Im **regionalen Richtplan** ist eingetragen, dass entlang der Industriestrasse und am Kreisel Hegnau Massnahmen zur Buspriorisierung vorgesehen sind. Weiter soll auf der Riedstrasse ein **Bustrasse** erstellt werden. An der Umfahringstrasse befindet sich ein Depot für den regionalen Busbetrieb.

4.2.2 ÖV-Erschliessung

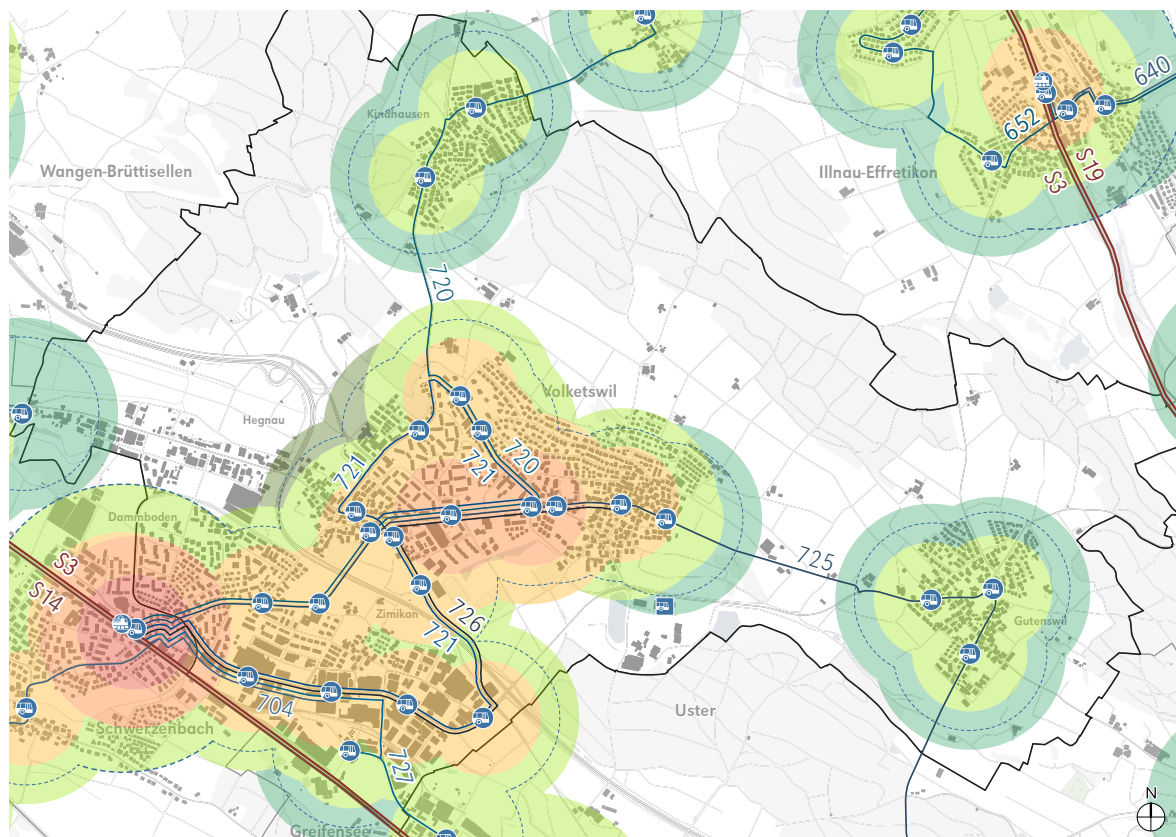
Volketswil ist über den Bahnhof Schwerzenbach an das Zürcher S-Bahn-Netz angeschlossen. Der Bahnhof Schwerzenbach wird von der S9 (Uster-Schaffhausen) und der S14 (Hinwil-Affoltern a.A.) im Halbstundentakt bedient. Wie Abbildung 12 auf der nächsten Seite zeigt ist die **ÖV-Erschliessungsgüte** in der Nähe des Bahnhofs Schwerzenbach sehr gut (Gütekategorie A). Das Quartier Dammboden und das Zentrum Volketswil befindet sich in der Gütekategorie B. Ein Grossteil der Siedlungsfläche befindet sich mindestens in der Gütekategorie C. Die Ortsteile Kindhausen und Gutenswil liegen in der ÖV-Gütekategorie D. Nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist das Industriegebiet Juch rund um die Zürcherstrasse.

Durch Volketswil verkehren die in Tabelle 1 aufgeführten **Buslinien**. Alle Linien verkehren ab Schwerzenbach Bahnhof. In den Nächten von Fr/Sa und Sa/So verkehrt 4 mal ein Nachtstern (N72) von Schwerzenbach, Bahnhof über Volketswil und Gutenswil nach Pfäffikon.

Auf der Zentral-, Stations- und Industriestrasse treten wegen der hohen Belastungen und fehlenden Buspriorisierungen **Verspätungen** auf.

Nummer	Route	Zusatzinformation
704	Zürich – Schwerzenbach, Bahnhof - Volketswil, Hofwisen	Halbstundentakt (nur Mo-Sa zwischen 8.00 - 18.00 Uhr)
720	Schwerzenbach, Bahnhof – Volketswil - Kindhausen - Effretikon	Halbstundentakt (15 Minutentakt zu HVZ)
721	Schwerzenbach, Bahnhof - Volketswil, Chappeli	Halbstundentakt (nur Mo-Sa und bis 21.00 Uhr)
725	Schwerzenbach, Bahnhof - Volketswil – Gutenswil - Uster	Halbstundentakt (15 Minutentakt zu HVZ)
726	Schwerzenbach, Bahnhof – Volketswil, Dorf	Halbstundentakt
727	Schwerzenbach, Bahnhof – Volketswil – Greifensee	Halbstundentakt (nur bis 21.00 Uhr)

Tabelle 1: Buslinien in Volketswil



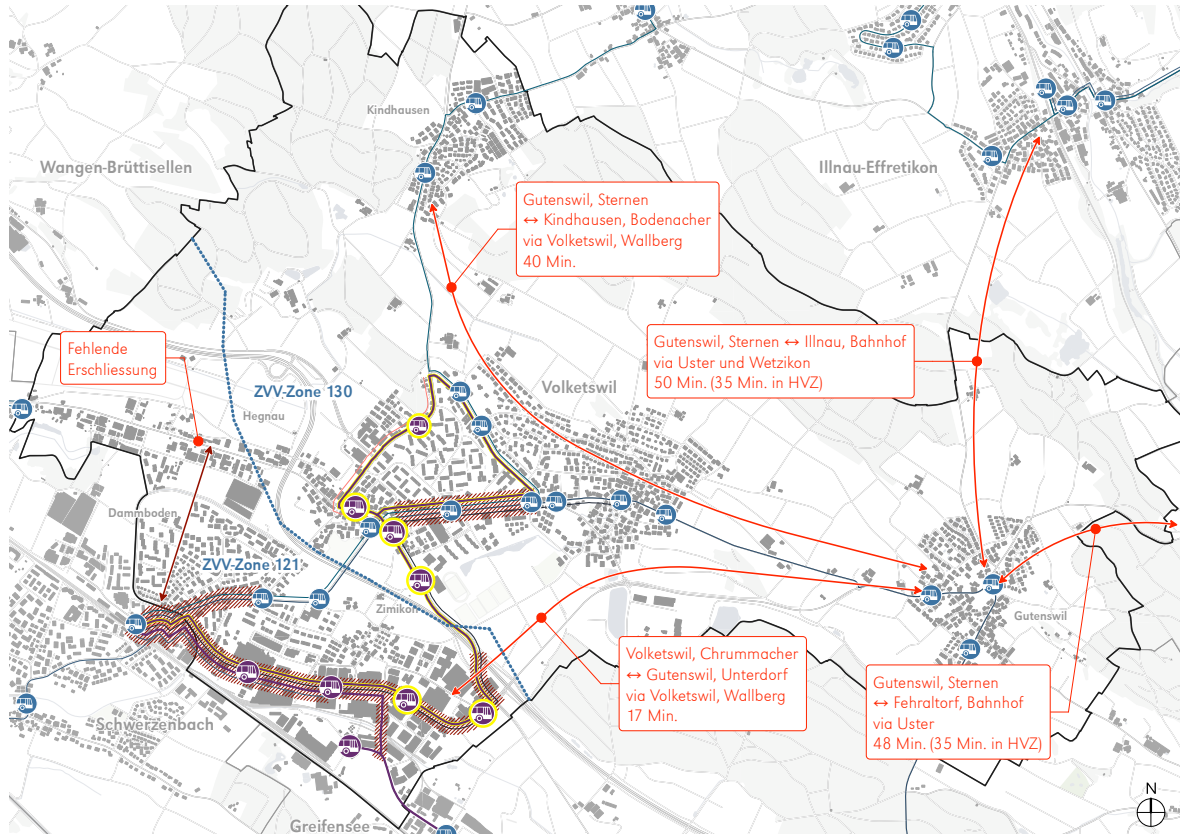
ÖV-Linien	ÖV-Haltestellen	ÖV-Güteklassen	ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsverordnung
S-Bahn-Linien	Bahnhof / Bushaltestelle	A	400 m um Bushaltestelle
Buslinie	Busdepot	B	750 m um Bahnhof
		C	
		D	
		E	
		F	

Abbildung 12: Übersicht ÖV-Linien, Haltestellen, Güteklassen und Erschliessung

Die **letzten Verbindungen** der Buslinien 704 und 727 verkehren ab Bahnhof Schwerzenbach, je nach Wochentag um 15:30, 17:30 oder 19:30 Uhr. Die letzte Verbindung der Buslinie 721 verkehrt ab Bahnhof Schwerzenbach um 20:30 Uhr (Montag-Samstag). Aufgrund dessen werden die Bushaltestellen Volkiland Chliriet, Hofwisen und Milandia nach 21 Uhr (Montag-Samstag) nicht mehr bedient. Die Bushaltestellen Hölzliwisen, Chammwisen, Chappeli und Chapf werden nach 21 Uhr (Mo-Sa) und zusätzlich am Sonntag nicht bedient.

Ab Gutenswil **nach Illnau, Fehraltorf und Volketswil Industrie** bestehen heute im Vergleich zum MIV und auch zum Velo **lange Reisezeiten**. Nach Illnau und Fehraltorf dauert die Fahrt knapp 50 Minuten (35 zu Hauptverkehrszeiten) und nach Volketswil Industrie 17 Minuten. Für die Fahrt von Gutenswil nach Kindhausen muss an der Haltestelle Wallberg von der Linie 725 auf die Linie 720 umgestiegen werden, die Umsteigezeit von 1 Minute ist jedoch zu knapp bemessen.

Die Gemeinde Volketswil liegt in den beiden **ZVV-Tarifzonen 121 und 130**. Für Reisen innerhalb des Gemeindegebietes und zum Bahnhof Schwerzenbach kann unabhängig der Tarifzonen ein Lokalnetz-Ticket genutzt werden. Für Reisen nach ausserhalb des Lokalnetz-Gebiets (Gemeindegebiet und Bahnhof Schwerzenbach) ist ein Zonenticket zu lösen. Der Tarif des ZVV ist seit Einführung des Zonentarifs so ausgestaltet, dass der Minimaltarif immer zwei Zonen umfasst. Die Rückmeldungen an den Partizipationsveranstaltungen haben gezeigt, dass das **ZVV-Lokalnetz praktisch unbekannt** ist.



Buslinien	Bushaltestellen	Netzlücken und Schwachstellen
Buslinien	mit Angebot nach 21 Uhr	Buspriorisierung geplant
	ohne Angebot nach 21 Uhr (Mo-Sa)	Bustrasse geplant
	ohne Angebot am Sonntag und nach 21 Uhr (Mo-Sa)	Fehlende Verbindung
		ZVV-Zonengrenze in Volketswil

Abbildung 13: Schwachstellen des öffentlichen Verkehrs

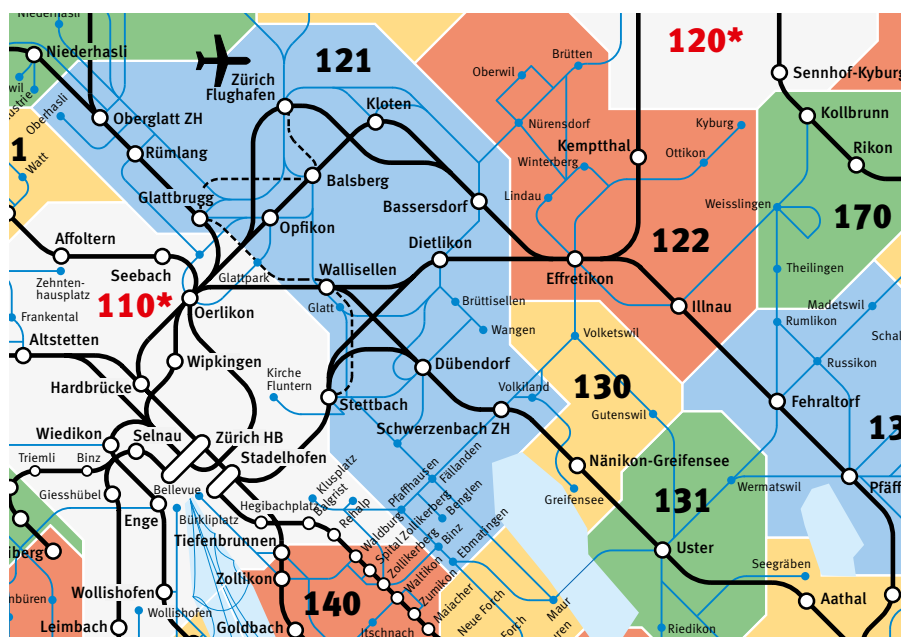


Abbildung 14: Ausschnitt ZVV-Tarifzonen (ZVV 2021/2022)

4.3 Analyse motorisierter Individualverkehr

4.3.1 Übergeordnete Vorgaben

Gemäss kantonalem Richtplan ist die **sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes** in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der **Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz** zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Im kantonalen Richtplan ist zwischen dem Autobahnanschluss Hegnau und Fällanden eine Umfahrungsstrasse für Schwerzenbach enthalten. Nach deren Umsetzung sollen die Uster- und Industriestrasse abklassiert werden.

Im regionalen Richtplan Glattal wird die Autobahn in Volketswil als **Stadtautobahn** bezeichnet. Dabei handelt es sich um «Nationalstrassen, welche nicht in der Kompetenz des Kantons liegen». Nach Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach soll die Zentralstrasse abklassiert werden. Im Siedlungsgebiet wird eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger angestrebt. Gemäss regionalem Richtplan soll der **Strassenraum an der Zürcher-, Uster-, Kindhauser- und Bahnstrasse** aufgewertet werden. Bereits umgesetzt wurde die Strassenraumaufwertung in Gutenswil.

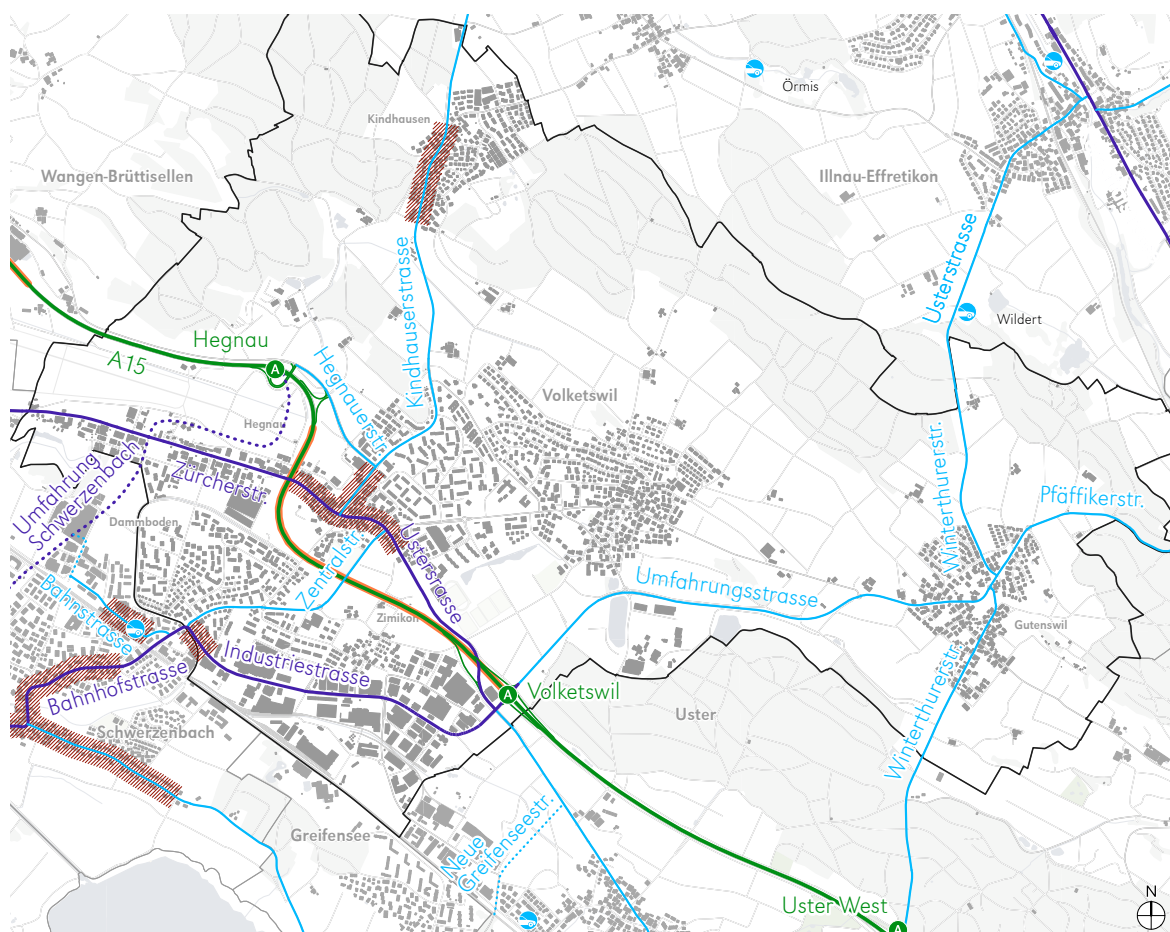
Gemäss dem regionalen Richtplan Oberland ist südlich von Volketswil die **Neue Greifenseestrasse** geplant, welche vom Gemeinderat Volketswil gefordert wird. Die Neue Greifenseestrasse dient als Verlängerung der Greifenseestrasse bis zur Zürcherstrasse sowohl als Erschliessungsstrasse als auch als **Entlastungsachse für das Industriegebiet in Volketswil**. 2018 wurde das Vorprojekt aufgelegt.

4.3.2 Strassennetz

Durch das Gemeindegebiet führt die Hochleistungsstrasse A15. Volketswil ist mit den Autobahnanschlüssen Hegnau, Volketswil und Uster West an das Autobahnnetz angeschlossen. Auf dem Gemeindegebiet verlaufen mehrere Kantonsstrassen: Die Zürcher-, Industrie- und Usterstrasse sind im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrassen typisiert. Die Hegnauer-, Kindhauser-, Winterthurer-, Pfäffiker- und die Umfahrungsstrasse sind als regionale Verbindungsstrassen typisiert.

Auf der Zürcher-, Hegnauer- und Industriestrasse ist mehrheitlich die **Höchstgeschwindigkeit** 60 km/h signalisiert. Auf den anderen Strassen innerorts gilt die Höchstgeschwindigkeit «Generell 50 km/h».

Ausserhalb des Gemeindegebiets bestehen Park+Rail-Anlagen mit Eintrag im regionalen Richtplan, namentlich bei den benachbarten Bahnhöfen Schwerzenbach, Illnau (geplant), Effretikon (geplant), Fehraltorf, Nänikon-Greifensee und Dübendorf. Weiter bestehen bei den Erholungsgebieten Örmis und Wildert in Illnau-Effretikon **regionale Parkierungsanlagen**.



Strassentypisierung nach Richtplan

- Kant. Hochleistungsstrasse bestehend
- Kant. Hauptverkehrsstrasse bestehend
- ⋯ Kant. Hauptverkehrsstrasse geplant

- Reg. Verbindungsstrasse bestehend
- ⋯ Reg. Verbindungsstrasse geplant

Richtplaninhalte

- A Anschluss A15
- ▨ Stadtautobahn
- ▨ Umgestaltung Strassenraum
- P Parkierungsanlage (Region)

Abbildung 15: Strassennetz

4.3.3 Auslastung Strassennetz

Gemäss dem Monitoring Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich sind in Volketswil **diverse Knoten während der Abendspitze überlastet**. Die Kreisel in Hegnau, der Knoten Stations-/Industriestrasse und der Industriekreisel in Zimikon sowie die Einmündung Winterthurer-/Pfäffikerstrasse in Gutenswil weisen heute während der Abendspitze keine Reserven mehr auf. Weitere Knoten weisen eine kritische Auslastung auf.

Im Monitoring Siedlung und Verkehr wurde weiter die **Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume** entlang Kantonsstrassen anhand der Belastung, der Bebauungsdichte, Nutzungen entlang des Strassenraums und der Geometrien beurteilt. Insbesondere der Strassenabschnitt auf der Uster- und Zürcherstrasse in Hegnau ist nicht siedlungsverträglich. Strassen, welche durch Industriegebiete führen, wurden für die Siedlungsverträglichkeit nicht beurteilt. Folgende Knoten auf Gemeindegebiet sind überlastet

- Kreisel Hegnau
- Kreisel Usterstrasse
- Knoten Stations-/Industriestrasse
- Kreisel Industrie-/Greifenseestrasse
- Kreisel Gutenswil

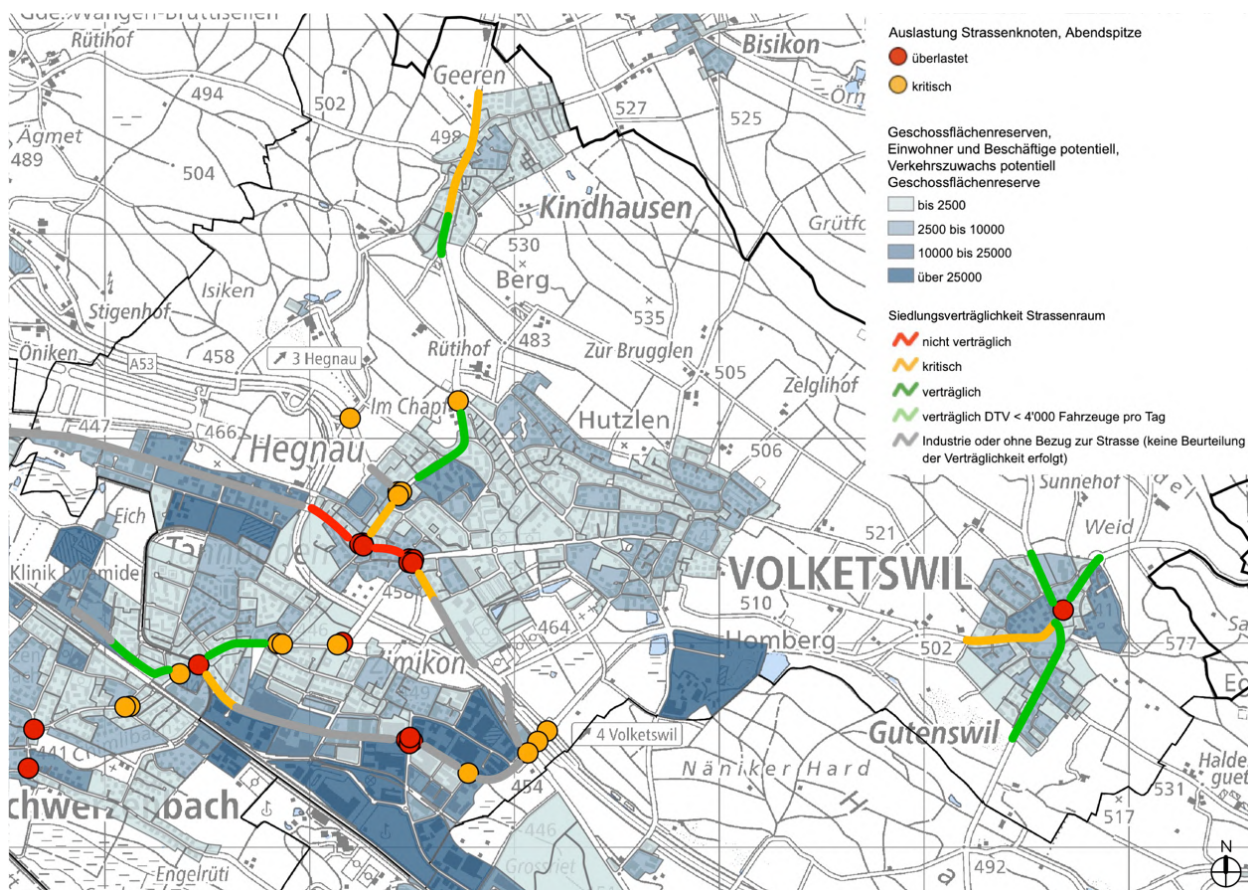


Abbildung 16: Auslastung Strassenknoten Abendspitze ASP und Siedlungsverträglichkeit Strassenraum
(Quelle: Monitoring Siedlung & Verkehr, GIS ZH)

4.3.4 Durchgangsverkehr

Gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell besteht in den verschiedenen Ortsteilen ein erhöhter Durchgangsverkehrsanteil. In Gutenswil liegt der Anteil bei 50 bis 70 %, abhängig vom gewählten Querschnitt. Auch in Kindhausen ist der Durchgangsverkehrsanteil auf der Effretikerstrasse mit etwa 80 % hoch. Dieser Durchgangsverkehr entsteht und endet aber zum Grossteil in anderen Ortsteilen von Volketswil. In Volketswil liegt der Durchgangsverkehrsanteil auf der Zentralstrasse bei 50 %, auf der Eichholz- und Hardstrasse liegt der Anteil bei 30 %.

4.3.5 Parkierung

Volketswil weist einen **hohen Motorisierungsgrad** von 597 Fahrzeugen/1000 Einwohner auf, was über dem Schweizer bzw. Zürcher Durchschnitt liegt (544 respektive 474). Die Berechnung des Abstellplatzbedarfs für Motorfahrzeuge bei Bauvorhaben ist in der **kommunalen Parkplatzverordnung** festgelegt. Die Richtwerte des Parkfeldbedarfs orientieren sich an der (rechtlich nicht verbindlichen) kantonalen Wegleitung 1997, liegen aber teilweise höher. Die Verordnung sieht eine Reduktion des Parkfeldbedarfs abhängig von der ÖV-Erschliessungsgüte vor. Dabei werden die kantonalen ÖV-Güteklassen als Grundlage verwendet, es wurden jedoch Anpassungen gemacht: Die Güteklasse A wird nicht verwendet, das Gebiet der Güteklasse B im Zentrum Volketswil wird der Klasse C zugeteilt und die Güteklassen E und F werden weggelassen.

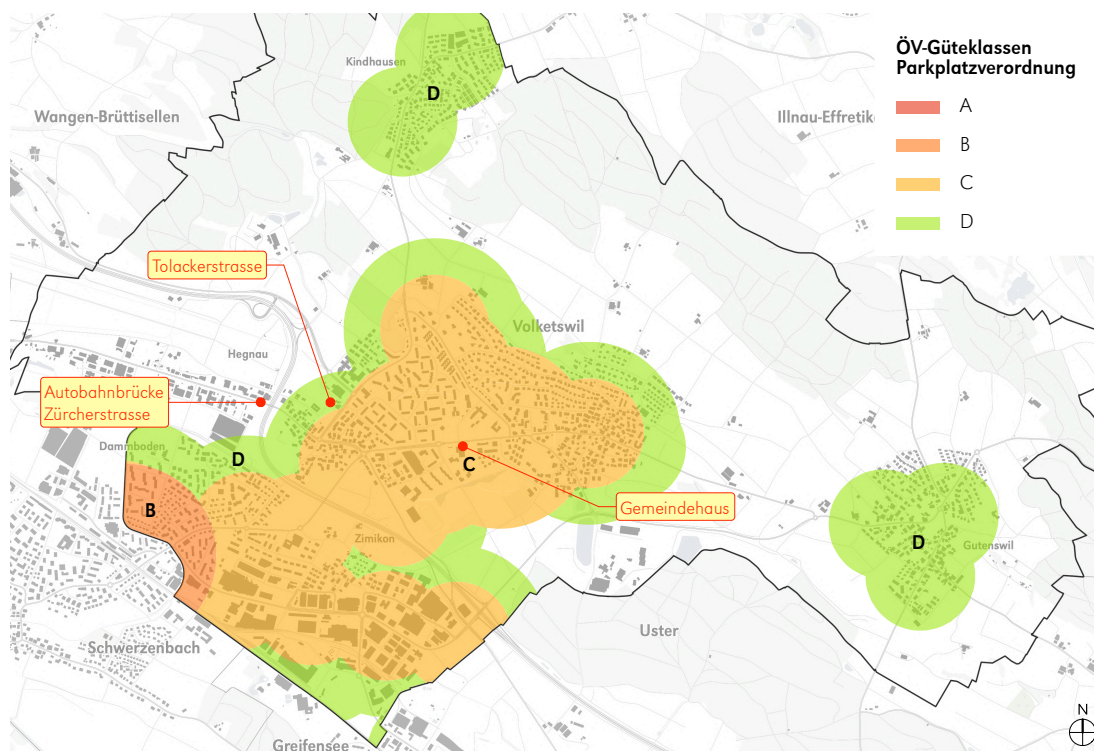


Abbildung 17: Güteklassen gemäss Parkplatzverordnung

Auf der Tolackerstrasse bestehen **öffentliche Parkfelder**, welche nicht bewirtschaftet werden. Diese Parkfelder werden zum Teil **dauerhaft belegt**. Ähnliche Probleme bestehen bei den Parkplätzen bei der Autobahnbrücke Zürcherstrasse und vor dem Gemeindehaus. Sonst bestehen keine Probleme mit öffentlichen Parkierungsanlagen.

4.4 Analyse Güterverkehr

Am Bahnhof Schwerzenbach besteht eine Orts Güteranlage von regionaler Bedeutung. Aus regionaler Sicht ist eine dezentrale Anordnung der Güterumschlagsanlagen wünschenswert, um die Zulieferwege und somit die Transportdistanzen auf der Strasse möglichst kurz zu halten. Im Industriegebiet Zimikon bestehen zudem drei Anschlussgleise, welche auf den Wagenladungsverkehr ausgerichtet sind. Die Festlegung im regionalen Richtplan dient als Grundlage für die Trasseesicherung mittels Baulinien. Um die Belastung des Strassennetzes zu reduzieren, soll grundsätzlich möglichst viel Güterverkehr auf der Schiene abgewickelt werden. Das bestehende Anschlussgleis liefert dazu seinen Beitrag.



Abbildung 18: Übergeordnete Vorgaben Güterverkehr

5 Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

5.1 Szenario Einwohner/Beschäftigte

Zur Vorbereitung der Ortsplanungsrevision wurden die Potenziale der Siedlungsentwicklung in Volketswil abgeschätzt und verortet (Planpartner, 29.11.2021). Volketswil hatte 2021 rund 19'100 Einwohnerinnen und Einwohner. Folgende Abbildung zeigt die erwartete Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen in den nächsten 10-15 Jahren, aufgeteilt in Gebiete. Die Prognose sieht vor, dass sich in den **nächsten Jahren die Anzahl Einwohner und Beschäftigten in Volketswil um 6200 bis 7000 Köpfe erhöht**. Der Grossteil der Entwicklung wird auf Einwohner entfallen. Die neuen Einwohner und Beschäftigte bringen ein zusätzliches Mobilitätsbedürfnis mit sich.

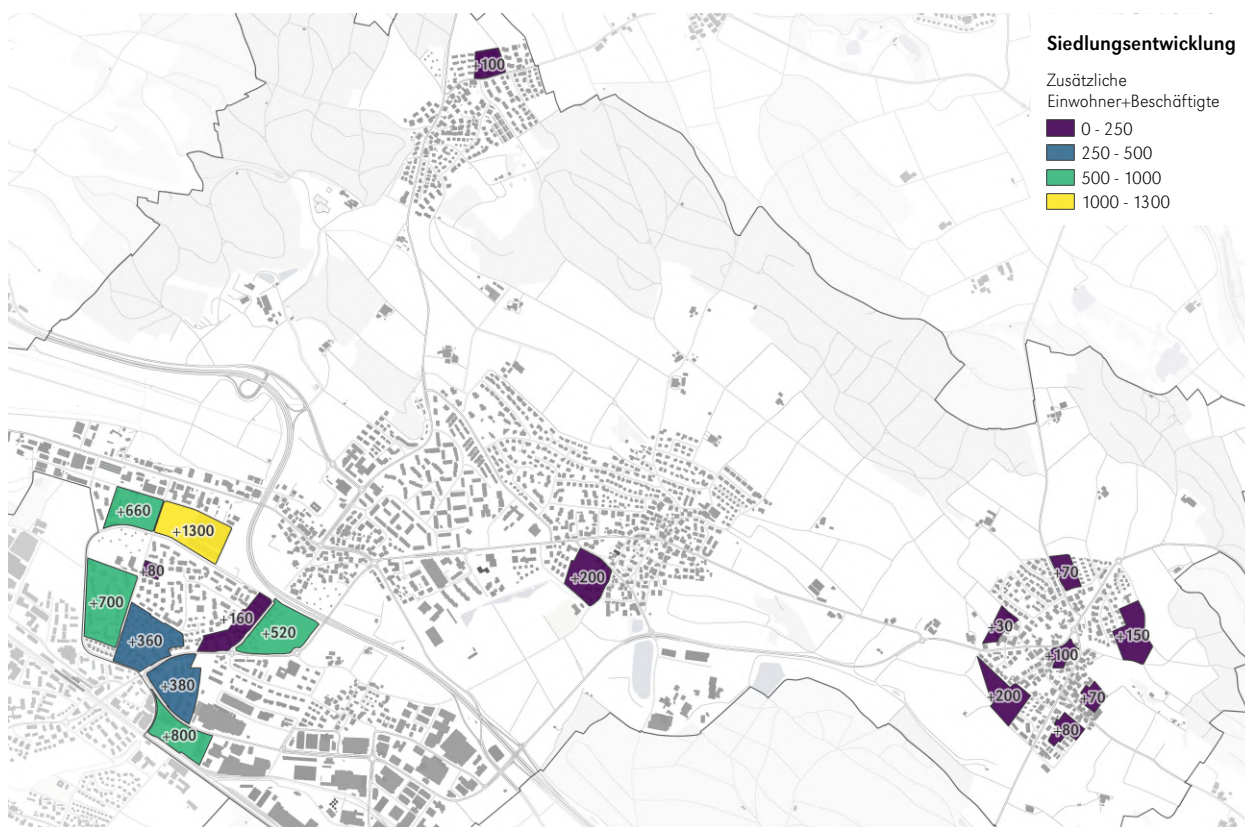


Abbildung 19: Prognose Siedlungsentwicklung bis 2030/35 (Stand gem. Planpartner 23.11.2022)

5.2 Entwicklung Gesamtverkehrsmodell

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) bildet die Verkehrsnachfrage für den MIV und ÖV im Zustand 2018 und Prognosezustand 2040 ab. Die Nachfrage des Prognosezustands basiert auf der Entwicklung der Raumstrukturen (Einwohner, Arbeitsplätze) und Änderungen im Verkehrsverhalten (gesteigerter Mobilitätsraten, PW-Besitz, ÖV-Abos). Beim Verkehrsangebot des Prognosezustands werden nur beschlossene und finanzierte Projekte berücksichtigt (Strassenausbauten und ÖV-Ausbau schritt 2025/30).

Volketswil ist im GVM-ZH in acht Zonen unterteilt. Abbildung 20 zeigt den prognostizierten Mehrverkehr zwischen 2018 und 2040 zur Abendspitze (Fahrten pro Stunde). Zusätzlich ist dargestellt, wie sich der Mehrverkehr auf den MIV und den ÖV verteilt.

Das Ziel des kantonalen GVKs, mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs mit dem ÖV aufzunehmen, wird nur in der Zone Hegnau erreicht. In den anderen Zonen ist die ÖV-Erschliessung zu wenig gut, bzw. die MIV-Erschliessung zu attraktiv, als dass mehr als ein Drittel des Mehrverkehrs mit dem ÖV aufgenommen werden kann. In der Zone West, welche auch das Gebiet Juch umfasst, wird wegen der fehlenden ÖV-Erschliessung fast der gesamte Mehrverkehr mit dem MIV abgewickelt.

Im GVM-ZH ist die starke Siedlungsentwicklung im Gebiet Juch nicht modelliert. Umgekehrt geht das Verkehrsmodell von einer stärkeren Entwicklung im Industriegebiet Zimikon aus als gemäss der Prognose der Ortsplanungsrevision vorgesehen ist. Diese Unterschiede in der Verortung der Entwicklung lassen sich durch die Bearbeitungstiefe des GVM-ZH begründen, die kantonale Prognose wurde in erste Linie auf Stufe Gemeinde kalibriert. Die kommunalen Absichten widersprechen der kantonalen Entwicklungsstrategie nicht.

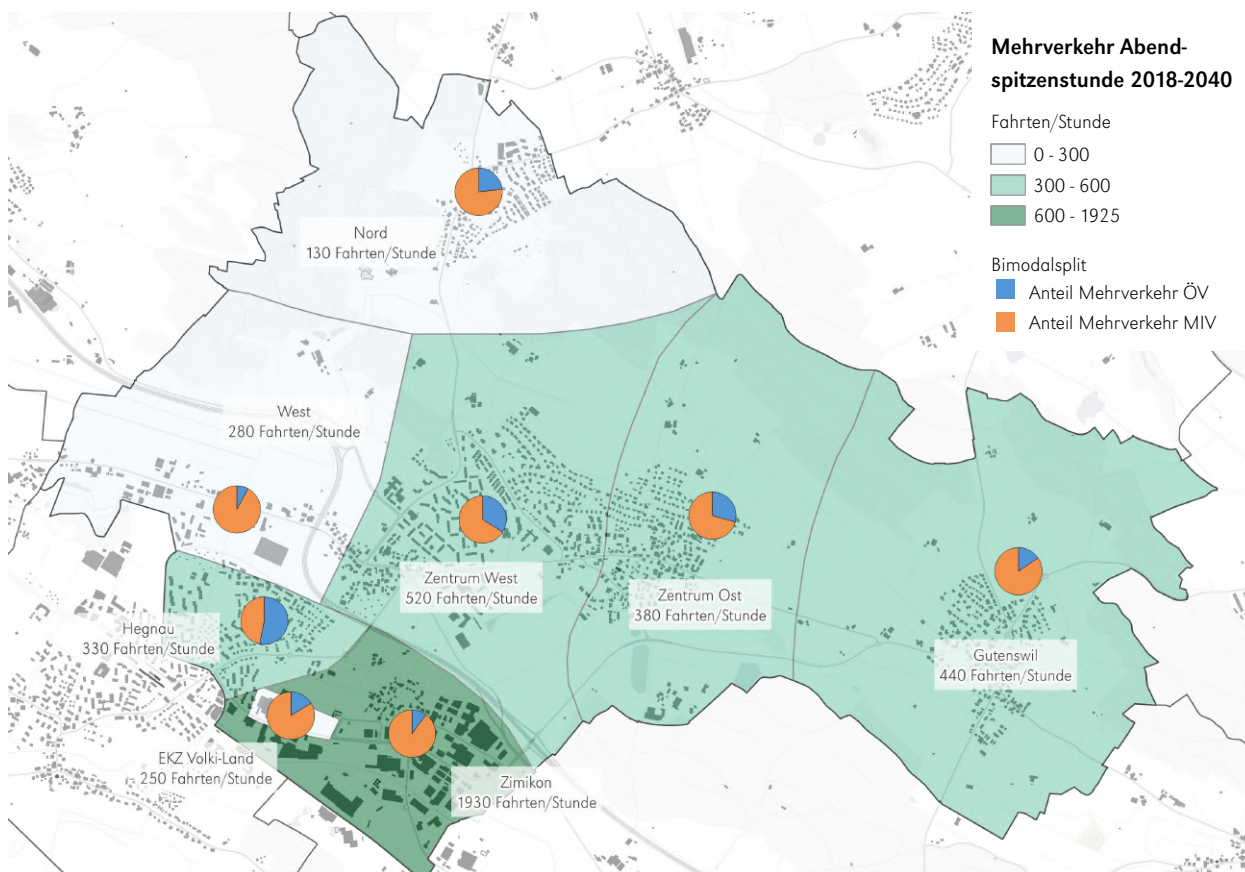


Abbildung 20: Prognose Anzahl Fahrten und Modal-Split Gesamtverkehrsmodell Zürich

5.3 Strategie Abstimmung Siedlung & Verkehr

Ohne zusätzliche Massnahmen seitens Verkehrs- und Siedlungsplanung kann das angestrebte Modal-Split-Ziel des kantonalen GVKS nicht erreicht werden. Das Strassennetz weist im Bestand kaum Reserven auf (siehe Kap. 4.3.3), es liegt somit auch im Interesse von Volketswil, den MIV-Mehrverkehr zu kontrollieren. Die ÖV-Erschliessungsgüte innerhalb Volketswils ist unterschiedlich (Kap. 4.2.2). Um in Gebieten, welche nicht in Nähe des Bahnhofs Schwerzenbach liegen, den ÖV-Anteil zu erhöhen, ist eine Verbesserung des ÖV-Angebots zwingend nötig.

Zur gegenseitigen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind deshalb folgende Strategien zu verfolgen:

- Siedlungsentwicklung ist auf Gebiete mit sehr guter ÖV-Erschliessung zu fokussieren. Dies betrifft hauptsächlich Gebiete in Gehdistanz des Bahnhofs Schwerzenbach
- Bedingung für die Entwicklung des Gebiets Juch ist die Erschliessung durch den ÖV
- In Gutenswil sind weitere Einzonungen mit dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» des kantonalen Raumordnungskonzepts abzustimmen und nur mit einer wesentlichen Verbesserung der ÖV-Erschliessung möglich.
- Die Güteklassen-Gebiete und Reduktionsfaktoren des Parkplatzreglements sind zwingend anzupassen
- Die ÖV-Erschliessung von Volketswil und Gutenswil ist zu verbessern
- Der Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern, um insbesondere Mobilitätsbedürfnisse innerhalb von Volketswil aufzunehmen
- Weitere Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens sind zu prüfen

6 Ziele

Basierend auf der Analyse und den übergeordneten Vorgaben wurden die Ziele des GVK durch den Gemeinderat festgelegt. Die Ziele wurden zuvor in den öffentlichen Veranstaltungen des Partizipationsprozesses diskutiert und kritisch hinterfragt.

Der Gemeinderat verfolgt folgende Vision für Volketswil:

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

Ergänzend zu den vorgegebenen Zielen des kantonalen GVK (Kap. 3.1) hat der Gemeinderat folgende Ziele für Volketswil verabschiedet:

Fuss- und Veloverkehr

- Sicheres, attraktives und durchgängiges **Fusswegnetz**
- Sicheres, attraktives und durchgängiges **Velonetz** innerhalb und zwischen den Ortsteilen
- Der **Weg zur Schule** erfolgt zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV
- Genügend **Veloabstellplätze** an wichtigen ÖV-Haltestellen und **zentralen Lagen** bei ausgewiesenem Bedarf
- **Konflikte** zwischen Velos, E-Bikes und anderen Verkehrsmitteln **vermeiden**

Öffentlicher Verkehr

- Volketswil hat ein gut ausgebautes und attraktives **ÖV-Netz**
- Alle **Ortsteile** von Volketswil sind gemäss Angebotsverordnung untereinander und mit den **Nachbargemeinden** verbunden
- Der öffentliche Verkehr ist **pünktlich**, die Anschlüsse an die S-Bahn werden gewährleistet
- Angemessenes ÖV-Angebot auch zu **Randzeiten**
- Die Haltestellen weisen einen **angemessenen Komfort** auf

Motorisierter Individualverkehr

- **MIV auf Hauptachsen** und kein Durchgangsverkehr in Quartieren
- Verkehr in Ortsteilen **siedlungsverträglich** abwickeln
- **Tempo-30-Zonen** in Wohnquartieren
- Höchstens **Tempo 50** auf Hauptstrassen innerorts
- **Begegnungszonen** an wichtigen Aufenthaltsorten prüfen
- Das **Dauerparkieren** auf öffentlichem Grund wird vermieden. Ausnahmen für Anwohner sind möglich

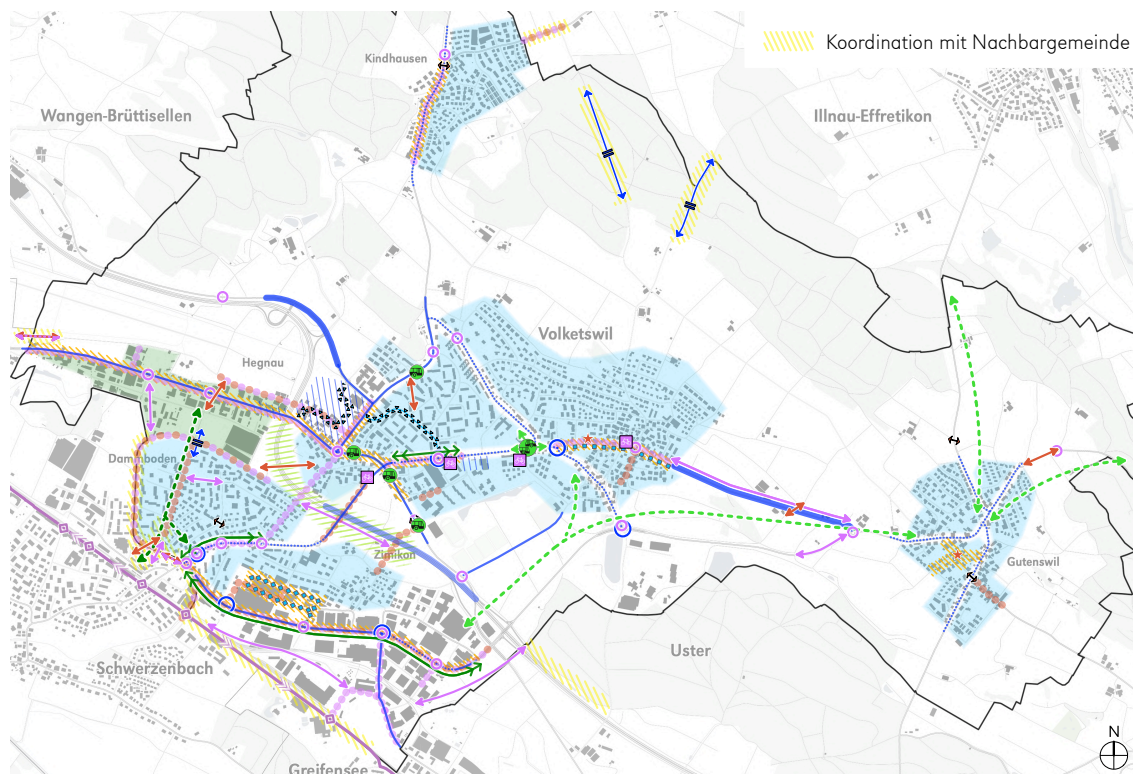
7 Handlungsfelder

7.1 Übersicht




Um die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts zu erreichen, werden folgende Handlungsfelder verfolgt:

- Fusswegnetz verbessern
- Velowegnetz verbessern
- ÖV-Infrastruktur erstellen
- ÖV-Angebot verbessern
- Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen
- Temporeduktion im Siedlungsgebiet
- Verkehrslenkung MIV
- Parkplatzmanagement
- Veloabstellplätze erstellen






Auf der folgenden Seite sind die Handlungsfelder verortet. Handlungsfelder fassen einzelne Massnahmen (siehe Kap. 8) zusammen.




Fusswegnetz verbessern

-  Netzlücken Fussverkehr schliessen
-  Fusswege verbessern
-  Querung erstellen/verbessern




Velowegnetz verbessern

-  Netzlücken Veloverkehr schliessen
-  Strecke für Velos verbessern
-  Knoten für Velos optimieren
-  Veloschnellroute
-  Anbindung Veloschnellroute
- Signalisation verbessern (ohne Karteneintrag)




Veloabstellplätze erstellen

-  Veloabstellplätze an zentralen Lagen erstellen




ÖV-Infrastruktur verbessern

-  Bustrasse Riedstrasse erstellen
-  Buspriorisierung
-  ÖV-Erschliessung verbessern








ÖV-Angebot verbessern

-  ÖV-Verbindung prüfen
-  Umsteigebeziehung optimieren
-  Angebot Randzeiten verbessern
- ZVV Lokernetz bekannter machen (ohne Karteneintrag)




Siedlungsvertägliche Strassenräume schaffen

-  Strassenraum umgestalten/aufwerten
-  Aufenthaltsort aufwerten
-  Autobahnüberdeckung

Temporeduktion im Siedlungsgebiet

-  Eignungsgebiet Tempo-30-Zone Wohnquartiere
-  Tempo 30 mit Abklassierung Strasse
-  Tempo 30 Industriegebiet
-  Tempo 50 beibehalten
-  Tempo 50 statt 60/80
-  Tempo 60 statt 80
-  Tempo 80 statt 100/120

Verkehrslenkung MIV

-  Knoten optimieren
-  Durchfahrtsperre
-  Schleichweg unterbinden

Parkplatzmanagement


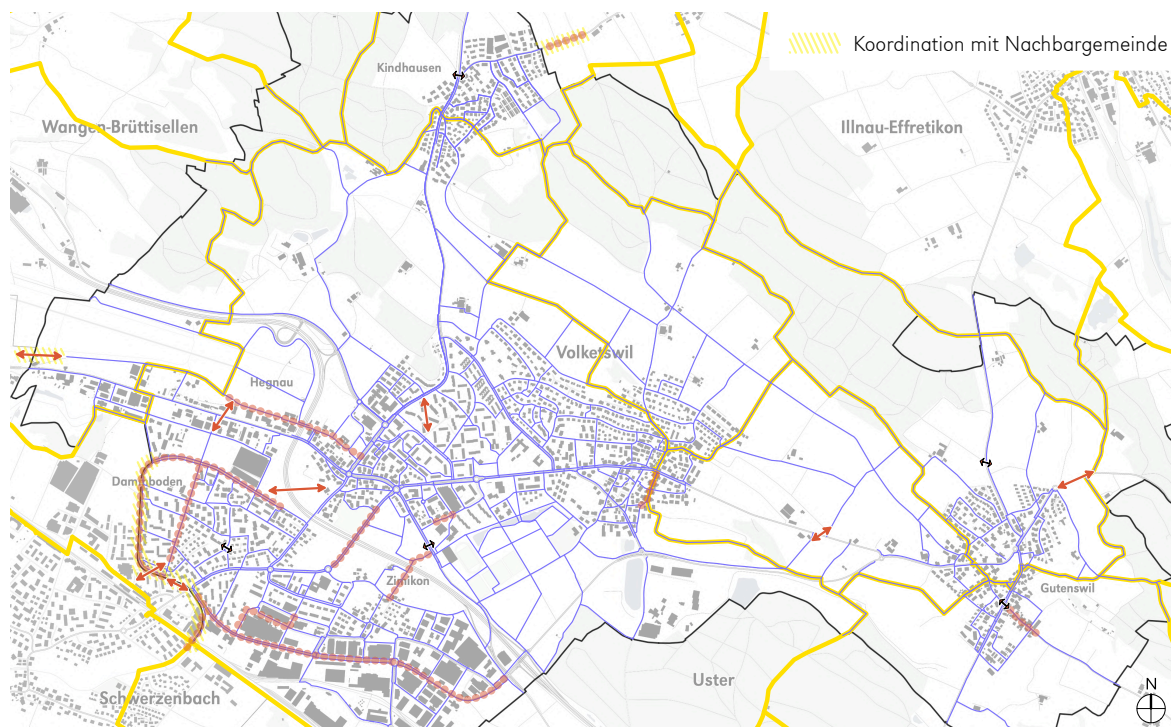
-  Dauerparkieren verhindern
- Aktualisierung Parkplatzverordnung (ohne Karteneintrag)

Abbildung 21: Handlungsfelder des Gesamtverkehrskonzepts Volketswil

7.2 Fusswegnetz verbessern



Handlungsfeld Fusswegnetz verbessern

- ←→ Netzlücken Fussverkehr schliessen
- Fusswege verbessern
- ↔ Querung erstellen/verbessern

Orientierender Inhalt

- Kommunales Fusswegnetz
- Zürcher Wanderwege

Abbildung 22: Handlungsfeld Fusswegnetz verbessern

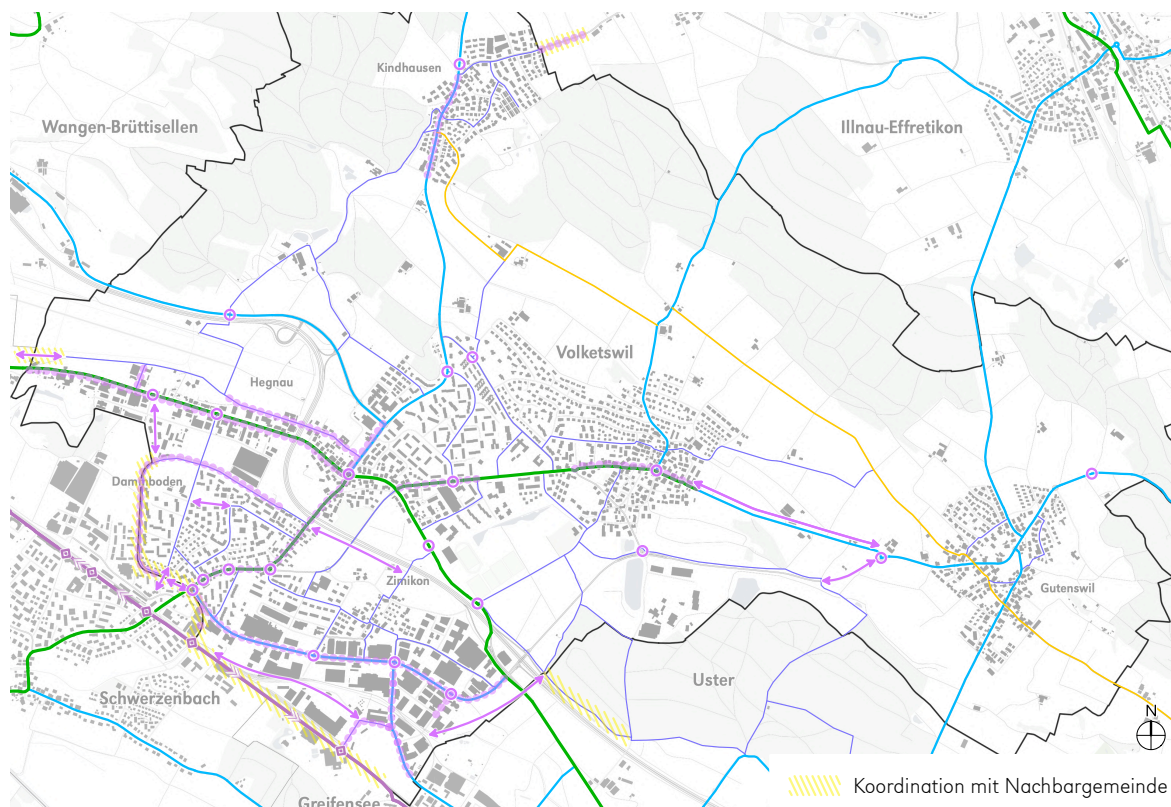
Netzlücken schliessen, Wege und Verbindungen verbessern, Querungen erstellen/verbessern

Um den Fussverkehr in Volketswil zu fördern, ist ein durchgängiges, direktes und sicheres Wegnetz erforderlich. Um ein durchgängiges Fusswegnetz zu erhalten, sind die aufgezeigten Netzlücken zu schliessen. Entlang verschiedener Strassenabschnitte ist die Situation für Fussgänger zu verbessern. Auch sind sichere Querungsstellen (Fussgängerstreifen oder andere der Situation angemessene Lösungen) Bedingung für ein sicheres Wegnetz, auch im Hinblick auf Schulwege.

Ein Resultat des räumlichen Entwicklungskonzepts Volketswil-Schwerzenbach war die Aufwertung des Chimlibachs mit einer Verbesserung der Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Von Seiten der Gemeinde Schwerzenbach wurden die entsprechenden Planungen zur Umsetzung aufgenommen, Volketswil muss ihre Planungen noch mit Schwerzenbach koordinieren.

Es bestehen mehrere Personenunterführungen in Volketswil. Die Beibehaltung dieser ist nicht zwingend, bei Sanierungen sind ebenerdige und geschützte Übergänge für den Fuss-/Veloverkehr zu prüfen. Insbesondere die bestehende Personenunterführung an der Usterstrasse ist für das kommunale Wegnetz nicht zwingend, bei Verbesserung der Querungssituation bei der Bushaltestelle Gries kann die Unterführung aufgehoben werden.

7.3 Velowegnetz verbessern



Handlungsfeld Velowegnetz verbessern

← Netzlücken Veloverkehr schliessen

••••• Strecke für Velos verbessern

○ Knoten für Velos optimieren

↔ Veloschnellroute

◇ Anbindung Veloschnellroute

Signalisation verbessern (ohne Karteneintrag)

Abbildung 23: Handlungsfeld Velowegnetz verbessern

Orientierender Inhalt

— Kantonale Veloschnellroute

— Kantonale Hauptverbindung

— Kantonale Nebenverbindung

— Zusätzliche Freizeitverbindung (kantonale)

— Kommunale Veloverbindungen

Netzlücken schliessen, Wege und Verbindungen verbessern, Knoten optimieren

Um den Veloverkehr in Volketswil zu fördern, ist ein durchgängiges, direktes und sicheres Wegnetz erforderlich. Um ein durchgängiges Velowegnetz zu erhalten sind die aufgezeigten Netzlücken zu schliessen. Entlang verschiedener Strassenabschnitte ist die Situation für Velofahrer zu verbessern. Auch sind sichere Knoten Bedingung für ein sicheres Wegnetz, auch im Hinblick auf Schulwege.

Wie bereits beim Fussverkehr beschrieben, ist die Verbesserung des Velonetzes entlang des Chimlibachs, insbesondere auch der Anschluss an die kantonale Veloschnellroute mit Schwerzenbach zu koordinieren.

Anbindung an kantonale Veloschnellroute sicherstellen

Der Veloverkehr in Volketswil soll von der kantonalen Veloschnellroute profitieren, welche von Dübendorf über Schwerzenbach nach Uster führt. Hierfür müssen die Wege zu der geplanten Anbindung an die Veloschnellroute gesichert und verbessert werden.

Signalisation Velowege verbessern

Die Signalisation der Velowege ist in Volketswil zu überprüfen und wo nötig zu verbessern. Die Wegweisung für die kommunalen Routen sind zur Wegweisung der kantonalen Routen zu ergänzen. Bei Strassenbauprojekten ist die Signalisation der Velorouten zu berücksichtigen.

7.4 ÖV-Infrastruktur verbessern



Handlungsfeld ÖV-Infrastruktur verbessern Orientierender Inhalt

---> ÖV-Verbindung prüfen

==== Buslinien

<--> Buspriorisierung

■ ÖV-Erschliessung verbessern

Abbildung 24: Handlungsfeld ÖV-Infrastruktur verbessern

ÖV-Erschliessung Riedstrasse und Dammboden verbessern

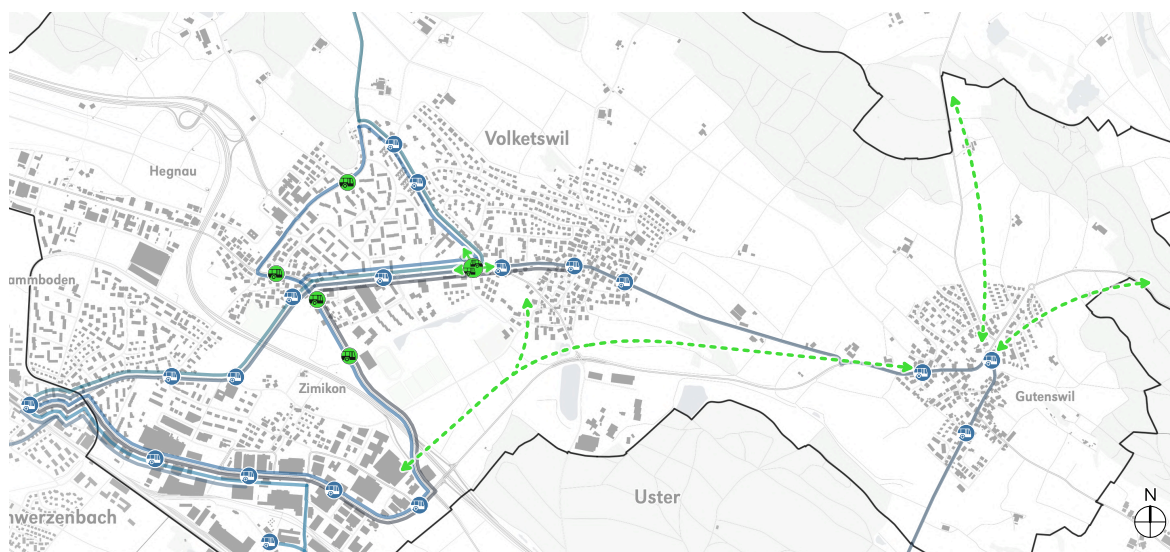
Das Gebiet Dammboden/Zürcherstrasse muss besser mit dem ÖV erschlossen werden, um die geplante Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Dazu ist im regionalen Richtplan ein Bustrassee vom Bahnhof Schwerzenbach entlang der Riedstrasse vorgesehen. Mit dem Bustrassee kann die ÖV-Erschliessung des Gebiets Juch verbessert werden, die Weiterführung der Buslinie (nach Dübendorf oder Hegnau) ist in weiteren Planungsschritten zu prüfen.

Um eine etappierte Umsetzung des Bustrassees zu ermöglichen, ist in einem ersten Schritt die Führung über die Dammboden/Stationsstrasse anzustreben. Der Anschluss des Entwicklungsgebietes Juch ist sowohl in Richtung Volketswil als auch in Richtung Flugplatzareal/Innovationspark sicherzustellen.

Buspriorisierungen ermöglichen

Aufgrund der hohen MIV-Belastung ist die Fahrplanstabilität der Busse insbesondere auf der Stations-, Industrie- und Zentralstrasse nicht gewährleistet. Um die Behinderung des Busses durch den MIV zu reduzieren ist auf geeigneten Knoten und Streckenabschnitten die Buspriorisierung, welche im regionalen Richtplan vorgesehen ist, einzuführen.

7.5 ÖV-Angebot verbessern



Handlungsfeld ÖV-Angebot verbessern

Orientierender Inhalt

- - - - - ÖV-Verbindung prüfen
- - - - - Umsteigebeziehung optimieren
- Angebot Randzeiten verbessern
- ==== Buslinien
- Bushaltestellen

Abbildung 25: Handlungsfeld ÖV-Angebot verbessern

Neue ÖV-Verbindungen prüfen

Um den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, ist das Netz des öffentlichen Verkehrs in Volketswil auszubauen. Es sind vor allem neue Verbindungen von Gutenswil nach Illnau sowie Fehraltorf und dem Industriegebiet in Abstimmung mit dem ZVV zu prüfen, um die Reisezeiten für den öffentlichen Verkehr gegenüber dem MIV zu reduzieren.

Umsteigebeziehungen optimieren

Die Umsteigebeziehungen an der Haltestelle Wallberg von Gutenswil nach Kindhausen ist zu optimieren. Die Umsteigezeit gemäss Fahrplan ist mit einer Minute zu knapp bemessen.

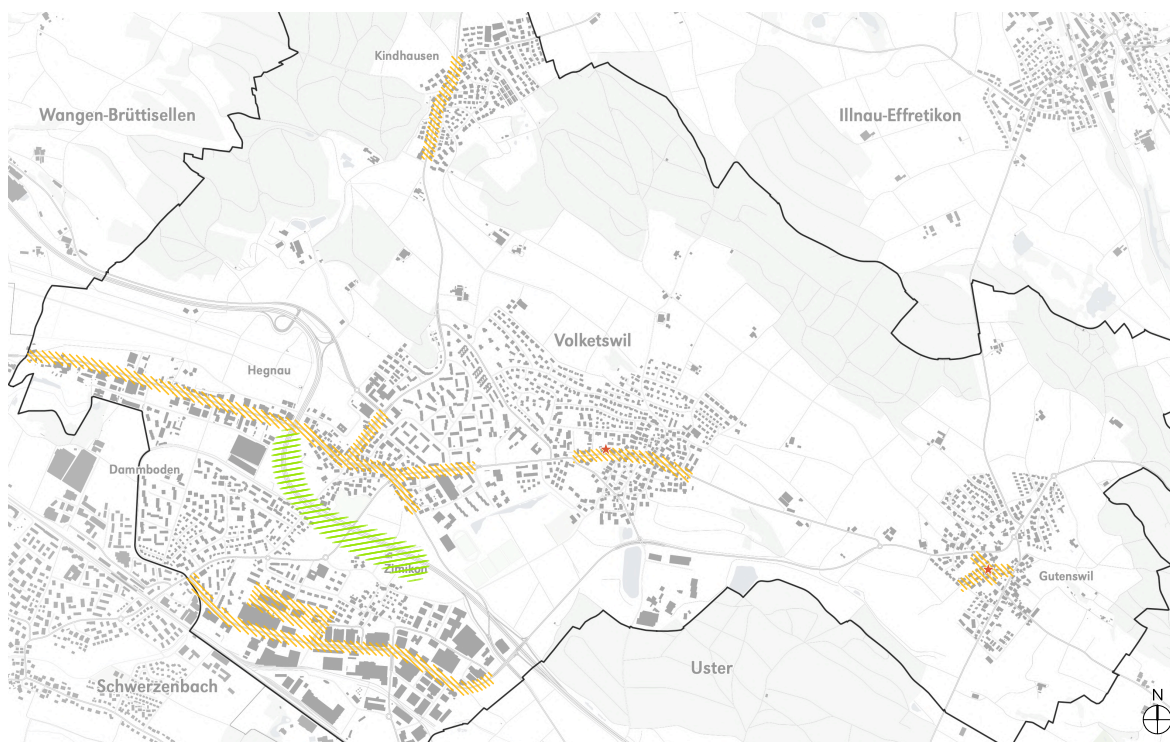
Verbesserung Angebot Randzeiten

Weiter ist das Angebot an Busverbindungen zu Randzeiten (abends nach 21 Uhr und an Sonntagen) in den Ortsteilen Hegnau und Industrie zu verbessern.

Langfristige Überlegungen

Langfristig sind Überlegungen zu einer Verlängerung der Glattalbahn nach Volketswil sowie zu einer Bahnverbindung von Uster nach Effretikon via Volketswil anzustellen.

7.6 Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen



Handlungsfeld siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen




-  Strassenraum umgestalten/aufwerten
-  Aufenthaltsort aufwerten
-  Autobahnüberdeckung

Abbildung 26: Handlungsfeld Siedlungsverträgliche Strassenräume schaffen

Strassenraum umgestalten / aufwerten

Um den Verkehr in den Ortsteilen siedlungsverträglich abzuwickeln, sind die Strassenräume anhand der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV aufzuwerten. Dieses Handlungsfeld betrifft sowohl Kantonsstrassen (Industriestrasse in Zimikon, Zürcher-/Usterstrasse in Hegnau und Landenbergstrasse in Kindhausen) als auch Gemeindestrassen (Pfäffiker-/Zentralstrasse, Chlirietstrasse, Dorfstrasse Gutenswil).

Siedlungsverträglicher Strassenraum im Industriegebiet Volketswil

Der Strassenraum im Industriegebiet soll in Ergänzung zur Industriestrasse aufgewertet werden. Eine attraktive Gestaltung soll das Industriegebiet aufwerten, insbesondere auch als Arbeitsplatzgebiet. Gleichzeitig werden die Strassenräume auch für die umliegenden Wohnsiedlungen verträglicher. Eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit ist zu prüfen.

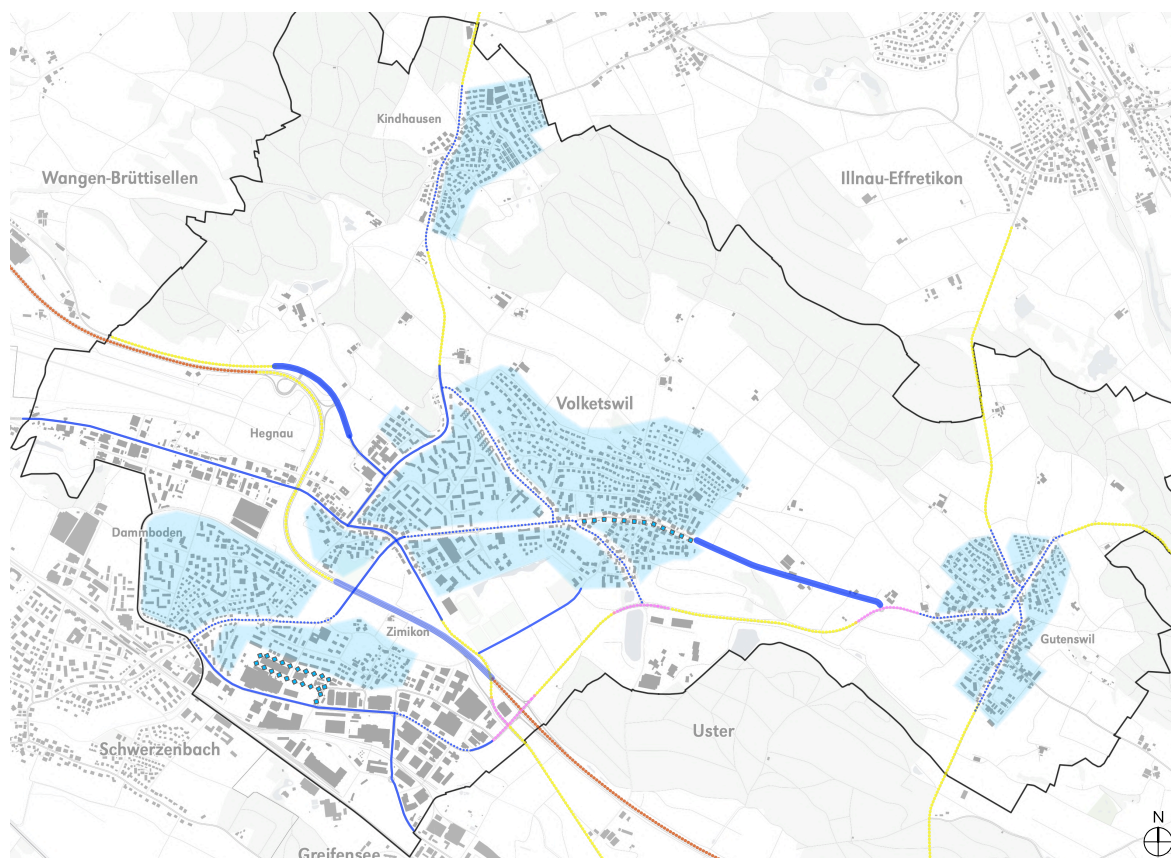
Aufwertung Aufenthaltsorte

In den Ortskernen soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die Zweckmässigkeit einer Begegnungszone ist jeweils zu prüfen.

Autobahnüberdeckung bei Region/Kanton beantragen

Aufgrund der Autobahn bestehen zwischen Zimikon, Dammboden und Hegnau Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr. Mit einer Autobahnüberdeckung können die Ortsteile langfristig zusammenrücken und bestehende Netzlücken geschlossen werden.

7.7 Temporeduktion im Siedlungsgebiet



Handlungsfeld Temporeduktion im Siedlungsgebiet

- Eignungsgebiet Tempo-30-Zone Wohnquartiere
- Tempo 30 mit Abklassierung Strasse
- Tempo 30 Industriegebiet
- Tempo 50 beibehalten

- Tempo 50 statt 60/80
- Tempo 60 statt 80
- Tempo 80 statt 100/120

Orientierender Inhalt

- Tempo 60
- Tempo 80
- Tempo 100/120

Abbildung 27: Handlungsfeld Temporeduktion im Siedlungsgebiet

Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren

Tempo-30-Zonen fördern die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden, stärken den Fuss- und Veloverkehr auf Quartierstrassen und erhöhen die Schulwegsicherheit. Sie können so einen Beitrag zur Erreichung von mehreren Zielen leisten.

Tempo 30 im Ortskern Volketswil

Um den Verkehr im Ortskern Volketswil siedlungsverträglich abzuwickeln, ist zusammen mit der Umgestaltung des Strassenraums der Pfäffiker-/Zentralstrasse eine abweichende Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen.

Tempo 30 in Zimikon

Im Industriegebiet soll abseits der Industriestrasse, für welches ein BGK besteht, Tempo 30 geprüft werden. Mit der Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit kann die Aufwertung des Industriegebiets unterstützt und auch die Verträglichkeit gegenüber den angrenzenden Wohngebieten verbessert werden.

Tempo 50 auf Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet

Auf allen Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet von Volketswil soll mit Tempo 50 ein einheitliches Temporegime eingeführt werden. Auf der Kindhauser-, Hegnauer-, Industrie-, Greifensee-, Winterthurerstrasse und dem Kirchweg soll eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingeführt werden. Die generelle Signalisation von Tempo 50 auf allen Strassen in Volketswil, also auch ausserorts, ist aufgrund der bestehenden rechtlichen Grundlagen nicht umsetzbar.

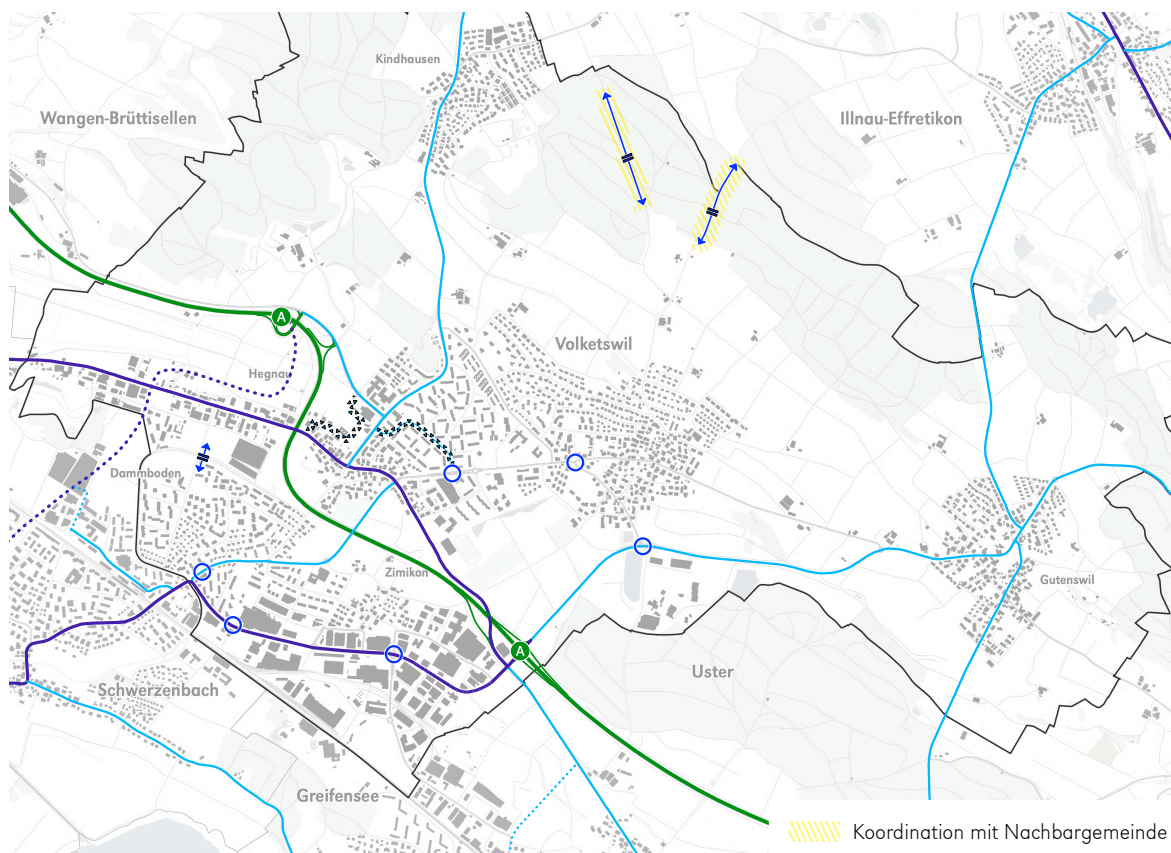
Tempo 60 auf Pfäffikerstrasse

Die Pfäffikerstrasse kann heute mit 80 km/h befahren werden, wegen der fehlenden Veloinfrastruktur ist sie im kantonalen Velonetzplan als Schwachstelle bezeichnet. Der Kanton plant ein Radwegprojekt auf diesem Abschnitt, die Umsetzung ist 2025 vorgesehen. Um die Situation für die Velos sowie den querenden Fussverkehr zu verbessern und die Route gegenüber der Umfahrungsstrasse unattraktiver zu machen, soll die Pfäffikerstrasse mit 60 km/h signalisiert werden.

Verlängerung Tempo 80 auf Autobahn

Um die Emissionen und die Trennwirkung der Autobahn zu reduzieren, soll die Geschwindigkeit 80 km/h bis zum Autobahnanschluss Volketswil verlängert werden. Langfristig soll die Autobahn überdeckt werden (siehe Kap. 7.6).

7.8 Verkehrslenkung MIV



Handlungsfeld Verkehrslenkung MIV

- Knoten optimieren
- ⇄ Durchfahrtsperre
- ⋯⋯⋯ Schleichweg unterbinden

Orientierender Inhalt

- Ⓐ Anschluss A15
- Kant. Hochleistungsstrasse bestehend
- Kant. Hauptverkehrsstrasse bestehend
- ⋯⋯⋯ Kant. Hauptverkehrsstrasse geplant
- Reg. Verbindungsstrasse bestehend
- ⋯⋯⋯ Reg. Verbindungsstrasse geplant

Abbildung 28: Handlungsfeld Verkehrslenkung MIV

Knoten optimieren

Um die Verkehrssicherheit an den Knoten zu erhöhen oder um den Verkehr direkter auf die übergeordneten Strassenachsen zu lenken, sind verschiedene Knoten in Strassennetz zu optimieren. Mit diesem Handlungsfeld wird keine Erhöhung der Netzkapazitäten angestrebt, sondern eine Optimierung der Verkehrsströme.

Der **Knoten Stations-/Dammbodenstrasse** befindet sich im Rückstaubereich der südlich gelegenen Lichtsignalanlage Stations-/Industriestrasse. Damit die Verkehrsabläufe optimiert werden können, ist die Knotenform anzupassen und ein Einbezug in die benachbarte LSA zu prüfen. Dabei ist die Buspriorisierung auf der Stationsstrasse sowie das Bustrasse Riedstrasse zu berücksichtigen.

An der **Einmündung der Ifangstrasse in die Zentralstrasse** bestehen verschiedene verkehrstechnische Mängel, insbesondere die Sichtweiten auf den Radstreifen und die Lage der Bushaltestelle sind zu beheben.

Die **Ifang- und Tolackerstrasse** werden zur Umfahrung der Kantonsstrassen genutzt, besonders bei hohen Verkehrsbelastungen. Durch geeignete Massnahmen sollen die Strassen als Schleichwege unattraktiver gemacht werden.

Der **Knoten Hard-/Zentralstrasse** ist heute als Rechtvortritt organisiert. Um eine Verlagerung auf die Umfahungs- bzw. Hardstrasse zu erwirken, soll die neue Hauptrichtung Zentralstrasse West–Hardstrasse Vortritt gegenüber dem Knotenarm Zentralstrasse Ost haben.

Am **Knoten Hard-/Umfahrungsstrasse** kann mit einer LSA der Verkehrsablauf verbessert werden. Zudem kann mit einer LSA die Durchfahrt durch Volketswil wenn nötig dosiert werden.

Der **Kreisel Industrie-/Greifenseestrasse** ist heute überlastet, der Verkehr kann jedoch nicht gesteuert werden. Mit einer LSA können die Verkehrsabläufe optimiert und einzelne Verkehrsströme gezielt bevorzugt werden. Ob mit einer LSA die Kapazität des Knotens erhöht werden kann, ist zu prüfen.

Durchfahrten öffnen, sperren und unterbinden

Der motorisierte Individualverkehr soll **auf die Hauptachsen gelenkt** werden. Um dies zu erreichen sind verschiedene verkehrslenkenden Massnahmen zu treffen. Auf den Waldwegen zwischen Volketswil und Illnau ist die Durchfahrt für den MIV zu sperren, um Konflikte zwischen Fuss-/Veloverkehr und MIV zu reduzieren.

Auf der **Riedstrasse** ist heute die Durchfahrt zur Zürcherstrasse nicht möglich. Dies soll auch bei Einführung des Bustrasses Riedstrasse beibehalten werden, um eine neue Durchfahrtsachse zu verhindern.

Neue Greifenseestrasse

Die Hapterschliessung von Greifensee und Nänikon (Stadt Uster) erfolgt heute über die Greifenseestrasse nach Volketswil und schliesslich zur Autobahn A15. Die Neue Greifenseestrasse dient dazu, den Quell-/Zielverkehr von Greifensee und Nänikon, welcher mit der beabsichtigten Siedlungsentwicklung zunehmen wird, direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten. Um die Leistungsfähigkeit der Industriestrasse zu erhalten und den Durchgangsverkehr zu minimieren, ist die Neue Greifenseestrasse für die Gemeinde Volketswil sehr wichtig. Der Gemeinderat hat diese Haltung gegenüber den Nachbargemeinden Greifensee und Uster mehrmals bekräftigt und wird sich gegen eine Streichung im regionalen Richtplan wehren. Sollte die Neue Greifenseestrasse dennoch aus dem regionalen Richtplan gestrichen werden, wird die Gemeinde Volketswil geeignete Massnahmen zur Verkehrslenkung und -dosierung auf eigenem Gemeindegebiet prüfen.

7.9 Parkplatzmanagement

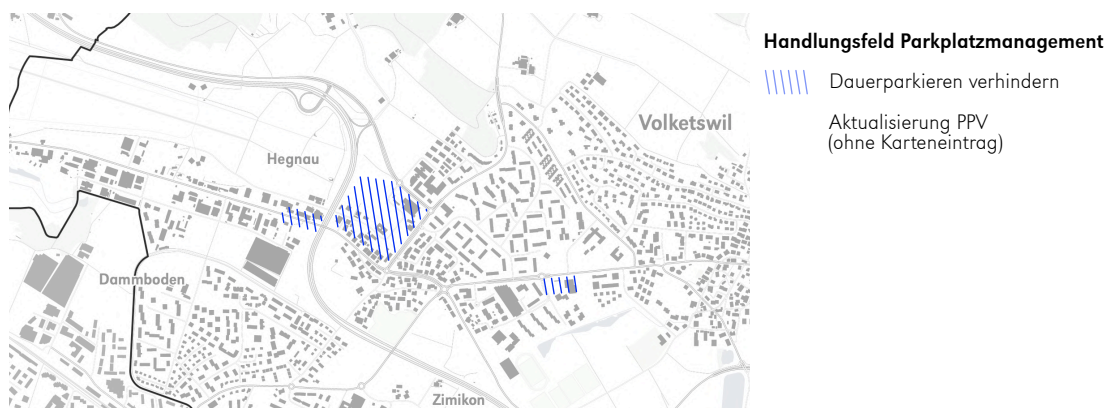


Abbildung 29: Handlungsfeld Parkplatzmanagement

Aktualisierung Parkplatzverordnung

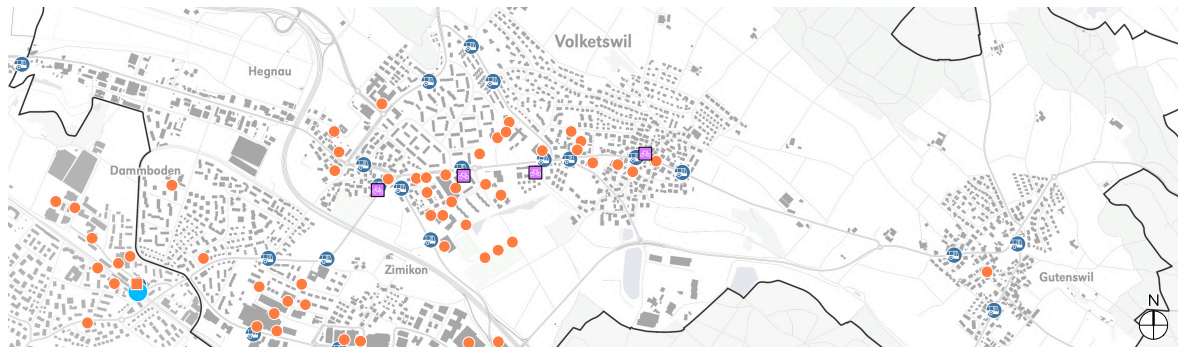
Die Parkplatzverordnung ist zu aktualisieren, um ein geeignetes Parkplatzangebot abgestimmt auf die ÖV-Erschliessung und Siedlungsentwicklung zu schaffen. Die Richtwerte, Reduktionsfaktoren und -gebiete sind anzupassen, dass insbesondere in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschliessung ein tieferer Minimalbedarf als heute resultiert. Eine Anpassung des Maximalbedarfs ist unter Berücksichtigung der Strassenkapazitäten anzustreben.

In der Parkplatzverordnung sind für grösseren Bauvorhaben **Mobilitätskonzepte** zu fordern, in denen nachgewiesen wird, wie die Mobilität des Areals funktioniert und wie den Zielen des GVK entsprochen wird. Massnahmen zum Mobilitätsmanagement unterstützen die Umlagerung vom MIV zum ÖV und zum Fuss- und Veloverkehr.

Dauerparkieren verhindern

Die dauerhafte Belegung der öffentlichen Parkfelder an der Tolackerstrasse gilt es mit geeigneten Massnahmen zu unterbinden, etwa durch die Signalisation einer zeitlichen oder monetären Parkplatzbewirtschaftung. Ähnliche Massnahmen sind bei den Parkplätzen bei der Autobahnbrücke Zürcherstrasse und vor dem Gemeindehaus vorzusehen.

7.10 Veloabstellplätze erstellen



Handlungsfeld Veloabstellplätze erstellen

- Veloabstellplätze an zentralen Lagen erstellen

Orientierender Inhalt

- Regionale Veloparkierungsanlage
- Veloparkierungsanlage / Velostation
- 🚌 Bushaltestelle

Abbildung 30: Handlungsfeld Veloabstellplätze erstellen

Veloabstellplätze bei ÖV-Haltestellen und an zentralen Lagen erstellen

Um den Veloverkehr zu fördern, sind an ÖV-Haltestellen und an zentralen Lagen genügend Veloabstellplätze anzubieten, damit das Velo auch für eine Fahrt dorthin genutzt wird. Konkret sind mehr Veloabstellplätze bei den Bushaltestellen «Hegnau», «Zentrum», «Wallberg» und «Dorf» zu erstellen. Veloabstellplätze sind möglichst witterungsgeschützt zu erstellen und Velos müssen an einer verankerten Struktur abgeschlossen werden können. Der Bedarf ist je Standort abzuschätzen.

Aktualisierung Parkplatzverordnung

Zur Förderung des Veloverkehrs sind auch bei privaten Bauten genügend Veloabstellplätze zu erstellen. Die Richtwerte in der Parkplatzverordnung sind zu ergänzen und zu aktualisieren. Für Gewerbenutzungen ist ein Mindestangebot an Veloabstellplätzen, abhängig von der Nutzfläche, zu definieren. Die Richtwerte für Wohnnutzungen sollen überprüft und an die geltenden Normen angeglichen werden. Weiter sind Rahmenbedingungen zur Anordnung und Erschliessung der Abstellplätze anzustreben.

7.11 Verworfenne Handlungsfelder

Im Rahmen des Partizipationsprozesses wurde weitere Themen angesprochen. Bei diesen steht aus verkehrplanerischer Sicht kein Handlungsbedarf, der Steuerungsausschuss hat keinen Handlungsbedarf festgestellt oder die Schwachstellen können mit alternativen Massnahmen behoben werden.

Umfahrungsstrasse Gutenswil

In den übergeordneten Planungsinstrumenten ist eine Umfahrung von Gutenswil nicht vorgesehen. Zwar besteht Durchgangsverkehr in Gutenswil (siehe Kap. 4.3.4), der Strassenraum wird aber bezüglich Gestaltung und Belastung mehrheitlich als siedlungsverträglich beurteilt. Eine Umfahrungsstrasse hat einen sehr langen Realisierungshorizont und würde die Emissionen an den Siedlungsrand verlagern.

Eine Linienführung über Kulturland wurde bereits einmal geprüft und wurde wegen Widerständen nicht weiterverfolgt. Der Steuerungsausschuss hat deshalb entschieden, das Handlungsfeld Umfahrungsstrasse Gutenswil nicht in das GVK aufzunehmen. Eine «langfristige Vision Umfahrungsstrasse» abseits der Handlungsfelder aufzunehmen wird als nicht praktikabel erachtet und entspricht nicht der realistischen Absicht der Gemeinde.

Gratis Ortsbus nur für Volketswil

In Volketswil soll kein reiner Ortsbus angeboten werden. Ortsbuslinien, die nur innerhalb von Volketswil fahren, haben als Ergänzung zum bestehenden gemeindeübergreifenden Netz zu wenig Potenzial. Zudem führen viele ÖV-Fahrten über die Gemeindegrenze hinaus. Die Kosten für die Gemeinde, einen Gratisbus allein zu betreiben, sind zu hoch.

Lastwagenverbot auf Eichholzstrasse

Im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen wurde ein Lastwagenverbot auf der Eichholzstrasse gefordert. Die Gestaltung der Eichholzstrasse spricht grundsätzlich nicht gegen Lastwagenverkehr, die Fahrbahn ist ausreichend breit, das östliche Trottoir wird bis zur Eichstrasse nicht unterbrochen. Der Rad-/Gehweg auf der westlichen Seite ist mehrheitlich von der Fahrbahn abgetrennt. Ein Lastwagenverbot würde zu unverhältnismässigen Umwegfahrten für den Volketswiler Quell-/Zielverkehr führen.

Umgestaltung Hardstrasse

Die an den Partizipationsveranstaltungen vorgestellte siedlungsverträgliche Umgestaltung der Hardstrasse wurde bei der weiteren Bearbeitung wieder verworfen. Da auf der Hardstrasse keine Temporeduktion vorgesehen ist und auf der Route Eichholz-/Hardstrasse weiterhin Lastwagen erlaubt sind, ist der Spielraum für Umgestaltungen bei der erst kürzlich sanierten Strasse gering. Auf der Hardstrasse bestehen keine gravierenden Schwachstellen oder Unfallschwerpunkte. Mit der geplanten LSA am Knoten Hard-/Umfahrungsstrasse ist eine allfällige Lenkung des Verkehrs einfacher umzusetzen als mit einer Strassenumgestaltung.

Öffnung Hölzliwisenstrasse für Durchgangsverkehr

Auf der Hölzliwisenstrasse besteht heute ein Fahrverbot (ausser Zubringer). Der übergeordnete Verkehr, auch Durchgangsverkehr zwischen Greifensee und Autobahnanschluss Volketswil muss die Route über den Kreisel Industriestrasse wählen. Diese Verkehrsführung entspricht sowohl den übergeordneten als auch den kommunalen Zielen, den Verkehr auf die Hauptachsen zu lenken. Bei einer Öffnung der Hölzliwisenstrasse für den übergeordneten Durchgangsverkehr müssten viele der heute bestehenden flächigen Grundstückzufahrten und die Parkplätze im Strassenraum aufgehoben werden und die Strasse wäre neu

weitgehend Rückstauraum der Einmündung Industriestrasse. Aus diesen Gründen wird eine Öffnung der Hölzliwisenstrasse für den Durchgangsverkehr im Gesamtverkehrskonzept nicht angestrebt.

Ein sogenannter «Grosskreisel» Industrie-/Greifensee-/Hölzliwisenstrasse wurde wegen den resultierenden Umwegfahrten, den aufwändigen Anpassungen der Grundstücksausfahrten und der nötigen Vortrittsbelastung der kantonalen Industriestrasse nicht vertieft geprüft.

Schulbusangebot / Anpassung des Fahrplans auf Stundeplan

An den Partizipationsveranstaltungen wurde gewünscht, dass der Linienbusfahrplan auf die Schulstundenpläne angepasst und Gratis-Busbillette für Schulkinder aus Gutenswil angeboten werden. Der Busfahrplan wird primär durch die Anschlüsse an die S-Bahn definiert, die Berücksichtigung des Stundenplans im Fahrplan würde diese Anschlüsse verschlechtern. Es ist deshalb zweckmässiger, 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 Gratis-Busbilletten richtet sich ebenfalls an die Schulgemeinde.

Förderung öffentlicher Elektroparkfelder

Es ist aus verkehrsplanerischer Sicht keine zwingende Aufgabe der Gemeinde, öffentliche Parkfelder zum Aufladen von Elektrofahrzeugen anzubieten. Elektroautos leisten keinen Beitrag zur Erreichung des Modal-Split-Ziels gemäss kantonalem GVK.

Im Rahmen des **Standortmarketings** kann diese Massnahmen sinnvoll sein. Es könnten einzelne Parkfelder an strategisch interessanten Orten zum Laden von Elektrofahrzeugen ausgerüstet werden. Auf das Erstellen von zusätzlichen Abstellplätzen für E-Autos ist zu verzichten.

8 Massnahmen

8.1 Übersicht

Die Umsetzung der Handlungsfelder erfolgt in 54 Massnahmen, welche nachfolgend aufgeführt werden. Die Massnahmen sind nach den Handlungsfelder geordnet und nach den Prioritäten A bis C unterteilt. Die Prioritätsstufen ordnen die Massnahmen absteigend nach Zielerreichung und Dringlichkeit, geben aber nur eine Orientierung für die spätere Umsetzung.

- GV: Gesamtverkehr, Umgestaltung Strassenraum
- TR: Temporeduktion
- ÖV: ÖV verbessern
- FV: Fussverkehrsnetz verbessern
- VV: Veloverkehrsnetz verbessern
- VL: Verkehrslenkung
- PP: Parkplatzmanagement

Die Priorisierung erfolgt gemäss der Dringlichkeit der Massnahme und ihrem Beitrag zur Erreichung der GVK-Ziele. Den Massnahmen werden die Realisierungshorizonte kurzfristig (1 - 5 Jahre), mittelfristig (5 - 10 Jahre) und langfristig (> 10 Jahre) zugeteilt.

8.2 Massnahmen Priorität A

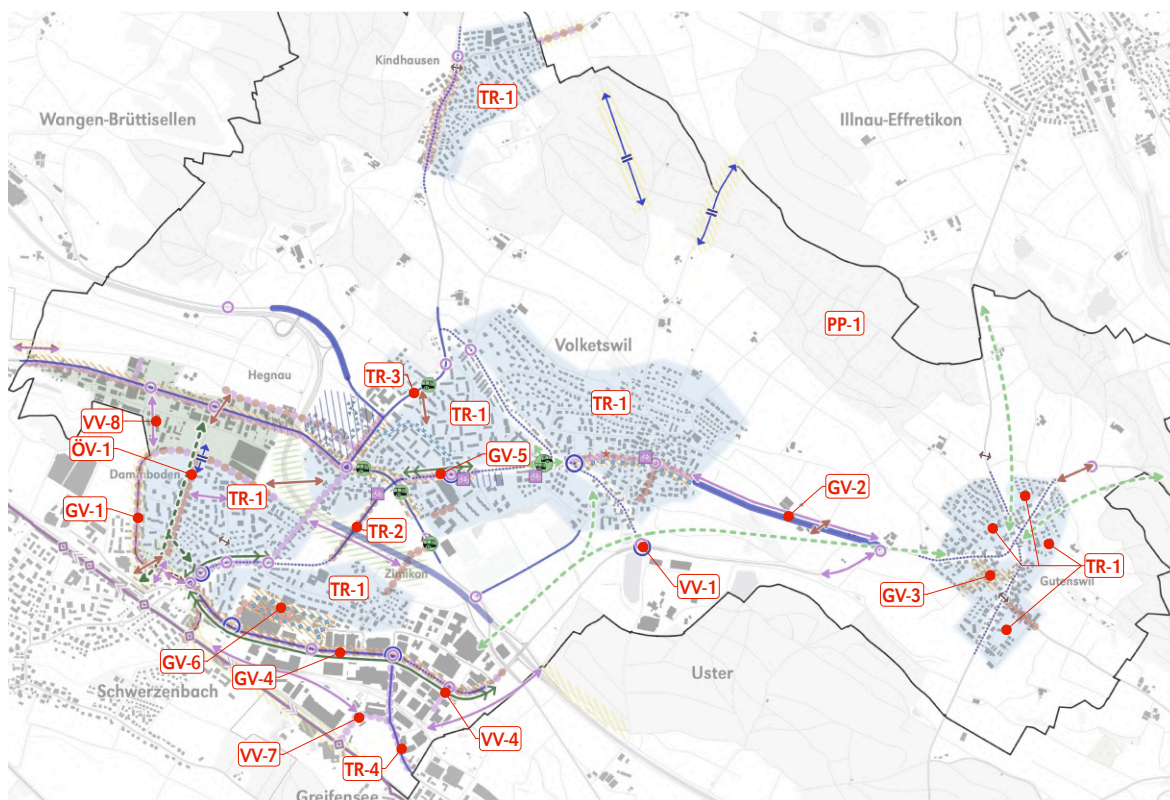


Abbildung 31: Massnahmen Priorität A

Nr.	Bezeichnung	Zuständigkeit	Koordination	Realisierungs-horizont	Zu behebende Schwachstelle
GV-1	Fuss- und Veloweg entlang Chimlibach verbessern	Gemeinde Volketswil	Gemeinde Schwerzenbach	kurzfristig	Netzlücken, schmale Wege, Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr
GV-2	Veloweg und Temporeduktion (60km/h) Pfäffikerstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	kurzfristig	Netzlücke Veloweg, fehlende Fussgängerquerung, Verlagerung des MIV auf Umfahrungsstrasse
GV-3	Aufwertung Zentrum Gutenswil mit Begegnungszone	Gemeinde Volketswil		kurzfristig (Planung/Umsetzung läuft)	Fehlende Aufenthaltsqualität, Geschwindigkeitsniveau
GV-4	BGK Industriestrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Mangelnde Siedlungsverträglichkeit Strassenraum, m. Veloinfrastruktur, n. durchgehende Buspriorisierung
GV-5	Umgestaltung Zentralstrasse	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Priorisierung ÖV, Behebung Schwachstellen Knoten Ifangstrasse (Sichtweiten, Querung, Bushaltestelle)
GV-6	Siedlungsvertäglicher Strassenraum Volkiland (Tempo 30 prüfen)	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Beschleunigungsvorgänge und hohe Geschwindigkeiten auf Chliriet-/Grabenwisstrasse
TR-1	Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Hohes Geschwindigkeitsniveau in Quartieren, Siedlungsverträglichkeit Strassenraum
TR-2	Temporeduktion (50km/h) Zentralstrasse/Autobahnbrücke	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Aufenthaltsqualität Trottoir, Lärmemissionen, Siedlungsverträglichkeit MIV
TR-3	Temporeduktion (50km/h) Kindhauserstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Hohes Geschwindigkeitsniveau innerorts, Siedlungsverträglichkeit MIV
TR-4	Temporeduktion (50 km/h) Greifenseestrasse	Gemeinde Volketswil	Stadt Uster	mittelfristig	Hohes Geschwindigkeitsniveau innerorts
ÖV-1	Bustrasse Riedstrasse und Erschliessung Zürcherstrasse	Gemeinde Volketswil	Gemeinde Schwerzenbach	langfristig	Fehlende ÖV-Erschliessung Juch
WV-1	Knoten Umfahrungs-/Hardstrasse für Velos verbessern	Kanton Zürich	Knotenumbau LSA durch Kanton	kurzfristig	Fehlende Querung Hardstrasse
WV-4	Veloverbindung verbessern Hölziwisenstrasse	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Zufahrt zu Radweg durch stehende Autos behindert
WV-7	Veloverbindung zur Milandia/Veloschnellroute	Gemeinde Volketswil	Veloschnellroute Kanton	langfristig	Veloführung über Parkplatz, fehlende Veloinfrastruktur auf Erlenwiesenstrasse
WV-8	Netzlücke Chimlibach-Zürcherstrasse schliessen	Gemeinde Volketswil	Vertiefungsstudie III (QV reg 1)	mittelfristig	Netzlücke Freizeitroute
PP-1	Aktualisierung Parkplatzverordnung	Gemeinde Volketswil		kurzfristig	Hohe Richtwerte und Reduktionsfaktoren nicht auf Siedlungsentwicklung abgestimmt

Tabelle 2: Massnahmen Priorität A

8.3 Massnahmen Priorität B

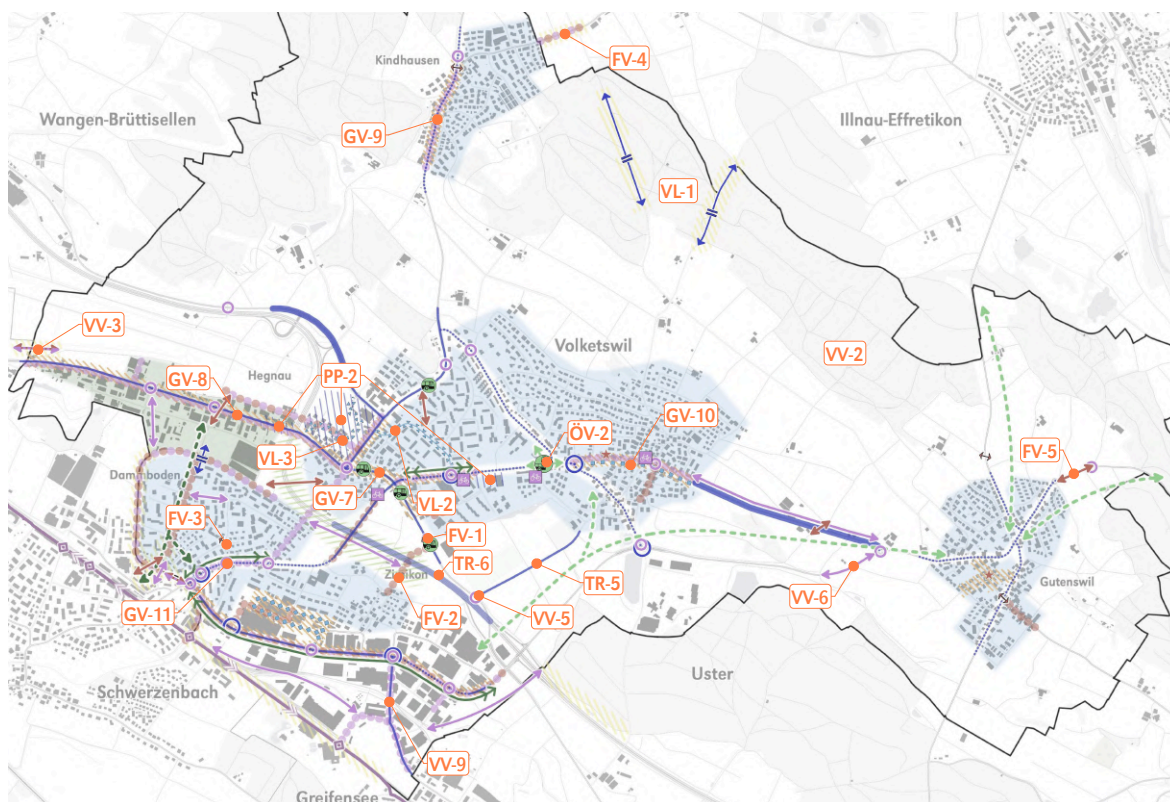


Abbildung 32: Massnahmen Priorität B

Nr.	Bezeichnung	Zuständigkeit	Koordination	Realisierungshorizont	Zu behebbende Schwachstelle
GV-7	Umgestaltung und Temporeduktion (50km/h) Usterstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Mangelnde Siedlungsverträglichkeit Strassenraum, hohes Geschwindigkeitsniveau innerorts
GV-8	Umgestaltung und Temporeduktion (50km/h) Zürcherstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Radweg zu schmal, Veloführung an Einmündungen verbessern, fehlende Querungen
GV-9	Umgestaltung Effretikerstrasse Kindhausen	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Mangelnde Siedlungsverträglichkeit Strassenraum, fehlende Radinfrastruktur
GV-10	Umgestaltung und Temporeduktion Ortskern Volketswil	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Fehlende Aufenthaltsqualität, mangelnde Veloinfrastruktur, Geschwindigkeitsniveau
GV-11	Buspriorisierung und Anpassung Knoten Stationstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Fehlende Buspriorisierung, Schwachstellen Knoten Velo
TR-5	Temporeduktion (50km/h) Kirchweg	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Hohe Geschwindigkeiten entlang Sportanlagen
TR-6	Temporeduktion (80km/h) Autobahn	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	kurzfristig	Lärmmissionen

Tabelle 3: Massnahmen Priorität B Teil 1

Nr.	Bezeichnung	Zuständigkeit	Koordination	Realisierungs-horizont	Zu behobende Schwachstelle
VL-1	Durchfahrtsperren Wald	Gemeinde Volketswil	Gemeinde Illnau-Effretikon	kurzfristig	Konflikte auf Waldwegen zwischen Autos und Fussgängern
VL-2	Schleichweg unterbinden Ifangstrasse	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Umfahrungsrouten Kantonsstrassennetz
VL-3	Schleichweg unterbinden Tolackerstrasse	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Umfahrungsrouten Kantonsstrassennetz
ÖV-2	Fahrplananpassung zur Optimierung der Umsteigebeziehungen	ZVV	Gemeinde Volketswil	kurzfristig	Lange Reisezeiten Volketswil/Gutenswil-Industriegebiet und Volketswil-Kindhausen
FV-1	Fussgängerquerung Usterstrasse verbessern	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	kurzfristig (2024)	Fehlender Fussgängerstreifen, Konflikt mit Einmündung Parkplatz
FV-2	Belagssanierung Heubüelweg	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Mangelnde Belagsqualität, ungünstige Eigentumsverhältnisse (privat)
FV-3	Querung verbessern Grindelstrasse	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Mangelnde Sichtweite bei Fussgängerquerung
FV-4	Fuss- und Veloverbindung verbessern Geerenstrasse	Gemeinde Illnau-Effretikon		langfristig	Hohe Geschwindigkeiten MIV, mangelnde Sicht über Kuppen, fehlende Fuss-/Veloverkehrsinfrastruktur
FV-5	Netzlücke schliessen und Knoten verbessern Pfäffikerst./Grindelw.	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Fehlender Weg zwischen Grindelweg und Luegislandstrasse, fehlende Querungshilfe für Velos
FV-10	Aktualisierung Schulwegplan	Schulgemeinde	Gemeinde-polizei	mittelfristig	Bestehenden Schulwegplan überprüfen und aktualisieren
WV-2	Velosignalisation verbessern	Gemeinde Volketswil		mittelfristig	Velowege schlecht auffindbar
WV-3	Netzlücke Fuss- und Veloverkehr schliessen Flugplatz	Gemeinde Volketswil	Gemeinde Dübendorf	mittelfristig	Netzlücke
WV-5	Knoten für Velos verbessern Usterstrasse/Kirchweg	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	kurzfristig (2024)	Fehlende Querungshilfe zwischen Radweg entlang Usterstrasse und Kirchweg
WV-6	Netzlücke Veloverkehr schliessen Umfahrungsstrasse	Gemeinde Volketswil		kurzfristig (2024)	Netzlücke zwischen Kreisel und Hombergweg
WV-9	Veloverbindung verbessern Greifenseestrasse	Gemeinde Volketswil	Stadt Uster	langfristig	Hohe Verkehrsbelastung, schmale Radstreifen. Kurzfristig werden Radstreifen neu markiert (2022)
PP-2	Parkraumbewirtschaftung Tolacker, Zürcherstrasse, Gemeindehaus	Gemeinde Volketswil		kurzfristig	Dauerparkierung auf öffentlichen Parkfeldern

Tabelle 4: Massnahmen Priorität B Teil 2

8.4 Massnahmen Priorität C

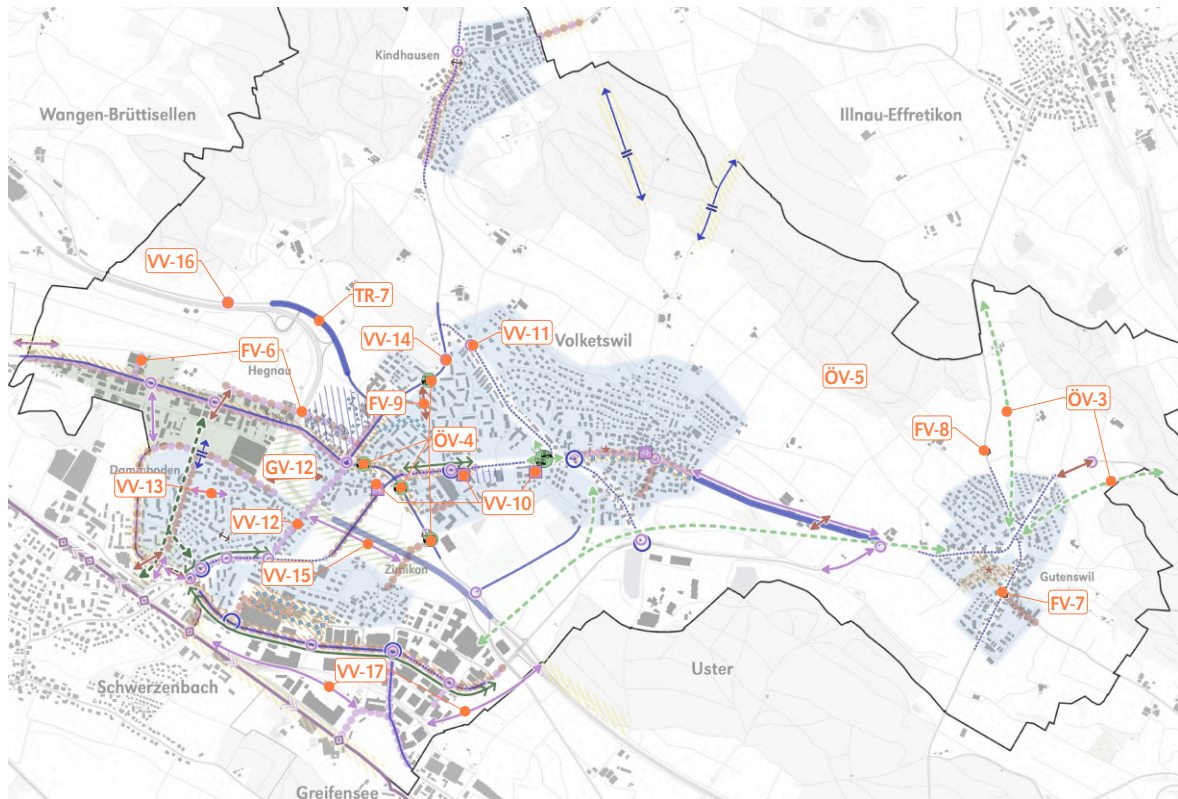


Abbildung 33: Massnahmen Priorität C

Nr.	Bezeichnung	Zuständigkeit	Koordination	Realisierungs-horizont	Zu behebbende Schwachstelle
GV-12	Überdeckung Autobahn und Netzlücken Fussverkehr schliessen	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	langfristig	Lärmemissionen Autobahn
TR-7	Temporeduktion (60km/h) Hegnauerstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Hohe Geschwindigkeit innerorts, mangelnde Siedlungsverträglichkeit Strassenraum
ÖV-3	Busverbindungen nach Illnau und Fehraltorf prüfen	Gemeinde Volketswil	Gemeinde Illnau-Effretikon, ZVV	mittelfristig	Lange Reisezeiten nach Illnau und Fehraltorf
ÖV-4	Taktverbesserung zu Randzeiten	ZVV	Gemeinde Volketswil	langfristig	Keine ÖV-Angebot nach 21 Uhr
ÖV-5	ZVV-Lokalnetz bekannter machen	Gemeinde Volketswil		kurzfristig	ZVV-Lokalnetz für Fahrten innerhalb Volketswils ist zu wenig bekannt
FV-6	Fuss- und Veloverbindung verbessern Tolacker- und Büelstrasse	Gemeinde Volketswil		langfristig	Unterbrochenes Trottoir, flächige Parkierung/Grundstückausfahrten
FV-7	Fussgängerquerung erstellen Winterthurerstrasse Gutenswil	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	langfristig	Fehlende Querungshilfe bei Knoten Dorfstrasse
FV-8	Fussgängerquerung verbessern Winterthurerstrasse ausserorts	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	langfristig	Fehlende Querungshilfe
FV-9	Netzlücke Fussverkehr schliessen Mythenweg	Gemeinde Volketswil		langfristig	Privatrechtliches Verbot langfristig (bei Umbau) aufheben und Wegrecht sichern

Tabelle 5: Massnahmen Priorität C Teil 1

Nr.	Bezeichnung	Zuständigkeit	Koordination	Realisierungs- horizont	Zu behebbende Schwachstelle
W-10	Veloabstellplätze erstellen	Gemeinde Volketswil		langfristig	Fehlende Veloabstellplätze
W-11	Knoten für Velos verbessern Eichholz-/Eichstrasse	Gemeinde Volketswil		langfristig	Unattraktiver Zugang zu Radweg südlich der Eichholzstrasse, fehlende Querungshilfen
W-12	Veloverbindung verbessern Stationsstrasse	Gemeinde Volketswil	Kantonale Schwachstelle	langfristig	Unsystematische Führung, Gefahrenstellen durch viele private Ausfahrten/Einmündungen
W-13	Velonetzlücke schliesse Grindel-/Riedstrasse	Gemeinde Volketswil		langfristig	Fehlende fahrbare Veloverbindung
W-14	Knoten für Velos verbessern Kindhauser-/Sunnebühlstrasse	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil	mittelfristig	Fehlender Zugang von Sunnebühlstrasse auf gegenüberliegenden Radweg
W-15	Netzlücke Veloverkehr Heubüelweg-Chimlibachweg schliessen	Gemeinde Volketswil	Vertiefungsstudie III	langfristig	Netzlücke Freizeitverkehr (Gebietsmanagement Uster-Volketswil)
W-16	Knoten für Velos verbessern Hegnauerstrasse/Guetenbüelweg	Gemeinde Volketswil		langfristig	Fehlende Querungshilfe ausserorts
W-17	Veloverbindung Guntenbach	Gemeinde Volketswil	Gemeinde Schwerzenbach	langfristig	Fehlende Langfristige Freizeitroute zwischen Erholungsgebieten

Tabelle 6: Massnahmen Priorität C Teil 2