

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
		Park + Ride - Anlage im öffentlichen Interesse

### kommunale Festlegungen

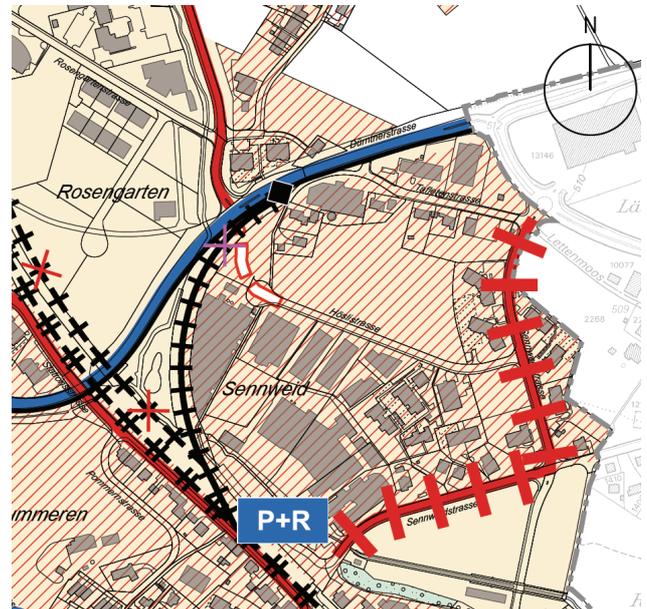
bestehend	geplant	
		Sammelstrasse
		Siedlungsorientierte Gestaltung
		Quartierstrassen mit Verkehrsberuhigung (Tempo 30)

### 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)

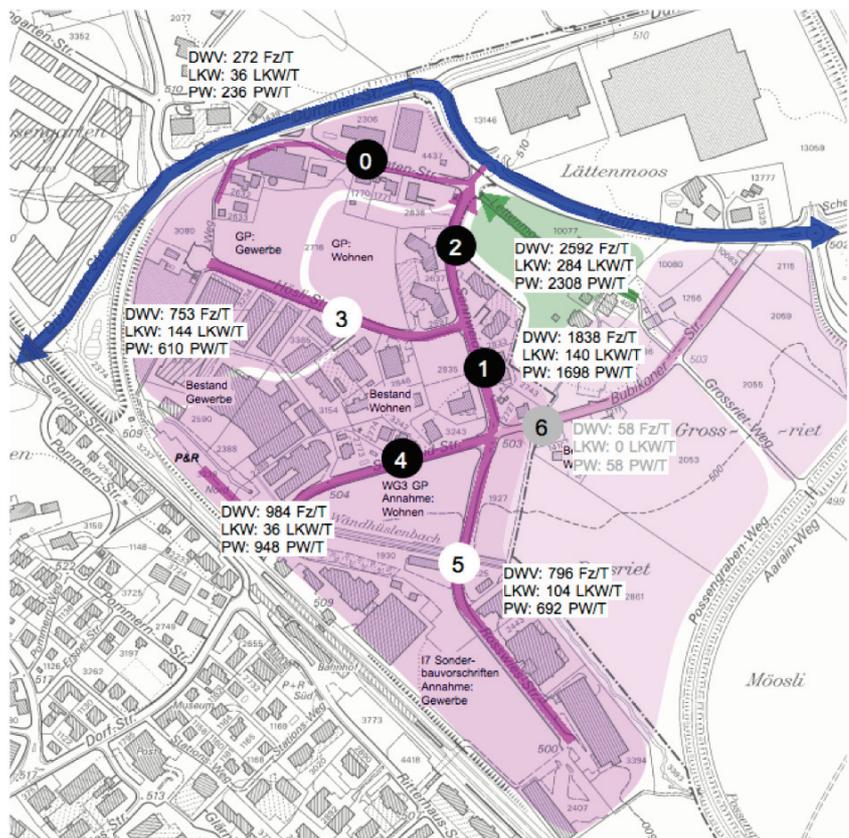
Da der Gewerbeverkehr die Hauptbelastung des Wohngebietes darstellt, wurde für die Betrachtung der Verkehrsmenge der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) betrachtet.

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

Heutige Verkehrsmenge

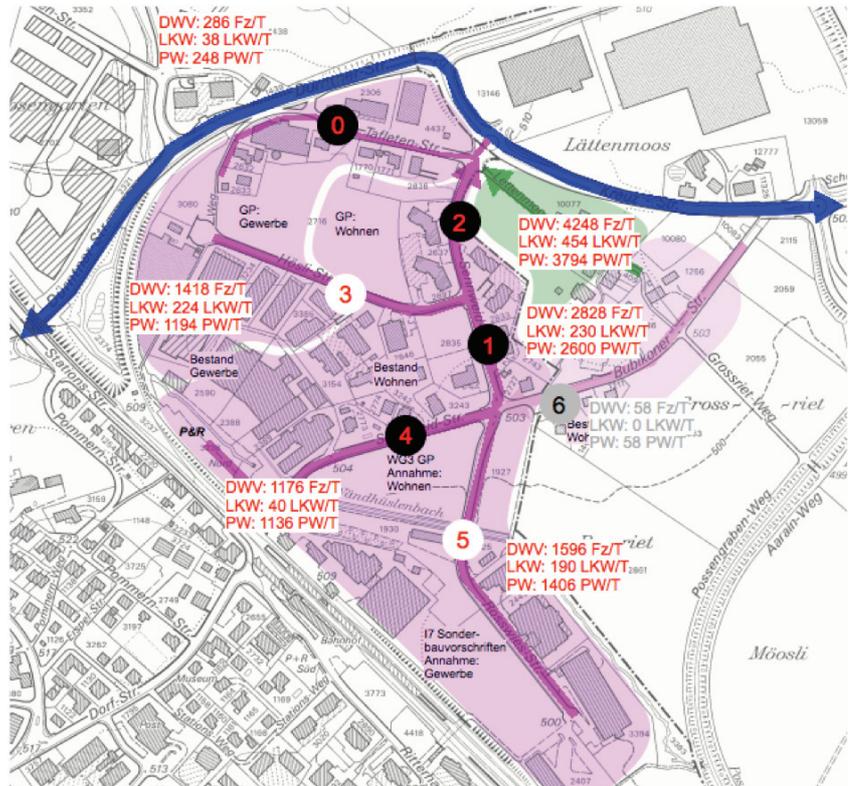
Grunddaten:

- # Zählungen 2015
- # Berechnungen aus Zählungen
- # Abschätzung anhand Baubestand und Parkplätzen



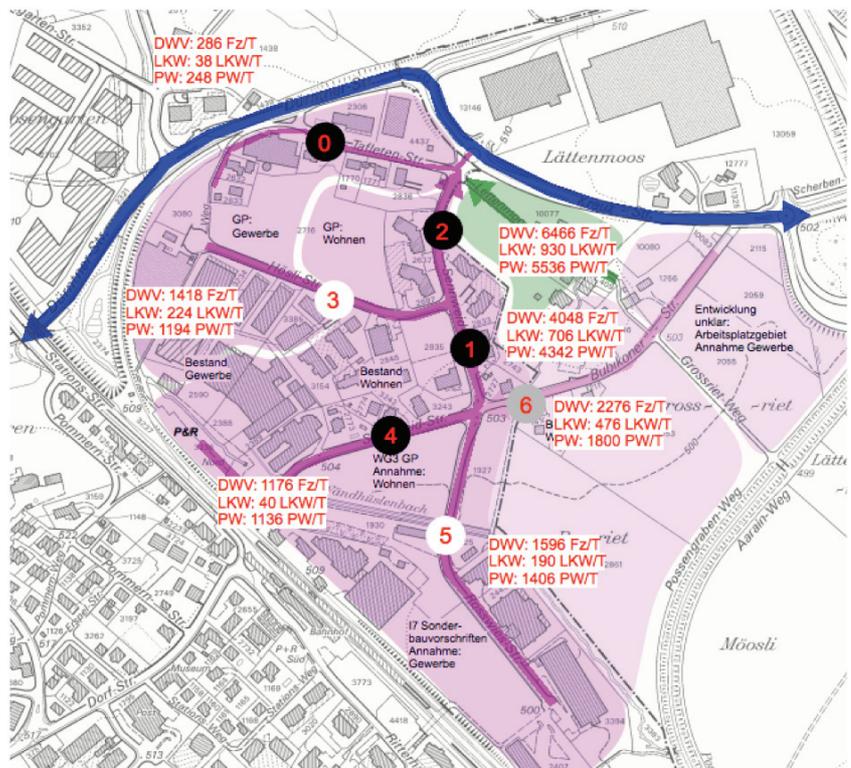
### Mögliche künftige Verkehrsmenge (ohne Grossriet)

# 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)



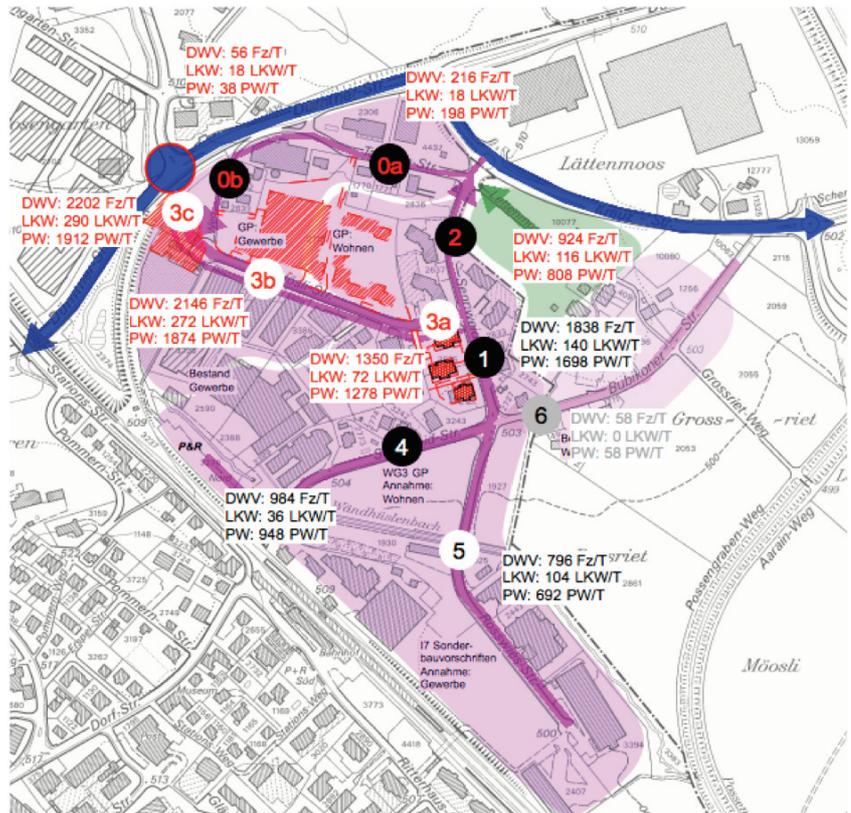
Bei der Abschätzung der Verkehrsmengen mit einer baulichen Entwicklung im Gebiet Grossriet handelt es sich weitgehend um eine theoretische Betrachtung, da in diesem Fall die Erschliessung grundsätzlich neu organisiert werden müsste.

## Kurzfristige künftige Verkehrsmenge mit Kreiselschluss

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

Aufgrund bereits geplanter Bauten (Gestaltungsplan Höslistrasse und Ausbau Recycling-Betrieb) wird es kurzfristig bereits zu einer gewissen Verkehrszunahme kommen.

Aufgrund der Nutzungen und der Situation wurden Abschätzungen zur Verteilung der Verkehrsströme vorgenommen.



## Annahmen

Der Verteilung liegen für die LKWs folgende Annahmen zu Grunde:

2/3 der LKWs (2/3 von 140 = 92) der Gebiete Rosswies und P&R/Sennweidstrasse Süd fahren über den Kreisel Kreuzstrasse. 1/3 der LKWs (48) fahren über die Höslistrasse Richtung Rosswies.

Ca. 10% der LKWs (24) fahren über den Kreisel Kreuzstrasse Richtung Höslistrasse. Die Mehrheit fährt über den neuen Kreisel Dürntnerstrasse in die Höslistrasse hinein und hinaus.

Im Bereich der Tafletenstrasse müssen alle LKWs über den Kreisel Kreuzstrasse hinein und über den Kreisel Dürntnerstrasse hinaus fahren.

Bei den Personenwagen wird eine gleichmässige Verteilung der Fahrten angenommen.

## Überprüfung der Annahmen

Um die tatsächliche Verteilung und den Bedarf für allfällige ergänzende Massnahmen zu überprüfen, sind ca. 1 Jahr nach Erstellung des Kreisels Kontrollmessungen vorgesehen.

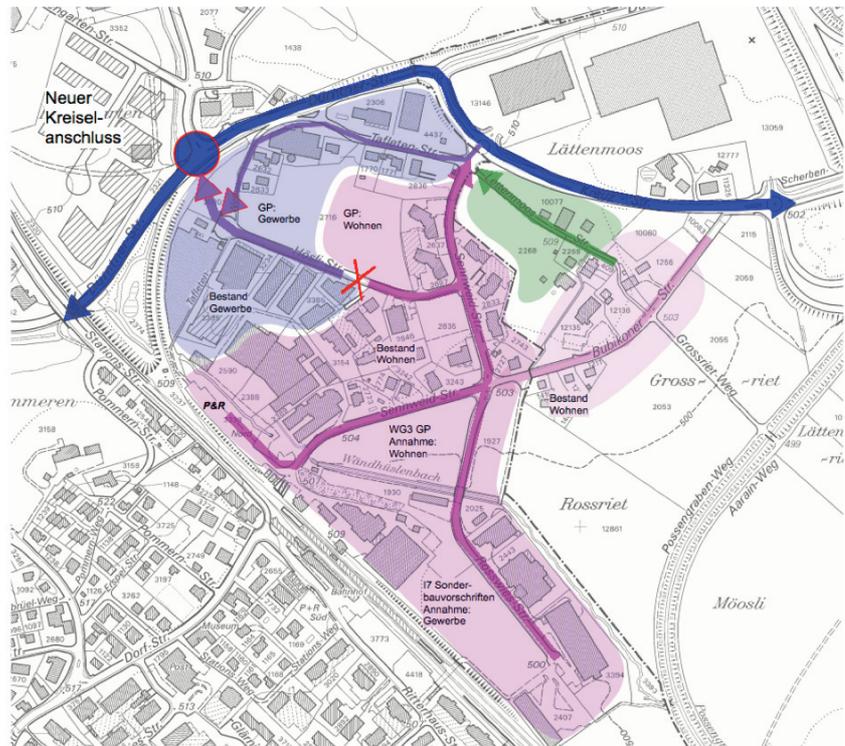
## 2.2 Verkehrsführung - Anpassungsoptionen

### 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.

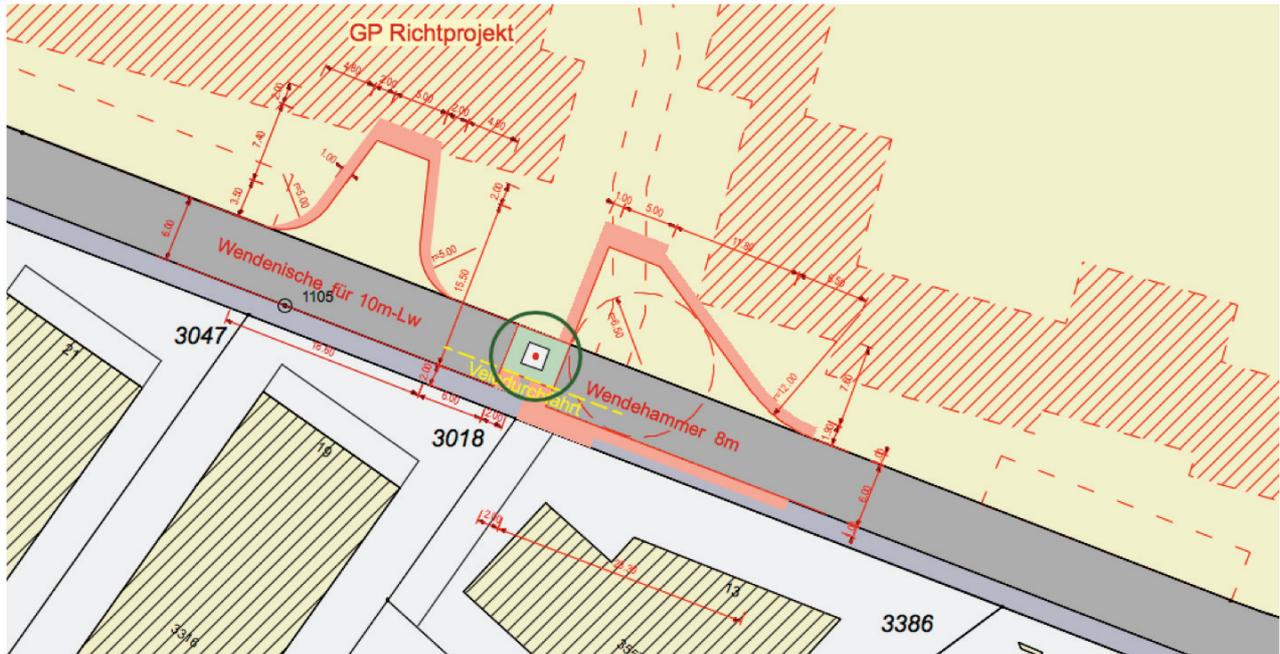
Durch die Unterbrechung wird jedoch auch verhindert, dass die Gewerbebetriebe und der Zubringerverkehr zur P&R-Anlage über den neuen Kreisel fahren können, was teilweise erwünscht wäre.

Flächenbedarf

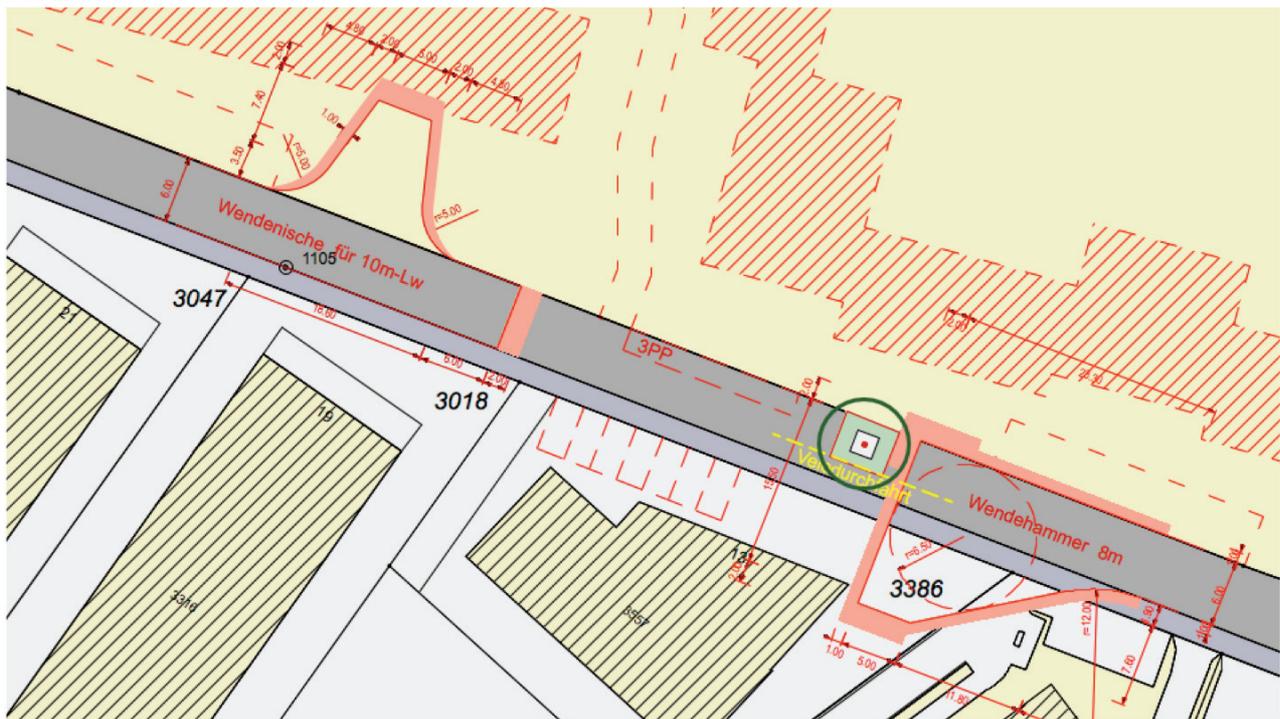
Im Bereich einer baulichen Unterbrechung ist beidseits eine Wendemöglichkeit notwendig. Insbesondere auf der Seite des Gewerbes ist die Wendemöglichkeit für einen LKW mit 8 - 10 m Achsstand auszugestalten.

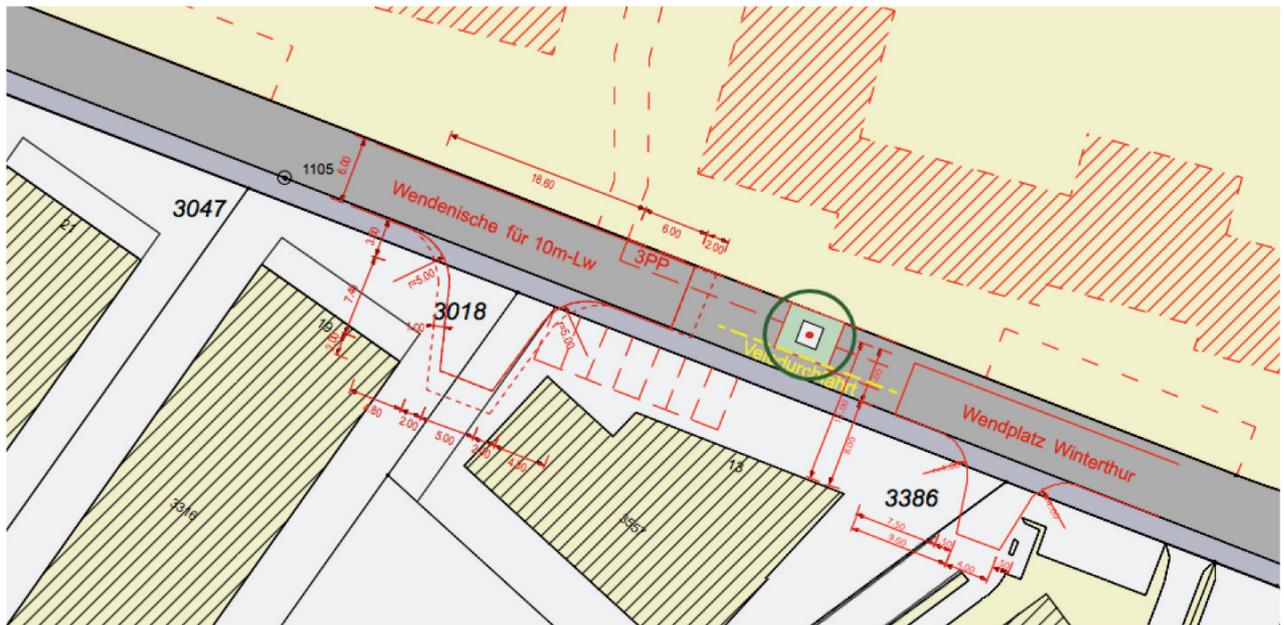
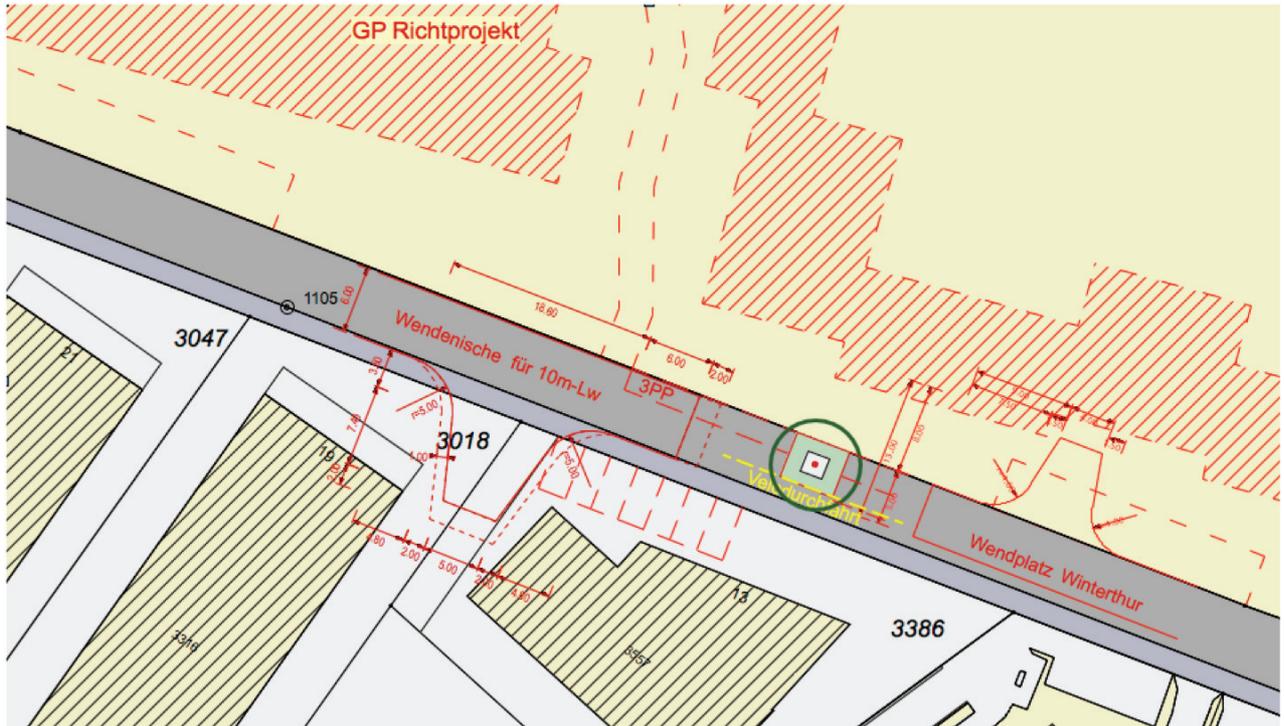
Realisierbarkeit

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:

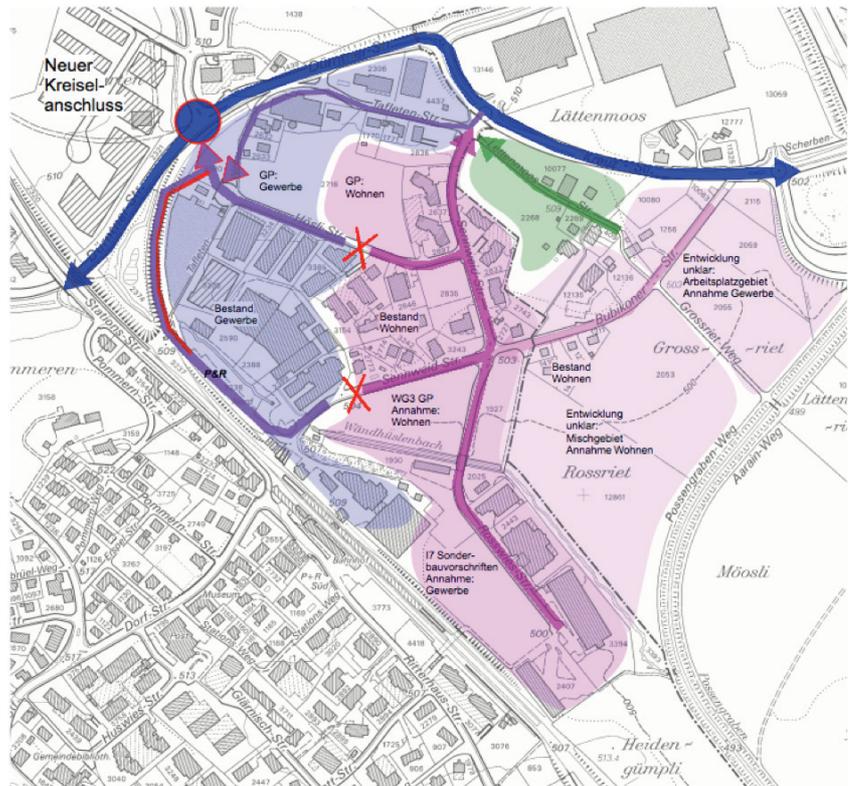
- Sicherung der Rechte für einen Wendeplatz im Bereich der Höslistrasse, um eine spätere Unterbrechung zu ermöglichen
- Anschluss der Höslistrasse über den Kreisel an die Dürntnerstrasse
- Kommunikation mit den Gewerbebetrieben an der Höslistrasse zur Verkehrslenkung über den neuen Anschluss
- Anpassung 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

## Durchfahrt Tafletenweg

Neben dem LKW-Verkehr aus dem Gewerbegebiet an der Höslistrasse stellt auch der Zubringerverkehr zur P&R-Anlage eine gewisse Belastung für das Wohngebiet an der Sennweidstrasse dar. Es wurde daher eine Anbindung der P&R-Anlage über den Tafletenweg an den Kreisel Höslistrasse angeregt.



### Auswirkung

Durch die Anbindung der P&R-Anlage über den Tafletenweg verändert sich die Verkehrsmenge im Bereich der südlichen Sennweidstrasse sehr erheblich. Diese Verkehrsumlagerung verbessert auch die Sicherheit auf der Veloroute über die Bublikoner- und Sennweidstrasse. Die Anbindung führt auch im nördlicheren Teil der Sennweidstrasse zu einer Entlastung.

Nach wie vor muss das Gebiet Rosswies über die Sennweidstrasse erschlossen werden.

### Flächenbedarf / Massnahmenbedarf

Die Erschliessungslösung bedingt den Ausbau einer 5.5 – 6 m breiten Strasse sowie ein Trottoir von 2 m Breite (regionaler Fussweg) im Bereich des heutigen Tafletenweges.

Im Bereich der Sennweidstrasse sind ausserdem zwei Wendplätze erforderlich. Diese dürften aufgrund bestehender Zufahrten einfach zu realisieren sein.

### Realisierbarkeit

Die Platzverhältnisse sind eng und beschränkt. Insbesondere im Bereich des Neubaus Kat. Nr. 3235 ist eine Strassenbreite von minimal 5.5 m neben dem bestehenden Fussweg nicht möglich. Bei einer Verlegung des Fussweges wäre die Strassenbreite knapp genügend.

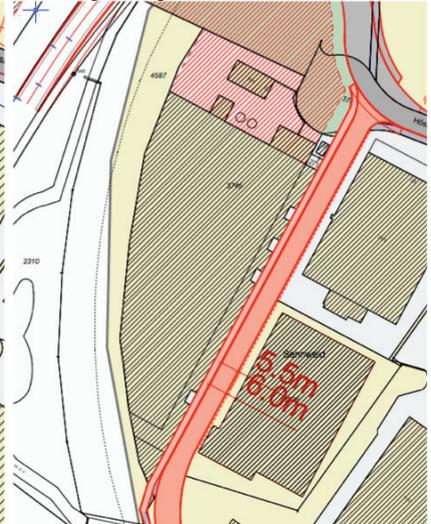
Durch die neue Zufahrt zur P&R-Anlage mit einem DWV von rund 900 Fahrzeugen, entstehen für das am Tafletenweg gelegene Gewerbe erhebliche Einschränkungen im Betrieb. Eine Parkierung im Bereich des Tafletenweges und Lagerung/Warenumschlag werden hier kaum mehr möglich sein.

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



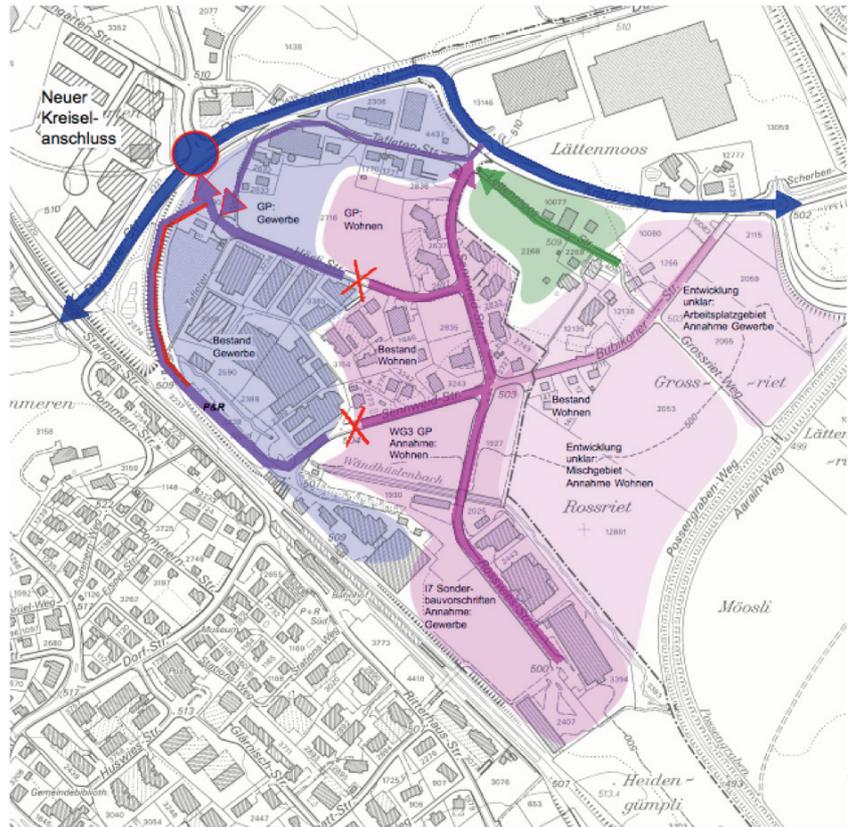
Auswirkung

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.

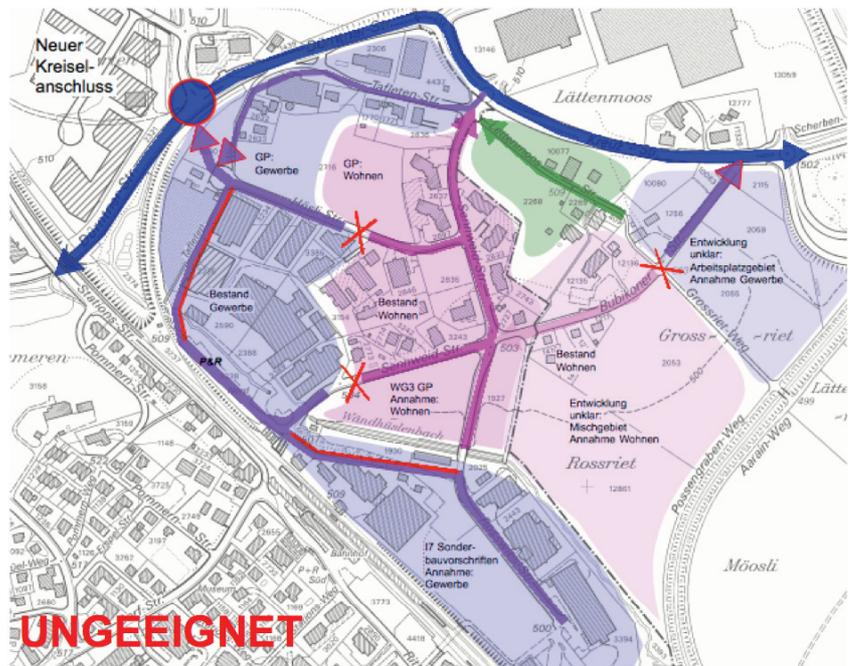
Der Bahndamm befindet sich nach wie vor grösstenteils im Eigentum der SBB. Es besteht darüber hinaus ein Eintrag im regionalen Richtplan (Anschlussgleis). Im Bereich des geplanten Kreiselschlusses kann die Festlegung im regionalen Richtplan voraussichtlich aufgehoben werden, da das Gleis hier bereits 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.

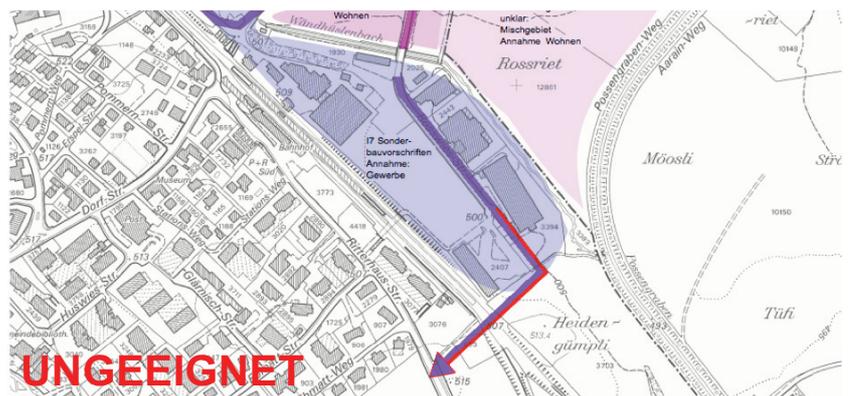
## Alternative Erschliessung Rosswies

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.

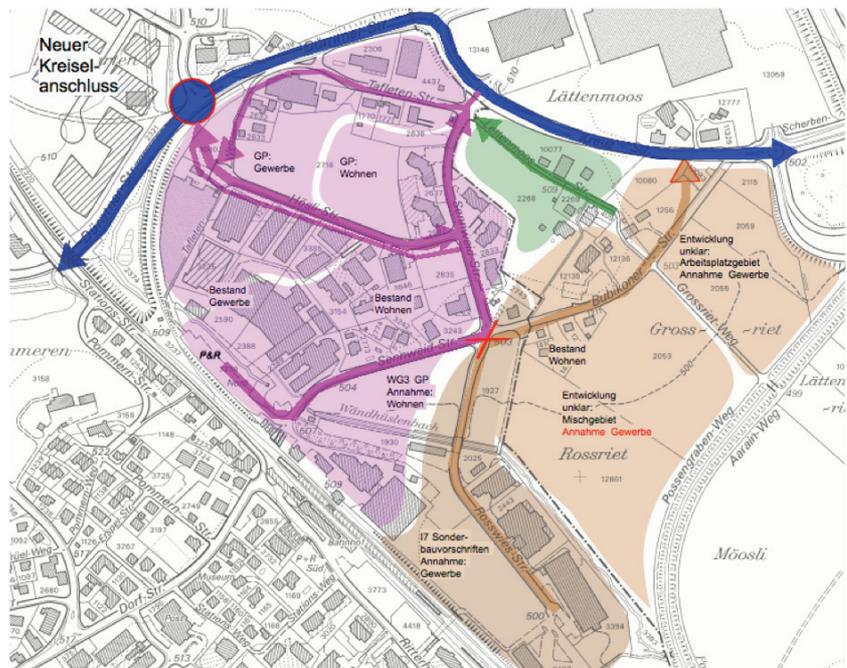


## Beurteilung / Fazit

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

Alternative Erschliessung  
Rosswies bei Entwicklung  
Grossriet

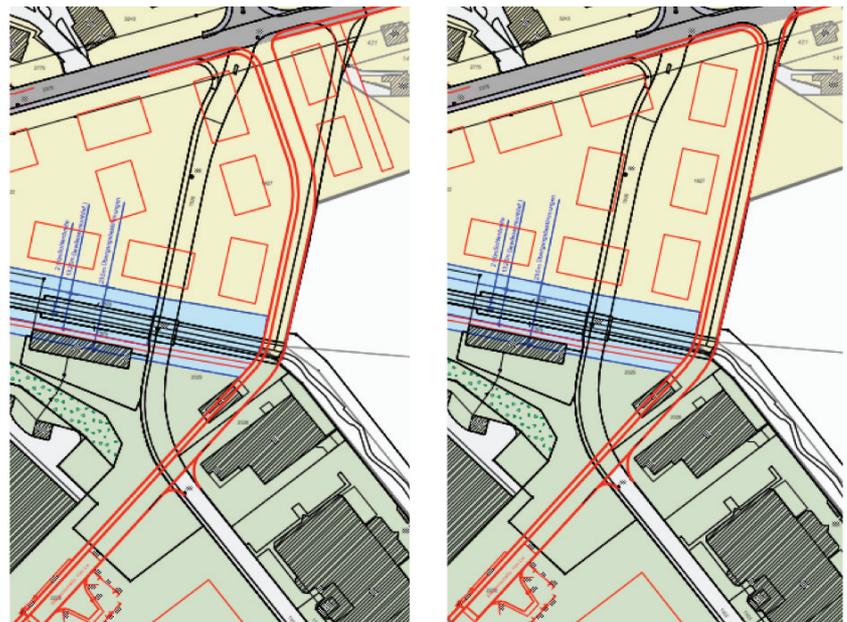
Sofern das gesamte Gebiet Grossriet gewerblich bebaut wird, könnte auch eine Anbindung des Gebietes Rosswies über die Bubikerstrasse geprüft werden, um so eine weitere Entlastung des Wohngebietes an der Sennweidstrasse zu schaffen.



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



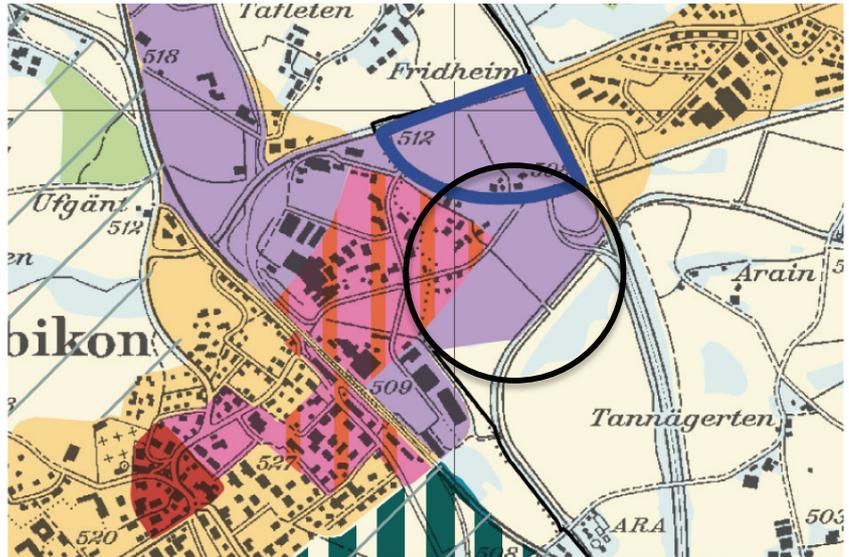
Beurteilung / Fazit

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

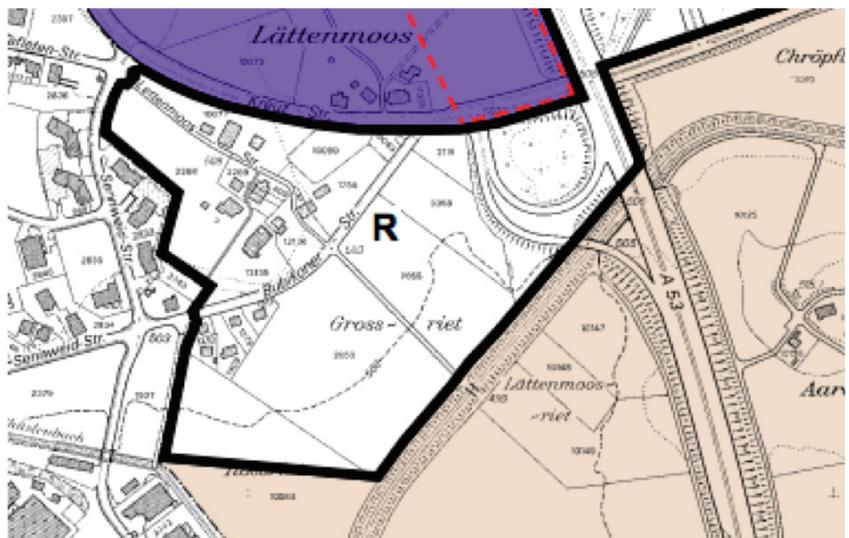
### Status Grossriet / Lättenmoos Dürnten

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

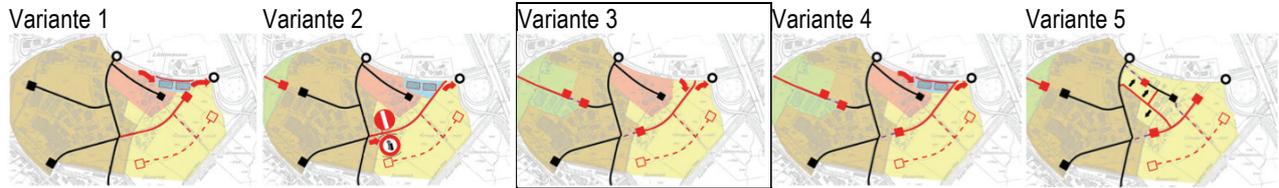
Da am 27.11.2016 die Änderung des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (Umsetzungsvorlage der Kulturlandinitiative) abgelehnt wurde, ist das Gebiet Grossriet/Lättenmoos vorläufig nach wie vor einzonbar.

### 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 Arbeits-  
platzgebiet



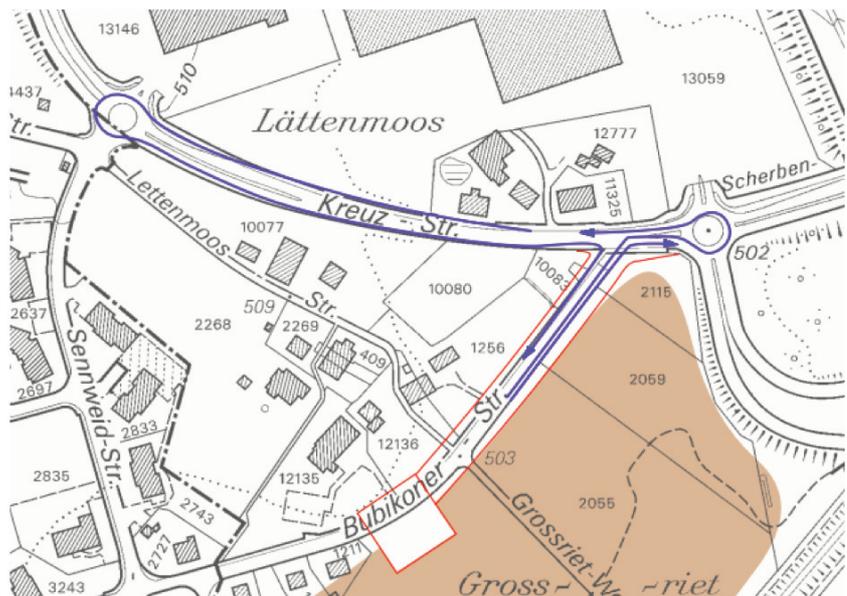
Anschluss an die Kreuzstrasse für Ge-  
werbe erneut prüfen

Da zwischenzeitlich für den Bereich ein regionales Arbeitsplatz-  
gebiet 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 be-  
lasten, 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 er-  
wünschte Entflechtung zu erzielen, ist jedoch auch eine Zufahrt  
ab Kreuzstrasse erforderlich.

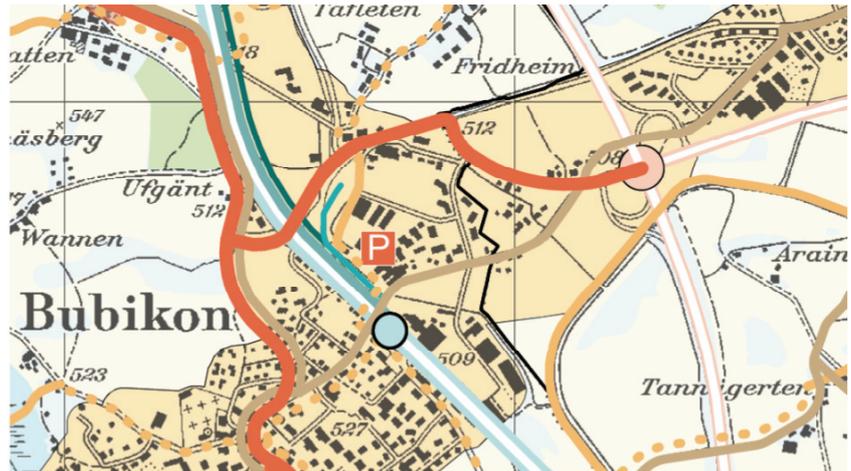


# 3. Langsamverkehr

## 3.1 Verkehrsplan 2 (Langsamverkehr)

### Regionaler Richtplan Stand öffentliche Auflage

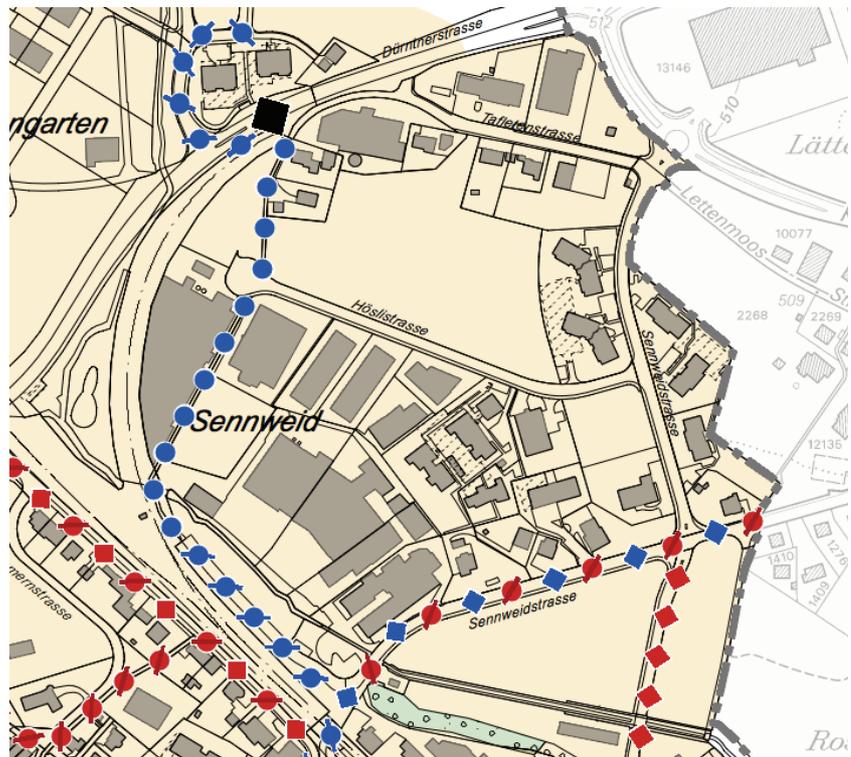
Kantonal bestehend	Kantonal geplant	Regional bestehend	Regional geplant	Verkehr
				Hochleistungsstrasse
				Ausbau Hochleistungsstrasse
				Hauptverkehrsstrasse
				Verbindungsstrassen
				Parkierungsanlage
				Radweg
				Fuss- / Wanderweg
				Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
				Bahnlinie doppel- oder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



## Überprüfung Tempo-30-Zone



## Berliner Kissen

### Beispiel Berliner Kissen Hofstrasse Wetzikon

## 3.2 Verkehrssicherheit

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.

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 Berliner Kissen 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.

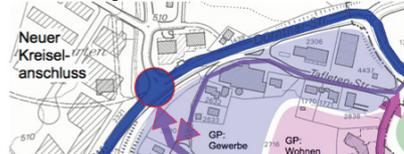


## Tafletenstrasse

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



### Einbahnregime

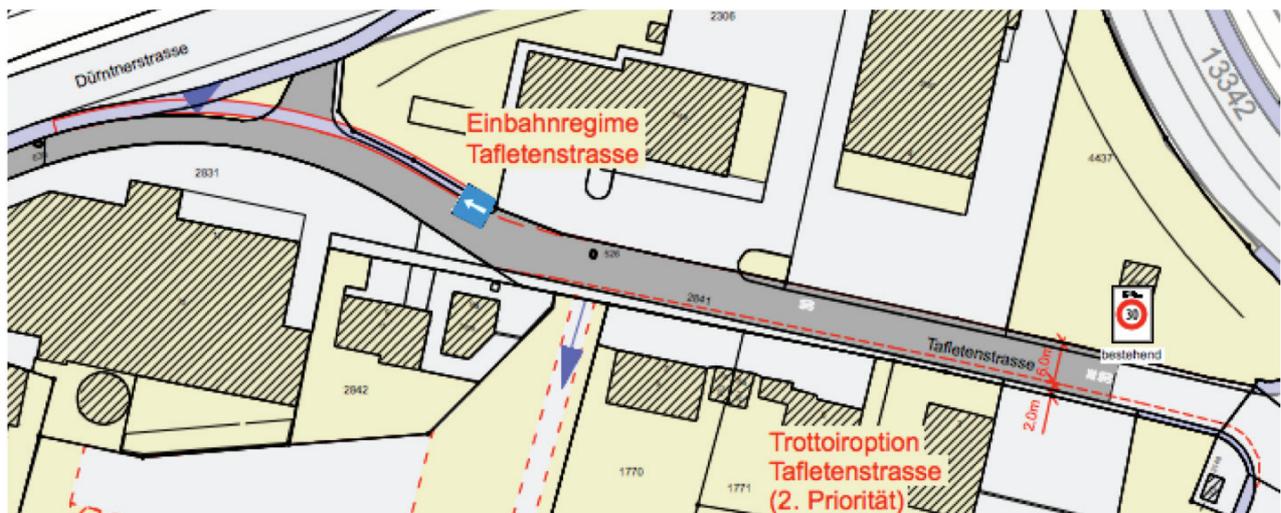


Mit dem geplanten neuen Kreisel soll die Tafletenstrasse an den Kreisel angeschlossen und ab Tafletenstrasse 11 im Einbahnregime betrieben werden. Dadurch wird die Verkehrsmenge abnehmen. Die Anzahl LKWs wird in etwa halbiert werden.

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.

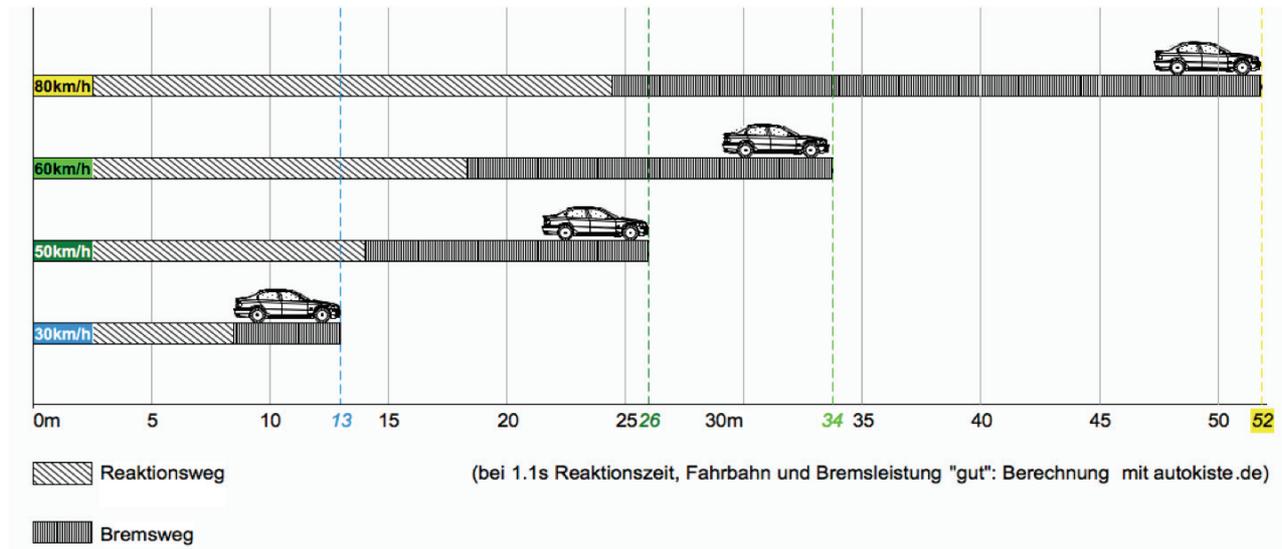


### Trottoir im Einbahnbereich

Im Einbahnabschnitt soll bereits im Rahmen der Realisierung der Einbahn und des Kreiselschlusses 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.

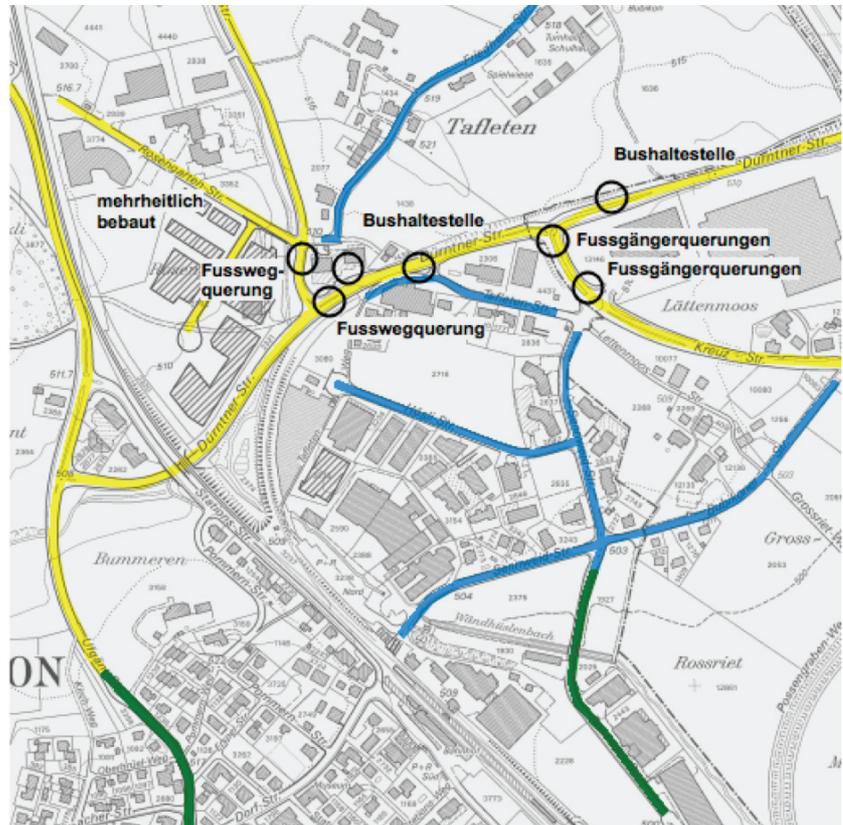
Für folgende Abschnitte wird eine Reduktion auf 50 km/h beantragt:

- 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

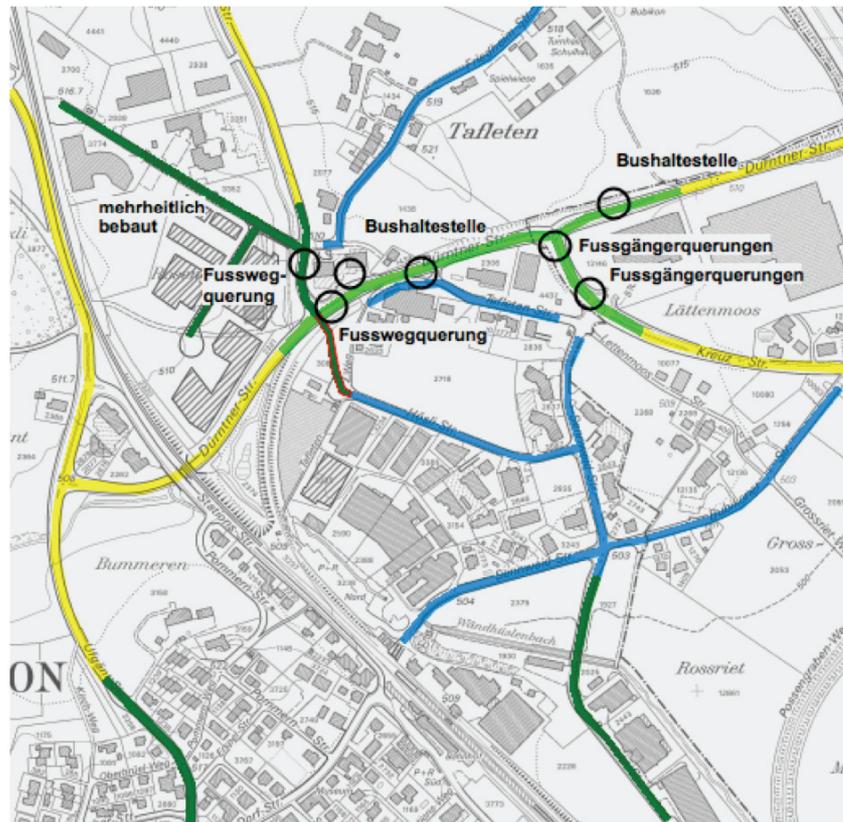
- 80 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h

Heute gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten:



Beantragte Signalisation der  
Höchstgeschwindigkeit

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



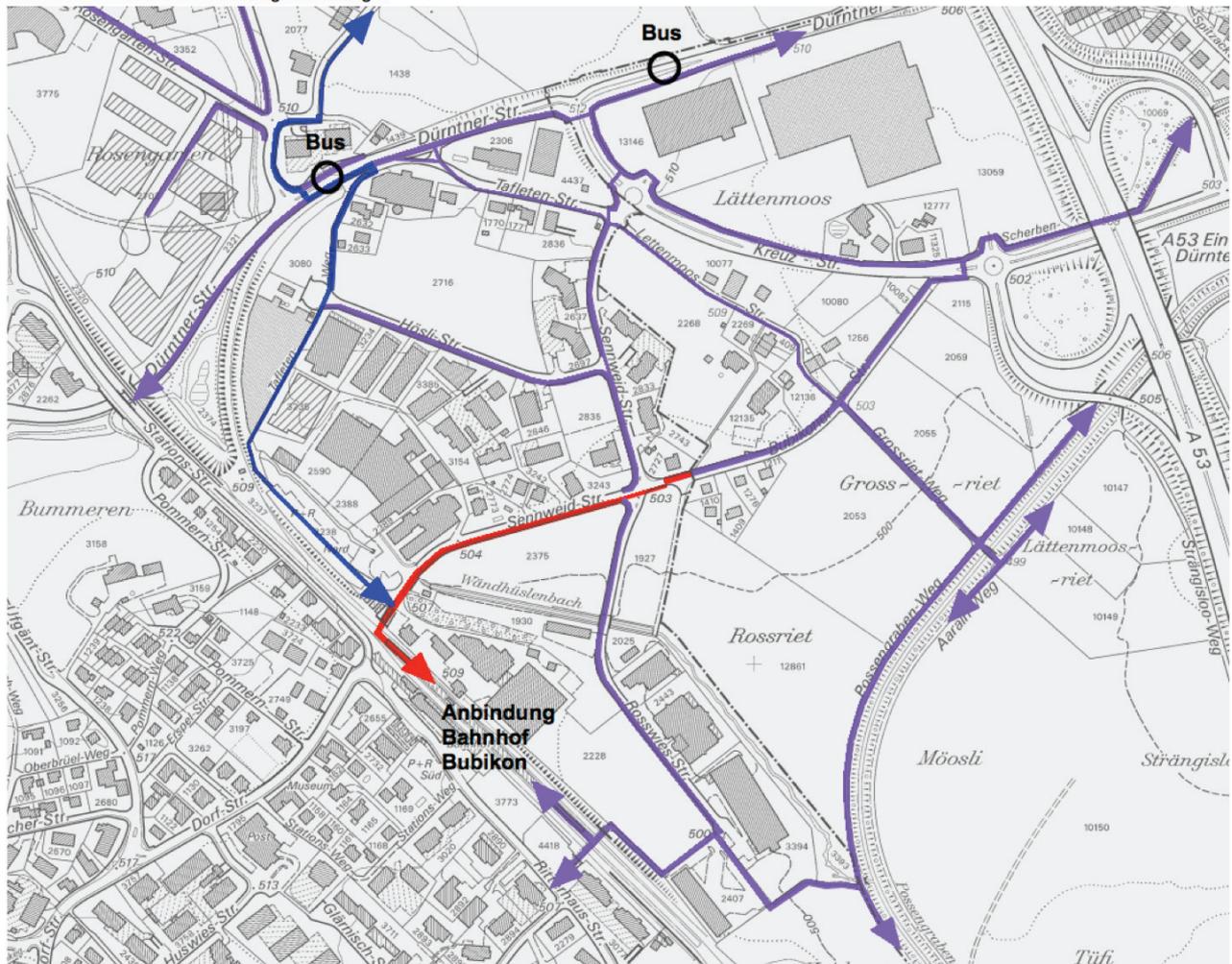
### 3.3 Verkehrsführung Fussgängerverkehr

#### 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

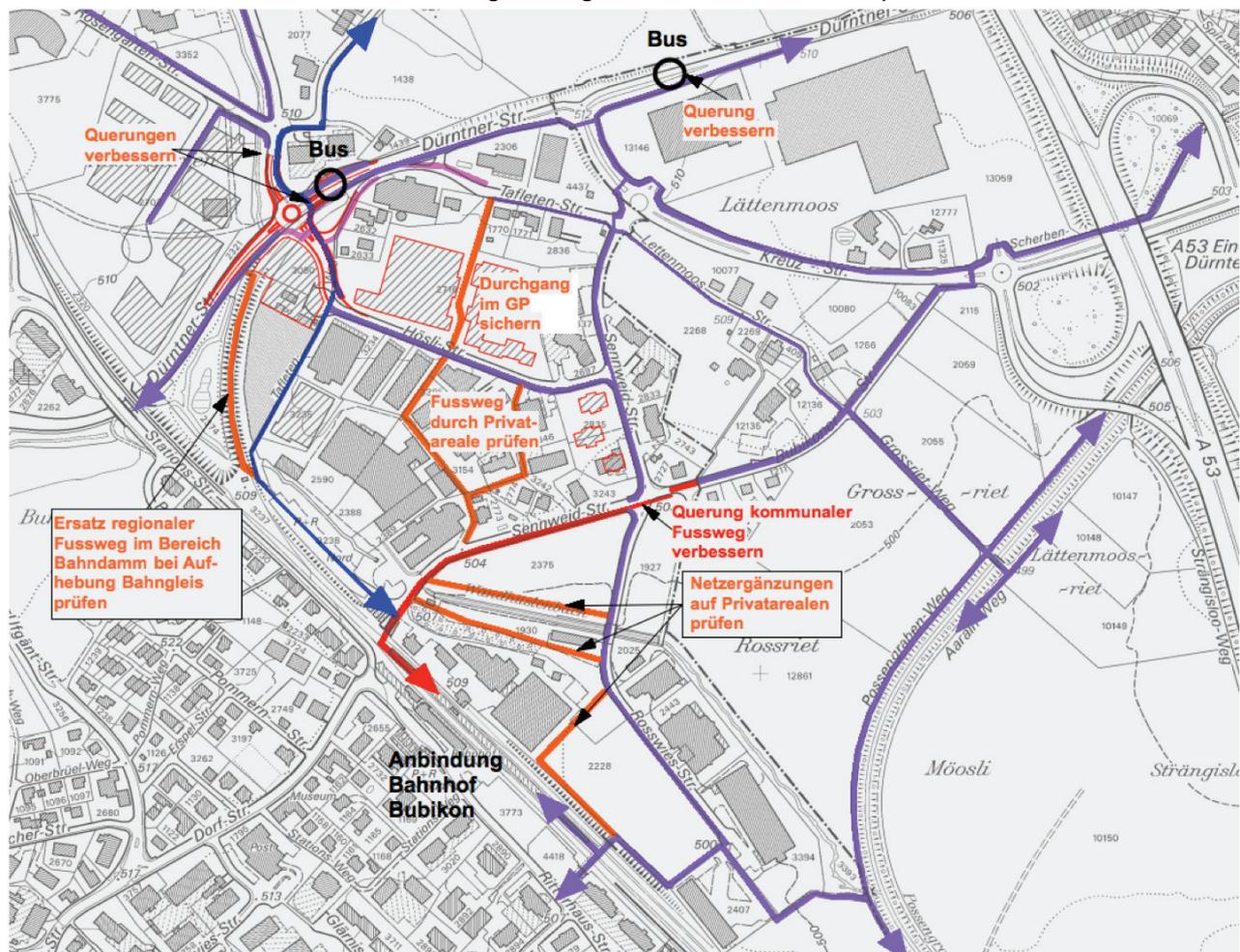
- Der regionale Fussweg weist im Bereich der Bushaltestelle eine umständliche Verbindung auf. Bei der P&R-Anlage verläuft der Weg auf der Fahrgasse.
- Die Tafletenstrasse weist keinen geeigneten Fussgängerschutz auf.
- Die Querung des kommunalen Fussweges im Bereich der Kreuzung Sennweidstrasse – Rosswiesstrasse 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 Wändhülsenstrasse wird zur Verbesserung der Querungen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit beantragt.
- Bei Überbauung der Privatareale an der Sennweidstrasse/Wändhülsenbach und im Gebiet Rosswies ist eine Netzergänzung durch Privatareale zu prüfen.



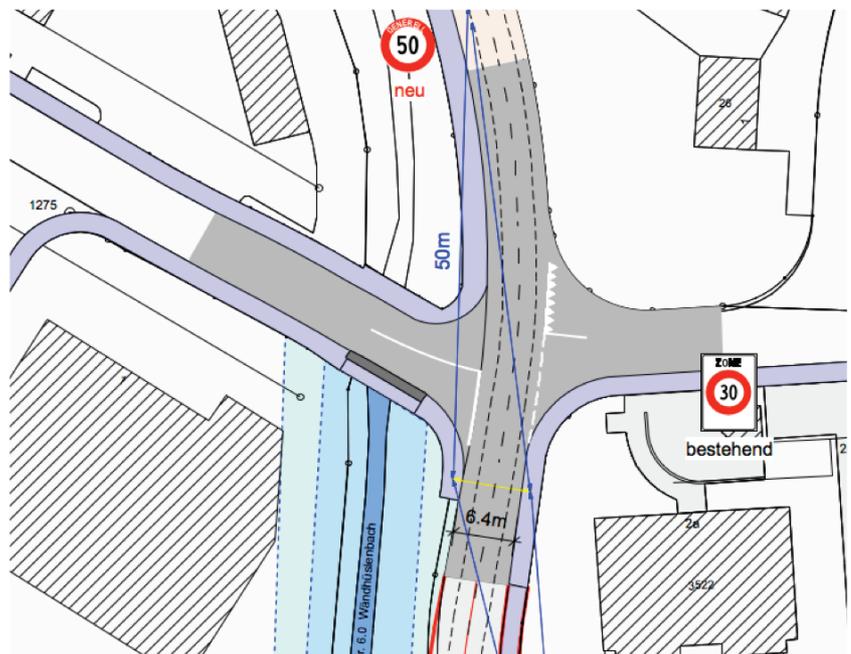
## Verbesserung Querungsstelle Wändhüslenstrasse

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

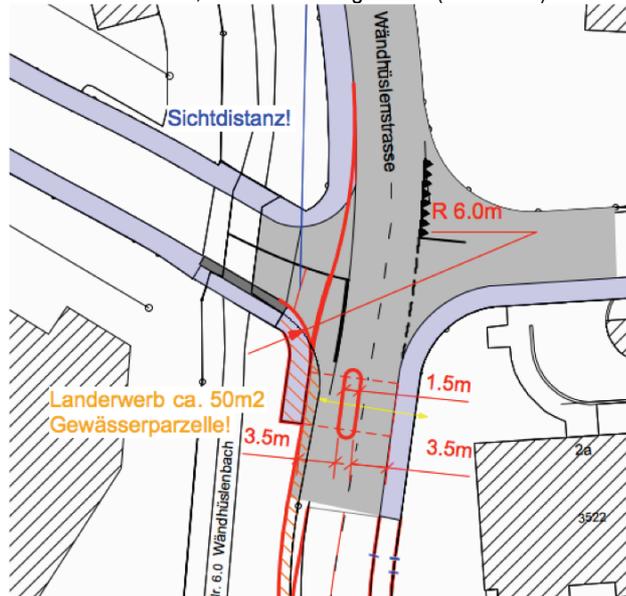
Die Variante mit Mittelinsel wird jedoch nicht als zweckmässig beurteilt. Grundsätzlich sollte die Verschwenkung der Fahrbahn in Einfahrtrichtung nach rechts erfolgen. Dies ist jedoch problematisch weil sich hier der Bach befindet. Die gleiche Problematik stellt sich, wenn die Insel als Einfahrbremse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

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

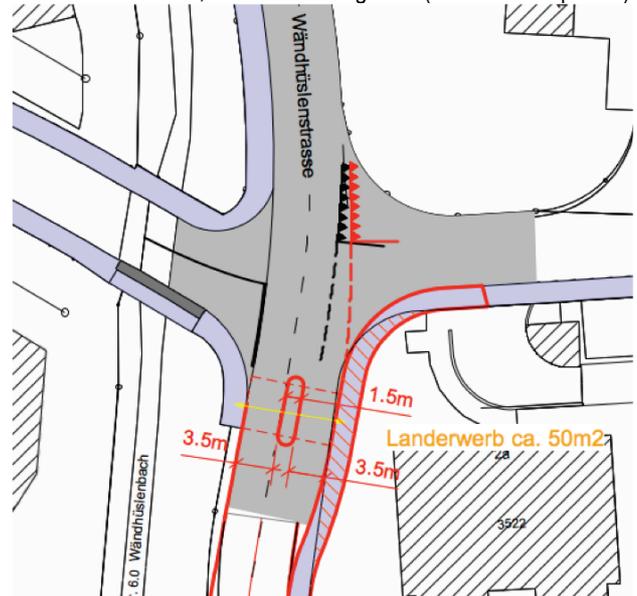
Bestehende Situation:  
Verbesserung durch Reduktion der  
Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf  
50 km/h



Variante Mittelinsel, Verschwenkung rechts (verworfen)



Variante Mittelinsel, Verschwenkung links (ist vertieft zu prüfen)



## Verbesserung Querungsstelle Rosswiesstrasse

Situation Kreuzungsbereich  
© google maps / street view 7.2013

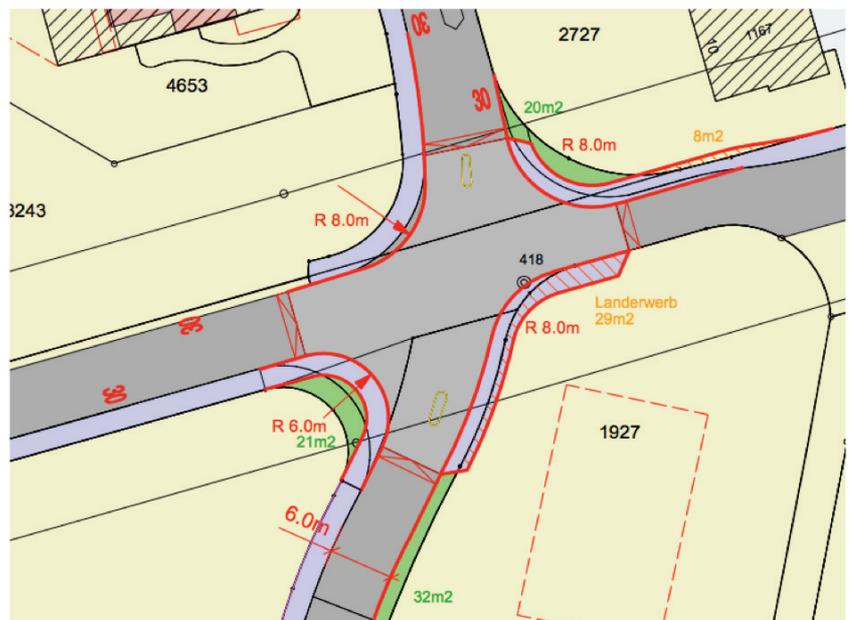
Die Querungsstelle Sennweidstrasse – Bubikonerstrasse (kommunaler Fussweg) über die Rosswiesstrasse wird heute als problematisch beurteilt.

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:

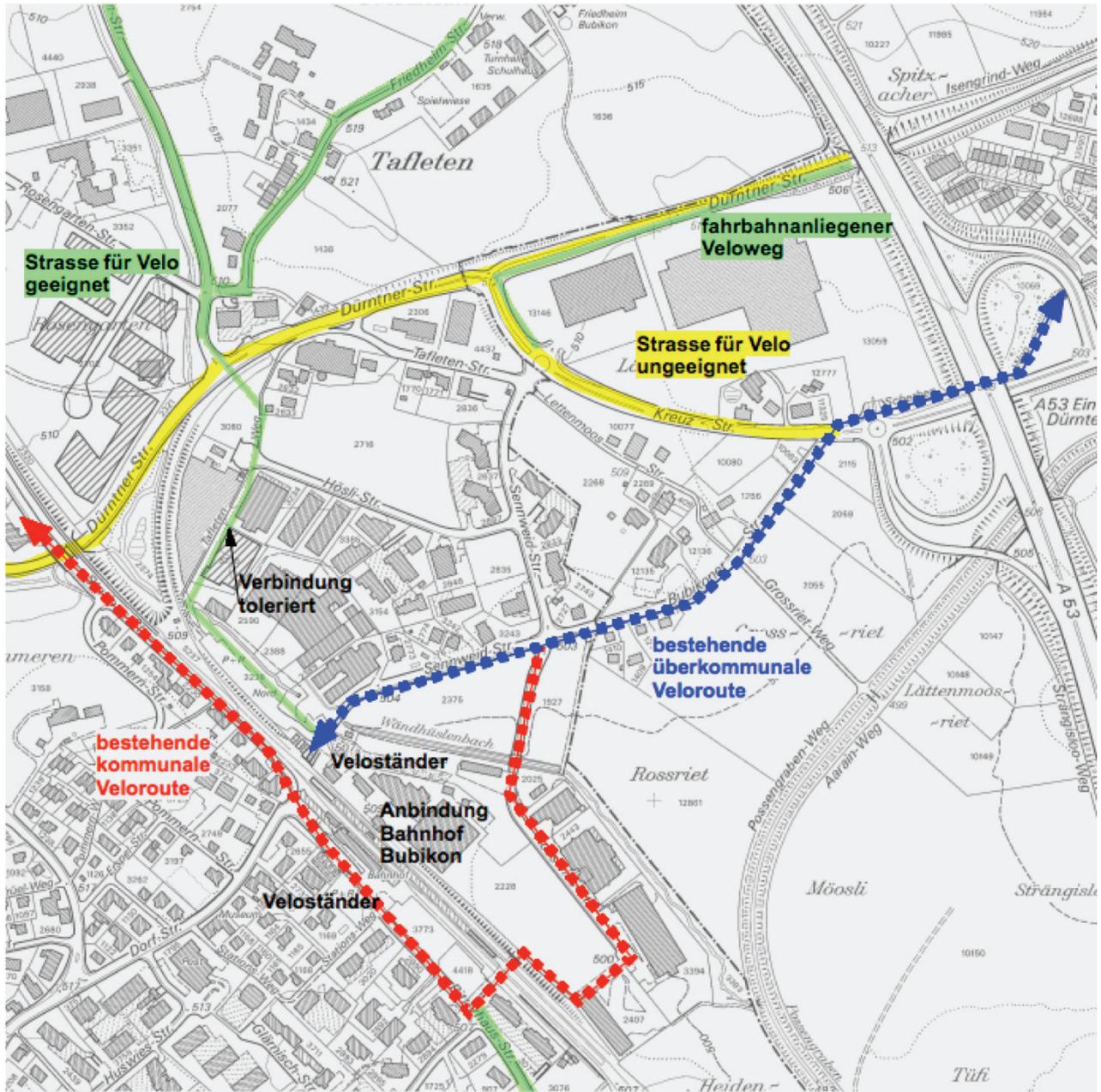


Mit einem Landabtausch (Abtretung 32 m<sup>2</sup> der heutigen Strassenfläche, Landerwerb 29 m<sup>2</sup>) könnte im Bereich des Grundstücks Kat. Nr. 1927 ein 2 m breites Trottoir geschaffen werden. Ohne Landerwerb ist lediglich ein Fussgängerbereich mit einer Breite von ca. 1.30 m möglich.

### 3.4 Verkehrsführung Velorouten

#### Heutiges Veloroutennetz

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



#### Defizite

- Die Dürntner- 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 Dürntnerstrasse.
- Aufgrund der Einengungen ist die Sennweidstrasse für den Veloverkehr wenig attraktiv.

