

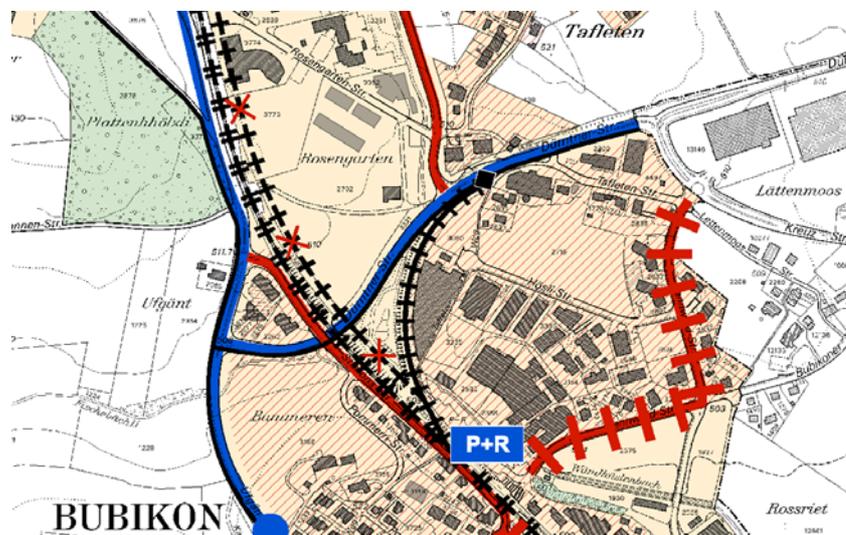
Teilrevision Verkehrsplan Teilplan 1,  
Höslistrasse

Antrag an die  
Gemeindeversammlung

Bericht gemäss Art. 47 RPV

Bereich Verkehr

- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr



Inhalt	1. Einleitung	3
	2. Ziele	4
	3. Ergänzende Erläuterungen zum Richtplantext	5
	3.1 Nutzungen im Gebiet	5
	3.2 Verkehrsmenge und Verkehrsbeziehungen	6
	3.3 Regionaler Richtplan - Anschlussgleis	11
	4. Kostenfolgen	12
	4.1 Kostenfolgen des Richtplaneintrags	12
	4.2 Kostenschätzung Kreiselprojekt	13
	5. Auswirkungen	15
	5.1 Verkehrsqualität	15
	5.2 Lärmschutz	16
	5.3 Umwelt	20
	5.4 Siedlungs- und Wohnqualität	21
	5.5 Standortattraktivität für das Gewerbe	21
	6. Mitwirkung	22

## Anhang

- Weitere Verkehrsbetrachtungen

Auftraggeber

Gemeinde Bubikon

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG  
Peter von Känel, Projektleitung  
Anita Suter, Sachbearbeitung

# 1. Einleitung

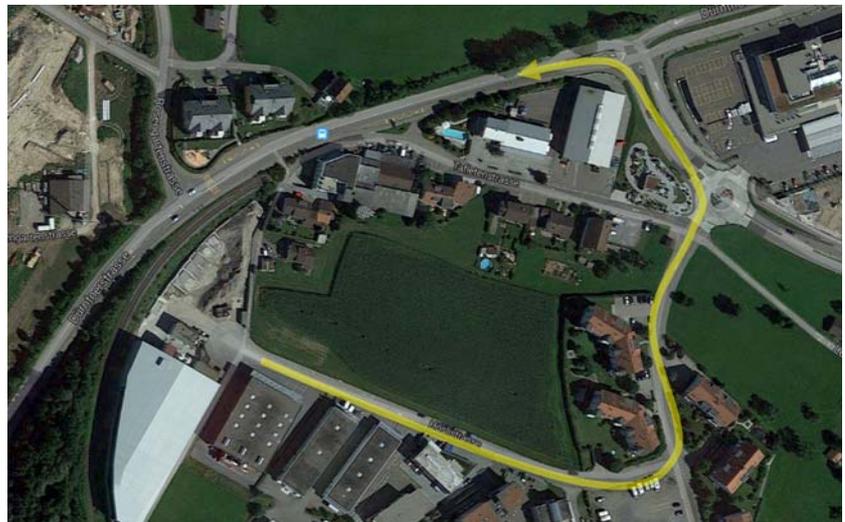
## Ausgangslage

Der Verkehrsplan der Gemeinde Bubikon wurde am 13. März 2013 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt.

Zwischenzeitlich zeichnen sich nun im Gebiet um die Höslistrasse Entwicklungen ab, aufgrund welcher auch neue, verkehrsentensive Gewerbebetriebe zu erwarten sind.

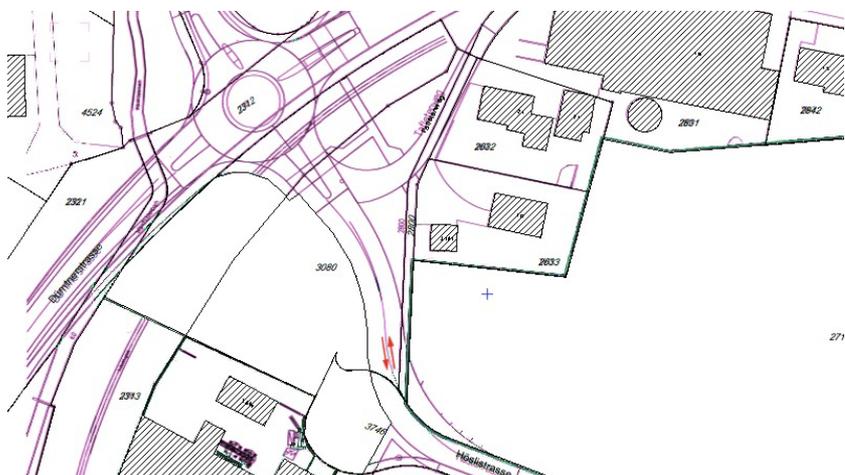
Die Erschliessung im Gebiet ist derzeit von der Höslistrasse über die Sennweidstrasse in die Kreuzstrasse und danach auf die Dürntnerstrasse organisiert.

Da im Bereich der Sennweidstrasse, welche dem Tempo-30-Regime untersteht, auch Wohnnutzungen vorhanden sind, birgt dies ein gewisses Konfliktpotenzial.



## Kreisel Anschluss Dürntnerstrasse

Um die Situation zu verbessern, wurde ein Kreiselschluss für die Höslistrasse an die Dürntnerstrasse angedacht. An einem solchen Kreiselschlussprojekt wird sich die Gemeinde kostenmässig beteiligen müssen.



## Umfang und Bestandteile

Im Verkehrsplan werden die Strassen für die Groberschliessung (Sammelstrassen) bezeichnet. Der vorgesehene Anschluss ist aus sachlicher Sicht und aufgrund der Rechtsprechung als Groberschliessung zu betrachten, so dass er in den Verkehrsplan aufgenommen werden sollte.

Der Verkehrsplan Teilplan 1 der Gemeinde Bubikon ist daher im Bereich Höslistrasse anzupassen.

Die Teilrevisionsvorlage "Höslistrasse" des Verkehrsplanes Teilplan 1 umfasst folgende Bestandteile:

- Anpassung Richtplankarte 1:5000
- Anpassung Richtplantext
- Bericht gemäss Art. 47 RPV
- Bericht zu den Einwendungen

## 2. Ziele

### Effizienz und Wohnqualität

Der vorgesehene neue Richtplaneintrag "kommunale Sammelstrasse Höslistrasse" für den direkten Anschluss des Gewerbegebietes Höslistrasse an die Dürnterstrasse verfolgt folgende Ziele:

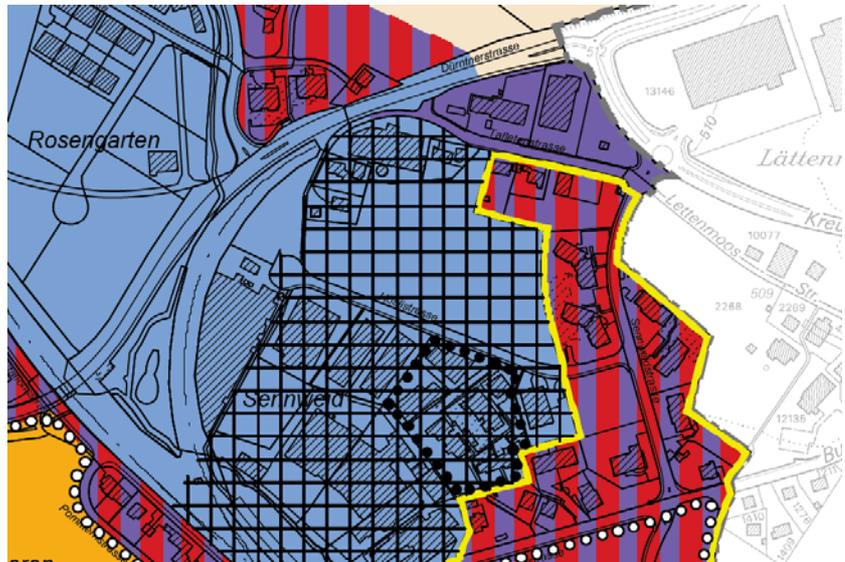
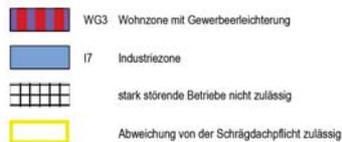
- Der Gewerbeverkehr soll effiziente, kurze Wege zum übergeordneten Strassennetz haben, um leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte zu ermöglichen.
- Die Belastung der Wohngebiete durch Gewerbeverkehrsemissionen (Lärm, Staub etc.) ist zu minimieren.
- Die Strassen im Wohngebiet sollen der Wohnsituation entsprechend sicher gestaltet sein. Es sollen minimale Ausbaugrössen verwendet werden.
- Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone) soll nicht überschritten werden. Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen soll zur Wohnqualität im Wohngebiet beigetragen werden.

## 3. Ergänzende Erläuterungen zum Richtplantext

### 3.1 Nutzungen im Gebiet

#### Zonenplan

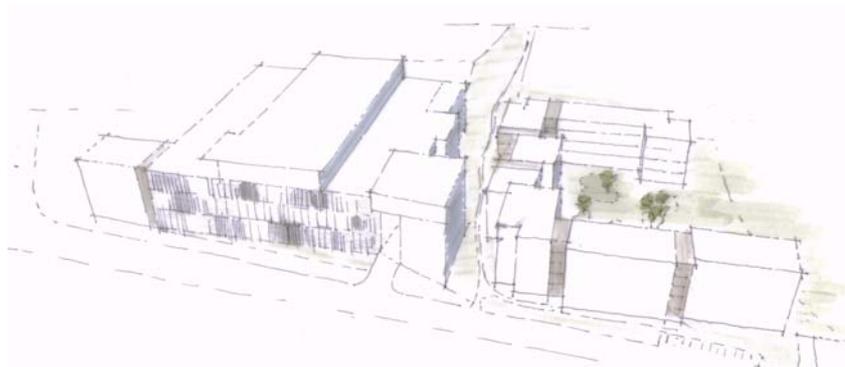
Die Höslistrasse erschliesst heute in der Industriezone gelegene Parzellen. Aufgrund der Sonderbauvorschriften können hier über einen Gestaltungsplan teilweise auch Wohnnutzungen vorgesehen werden. Die Höslistrasse führt aus dem Industriegebiet in die Wohn- und Gewerbezone an der Sennweidstrasse. Damit belastet sämtlicher Verkehr der bestehenden gewerblichen Nutzungen (z.B. Bauschuttzubereitungsanlage) wie auch allfälliger neuer Nutzungen das Wohngebiet.



#### Gestaltungsplan Höslistrasse

Für das noch unbebaute Gebiet an der Höslistrasse ist ein Gestaltungsplan in Arbeit, welcher im östlichen Teil Wohnnutzungen und im westlichen Teil Gewerbenutzungen (evtl. Recyclingunternehmung) vorsieht.

Bebauungsvariante Mai 2015  
Schellenbaum Partner



## 3.2 Verkehrsmenge und Verkehrsbeziehungen

### Verkehrszählungen LKW-Anteil

Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV, Messung 2015) beträgt auf der Höslistrasse 753 Fahrzeuge. Der LKW-Anteil ist werktags mit 144 Fahrzeugen hoch.

### Kreuzstrasse

Die Verkehrsbelastung auf der Kreuzstrasse weist gemäss Verkehrserhebung eine tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von ca. 7'800 Fahrzeugen auf.

### Geschwindigkeitsniveau

Das Geschwindigkeitsniveau v85% liegt bei der Höslistrasse gemäss Messungen im April 2015 zwischen 32 und 38 km/h.

### Tempo 30 Sennweid

Im Bereich der Sennweidstrasse besteht eine Tempo-30-Zone, welche verfügt wurde, um die Verkehrssicherheit für die Anwohner zu gewährleisten.

Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu gewährleisten, mussten bauliche Massnahmen (Einengungen) umgesetzt werden. Die Lösung ist nur mässig befriedigend. Die Einengungen mussten aufgrund des verhältnismässig hohen LKW-Verkehrs weit auseinander gesetzt werden, so dass sie für Personenwagen kaum Wirkung zeigen. Durch die neu vorgesehene Verkehrsführung über einen neuen Anschluss an die Dürtnenstrasse wird die Sennweidstrasse deutlich vom LKW-Verkehr entlastet. Bei Bedarf können die Massnahmen angepasst werden, so dass die Einhaltung von Tempo 30 und damit die Verkehrssicherheit besser gewährleistet ist.

### Projekte und Verkehrsentwicklung

#### Gestaltungsplan Höslistrasse

Wenn die heute unbebauten Grundstücke an der Höslistrasse entsprechend des Gestaltungsplanes bebaut werden, entsteht einerseits Mehrverkehr durch die neuen Wohnnutzungen und andererseits auch neuer Gewerbeverkehr.

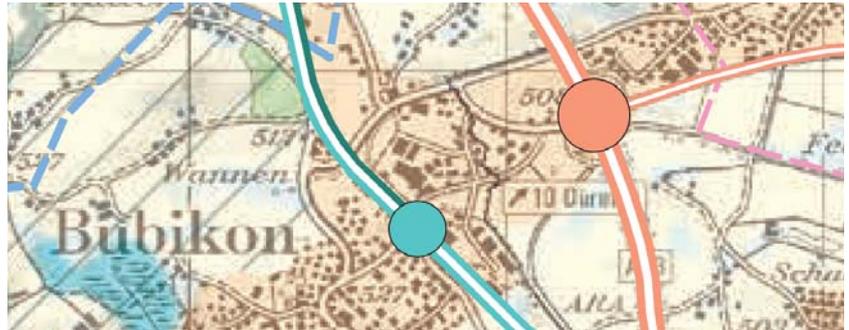
Wenn im Bereich des Gestaltungsplanperimeters ein neuer Recyclingbetrieb angesiedelt wird, wäre mit einer weiteren Zunahme der LKW-Fahrten über das Wohngebiet an der Sennweidstrasse zu rechnen, wenn der Anschluss an die Dürtnenstrasse nicht umgesetzt würde.

Lättenmoos Dürnten

Das Gebiet Lättenmoos der Gemeinde Dürnten liegt derzeit in der Reservezone. Als Grundlage für eine allfällige Anpassung des Zonenplanes wurden eine Gebietsentwicklung und mögliche Erschliessungsvarianten geprüft.

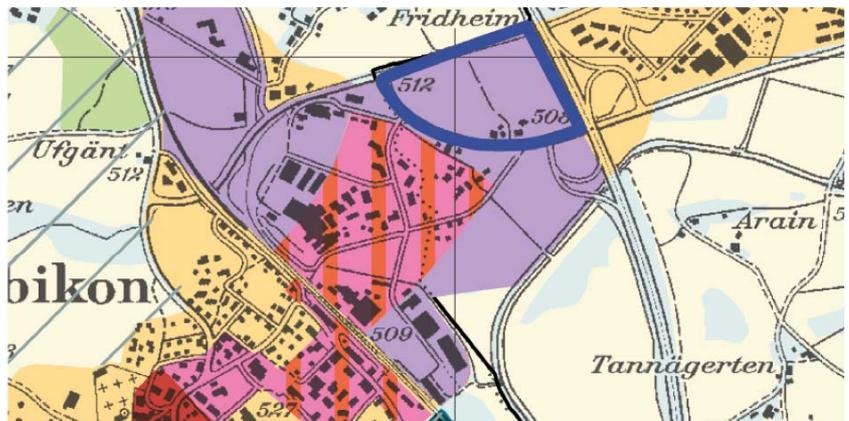
Das Gebiet weist ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Das Gebiet ist im kantonalen Richtplan als Siedlungsgebiet bezeichnet.

Kantonaler Richtplan – Siedlungsgebiet



Im regionalen Richtplan (Stand öffentliche Auflage) ist das Gebiet neu als regionales Arbeitsplatzgebiet bezeichnet. Eine Erschliessung dieses allfälligen neuen Gewerbegebietes über die Sennweidstrasse ist daher zu vermeiden.

Regional bestehend	geplant	Siedlung
		Siedlungsgebiet
		Zentrumsgebiet
		Schutzwürdiges Ortsbild
		Gebiet zur Erhaltung der Siedlungsstruktur
		Arbeitsplatzgebiet
		Mischgebiet
		Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
		Hohe bauliche Dichte
		Niedrige bauliche Dichte
		Gebiet für stark verkehrserzeugende Nutzung



In einer Studie zur Gebietsentwicklung, bei welcher allerdings Wohnnutzungen im Vordergrund standen, wurden Erschliessungsvarianten für das Gebiet Lättenmoos geprüft.



In Anbetracht der nun aufgrund des regionalen Richtplanes zu erwartenden Nutzung als Gewerbegebiet, muss die Variante 3 im Vordergrund stehen, auch wenn in dieser Variante lediglich ein rechts-rechts-System für den Anschluss an die Kreuzstrasse möglich ist.

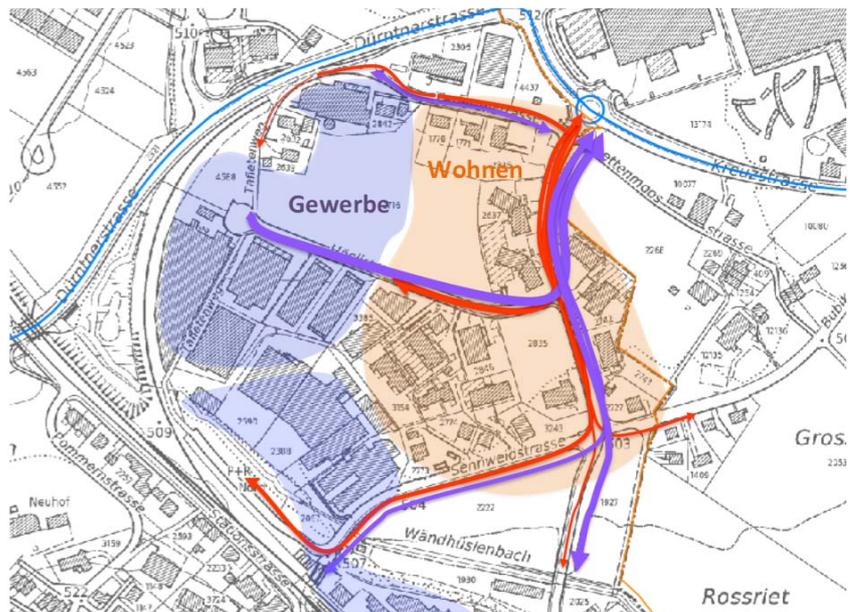
## Verkehrsbeziehungen

Der heutige Verkehr aus dem Gewerbegebiet belastet das Wohngebiet. Bereits heute erreichen immer wieder Klagen die Gemeinde. Mit einer Überbauung der heute unbebauten Bauparzellen wird der Verkehr auf der Sennweidstrasse zunehmen. Eine Neukonzeption der Verkehrsbeziehungen ist daher notwendig.

Durch die vorgesehene Anbindung an die Dürntnerstrasse können die Sennweidstrasse und das Wohngebiet grösstenteils vom Gewerbeverkehr aus dem Gebiet Höslistrasse entlastet werden.

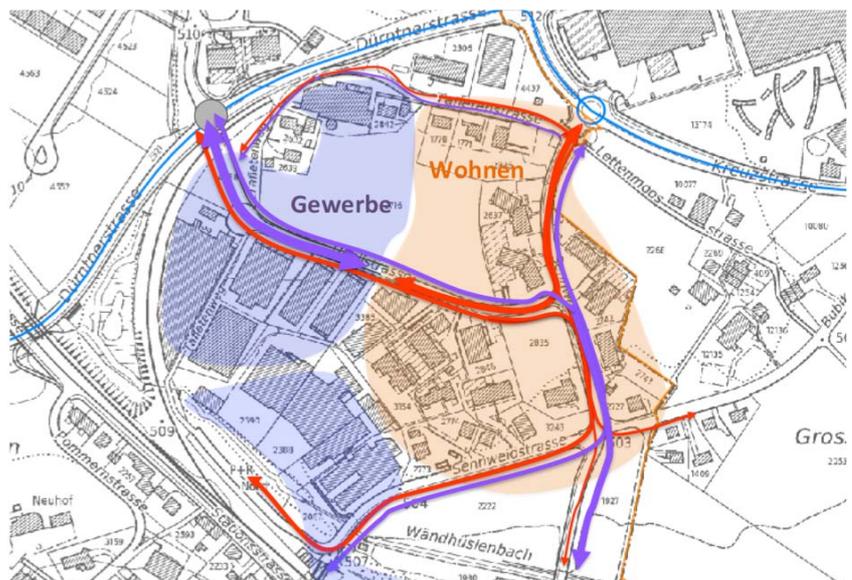
### Heutige Verkehrsbeziehungen

-  Gewerbeverkehr (va. LKW)
-  Wohnverkehr (va. PW)



### Künftige Verkehrsbeziehungen

-  Gewerbeverkehr (va. LKW)
-  Wohnverkehr (va. PW)



### Tafletenstrasse

Die Tafletenstrasse wird ab Tafletenstrasse 11 als Einbahn in Richtung neuer Kreisel betrieben werden. Damit wird sich die LKW-Menge auf der Tafletenstrasse halbieren und der PW-Verkehr etwas abnehmen.

## Verkehrsführung Langsamverkehr

### Regionaler Richtplan

Kantonal bestehend	Kantonal geplant	Regional bestehend	Regional geplant	Verkehr
				Hochleistungsstrasse
				Ausbau Hochleistungsstrasse
				Hauptverkehrsstrasse
				Verbindungsstrassen
				Parkierungsanlage
				Radweg
				Fuss- / Wanderweg
				Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
				Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
				Ausbau Bahnlinie
				Station / Haltestelle
				Anschlussgleis

Das Fuss- und Velowegnetz gemäss Verkehrsplan Teilplan 2 wurde im Plan zur Teilrevision Teilplan 1 als Informationsinhalt abgebildet, obschon es nicht Bestandteil der Teilrevision ist.

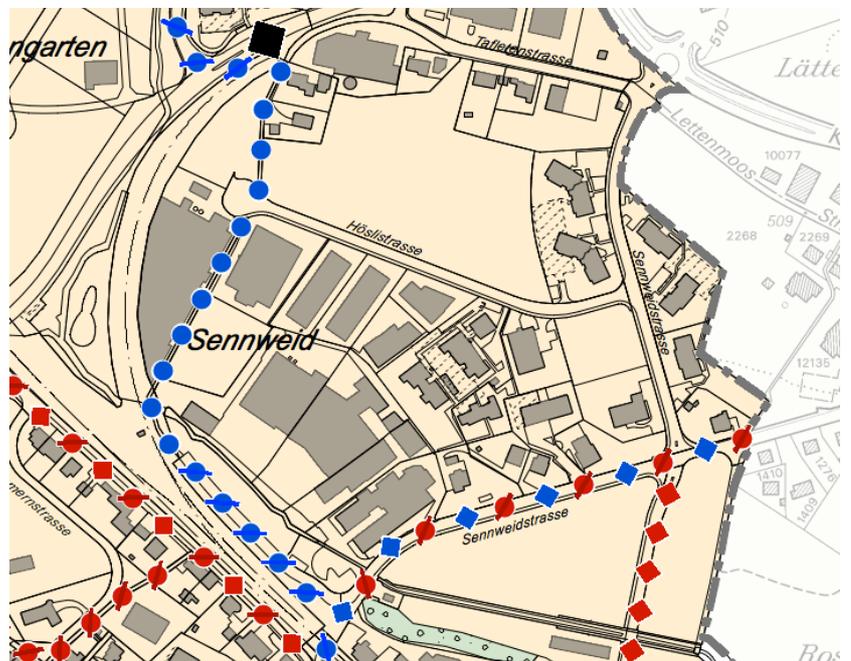


Im Bereich der Bahnhofunterführung besteht eine Konfliktsituation zwischen Velofahrern und Fussgängern. Durch eine Verbesserung der Veloroutenverbindung entlang der Dürntnerstrasse könnte eine gewisse Verlagerung des Veloverkehrs auf die Dürntnerstrasse erreicht werden, so dass die Konfliktsituation entschärft werden kann. Bei der Region wird daher eine Radwegverbindung entlang der Dürntnerstrasse (fahrbahnanliegender Veloweg) beantragt, welcher im Rahmen des Kreiselausbau erstellt werden könnte.

### Verkehrsplan 2

#### Fuss- und Radwege

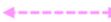
übergeordnete Festlegungen		
bestehend	geplant	Radweg
		Velobstelpätze im öffentlichen Interesse
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag
kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	Radweg
		Velobstelpätze im öffentlichen Interesse
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag

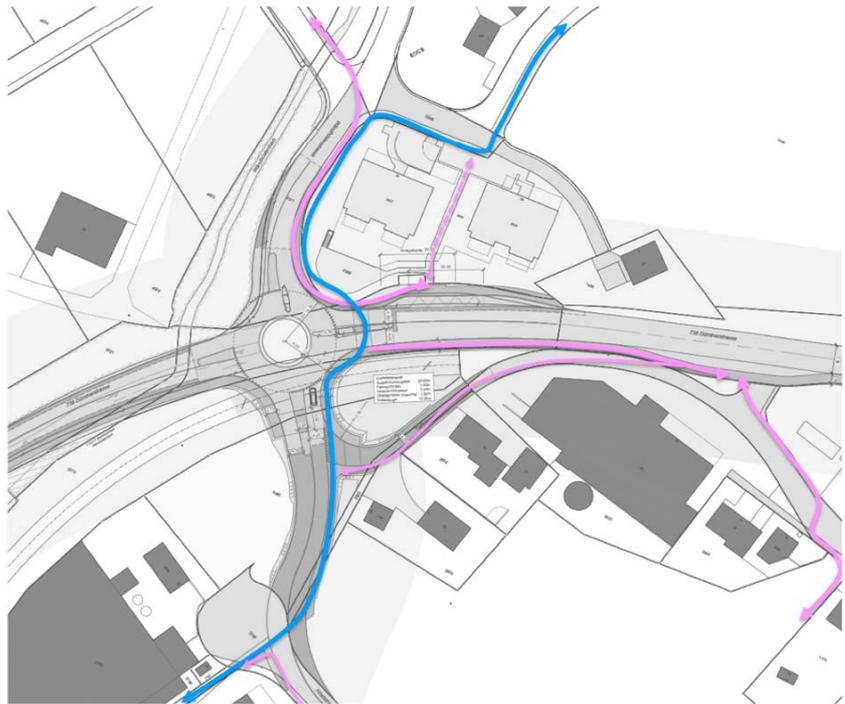


### Fusswegführung

Im Bereich des Kreisels tangiert der neue Anschluss den überkommunalen Fussweg (Wanderweg), welcher von der Wändhülsenstrasse über die Dürntnerstrasse in das Gebiet Sennweid verläuft. Die Fusswegführung ist jedoch heute umständlich und kann durch die neue Sammelstrasse verbessert werden. Revisionsbedarf für den Teilplan 2 besteht nicht.

Fusswegführung im Bereich des Kreisels

-  Regionaler Fussweg
-  weitere Fusswegverbindungen
-  Nicht öffentliche Fusswege



Weitere beabsichtigte  
Verbesserungsmassnahmen  
Langsamverkehr und  
Verkehrssicherheit

Im Umfeld sind diverse Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr in Prüfung oder geplant. Diese sind jedoch unabhängig von der Teilrevision des Verkehrsplans Teilplan 1:

- Die Kreuzungssituation Rosengarten-/Wändhüslenstrasse soll durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit für Fussgänger verbessert werden.
- Die Kreuzungssituation Sennweid-/Bubikoner- und Ross-wiesstrasse soll für Fussgänger verbessert werden.
- Durch die Sicherstellung der Einhaltung der Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone) im Bereich der Sennweidstrasse soll die Verkehrssicherheit verbessert werden. Erforderliche Massnahmen sollen auf den LKW-Verkehr aber auch auf den Veloverkehr abgestimmt sein.
- In Zusammenhang mit Tempo 30 ist im Bereich der Querung des Tafletenweges mit der Höslistrasse eine bauliche Massnahme vorgesehen (Schwelle).
- Zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit soll die Höchstgeschwindigkeit im bebauten Bereich an der Dürntnerstrasse, der Rosengartenstrasse und der Wändhüslenstrasse nach Möglichkeit von heute max. 80 km/h auf 50 km/h oder mindestens 60 km/h reduziert werden.
- Ein Teilabschnitt im Bereich Tafletenstrasse soll mit einem Trottoir ergänzt werden.
- Die Fusswegverbindungen durch Privatareale (z.B. Gestaltungsplangebiet) sind zu sichern.

### 3.3 Regionaler Richtplan - Anschlussgleis

#### Anschlussgleis Teilstreichung

Im Bereich des neuen Anschlusses ist im regionalen Richtplan ein Anschlussgleis festgelegt. Die Festlegung muss auf einem Teilstück gestrichen werden, da andernfalls ein Widerspruch zum neuen Eintrag Sammelstrasse besteht. Ein entsprechender Antrag wurde der Region gestellt und soll im Rahmen der laufenden Revision aufgenommen werden.

Das Anschlussgleis wird nur noch als Abstellgleis für Güterzüge gebraucht und erfüllt keinen anderen Zweck mehr. Die an das Anschlussgleis anstossende Firma konnte ca. 60 m der Gleisparzelle erwerben. Das Gleis wurde bereits rückgebaut, so dass die beantragte Teilstreichung (ca. 60 m) aus dem regionalen Richtplan nur eine Formsache ist. Der Richtplantext erfordert keine Anpassung.

Gültiger regionaler Richtplan 1998

- ● ● Anschlussgleis bestehend
- ✕ Anschlussgleis aufheben (Antrag: Festlegung aufheben)



Regionaler Richtplan  
(Stand öffentliche Auflage)

- | Kantonal<br>bestehend | geplant | Regional<br>bestehend | geplant | Verkehr                           |
|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------------------|
|                       |         |                       |         | Hochleistungsstrasse              |
|                       |         |                       |         | Ausbau Hochleistungsstrasse       |
|                       |         |                       |         | Hauptverkehrsstrasse              |
|                       |         |                       |         | Verbindungsstrassen               |
|                       |         |                       |         | Parkierungsanlage                 |
|                       |         |                       |         | Radweg                            |
|                       |         |                       |         | Fuss- / Wanderweg                 |
|                       |         |                       |         | Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag   |
|                       |         |                       |         | Bahnlinie doppel- oder mehrspurig |
|                       |         |                       |         | Ausbau Bahnlinie                  |
|                       |         |                       |         | Station / Haltestelle             |
|                       |         |                       |         | Anschlussgleis                    |



Im regionalen Richtplan, Stand öffentliche Auflage, ist das Teilstück gestrichen, so dass kein Konflikt mehr mit der neu geplanten Sammelstrasse besteht. Der Eintrag der geplanten Sammelstrasse kann erst genehmigt werden, wenn das Anschlussgleis im regionalen Richtplan gestrichen ist. Die nächste Delegiertenversammlung findet am 22. Juni 2017 statt.

## 4. Kostenfolgen

### 4.1 Kostenfolgen des Richtplaneintrags

Allgemeines  
Kosten mit Nachfolgevorlage

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten.

Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann – wie in vorliegendem Fall - finanzielle Konsequenzen haben.

In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung von Erschliessungsanlagen
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge

Sammelstrasse – Groberschliessung

Mit der neuen Festlegung im Verkehrsplan wird der bezeichnete Abschnitt der Höslistrasse als Sammelstrasse klassiert. Dies bedeutet auch, dass sie Groberschliessungsfunktionen zu erfüllen hat. Damit liegt die Bau- und Kostenpflicht bei der Gemeinde.

Erschliessungspflicht der Gemeinde

Gemäss Raumplanungsgesetz ist die Gemeinde verpflichtet, die Groberschliessung von Baugrundstücken sicherzustellen. Zumindest der Einlenker bzw. der Anschluss ab Dürntnerstrasse ist daher als Sammelstrasse zu klassieren und damit Sache der Gemeinde ("Sammelstrasse Länge Null" BGE Eglisau/Fäl-landen).

Grundsätzlich ist hingegen die Feinerschliessung Sache der Grundeigentümer. Wenn jedoch eine rechtskonforme Erschliessung besteht, gehen sämtliche Kosten der Anpassung der strassenseitigen Erschliessung zu Lasten der Gemeinde. Da im vorliegenden Fall aufgrund der Situation des Gewerbeverkehrs durch ein Wohngebiet Missstände bestehen, können allenfalls gewisse Anpassungen den angrenzenden Grundeigentümern angelastet werden.

Mehrwertbeiträge

Die Gemeinde ist zudem berechtigt, im Rahmen der Gesetzgebung für die strassenmässige Erschliessung Mehrwertbeiträge von den angrenzenden Grundeigentümern zu verlangen.

Kreditvorlage an die Gemeindeversammlung

Die Ausarbeitung des Bauprojektes richtet sich nach den Vorschriften des Strassengesetzes. Der notwendige Kredit für den Ausbau der Strassenanlagen ist durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen.

## 4.2 Kostenschätzung Kreiselpunkt

### Kreiselpunkt

Ausschnitt Kreiselpunkt, 3.10.2016  
 Eichenberger Ingenieure AG



Für den Neubau des vierarmigen Kreisels inklusive gebundene Ausgaben (Staatsstrassen, baulicher Unterhalt) und der Bushaltestelle wird von Kosten von **ca. 2.4 Mio. Fr.** ausgegangen.

Aufgrund von Anpassungen im Projekt können sich die Kosten noch etwas verändern.

### Kostenschätzung

Eichenberger Ingenieure AG, 16.1.2014  
 (unverbindlich/Entwurf)

Bezeichnung	Total	Dürntnerstrasse, Anpassung	Wandhüsenstrasse	Bushaltestelle	Kreiselpunkt	Höslistrasse	Tafletenweg
		Staatsstrassen baulicher Unterhalt	Staatsstrassen baulicher Unterhalt	Staatsstrassen Anteil OV	Staatsstrassen		
	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr
<b>I. Erwerb von Grund und Rechte</b>	<b>345800</b>		8000	13000	<b>110000</b>	<b>154'800</b>	60000
II. Bauarbeiten	1290000	115000	75000	115000	700000	185000	100000
III. Nebenarbeiten	275000	20000	20000	30000	150000	35000	20000
IV. Technische Arbeiten	489000	58000	53000	63000	194000	63000	58000
<b>TOTAL</b>	<b>2399800</b>	<b>193000</b>	<b>156000</b>	<b>221000</b>	<b>1154000</b>	<b>437800</b>	<b>238000</b>
Anteil % der Kosten Total	100%	8%	7%	9%	48%	18%	10%

Anteil Kanton 968000  
 Anteil Gemeinde 1431800

Gebundene Ausgaben, baulicher Unterhalt Staatsstrasse

Die geschätzten Kosten von Fr. 193'000.- für den baulichen Unterhalt der Staatsstrasse (Dürntnerstrasse) gehen zu Lasten des Kantons.

Bushaltestelle

Die geschätzten Kosten von Fr. 221'000.- für die Bushaltestelle gehen ebenfalls zu Lasten des Kantons.

Kreiselpunkt

Gemäss Mitteilung des Amtes für Verkehr wird sich der Kanton voraussichtlich mit rund der Hälfte (ca. 48%, 2-Arme) an den Kosten des Kreisels beteiligen. Die Kostenschätzung für den Kreiselpunkt beläuft sich auf Fr. 1'154'000.-. Der Kanton übernimmt folglich Fr. 554'000.-.

## Gemeindeanteil

Der Anschluss mittels Kreisels ab Dürntnerstrasse soll als Sammelstrasse klassiert werden. Die Bau- und die Kostenpflicht liegt daher bei der Gemeinde.

Der Gemeindeanteil beträgt ca. Fr. 1'431'800.-.

## Anteil Nord

Gemäss Kostenschätzung fallen für die Anpassungen an der Wändhüslenstrasse Fr. 156'000.- sowie die Hälfte des Gemeindeanteils am Kreisels (Fr. 600'000.-/2= Fr. 300'000.-) an.

Anteil Nord ca. Fr. 456'000.- z.L. der Gemeinde

## Anteil Süd (Höslistrasse)

Die andere Hälfte des Gemeindeanteils des Kreisels (Fr. 300'000.-) sowie die Anpassungen an der Höslistrasse (Fr. 437'800.-) und am Tafletenweg (Fr. 238'000.-) werden für den Anschluss des südlichen Teils (Höslistrasse) anfallen **(d.h. ca. Fr. 975'800.-)**.

## Vereinbarung zu den Mehrwertbeiträgen unterzeichnet

Dieser Anteil von Fr. 975'800.- bildet die Basis für das Erheben von Mehrwertbeiträgen von den massgeblich betroffenen Grundeigentümern im Bereich Höslistrasse.

Die betroffenen Grundeigentümer haben eine entsprechende Vereinbarung zur Übernahme von Kosten in der Höhe von **Fr. 407'000.-** unterzeichnet.

## 5. Auswirkungen

### 5.1 Verkehrsqualität

#### Verkehrsqualität

Die Festlegungen im Verkehrsplan sollen zu einem vertraglichen Verkehr beitragen und die Qualität der Verkehrsanbindung sichern. Dies kann durch den neuen Kreiselschluss an die Dürntnerstrasse erreicht werden.

#### Verkehrssicherheit

Durch die Reduktion des Gewerbeverkehrs an der Sennweidstrasse kann hier – im Bereich des Wohngebietes – die Verkehrssicherheit verbessert werden.

#### Anschlussgleis

Trotz der Streichung des Teilstücks von ca. 60 m ist eine Erschliessung des angrenzenden Bauschuttverarbeitungsbetriebes über das Gleis weiterhin möglich, so dass Art. 5 Bundesgesetz über die Anschlussgleise bzw. § 237 PBG weiterhin gewährleistet ist, auch wenn die angrenzenden Betriebe derzeit kaum als "Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr" bezeichnet werden können.

#### Baulinien für Anschlussgleise

Baulinien für Anschlussgleise sind als Folge der Anpassung aufzuheben. Gemäss den vorliegenden Informationen bestehen jedoch keine Baulinien für das zu streichende Teilstück des Anschlussgleises.

## 5.2 Lärmschutz

### Wohngebiet Sennweid- strasse

Durch die Bestrebungen den Verkehr, insbesondere des Gewerbes, möglichst schnell und direkt über den neuen Kreiselschluss auf die überkommunale Strasse zu verlagern, wird das Wohngebiet von Gewerbeverkehr und damit von Lärm entlastet.

Grosse LKWs müssen im Bereich baulicher Massnahmen für Tempo-30-Zonen oftmals stark abbremesen und manövrieren. Dies verursacht Lärmemissionen. Da durch den direkten Anschluss an die Dürntnerstrasse im Bereich der Tempo-30-Zone weniger LKWs fahren, entstehen auch im Bereich dieser Langsamfahrzone weniger Lärmemissionen und die Wohnqualität wird verbessert.

Unabhängig von der Planung des Kreiselschlusses wurde die Tempo-30-Zone an der Sennweidstrasse überprüft. Da die Tempobeschränkung (Tempo-30-Zone) nicht eingehalten wird, sollen die bestehenden baulichen Massnahmen (Einengungen) durch Berlinerinnen ersetzt werden.

Damit kann einerseits die Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und dadurch eine Lärmreduktion erzielt werden, andererseits entstehen beim Befahren der Kissen gewisse Lärmemissionen.

### Wohnbauten Tafletenstrasse

Durch die mit dem Kreiselschluss in Zusammenhang stehende neue Verkehrsführung im Einbahnsystem ab dem bestehenden Gewerbebetrieb, werden die Wohnbauten an der Tafletenstrasse zwar vom Gewerbeverkehr entlastet, dafür steigt aber die Gesamtverkehrsmenge an, da neu mehr Fahrzeuge auf der Höslistrasse in Richtung des neuen Kreisels verkehren werden. Gesamthaft steigen die Emissionen der Höslistrasse deshalb in diesem Bereich leicht an und es sind auch hier detailliertere Abklärungen notwendig.

### Wohnbauten im Bereich des Kreisels

Der Kreiselschluss mit dem geplanten neuen Anschluss an die Höslistrasse ist eine neue ortsfeste Anlage gemäss Art. 7 Abs. 1 LSV. Aus diesem Grund müssen die Lärmemissionen des Kreiselschlusses so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (lit. a) und auch die Planungswerte eingehalten (lit. b) werden.

Im Bereich des geplanten Kreiselschlussprojektes befinden sich einige Wohngebäude (Grundstück Kat.-Nrn. 2632 und 2633), gegenüber welchen die PW der Empfindlichkeitsstufe (ES III) einzuhalten sind.

## Grobabklärungen Lärmauswirkung des Kreisels

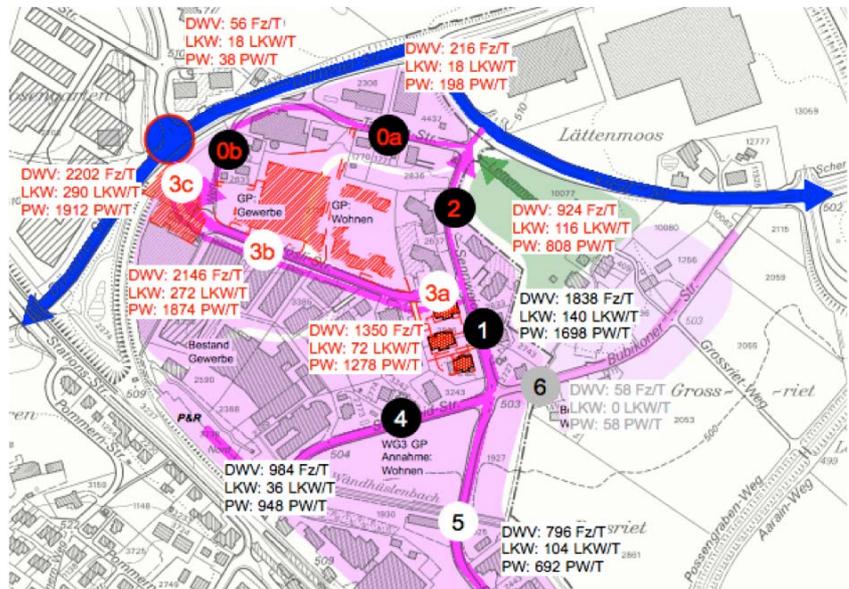
ingenieurbüro andreas suter  
 akustik, beratung, planung  
 schützenstrasse 5, 8800 thalwil

Abschätzung Verkehrsmenge SKW  
 (siehe auch Anhang, weitere Verkehrsbetrachtungen)

# Abschätzung aus den Grunddaten und dem Potenzial (zulässige Baumasse, mögliche Nutzung und Erschliessungsstrang) sowie der Annahme zur Verteilung der Verkehrsströme

Die Lärmabklärungen und Berechnungen zum Lärmschutz wurden durch das Ingenieurbüro Andreas Suter - akustik, beratung, planung -, Thalwil basierend auf den Verkehrsmengenabschätzungen gemäss SKW und dem Strassenlärm-Informationssystem des Kantons Zürich vorgenommen.

Ausgehend von der heutigen Verkehrsbelastung und den geplanten Neubauten wird damit gerechnet, dass über die Einfahrt des Kreisels ins Gebiet Höslistrasse im Querschnitt ein DWV von ca. 2200 Fahrzeugen verkehrt. Davon dürften rund 290 LKWs sein.



Verwendete Emissionszahlen

Für die Grobabklärungen zum Lärmschutz wurden ausgehend von den Abschätzungen zur Verkehrsmenge folgende Emissionszahlen verwendet:

Strasse	Tag	Nacht	Quelle	Bemerkung
Dürntnerstrasse	<b>74.8</b>	<b>62.3</b>	Strassenlärm-Informationssystem Kt ZH	
Höslistrasse (Abschnitt Sennweidstrasse – Parzellengrenze 3154/3386 (Annahme))	<b>63.5</b>	<b>52.5</b>	Abschätzung Verkehrsmenge	DWV = 1350 -> DTV = 975 (Umrechnung aufgrund der heutigen Zahlen: DWV = 753, DTV = 544 -> 72.24%) Schwerverkehr im DWV ca. 5% -> Annahme für DTV: 3% am Tag / 2% in der Nacht
Höslistrasse (Abschnitt Parzellengrenze 3154/3386 (Annahme)– Tafletenweg)	<b>69.8</b>	<b>56.2</b>	Abschätzung Verkehrsmenge	DWV = 2146 -> DTV = 1550 Schwerverkehr im DWV ca. 13% -> Annahme für DTV: 10% am Tag / 6.5% in der Nacht
Höslistrasse (Abschnitt Tafletenweg – Kreisel)	<b>70.0</b>	<b>56.3</b>	Abschätzung Verkehrsmenge	DWV = 2202 -> DTV = 1591 Schwerverkehr: 10% / 6.5%
Wändhüslenstrasse	<b>56.6</b>	<b>47.6</b>	Annahme	DTV = 300

Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

- Modellierung anhand Vollzugshilfe «Lärmtechnische Ermittlung bei Knoten und Kreiseln» (Cercle Bruit, Februar 2016).
- K1 = 0 auf der Höslistrasse und der Wändhüslenstrasse bis 25 m ab Kreisel

Lärmrechtliche Beurteilung

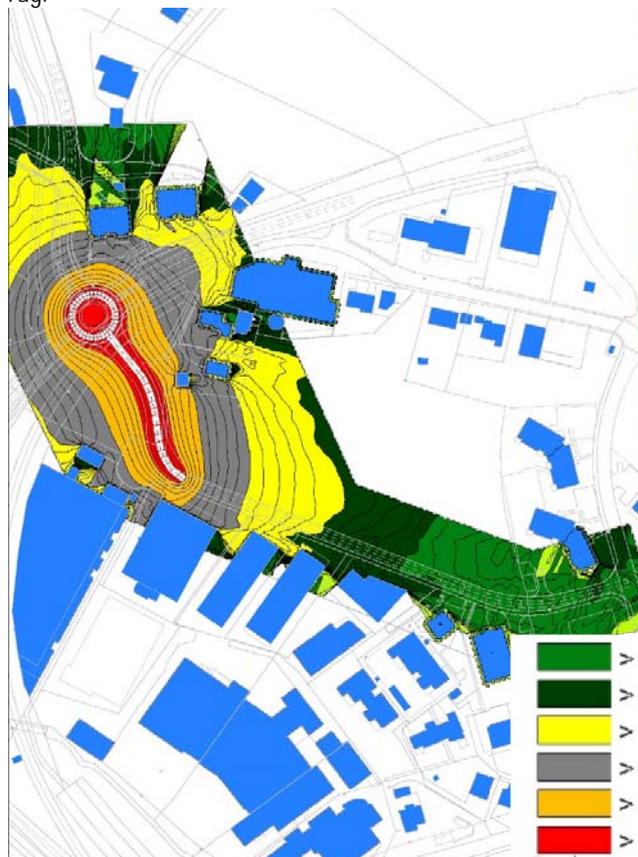
Entsprechend der Lärmschutzverordnung (LSV) müssen die neuen Anlagenteile alleine die Planungswerte (PW) einhalten (Art. 7 LSV), während die gesamte geänderte Anlage die Immissionsgrenzwerte (IGW) einhalten muss (Art. 8 LSV). Zudem darf eine allfällige Mehrbelastung von Verkehrsanlagen nicht zu neuen IGW-Überschreitungen oder zu wahrnehmbar stärkeren Immissionen bei bereits sanierungsbedürftigen Anlagen führen (Art. 9 LSV).

Beurteilung neue ortsfeste Anlage  
(Art. 7 LSV)

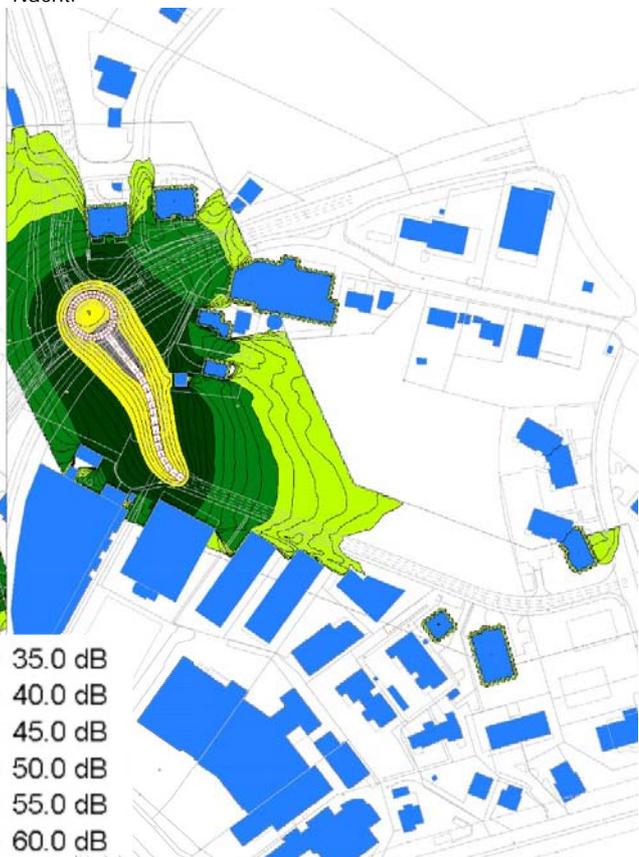
Für die Beurteilung der neuen ortsfesten Anlage (neuer Abschnitt Höslistrasse und Kreisel) betragen die Grenzwerte 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts (PW ES III).

Es kommt zu keinen Planungswertüberschreitungen. Art. 7 LSV ist eingehalten. Der Maximalpegel beträgt bei den Gebäuden 52 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts.

Tag:



Nacht:

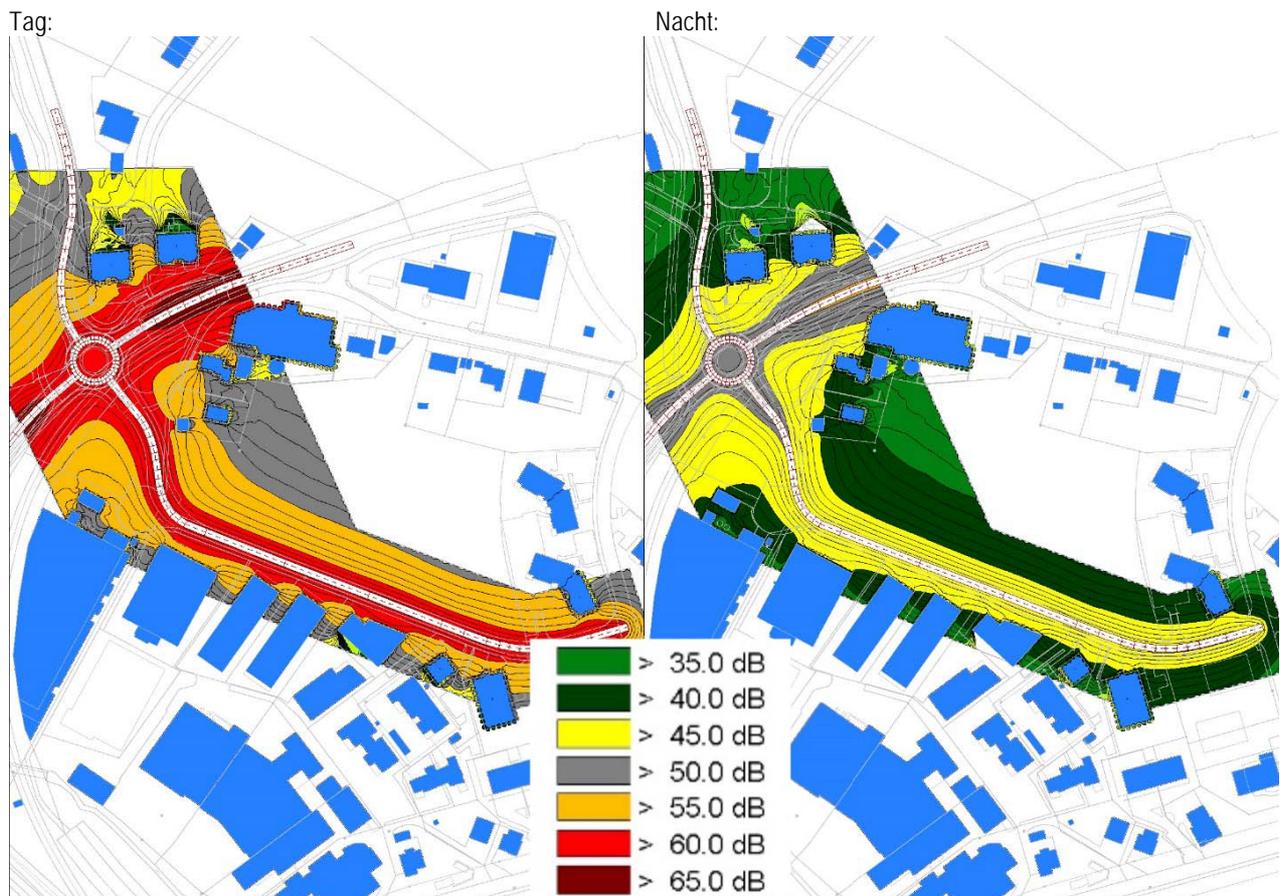


Beurteilung geänderte Anlage  
(Art. 8 und 9 LSV)

Für die Beurteilung gemäss Art 8/9 LSV sind die Immissionsgrenzwerte massgeblich (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (IGW ES III)).

Es sind keine Überschreitungen der IGW vorhanden. Art. 8 LSV ist eingehalten. Da keine IGW-Überschreitungen vorliegen, ist automatisch auch Art. 9 LSV eingehalten.

Der Maximalpegel beträgt bei den Gebäuden 62 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts.



Detaillierte Abklärungen im Strassenbauprojekt

Detaillierte Abklärungen zum Lärmschutz und die Planung der Massnahmen werden im Rahmen des Strassenbauprojektes erfolgen.

## 5.3 Umwelt

### Luft

Durch direkte Anschlüsse, weniger Umwegfahrten und weniger Bremsvorgänge für LKWs in Tempo-30-Zonen sowie durch den Anschluss über einen Kreislauf, können gewisse Luftschadstoffemissionen vermieden werden.

### Gewässer / Gefahrenkartierung

Im Bereich der geplanten Richtplanänderungen fliesst der Wändhüslenbach, öffentliches Gewässer Nr. 6.0.

Gemäss Gefahrenkartierung besteht eine Hochwasserproblematik.

Naturgefahrenkartierung GIS ZH, Stichdatum 30.7.2011

#### Synoptische Gefahrenkarte

- erhebliche Gefährdung (Verbotbereich)
- mittlere Gefährdung (Gebotsbereich)
- geringe Gefährdung (Hinweisbereich)
- Restgefährdung (Hinweisbereich)



Durchlass Dürntnerstrasse  
(Firma Holinger AG)

Entsprechende Berechnungen zur Klärung der Situation wurden bereits in Auftrag gegeben. Die hydraulische Beurteilung des Wändhüslenbaches durch die Firma Holinger AG hat ergeben, dass der Durchlass Dürntnerstrasse mit einer Kapazität von 18.0 m<sup>3</sup>/s ausreichend ist. Das Strassenprojekt sowie die Teilrevisionsvorlage der Richtplanung sind von der Gefahrensituation nicht betroffen.

Durchlass Sennweidstrasse  
(Firma Holinger AG)

Die hydraulische Beurteilung hat ergeben, dass beim Durchlass Sennweidstrasse einerseits die hydraulische Kapazität zu gering ist und andererseits die Gefahr von Verkläuerungen besteht.

Die Holinger AG empfiehlt daher die Errichtung eines Schwemmholzrechens vor dem Durchlass Sennweidstrasse.

Ein Ausbau des ca. 45 m langen Abschnittes bis zum Durchlass Sennweidstrasse wird nicht als verhältnismässig erachtet, da nach dem Errichten des Schwemmholzrechens das linksseitige Ufer nicht überströmt wird und somit die Gebäude am linken Ufer bis zu einem HQ300 nicht gefährdet sind. Für den Schuppen nach dem Durchlass Bahn sind gegebenenfalls Objektschutzmassnahmen erforderlich. Es wird zudem empfohlen, den Einlauf des Durchlasses Sennweidstrasse hydraulisch zu optimieren, um das Ableiten des Druckabflusses zu verbessern.

Die Massnahmen sind unabhängig von der Teilrevision des kommunalen Richtplanes Verkehrsplan zu planen.

## 5.4 Siedlungs- und Wohnqualität

Entlastung des Wohngebietes von Gewerbeverkehr

Durch den direkten Anschluss des Gewerbegebietes an die Kantonsstrasse kann das Wohngebiet an der Sennweidstrasse von Gewerbeverkehr entlastet werden und so eine Verbesserung der Wohnqualität erreicht werden.

Kontrolle und Nachrüstung der Verkehrsflüsse

Um sicherzustellen, dass im Bereich der Sennweidstrasse effektiv eine Entlastung entsteht, wurde folgendes Vorgehen vorgesehen:

1. Schritt:

- Sicherung der Rechte für einen Wendepunkt im Bereich der Höslistrasse um eine spätere Unterbrechung zu ermöglichen
- Anschluss der Höslistrasse über den Kreiselpunkt an die Dürntenstrasse
- Kommunikation mit den Gewerbebetrieben an der Höslistrasse zur Verkehrslenkung über den neuen Anschluss
- Anpassung der Wegweisung prüfen
- Verkehrszählung nach ca. 1 Jahr

Sofern sich Probleme zeigen und die Zählungen ergeben, dass die LKWs von der Höslistrasse nach wie vor über die Sennweidstrasse fahren, sollen folgende Massnahmen geprüft bzw. vorgesehen werden:

- Unterbrechung der Höslistrasse durch bauliche oder betriebliche Massnahmen

## 5.5 Standortattraktivität für das Gewerbe

Direkte, effiziente Anbindung

Der Anschluss erlaubt einen umweglosen, direkten und damit effizienten Anschluss für das Gewerbe ans übergeordnete Strassennetz.

Mögliche Konflikte mit Anwohnern wegen dem LKW-Verkehr und wegen allfälligen Betriebsvergrößerungen oder Veränderungen können zudem reduziert werden.

## 6. Mitwirkung

Vorprüfung Kanton  
19. Juli 2016

Die Teilrevisionsvorlage Höslistrasse der kommunalen Richtplanung Verkehrsplan Teilplan 1 vom 3.5.2016 wurde dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Im Vorprüfungsbericht vom 19. Juli 2016 hat der Kanton Bemerkungen zur Teilrevision Höslistrasse des kommunalen Richtplanes Verkehrsplan Teilplan 1 vorgebracht. Aufgrund der Anliegen des Kantons wurden folgende Änderungen an den Unterlagen zur Teilrevision Höslistrasse der kommunalen Richtplanung vorgenommen:

- Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass die Vorlage erst genehmigt werden kann, wenn das Teilstück des Anschlussgleises im Bereich des Kreisels aus dem regionalen Richtplan gestrichen wurde.
- Es wurde mittels Grobabklärungen dargelegt, dass auch mit der gewählten Linienführung alle erforderlichen Grenzwerte eingehalten sind.
- Der regionale Fuss- und Wanderweg, welcher von der Wändhüslenstrasse über die Dürntnerstrasse in das Gebiet Sennweid führt, wird im Plan zur Teilrevision als Informationsinhalt dargestellt und die Situation der Langsamverkehrsführung wird im Bericht umschrieben.
- Die Resultate der Klärung der Hochwassergefährdungssituation werden im Bericht dargelegt.

Zusammenfassend ergibt sich, dass eine Genehmigung der Teilrevision der kommunalen Richtplanung in Aussicht gestellt werden kann.

Öffentliche Auflage

Die Vorlage wurde während 60 Tagen vom **27. Mai 2016 bis 26. Juli 2016** öffentlich aufgelegt.

An einer Orientierungsveranstaltung am 6. Juli 2016 wurde über die Vorlage der Revision des Verkehrsplanes Teilplan 1 informiert.

Darüber hinaus wurde der Bevölkerung an der gleichen Veranstaltung der Stand des Strassenbauprojektes Kreiselsanschluss Höslistrasse an die Dürntnerstrasse, die Überprüfung der Tempo-30-Zone Sennweid und der private Gestaltungsplan Höslistrasse vorgestellt, so dass Stellungnahmen eingingen, welche nicht in jedem Fall nur zum Thema kommunaler Verkehrsplan Aussagen machten.

Alle Schreiben und Anliegen wurden behandelt und auf ihre Machbarkeit hin überprüft.

## Anpassungen aufgrund von Einwendungen

Soweit sich die Gemeinde der Meinung der Einwender anschliessen konnte, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen (Verkehrsplan Teilplan 1) berücksichtigt. Zu den Einwendungen und anderweitigen Schreiben wird mit dem Bericht zu den Einwendungen Stellung genommen.

Aufgrund der Einwendungen wurden folgende Änderungen an der Teilrevisionsvorlage Verkehrsplan Teilplan 1 vorgenommen:

- Es wurden weitere Verkehrsbetrachtungen durchgeführt, welche die Themen Verkehrsführung / Verkehrsmenge, Langsamverkehr und Verkehrssicherheit / Tempo 30 für das Betrachtungsgebiet Höslistrasse, Tafletenstrasse, Sennweidstrasse, Rosswies, Bahnhof/P&R und Grossriet (Dürnten) beinhalten. Die weiteren Verkehrsbetrachtungen finden sich im Anhang zum vorliegenden Bericht.
- Das Fuss- und Velowegnetz gemäss Verkehrsplan Teilplan 2 wurde im Plan zur Teilrevision Teilplan 1 als Informationsinhalt abgebildet, auch wenn es nicht Bestandteil der Teilrevisionsvorlage ist. Der Langsamverkehr wurde in den weiteren Verkehrsbetrachtungen beurteilt. Aufgrund der Erkenntnisse hat sich kein Revisionsbedarf des Teilplanes 2 (Langsamverkehr) ergeben.
- Es wurden allfällige ergänzende Massnahmen gesichert (Verkehrslenkung, Unterbrechung) vorgesehen für den Fall, dass die Kreiselanbindung keine genügende Entlastung der Sennweidstrasse bringt.
- Die Verkehrsführung in der Tafletenstrasse (teilweise Einbahn) wurde im Bericht umschrieben.
- In den weiteren Verkehrsbetrachtungen wurden alternative Verkehrsführungen zum Bahnhof (P&R) und zum Gewerbegebiet Rosswies geprüft (siehe Anhang). Es wird keine alternative Verkehrsführung als umsetzbar und verhältnismässig beurteilt.
- In den weiteren Verkehrsbetrachtungen wurden die Verkehrsmengen bei verschiedenen Erschliessungsvarianten ausgewiesen.

## Anhörung

Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt.

## Nachbargemeinden

Die Teilrevisionsvorlage Höslistrasse der kommunalen Richtplanung Teilplan 1 vom 3.5.2016 wurde von den Nachbargemeinden Rüti, Gossau, Grüningen, Hombrechtikon und Dürnten zur Kenntnis genommen. Auf Stellungnahmen wurde verzichtet.

Region RZO

Die RZO hat das Geschäft an der Sitzung vom 2. Juni 2016 behandelt.

In der Stellungnahme wurden Hinweise zum Anschlussgleis gemacht. Das Anschlussgleis wurde im Rahmen der Revisionsvorlage des regionalen Richtplanes gekürzt, so dass kein Konflikt mit der geplanten Sammelstrasse/Kreisel Höslistrasse mehr besteht.

Wie auch im Rahmen der Vorprüfung durch den Kanton wurde gefordert, dass der regionale Fussweg über die Wändhüslenstrasse und den Tafletenweg eingetragen wird. Dies wurde entsprechend korrigiert.

Darüber hinaus wurde angeregt, dass eine gemeinsame konzeptionelle Gebietsplanung (überkommunales Entwicklungskonzept) für das Gebiet Höslistrasse, Sennweid, Lättenmoos (Grossriet) erarbeitet wird. Dies erscheint für den Richtplaneintrag unverhältnismässig. Im Rahmen der weiteren Verkehrsbehandlungen wurde das Areal Grossriet/Lättenmoos teilweise in die Überlegungen miteinbezogen.

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Festsetzung der Teilrevision Höslistrasse der kommunalen Richtplanung Teilplan 1 erfolgt auf Antrag des Gemeinderates durch die Gemeindeversammlung.

Kantonale Genehmigung

Die Teilrevision Höslistrasse der kommunalen Richtplanung Teilplan 1 kann erst genehmigt werden kann, wenn das Teilstück des Anschlussgleises im Bereich des Kreisels aus dem regionalen Richtplan gestrichen wurde. Die Streichung bedingt einen entsprechenden Beschluss der Delegiertenversammlung der RZO. Die nächste Delegiertenversammlung findet am 22. Juni 2017 statt.

Die Teilrevision Höslistrasse der kommunalen Richtplanung Teilplan 1 wird mit der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.

Anhang

# Weitere Verkehrsbetrachtungen



Teilrevision Verkehrsplan Teilplan 1,  
Höslistrasse

## Weitere Verkehrsbetrachtungen Bericht

Gebiet Hösli-, Sennweid-, Bubikoner-, Ross-  
wiesstrasse und Bahnhof (P&R)



Inhalt	1. Einleitung	3
	2. Motorisierter Individualverkehr	5
	2.1 Verkehrsmenge MIV	5
	2.2 Verkehrsführung - Anpassungsoptionen	8
	2.3 Erschliessung Grossriet Dürnten	17
	3. Langsamverkehr	19
	3.1 Verkehrsplan 2 (Langsamverkehr)	19
	3.2 Verkehrssicherheit	20
	3.3 Verkehrsführung Fussgängerverkehr	24
	3.4 Verkehrsführung Velorouten	28

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG  
Peter von Känel, Projektleitung  
Anita Suter, Sachbearbeitung

# 1. Einleitung

## Ausgangslage

An einer Orientierungsveranstaltung im Sommer 2016 wurde während der öffentlichen Auflage über die Vorlage der Revision des Verkehrsplanes Teilplan 1 informiert.

Darüber hinaus wurde der Bevölkerung an der gleichen Veranstaltung der Stand des Strassenbauprojektes Kreiselanschluss Höslistrasse an die Dürntnerstrasse, die Überprüfung der Tempo-30-Zone Sennweid und der private Gestaltungsplan Höslistrasse vorgestellt, so dass Stellungnahmen eingingen, welche nicht in jedem Fall nur zum Thema kommunaler Verkehrsplan Aussagen machten.

In diesem Zusammenhang hat sich gezeigt, dass eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung der Verkehrsführung und der Verkehrssituation in einem grösseren Gebiet erforderlich ist.

## Räumliches Betrachtungsgebiet

Im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Kreiselanschluss der Höslistrasse an die Dürntnerstrasse wurden daher auch folgende Bereiche betrachtet:

- Zufahrt P&R Bahnhof Bubikon
- Sennweidstrasse
- Bubikonerstrasse
- Verkehrsführung Tafletenstrasse
- Erschliessung Rosswies
- Erschliessung Lättenmoos / Grossriet

## Sachliches Betrachtungsgebiet

Auch sachlich hat sich gezeigt, dass ein breiteres Spektrum zu betrachten ist.

Im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsplans Teilplan 1 wurde primär der motorisierte Verkehr behandelt, da der Langsamverkehr im Teilplan 2 festgelegt ist, welcher nicht Bestandteil der Teilrevisionsvorlage ist.

Dennoch sollen im Zuge der Gesamtbetrachtung folgende sachlichen Inhalte vertiefter betrachtet werden:

- Verkehrsmenge (MIV) und Verkehrszunahme
- Heutige und künftige Nutzungen
- Entflechtungsmöglichkeiten von Gewerbe-/Zubringer- und Anwohnerverkehr - Verkehrsführung
- Langsamverkehrsverbindungen (Velo- und Fusswege) und Sicherheit der Langsamverkehrsrouten
- Allgemeine Verkehrssicherheit und Geschwindigkeit

## Kommunaler Richtplan

2013 / Entwurf Teilrevision 2016

### Motorisierter Individualverkehr

übergeordnete Festlegungen

bestehend

geplant

HVS - Regionalstrasse

P+R

Park + Ride - Anlage im öffentlichen Interesse

kommunale Festlegungen

bestehend

geplant

Sammelstrasse



Siedlungsorientierte Gestaltung

Quartierstrassen mit Verkehrsberuhigung  
(Tempo 30)

Vorgesehene Teilrevision

### Motorisierter Individualverkehr

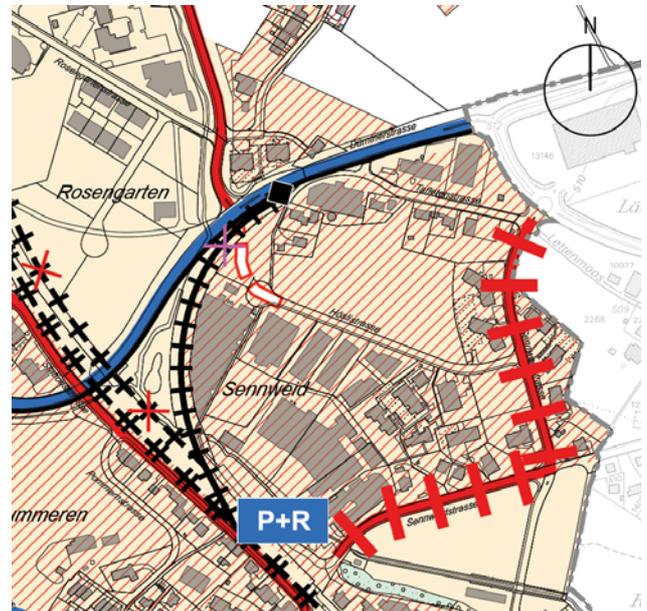
geplant

Sammelstrasse (kommunale Festlegung)

Informativer Inhalt



Aufhebung Anschlussgleis bei RZO beantragt 2015



## Richtplaneintrag „Siedlungsorientierte Gestaltung“

Im Bereich der Sennweidstrasse besteht der Richtplaneintrag siedlungsorientierte Gestaltung.

Grundsätzlich wird daher ein Strassenzug angestrebt, welcher der vorhandenen Siedlung und damit dem Wohnquartier entspricht.

Beispiel mit hohem LKW-Anteil, Wetzikon ZH



Beispiel ohne hohen LKW-Anteil, Pfäffikon ZH



## 2. Motorisierter Individualverkehr

### 2.1 Verkehrsmenge MIV

Durchschnittlicher  
Werktagsverkehr (DWV)

Da der Gewerbeverkehr die Hauptbelastung des Wohngebietes darstellt, wurde für die Betrachtung der Verkehrsmenge der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) betrachtet.

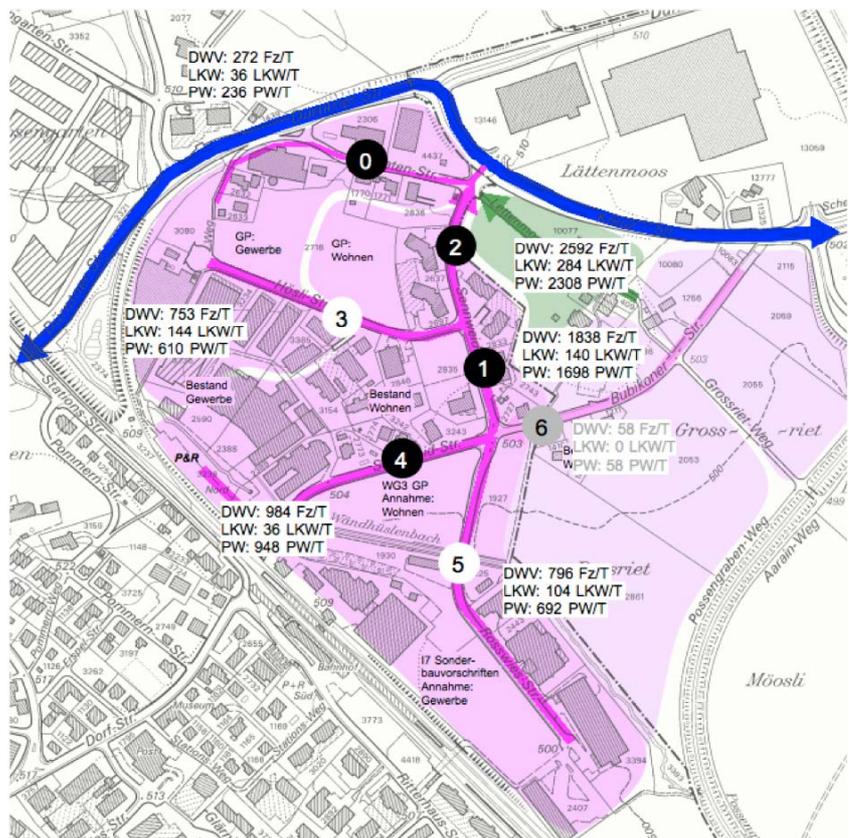
Da sonntags deutlich weniger LKWs verkehren, würde durch die Betrachtung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) ein deutlich geringerer LKW-Anteil resultieren.

Heutige Verkehrsmenge  
Grunddaten:

# Zählungen 2015

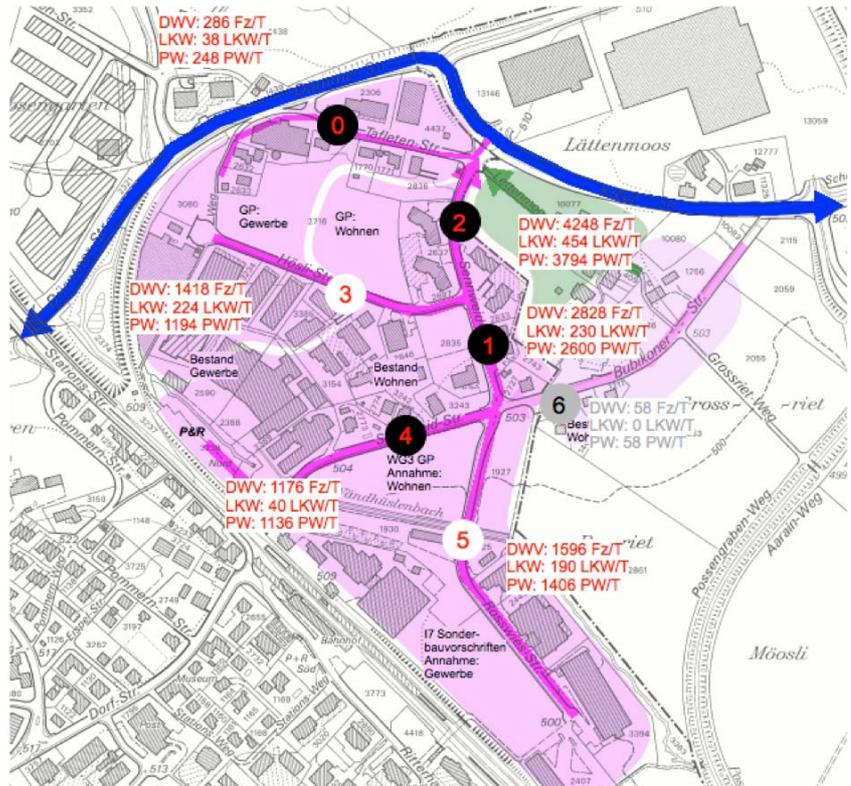
# Berechnungen aus Zählungen

# Abschätzung anhand Baubestand und Parkplätzen



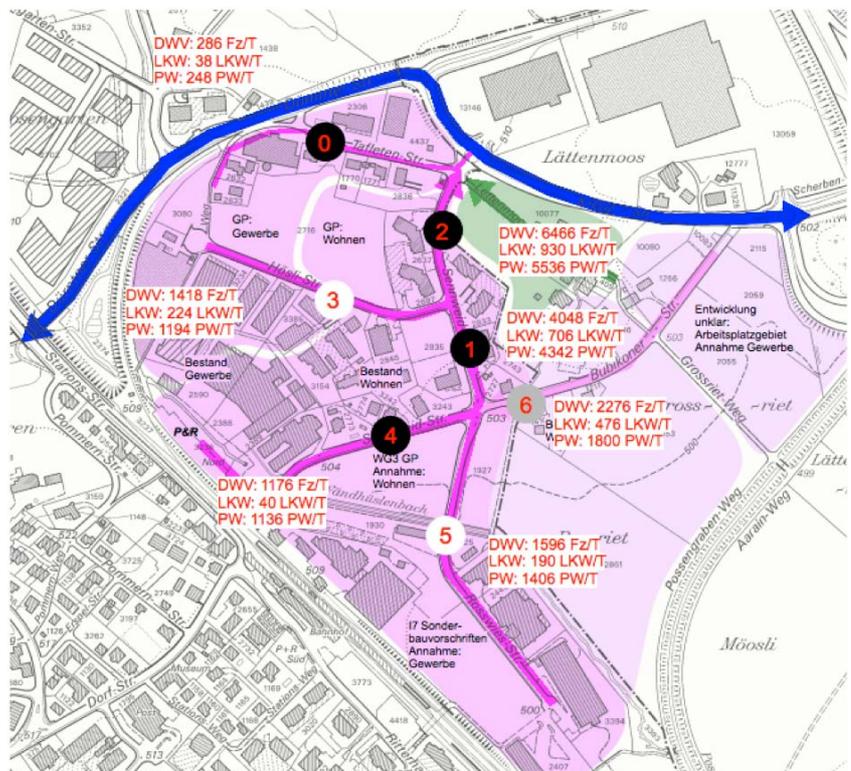
### Mögliche künftige Verkehrsmenge (ohne Grossriet)

# Abschätzung aus den Grunddaten und dem Potenzial (zulässige Baumasse, mögliche Nutzung und Erschliessungsstrang)



### Mögliche künftige Verkehrsmenge (mit Grossriet)

# Abschätzung aus den Grunddaten und dem Potenzial (zulässige Baumasse, mögliche Nutzung und Erschliessungsstrang)



Bei der Abschätzung der Verkehrsmengen mit einer baulichen Entwicklung im Gebiet Grossriet handelt es sich weitgehend um eine theoretische Betrachtung, da in diesem Fall die Erschliessung grundsätzlich neu organisiert werden müsste.



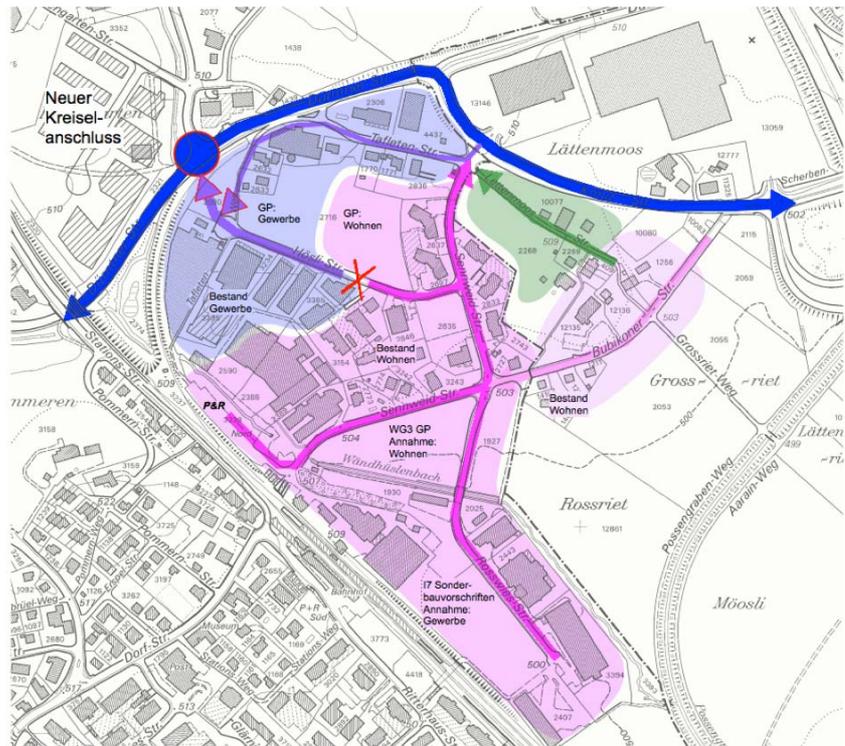
## 2.2 Verkehrsführung - Anpassungsoptionen

### Entflechtung

Grundsätzlich ist eine Entflechtung des Gewerbeverkehrs (v.a. LKW) und des Anwohnerverkehrs erwünscht. Der Gewerbeverkehr soll so wenig wie möglich durch das Wohngebiet führen. Damit sollen die Sicherheit und Wohnqualität im Wohngebiet verbessert werden.

Dies ist grundsätzlich auch eine der Zielsetzungen, welche durch den Kreiselschluss erreicht werden soll. Im Folgenden wird eine weitergehende Entflechtungsmassnahme geprüft.

### Bauliche Unterbrechung Höslistrasse



### Auswirkung

Durch eine bauliche Unterbrechung der Höslistrasse wird sichergestellt, dass die Gewerbebetriebe an der Höslistrasse nicht mehr über die Sennweidstrasse zu- und wegfahren können.

Da diejenigen Betriebe die für die Sennweidstrasse am meisten Belastung (Lärm, Staub) bringen (z.B. Recyclingunternehmen) an der Höslistrasse liegen, kann damit eine Entlastung im Bereich Sennweidstrasse erwartet werden.

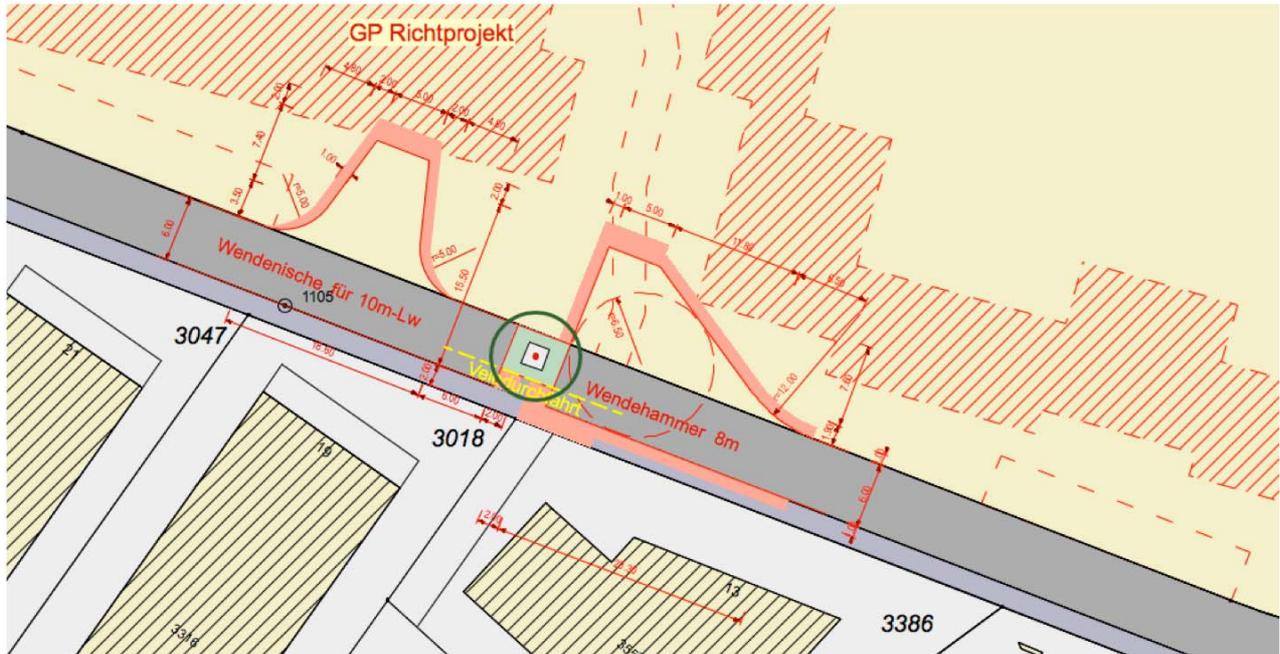
Durch die Unterbrechung wird jedoch auch verhindert, dass die Gewerbebetriebe und der Zubringerverkehr zur P&R-Anlage über den neuen Kreisel fahren können, was teilweise erwünscht wäre.

Flächenbedarf

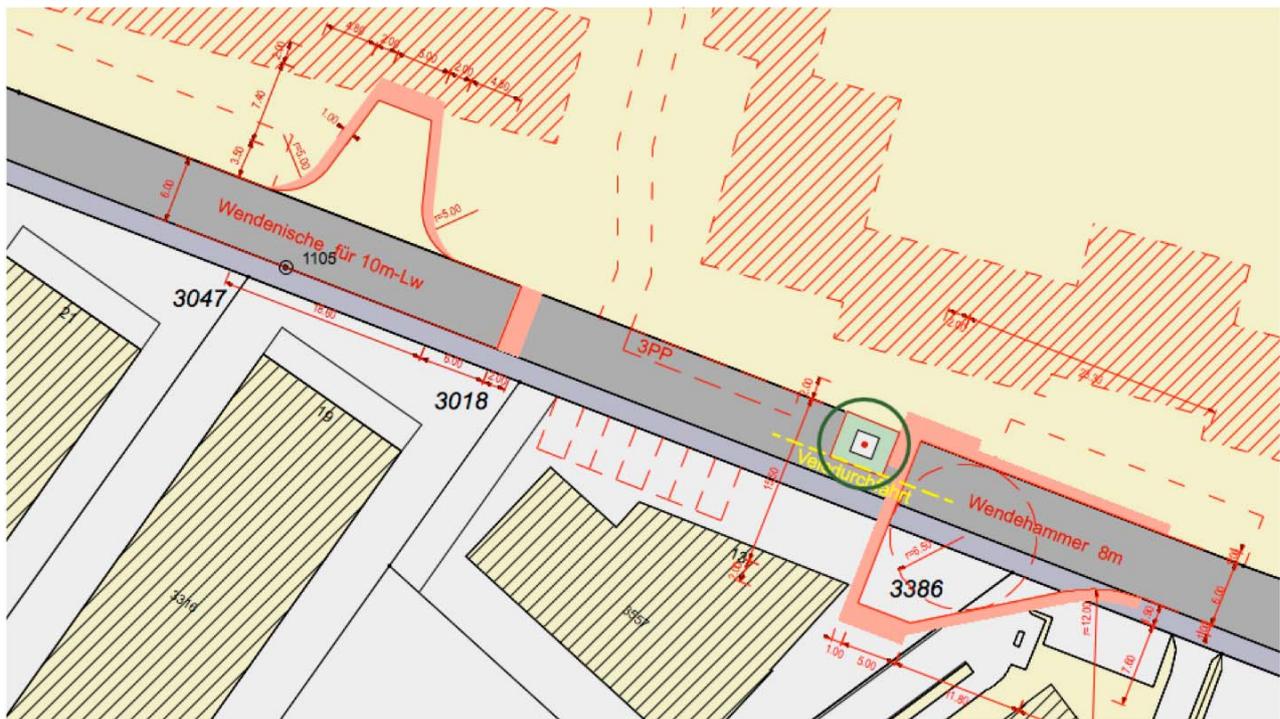
Im Bereich einer baulichen Unterbrechung ist beidseits eine Wendemöglichkeit notwendig. Insbesondere auf der Seite des Gewerbes ist die Wendemöglichkeit für einen LKW mit 8 - 10 m Achsstand auszugestalten.

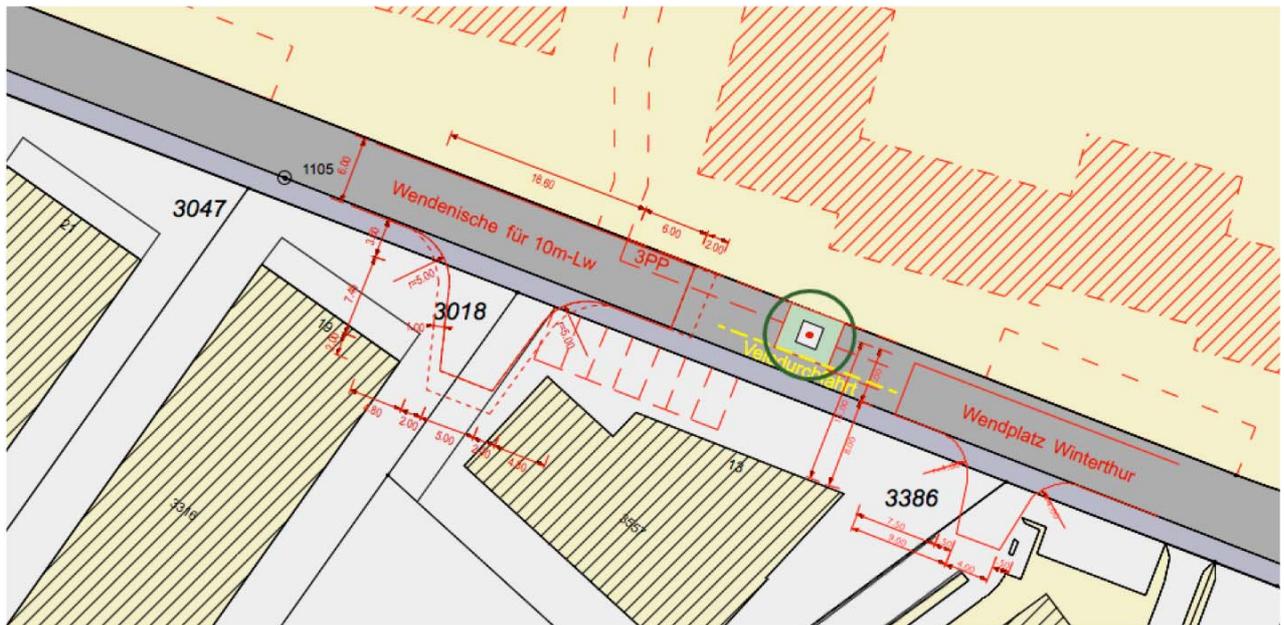
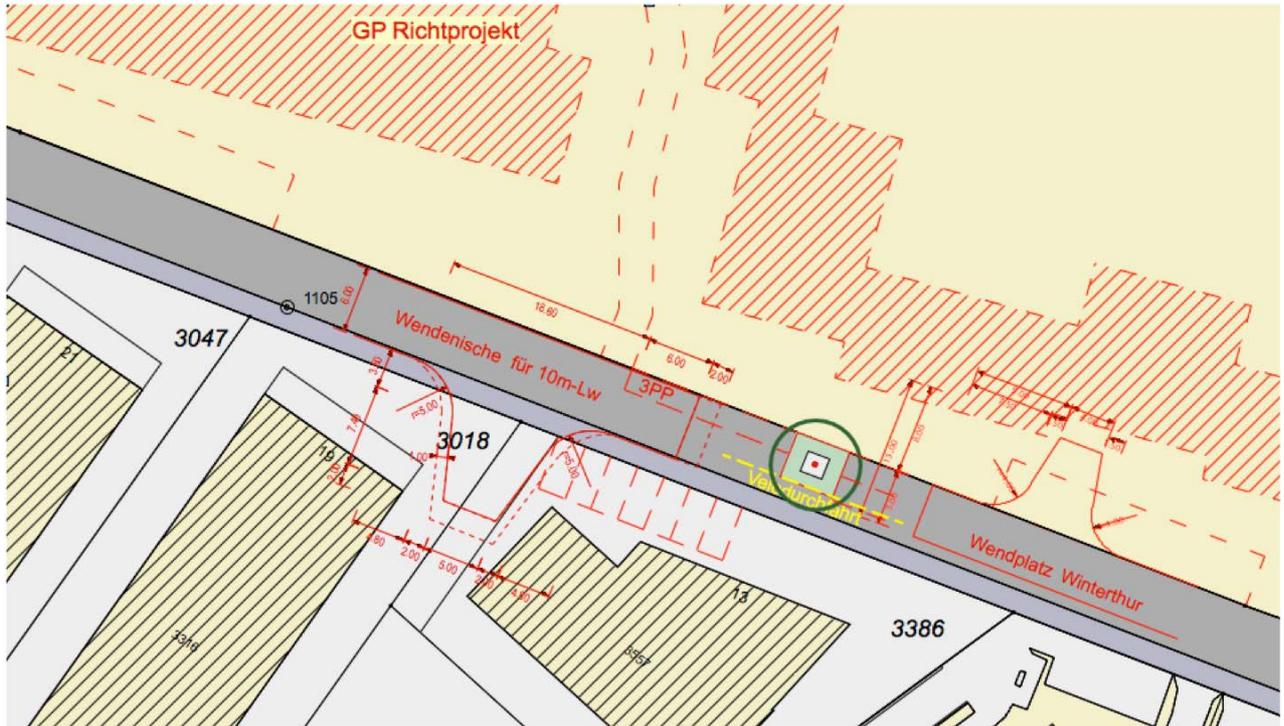
Realisierbarkeit

Nordseitig könnten die Wendemöglichkeiten in die geplante Situation der Neubebauung (Vorplätze / Einfahrten) des Richtprojektes gemäss Gestaltungsplan integriert werden.



Varianten





Beurteilung / Fazit

Grundsätzlich ist die bauliche Unterbrechung der Höslistrasse die konsequente Umsetzung der angestrebten Zielsetzung, welche durch den neuen Kreiselanschluss erreicht werden soll.

Der Platzbedarfs für zwei Wendepätze ist jedoch erheblich. Es ist zudem erwünscht, dass die LKWs und Personenwagen aus dem Gebiet Rosswies und der P&R Anlage zumindest teilweise über die Höslistrasse und den neuen Kreisel fahren können.

## Betriebliche Unterbrechung Höslistrasse

Mögliche Lage der Einbahnsignalisation  
und Wendefläche

Die Höslistrasse wird in der Mitte als Einbahn signalisiert.



Auswirkung

Durch die Signalisation wird sichergestellt, dass die Gewerbebetriebe an der Höslistrasse nicht mehr über die Sennweidstrasse wegfahren können. Nach wie vor kann bei Bedarf über die Sennweidstrasse zugefahren werden. Der Verkehr der Gewerbebetriebe und der P&R-Anlage kann über den neuen Kreisel wegfahren.

Flächenbedarf

Im Bereich der Einbahn ist auf Seite des Gewerbegebietes eine Wendemöglichkeit für einen LKW mit 8 - 10 m Achsstand notwendig.

Realisierbarkeit

Die Wendemöglichkeit kann in die geplante Situation der Neubebauung (Vorplätze / Einfahrten) des Richtprojektes gemäss Gestaltungsplan integriert werden.

## Beurteilung/Fazit Unterbrechung Höslistrasse

Die Unterbrechung der Höslistrasse wird nicht als optimale Variante beurteilt, da in diesem Fall ein Zufahren über den neuen Kreisel ins Gebiet Rosswies verunmöglicht wird.

Dennoch soll die Möglichkeit die Strasse bei Missständen zu unterbrechen gesichert werden. Es wird folgendes Vorgehen vorgesehen:

### 1. Schritt:

- Sicherung der Rechte für einen Wendeplatz im Bereich der Höslistrasse, um eine spätere Unterbrechung zu ermöglichen
- Anschluss der Höslistrasse über den Kreisel an die Dürntnerstrasse
- Kommunikation mit den Gewerbebetrieben an der Höslistrasse zur Verkehrslenkung über den neuen Anschluss
- Anpassung der Wegweisung prüfen
- Verkehrszählung nach ca. 1 Jahr

Sofern sich Probleme zeigen und die Zählungen ergeben, dass die LKWs von der Höslistrasse nach wie vor über die Sennweidstrasse fahren, sollen folgende Massnahmen erneut geprüft bzw. vorgesehen werden (2. Schritt):

- Unterbrechung der Höslistrasse durch bauliche oder betriebliche Massnahmen



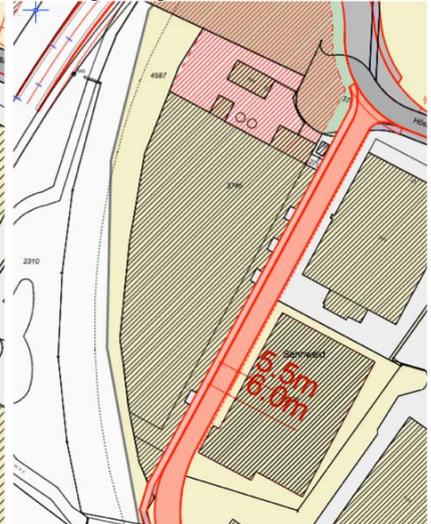
Durch die neue Zufahrt zur P&R-Anlage mit einem DWV von rund 900 Fahrzeugen, entstehen für das am Tafletenweg gelegene Gewerbe erhebliche Einschränkungen im Betrieb. Eine Parkierung im Bereich des Tafletenweges und Lagerung/Warenumschlag werden hier kaum mehr möglich sein.

Der neue Fussweg müsste unmittelbar an der Gebäudewand zu liegen kommen. Eine Verlegung des Weges zum Beispiel auf den Bahndamm wäre eine sicherere und attraktivere Lösung. Dies ist voraussichtlich aber kaum möglich. Der Bahndamm befindet sich im Eigentum der SBB und es ist nach wie vor ein Eintrag betreffend dem Anschlussgleis im regionalen Richtplan vorhanden.

Strasse im Bereich Tafletenweg  
mit bestehendem Fussweg



Strasse im Bereich Tafletenweg,  
Fussweg verlegt



#### Beurteilung / Fazit

In Anbetracht der für das Gewerbe relativ guten bestehenden Erschliessung muss von Seiten der Grundeigentümer mit grossem Widerstand gerechnet werden. Sie müssten Land abtreten und es gäbe erhebliche Betriebseinschränkungen (Verlust an Rangierfläche, Verlust an Abstellfläche/Umschlag, Verlust an Parkplätzen, Erschwernisse bei der Zufahrt etc.). Daher muss die Variante als kaum machbar beurteilt werden.

Es wäre ein Landerwerb von rund 1'500 m<sup>2</sup> erforderlich. Aufgrund der engen Situation, der Niveauunterschiede und der Bachquerung beim Bahndamm wäre mit aufwendigen Bauarbeiten zu rechnen.

Im Bereich der Bachquerung bestehen ausserdem Konflikte mit dem Gewässerraum.

Die Erschliessung des P&R-Areals über den Tafletenweg wird daher als unverhältnismässig und kaum realisierbar beurteilt.

## Anbindung P&R-Anlage über den Bahndamm

Zufahrt Bahndamm



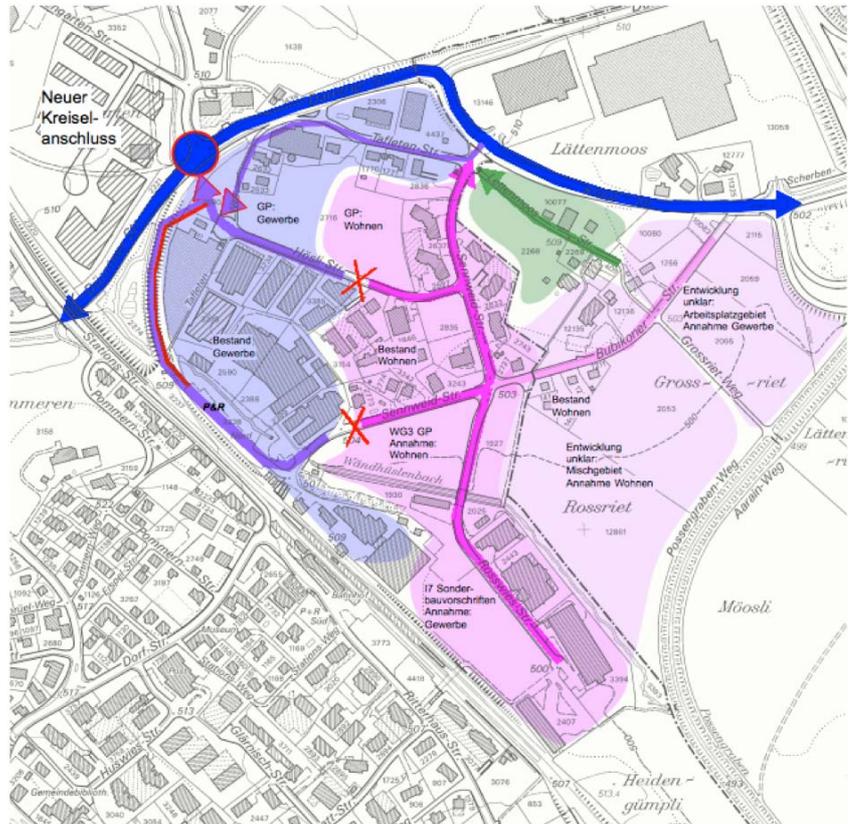
Auswirkung

Flächenbedarf / Massnahmenbedarf

Realisierbarkeit

Beurteilung / Fazit

Aus dem gleichen Grund wie bei der Anbindung der P&R-Anlage über den Tafletenweg an den Kreisel, wurde eine Anbindung über den Bahndamm vorgeschlagen.



Die Auswirkung auf die Verkehrsmenge ist identisch mit der Modellierung zur Anbindung über den Tafletenweg.

Die Erschliessungslösung bedingt den Ausbau einer 5.5 – 6 m breiten Strasse im Bereich des heutigen Bahndamms. Im Bereich der Sennweidstrasse sind ebenfalls zwei Wendepunkte erforderlich.

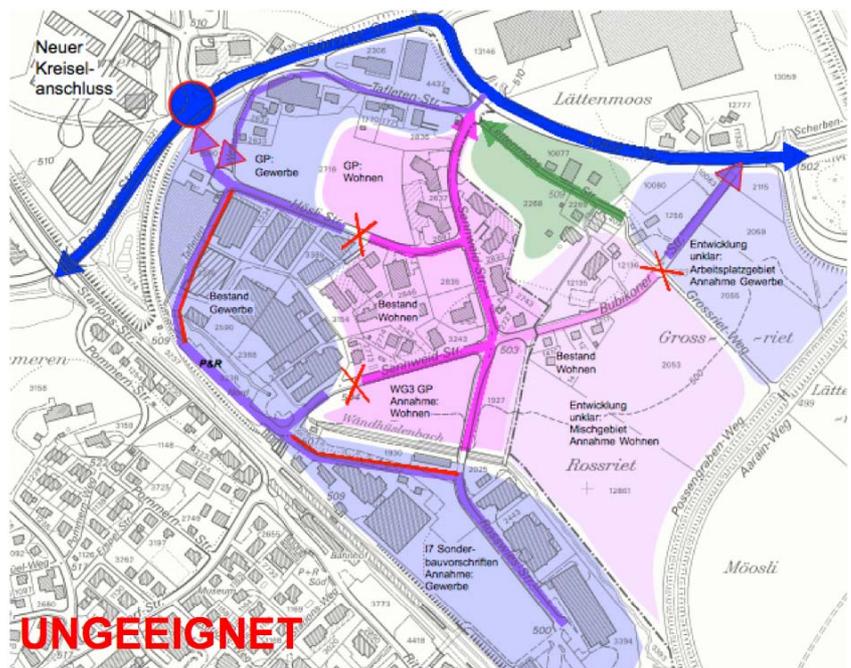
Der Bahndamm befindet sich nach wie vor grösstenteils im Eigentum der SBB. Es besteht darüber hinaus ein Eintrag im regionalen Richtplan (Anschlussgleis). Im Bereich des geplanten Kreiselschlusses kann die Festlegung im regionalen Richtplan voraussichtlich aufgehoben werden, da das Gleis hier bereits nicht mehr besteht und sich auch nicht mehr im Eigentum der SBB befindet. Im übrigen Abschnitt bleibt die Festlegung, so dass planungsrechtliche Hindernisse im Wege stehen.

Aufgrund der bestehenden Situation ist es hier darüber hinaus sehr schwierig, die Strasse an den Kreisel anzubinden und es besteht bereits ein Entwurf für ein Bauprojekt, welches der Strassenführung entgegen steht.

Die Variante ist nicht realistisch und sollte deshalb nicht weiterverfolgt werden.

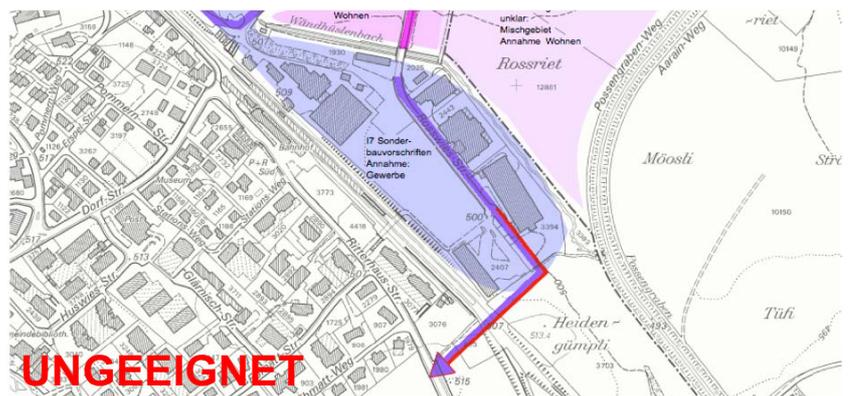
## Alternative Erschliessung Rosswies

Im Sinne der Trennung von Gewerbeverkehr und Wohnen wurde nach einer Möglichkeit gesucht, um das Wohngebiet an der Sennweidstrasse auch vom Gewerbeverkehr aus dem Gebiet Rosswies zu entlasten.



## Neue Erschliessung südlich

Auch die Erschliessung Richtung Süden zur Ritterhausstrasse hat sich als undenkbar erwiesen. Die neue Strasse müsste die Bahnlinie queren was sehr kostenintensiv ist und würde in der Folge zu einer Verkehrsbelastung im Bereich der Ritterhausstrasse führen.

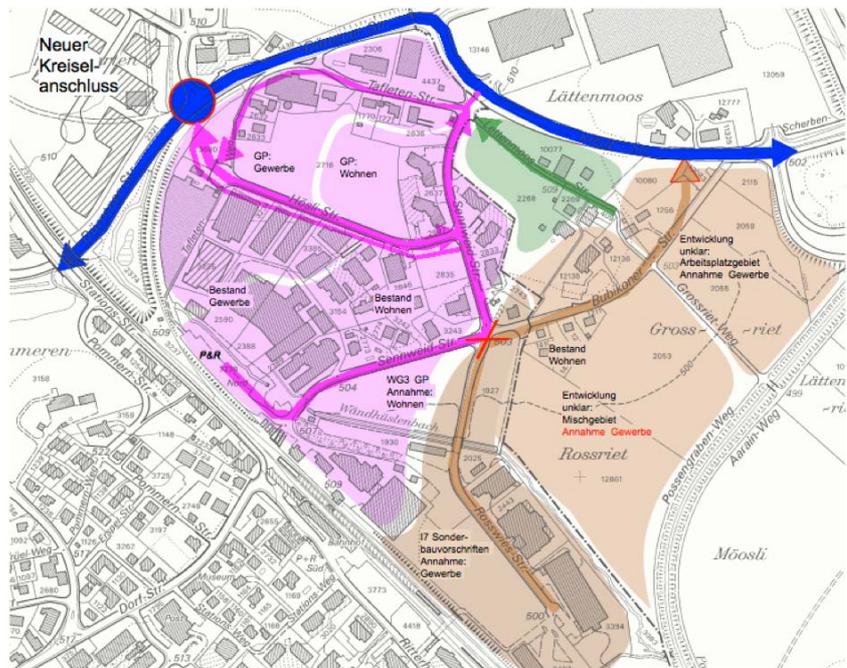


## Beurteilung / Fazit

Eine alternative Erschliessung des Gebietes Rosswies entlang dem Wändhülsenbach oder Richtung Ritterhausstrasse ist derzeit nicht möglich.

Alternative Erschliessung  
Rosswies bei Entwicklung  
Grossriet

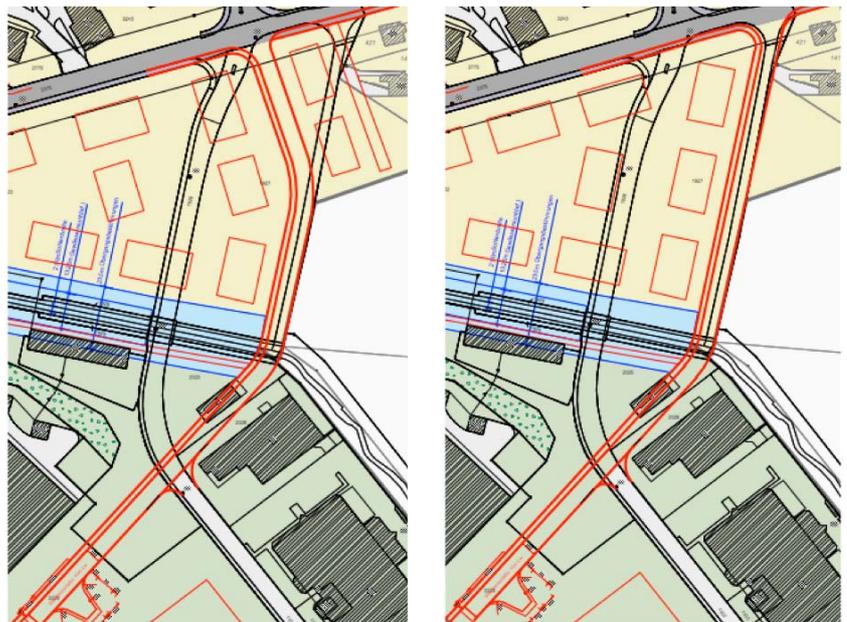
Sofern das gesamte Gebiet Grossriet gewerblich bebaut wird, könnte auch eine Anbindung des Gebietes Rosswies über die Bubikonerstrasse geprüft werden, um so eine weitere Entlastung des Wohngebietes an der Sennweidstrasse zu schaffen.



Alternative Strassenführung Rosswiesstrasse im Bereich der Mischzone

Im Abschnitt zwischen Wändhüslenbach und Sennweidstrasse könnte künftig eine neue Wohnbebauung entstehen. Im Sinne der Entflechtung zwischen Wohnen und Gewerbeverkehr wurden auch für diesen Abschnitt Überlegungen angestellt.

Strasse in Randlage



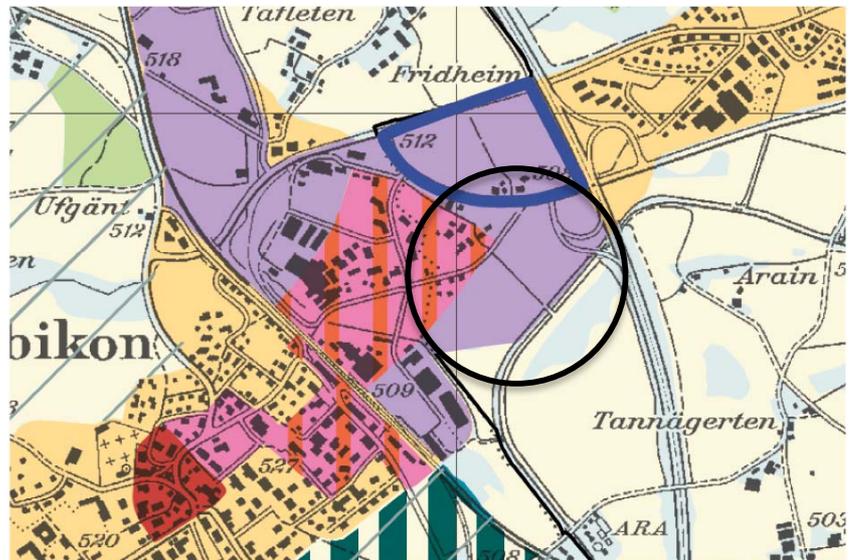
Beurteilung / Fazit

Eine alternative Strassenführung der Rosswiesstrasse ist aufwendig (neue Brücke, Verlegung von Werkleitungen) und teuer. Derartige Anpassungen können erst bei einer Überbauung des Grossrietes oder der WG-Zone weiterverfolgt werden.

## 2.3 Erschliessung Grossriet Dürnten

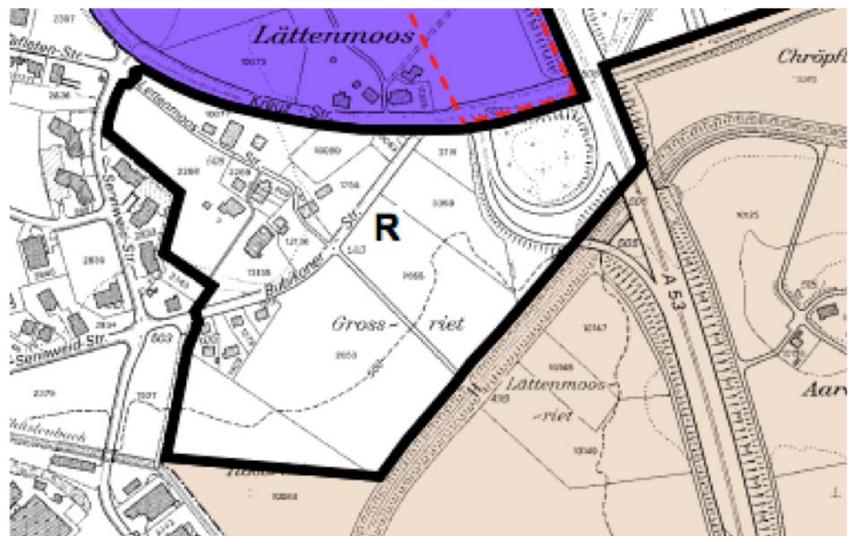
### Status Grossriet / Lättenmoos Dürnten

Regional bestehend geplant	Siedlung
	Siedlungsgebiet
	Zentrumsgebiet
	Schutzwürdiges Ortsbild
	Gebiet zur Erhaltung der Siedlungsstruktur
	Arbeitsplatzgebiet
	Mischgebiet
	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
	Hohe bauliche Dichte
	Niedrige bauliche Dichte
	Gebiet für stark verkehrserzeugende Nutzung



### Zonenplan Dürnten

Gemäss Zonenplan der Gemeinde Dürnten liegt es derzeit in der Reservezone.



### Abstimmung vom 27.11.2016

Da am 27.11.2016 die Änderung des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (Umsetzungsvorlage der Kulturlandinitiative) abgelehnt wurde, ist das Gebiet Grossriet/Lättenmoos vorläufig nach wie vor einzonbar.

### Initiative Grossriet

Am 1.12.2016 wurde eine Initiative zur teilweisen Auszonung des Gebietes an der Gemeindeversammlung behandelt. Die Initiative wird der Urnenabstimmung vom 21.5.2017 vorgelegt.

## Erschliessungsvarianten

Im Rahmen von Überbauungsstudien zum Gebiet Grossriet wurden bereits diverse Erschliessungslösungen geprüft.



Überbauungsstudien für Wohnen

Entsprechend der Überbauungsstudien für Wohnen stand die Variante 1 im Vordergrund

Neue Festlegung regionales Arbeitsplatzgebiet



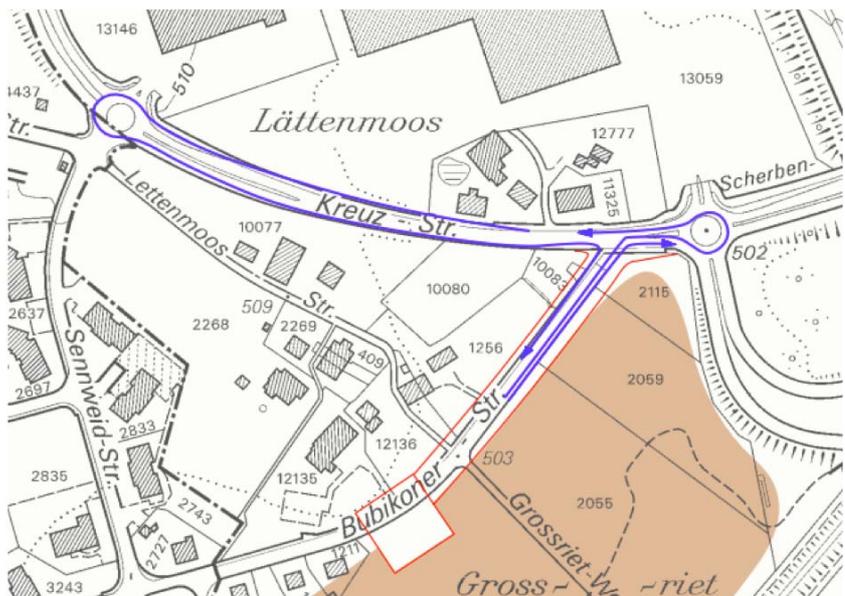
Anschluss an die Kreuzstrasse für Gewerbe erneut prüfen

Da zwischenzeitlich für den Bereich ein regionales Arbeitsplatzgebiet festgelegt wurde, muss davon ausgegangen werden, dass hier vor allem Gewerbe entsteht. Dieser Gewerbeverkehr würde dann das Wohngebiet an der Sennweidstrasse weiter belasten. Für die Erschliessung eines neuen Gewerbegebietes muss eine Lösung im Sinne der Variante 3 im Vordergrund stehen.

Um nicht Wohngebiet zusätzlich mit Gewerbeverkehr zu belasten, sollte im Falle einer Entwicklung Grossriet unbedingt eine Erschliessung an die Kreuzstrasse weiterverfolgt werden.

Anbindung rechts - Rechtssystem

Einer Ausfahrt und Zufahrt lediglich nach rechts wurde durch den Kanton bereits vor längerer Zeit zugestimmt. Um die erwünschte Entflechtung zu erzielen, ist jedoch auch eine Zufahrt ab Kreuzstrasse erforderlich.



# 3. Langsamverkehr

## 3.1 Verkehrsplan 2 (Langsamverkehr)

### Regionaler Richtplan Stand öffentliche Auflage

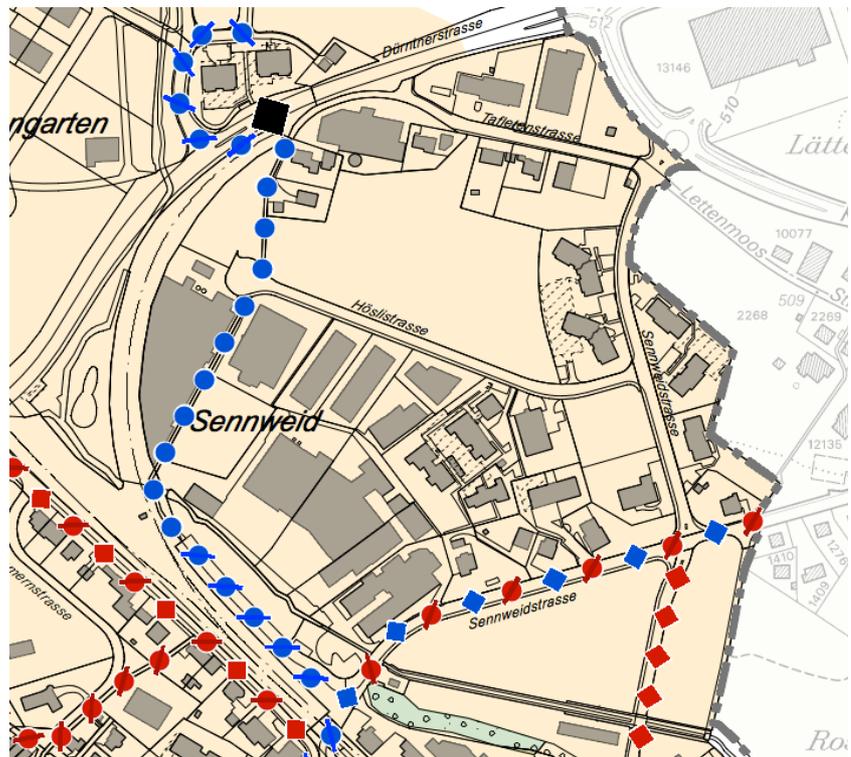
Kantonal bestehend	Kantonal geplant	Regional bestehend	Regional geplant	Verkehr
				Hochleistungsstrasse
				Ausbau Hochleistungsstrasse
				Hauptverkehrsstrasse
				Verbindungsstrassen
				Parkierungsanlage
				Radweg
				Fuss- / Wanderweg
				Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
				Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
				Ausbau Bahnlinie
				Station / Haltestelle
				Anschlussgleis



### Verkehrsplan 2

#### Fuss- und Radwege

übergeordnete Festlegungen		
bestehend	geplant	
		Radweg
		Velocostellplätze im öffentlichen Interesse
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag
kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	
		Radweg
		Velocostellplätze im öffentlichen Interesse
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag



## 3.2 Verkehrssicherheit

### Überprüfung Tempo-30-Zone



Im Bereich der Sennweidstrasse besteht eine Tempo-30-Zone. Tempo-30-Zonen leisten nur dann einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird.

Aufgrund von Klagen der Anwohnerschaft wurde die Tempo-30-Zone an der Sennweid- und Höslistrasse überprüft.

Die Überprüfung mittels Geschwindigkeitsmessungen hat ergeben, dass die Signalisation Tempo 30 nicht eingehalten wird. Die gemessenen Geschwindigkeiten sind teilweise deutlich zu hoch.

Aufgrund der Unfallzahlen konnten glücklicherweise keine Missstände erkannt werden. Für die Wohnqualität ist jedoch eine Optimierung der Massnahmen angebracht.

### Berlinerkerissen

An Strecken auf welchen die Zufahrt für grosse LKWs gut möglich sein muss, können Einengungselemente nicht derart nahe zusammengestellt werden, als dass sie eine genügende Wirkung auf Personenwagen haben.

In solchen Fällen sollten Kissen vorgesehen werden. Diese wirken sowohl für PWs als auch LKWs. Sie haben zudem eine bessere Wirkung auf das Tempo der Fahrzeuge als Einengungen.

Von Vorteil ist darüber hinaus, dass sie keinen nachteiligen Einfluss auf Velorouten haben, so dass mit Berlinerkerissen auch die Qualität der Veloverbindungen verbessert werden kann. Es werden daher auch im Bereich in welchem die überkommunale Veloroute über die Sennweidstrasse führt (Abschnitt Sennweidstrasse, Rosswiesstrasse bis P&R-Anlage) Berliner Kissen vorgesehen.

### Beispiel Berlinerkerissen Hofstrasse Wetzikon

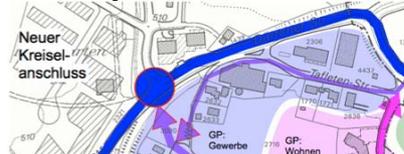


## Tafletenstrasse

Die Tafletenstrasse befindet sich ebenfalls bereits in einer Tempo-30-Zone. Ein Fussgängerschutz besteht nicht.



### Einbahnregime

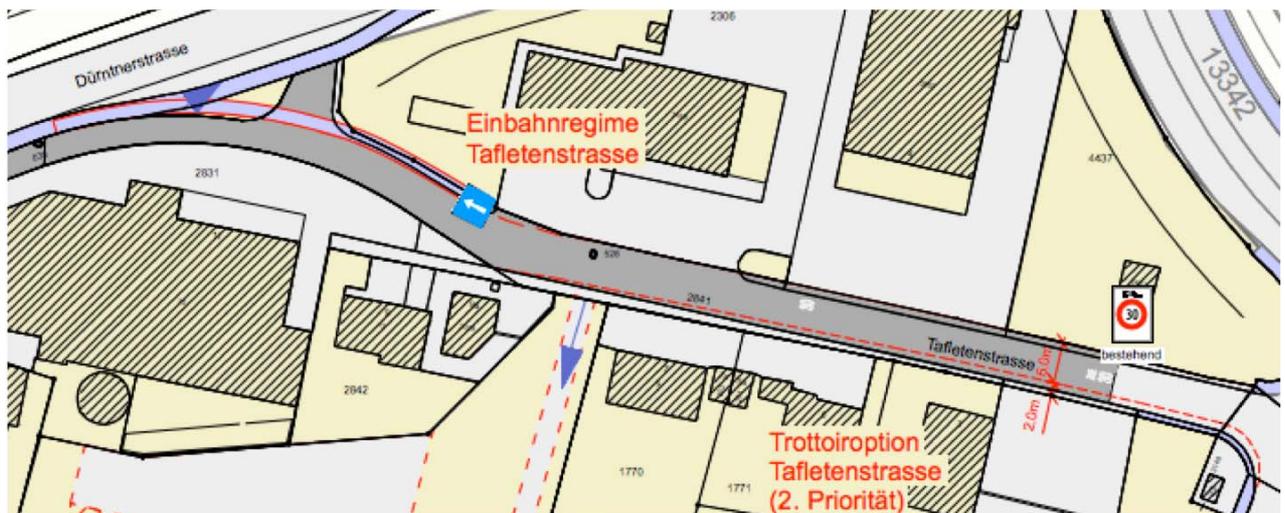


Mit dem geplanten neuen Kreisel soll die Tafletenstrasse an den Kreisel angeschlossen und ab Tafletenstrasse 11 im Einbahnregime betrieben werden. Dadurch wird die Verkehrsmenge abnehmen. Die Anzahl LKWs wird in etwa halbiert werden.

Die Tafletenstrasse liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Verkehrsmenge ist mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr von rund 300 Fahrzeugen gering. Durch das neue Verkehrsregime wird die Verkehrsmenge zudem abnehmen, so dass die Verkehrssicherheit auch ohne Trottoir sichergestellt ist.

### Idee Nachrüstungsoption Trottoir

Die Strassenparzelle der Tafletenstrasse ist jedoch genügend breit um eine Fahrbahn von 6 m und ein Trottoir von 2 m zu realisieren. Bei einer Strassensanierung und bei Bedarf könnte eine Ergänzung mit einem Trottoir bis zum Durchgang durch das Gestaltungsplangebiet vorgesehen werden.

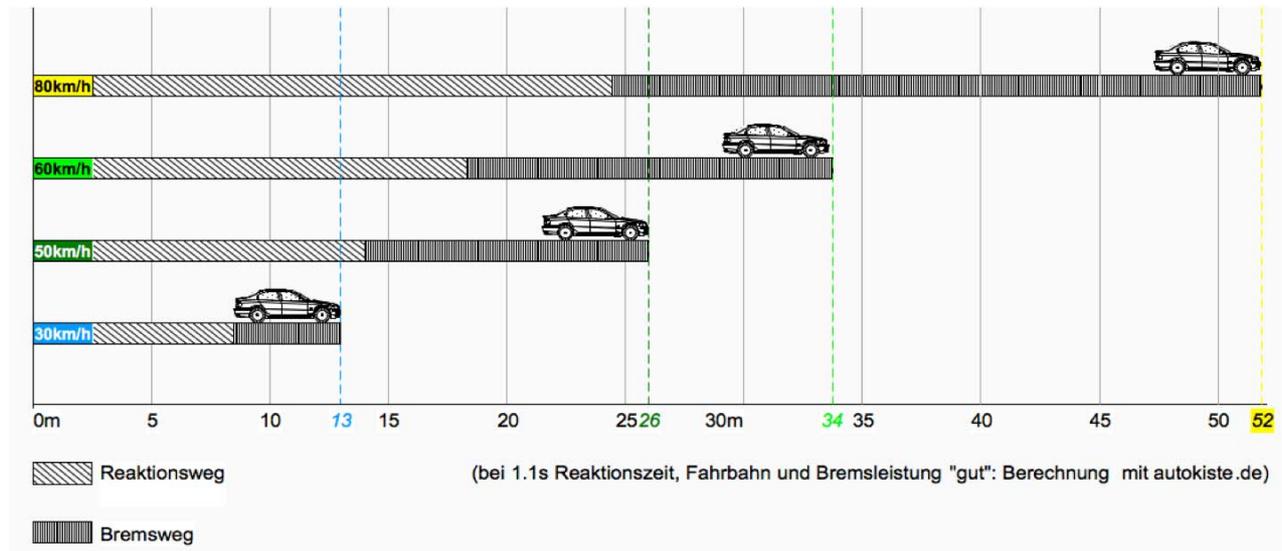


### Trottoir im Einbahnbereich

Im Einbahnabschnitt soll bereits im Rahmen der Realisierung der Einbahn und des Kreiselaanschlusses ein Trottoir zur Verbesserung der Anbindung an die Dürntnerstrasse geprüft werden.

## Höchstgeschwindigkeit

Für die Verkehrssicherheit insgesamt hat auch die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf den Strassen um das Gebiet Hösli-, Sennweidstrasse und Rosswies Bedeutung.



Derzeit gilt zum grössten Teil die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.

Dies wird an diversen Stellen als zu hoch beurteilt, so dass für folgende Abschnitte eine Reduktion auf 50 km/h oder mindestens auf 60 km/h beantragt werden soll:

- Kreuzstrasse Abschnitt Kreisel bis Dürntnerstrasse: Verbesserung für zwei Fussgängerquerungsstellen und die Einmündung in die Sennweidstrasse auf welcher Tempo 30 gilt.
- Dürntnerstrasse Abschnitt neuer Kreisel bis Bushaltestelle Dürnten Lättenmoos: Verbesserung der Fussgängerquerung (regionaler Fussweg, Wanderweg) beim neuen Kreisel, Verbesserung der Querung zur Bushaltestelle und Verbesserung der Sicherheit im Kreuzungsbereich Dürntner- und Kreuzstrasse.

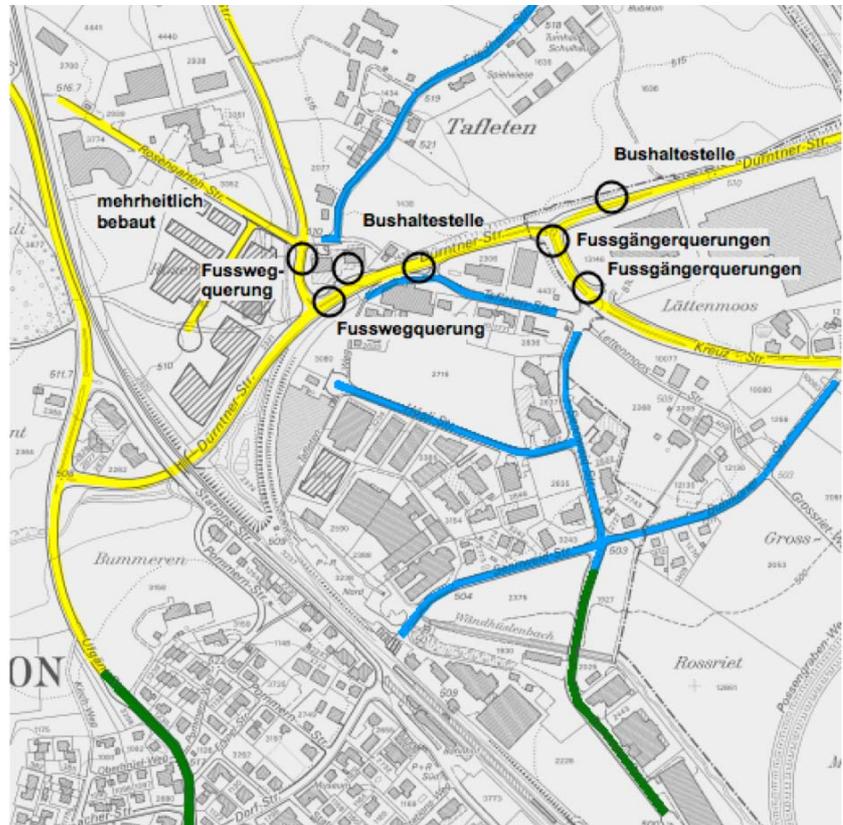
Für folgende Abschnitte wird eine Reduktion auf 50 km/h beantragt:

- Rosengartenstrasse: Die Strasse ist mittlerweile mehrheitlich bebaut (Gewerbe). Die Situation entspricht nicht einer Ausserortssituation.
- Wändhüslenstrasse Abschnitt Dürntnerstrasse (neuer Kreisel) bis ca. 50 m nach Rosengartenstrasse: Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fussgängerquerung aus dem Gewerbegebiet Richtung Bushaltestelle (Arbeitsweg) und die Einmündung Friedheimstrasse auf welcher Tempo 30 gilt.

Heutige Signalisation der  
Höchstgeschwindigkeit

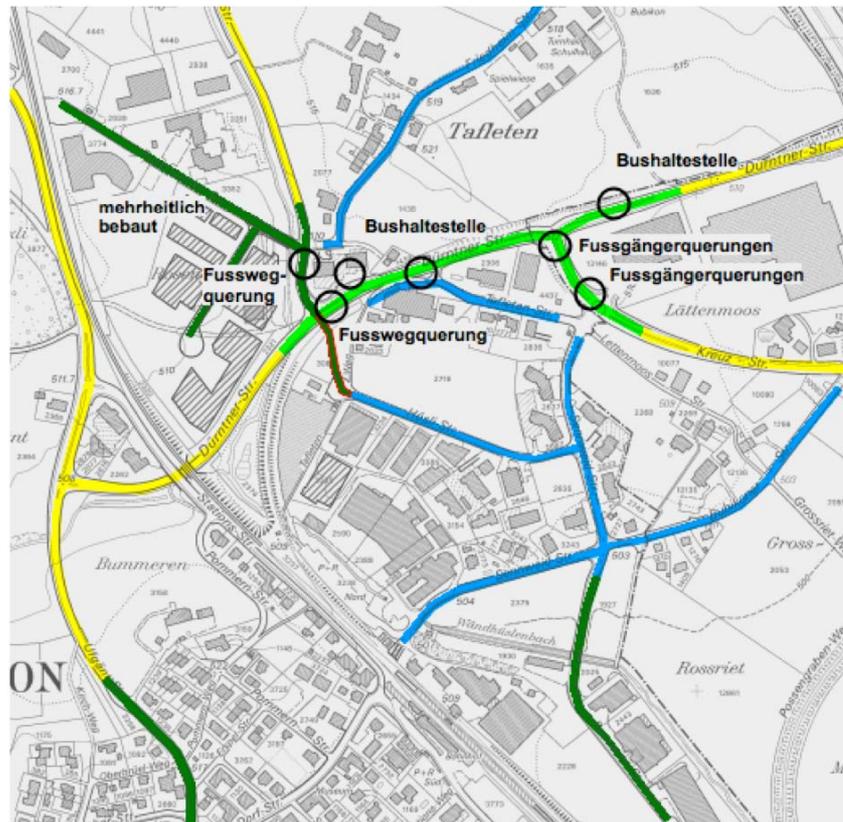
- 80 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h

Heute gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten:



Beantragte Signalisation der  
Höchstgeschwindigkeit

- 80 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h



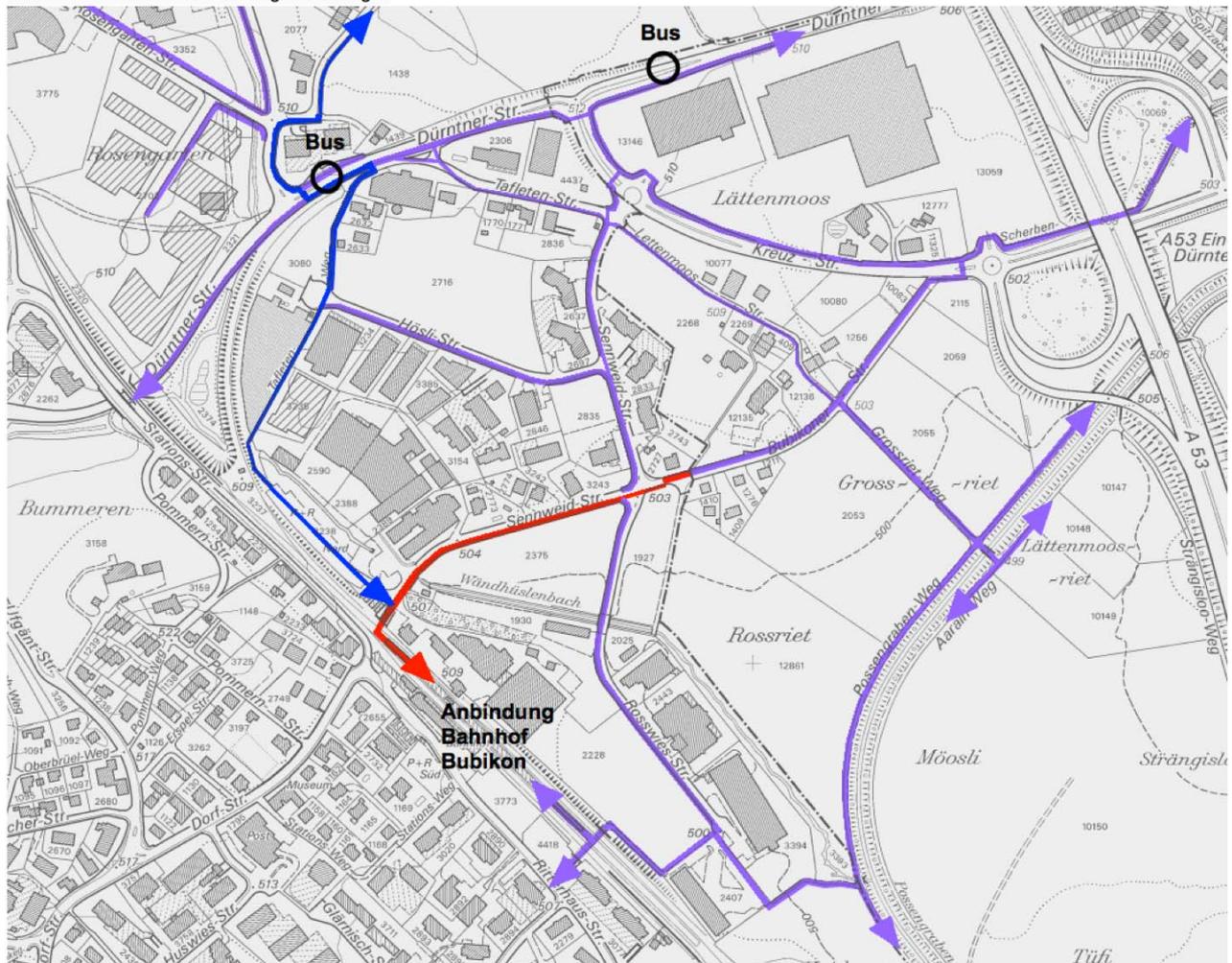
### 3.3 Verkehrsführung Fussgängerverkehr

#### Heutiges Fusswegnetz

Trottoir od. separat	im Mischverkehr	
		regionaler Fussweg
		kommunaler Fussweg
		andere Fusswegverbindung

Das bestehende Fusswegnetz ist relativ dicht. vielerorts sind mindestens einseitig Trottoirs vorhanden.

Das heutige Netz präsentiert sich folgendermassen:



#### Defizite

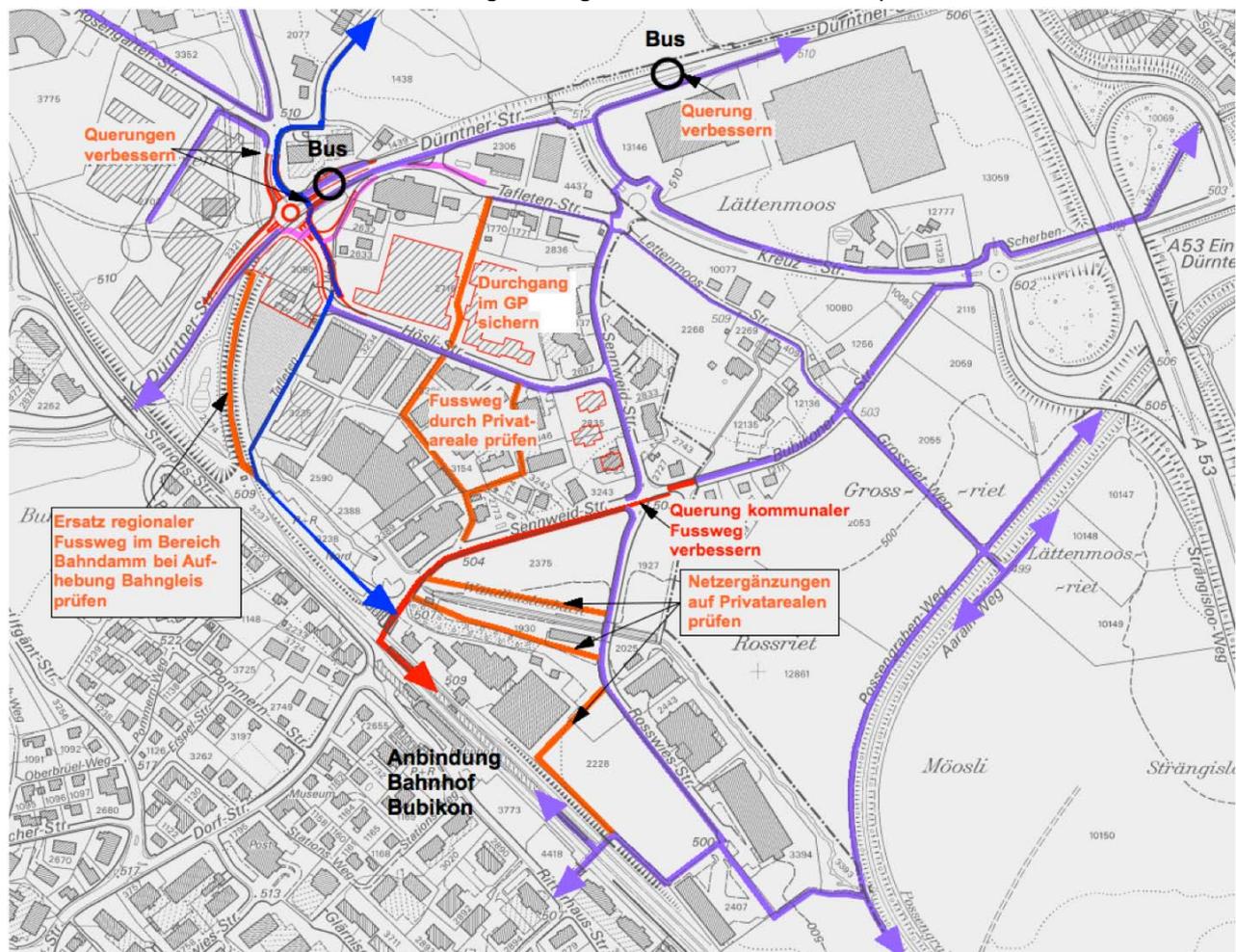
- Der regionale Fussweg weist im Bereich der Bushaltestelle eine umständliche Verbindung auf. Bei der P&R-Anlage verläuft der Weg auf der Fahrgasse.
- Die Tafeltenstrasse weist keinen geeigneten Fussgängerschutz auf.
- Die Querung des kommunalen Fussweges im Bereich der Kreuzung Sennweidstrasse – Rosswiesstrasse Richtung Bubikerstrasse ist wenig attraktiv.
- In der Unterführung zum Bahnhof bestehen Konfliktpunkte mit Velofahrern (überkommunale Veloroute).
- Durch das Gebiet südlich der Höslistrasse bestehen keine öffentlichen Fusswegverbindungen.
- Die Querung über die Wändhülenstrasse ist problematisch (Abschnitt 80 km/h).

## Künftiges Netz

Trottoir od. im Mischverkehr	regionaler Fussweg
	kommunaler Fussweg
	andere Fusswegverbindung
	geplante Fusswegverbindung
	zusätzliche angestrebte Fusswegverbindung

Das künftige Fusswegnetz ist abhängig vom Erschliessungssystem.

- Im Rahmen der Umorganisation der Tafletenstrasse als Einbahn wird ein Trottoirabschnitt geprüft.
- Im Rahmen des geplanten Gestaltungsplanes Höslistrasse ist ein Durchgang vorgesehen. Die Wegrechte zu Gunsten der Öffentlichkeit sind zu sichern. Darüberhinaus wird die Weiterführung des Durchgangs durch die bestehende Bebauung südlich der Höslistrasse mit den Grundeigentümern geprüft.
- Im Bereich des Einlenkers Rosswiesstrasse soll durch die Anhebung der Kreuzung eine Verbesserung für die Fussgänger geschaffen und gleichzeitig eine weitere Reduktion des Tempos erzielt werden.
- An der Dürntnerstrasse und der Wändhülenstrasse wird zur Verbesserung der Querungen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit beantragt.
- Bei Überbauung der Privatareale an der Sennweidstrasse/Wändhülenbach und im Gebiet Rosswies ist eine Netzergänzung durch Privatareale zu prüfen.



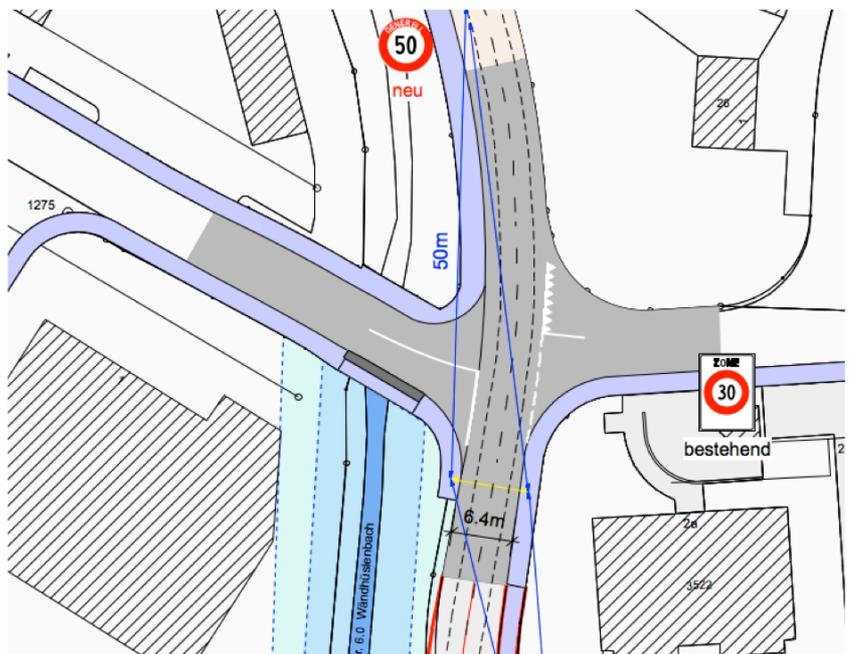
## Verbesserung Querungsstelle Wändhüslenstrasse

Für die Querungsstelle Wändhüslenstrasse - Rosengartenstrasse wurde neben der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h die Möglichkeit einer Mittelinsel geprüft.

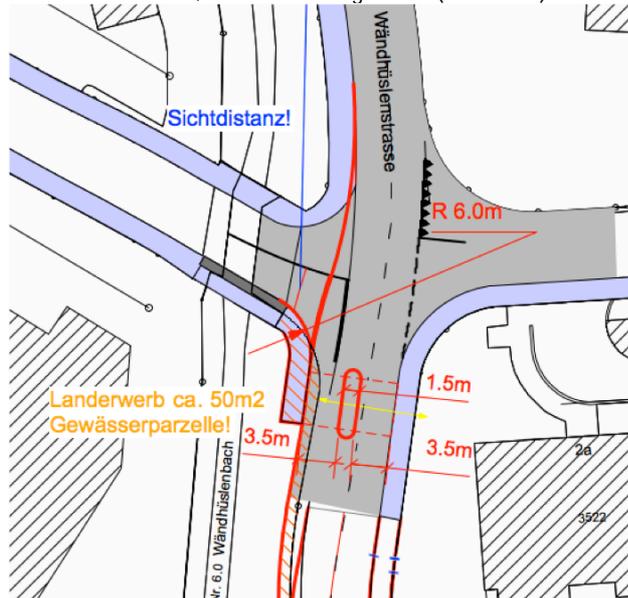
Die Variante mit Mittelinsel wird jedoch nicht als zweckmässig beurteilt. Grundsätzlich sollte die Verschwenkung der Fahrbahn in Einfahrtrichtung nach rechts erfolgen. Dies ist jedoch problematisch weil sich hier der Bach befindet. Die gleiche Problematik stellt sich, wenn die Insel als Einfahrbremse vor der Einmündung der Rosengartenstrasse angeordnet wird.

Bei einer Verschwenkung nach links ist Privatgrund betroffen und die Verschwenkung wirkt nicht als Einfahrbremse.

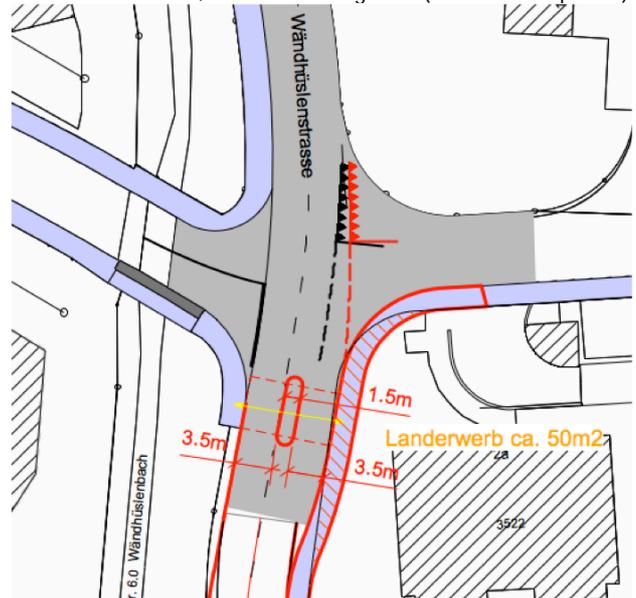
Bestehende Situation:  
Verbesserung durch Reduktion der  
Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf  
50 km/h



Variante Mittelinsel, Verschwenkung rechts (verworfen)



Variante Mittelinsel, Verschwenkung links (ist vertieft zu prüfen)



## Verbesserung Querungsstelle Rosswiesstrasse

Situation Kreuzungsbereich  
© google maps / street view 7.2013

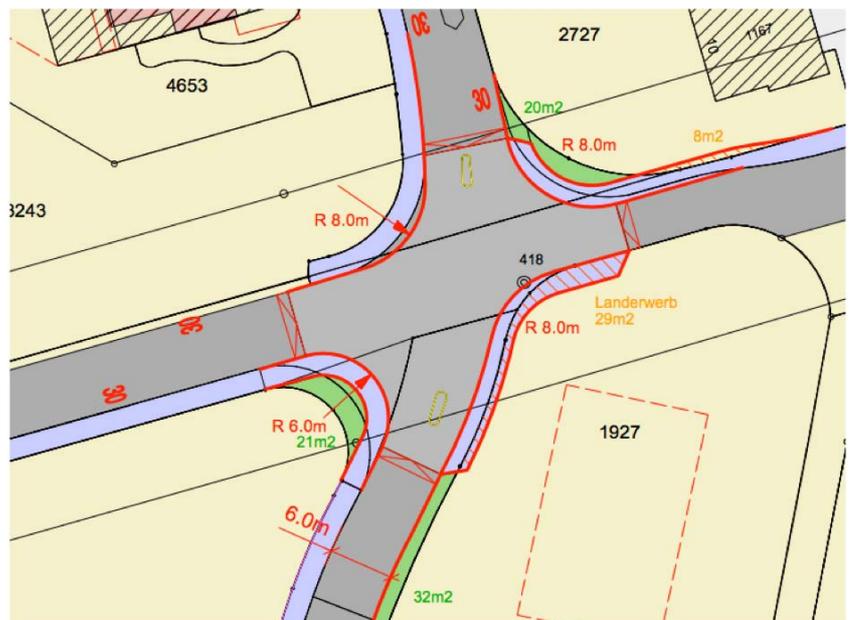
Die Querungsstelle Sennweidstrasse – Bubikonerstrasse (kommunaler Fussweg) über die Rosswiesstrasse wird heute als problematisch beurteilt.

Zum einen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten an der Ausfahrt der Tempo-30-Zone zu hoch. Zum andern sieht der Fussgänger nicht wo er hinlaufen soll. Die Mittelinseln dienen ihm nicht.



Verbesserung der Situation durch  
Anhebung der gesamten Kreuzung

Um das gefahrene Tempo zu reduzieren und gleichzeitig die Fussgänger- und Veloroute zu verbessern wurde eine Anhebung der gesamten Kreuzung vorgesehen:

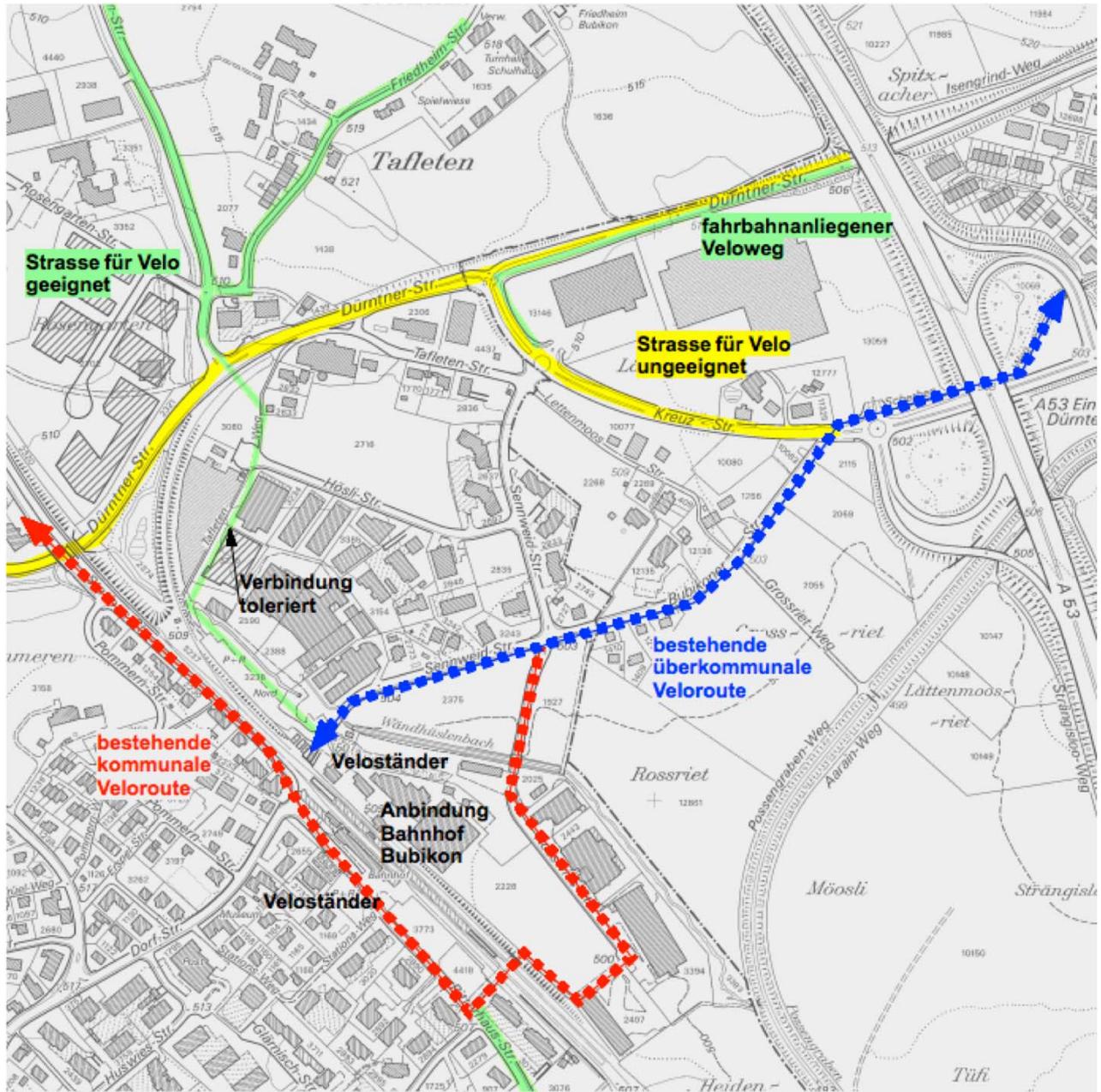


Mit einem Landabtausch (Abtretung 32 m<sup>2</sup> der heutigen Strassenfläche, Landerwerb 29 m<sup>2</sup>) könnte im Bereich des Grundstücks Kat. Nr. 1927 ein 2 m breites Trottoir geschaffen werden. Ohne Landerwerb ist lediglich ein Fussgängerbereich mit einer Breite von ca. 1.30 m möglich.

### 3.4 Verkehrsführung Velorouten

Heutiges Veloroutennetz

Das bestehende Netz an Verbindungen für den Veloverkehr präsentiert sich folgendermassen:



Defizite

- Die Dürrtner- und Kreuzstrasse sind als Veloroute nicht geeignet. Sie weisen weder Velostreifen noch andere Veloinfrastruktur auf.
- Die Verbindungen zwischen Bahnhof und Tafleten sind umständlich oder führen über den regionalen Fussweg (Tafletenweg) oder die Dürrtnerstrasse.
- Aufgrund der Einengungen ist die Sennweidstrasse für den Veloverkehr wenig attraktiv.

## Künftiges Netz

Das künftige Netz der Veloverbindungen soll wie auch das Fusswegnetz möglichst direkte und sichere Verbindungen ermöglichen.

Bei der Planung von Massnahmen in Zusammenhang mit Tempo 30 an der Sennweidstrasse wurden Kissen vorgesehen. Damit ist diese Veloverbindung im Mischverkehr deutlich verbessert worden.

Beim Kanton wurden Velofurten bei den Mittelinseln des neuen Kreisels angeregt. Ausserdem wird bei der Region eine überkommunale Veloroutenverbindung entlang der Dürntnerstrasse beantragt, um den fahrbahnanliegenden Veloweg im Abschnitt Kreuzstrasse bis Ufgântstrasse weiterführen zu können.

