



Gemeinde Hinwil

Masterplan Verkehr

vom Gemeinderat genehmigt am 2. Dezember 2009



Vorwort



Urs Leuthold
*Gemeinderat, Ressortvorsteher
Bau & Planung, Vorsitzender
des Projektteams «Masterplan
Verkehr Hinwil»*

Liebe Hinwilerinnen, liebe Hinwiler

Jetzt liegt er vor, der Masterplan Verkehr. Er baut auf unserem Verkehrsleitbild auf und ist in enger Zusammenarbeit mit Interessierten aus der Hinwiler Bevölkerung und den Verkehrsexperten des Planungsbüros Metron entstanden. Der Masterplan Verkehr ist der wohl wichtigste Meilenstein für die zukunftsweisende und nachhaltige Verkehrsentwicklung in Hinwil.

Der zur Verfügung stehende Raum und auch die finanziellen Mittel sind begrenzt. Im Mittelpunkt unseres Masterplans steht daher eine neue *Verkehrskultur der Koexistenz*. Das Ziel ist ein respektvolles Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten: Autos sollen zwar weiterhin wie gewohnt auf den bestehenden Strassen fahren, ihre Geschwindigkeit aber der Situation anpassen. Für den Fuss- und Veloverkehr wird mehr Platz vorgesehen, und die Räume sollen sicherer und schöner werden. Auch der Bus wird den Strassenraum mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilen. Die Verkehrskultur der Koexistenz nützt den bestehenden Verkehrsraum und kann schnell und kostengünstig umgesetzt werden.

Ich bedanke mich im Namen des Gemeinderates und des Projektteams für Ihre grosse Unterstützung und die vielen Ideen und Anregungen, die Sie eingebracht haben.

Urs Leuthold

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage und Erarbeitungsprozess	6
	2.1 Allgemeines und Anlass	6
	2.2 Vom Verkehrsleitbild zum Masterplan zum Verkehrsrichtplan	6
	2.3 Mitwirkungsverfahren	6
3	Aufbau des Masterplans Verkehr	7
4	Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr – Umwelt	8
	4.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild	8
	4.2 Strategie	9
	4.3 Massnahmen	9
5	Motorisierter Individualverkehr	10
	5.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild	10
	5.2 Strategie	11
	5.3 Massnahmen	11
6	Fuss- und Veloverkehr	16
	6.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild	16
	6.2 Strategie	17
	6.3 Massnahmen	17
7	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	18
	7.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild	18
	7.2 Strategie	19
	7.3 Massnahmen	20
8	Entscheidungsprozess und weiteres Vorgehen	21
	8.1 Vom Verkehrsleitbild zum Masterplan	21
	8.2 Vom Masterplan zum Verkehrsrichtplan	22
9	Pläne	loser Teil
10	Grundlagen und Berichte	23

Auftraggeberin

Gemeinde Hinwil

Bau & Planung

Dürntnerstrasse 8

Telefon 044 938 55 20

8340 Hinwil

verkehr@hinwil.ch

Projektteam

Urs Leutbold, Gemeinderat,

Ressortvorsteher Bau und

Planung, Vorsitz

Hans Benedetti, Gemeinderat,

Ressortvorsteher Sicherheit

Ernst Elmer, Gemeinderat,

Ressortvorsteher Tiefbau und

Werke

Urs Planzer, Leiter Abteilung

Bau & Planung

Michael Frei, Leiter Abteilung

Sicherheit

Regula Varga, Vertreterin

Kommission öV

Andreas Bübler,

Vertreter des Initiativkomitees

Urs Neukom, Vertreter ViVA

Peter Hotz, Metron

Verkehrsplanung AG

Esther Arnet, Metron

Verkehrsplanung AG

1 Zusammenfassung



Die Verkehrskultur der Koexistenz zielt auf ein respektvolles Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten ab.

Eine neue Verkehrskultur für Hinwil

Wenn man von grossen Würfeln und visionären Projekten in der Verkehrsplanung spricht, denkt man oft zuerst an Tunneln und Umfahrungsstrassen. Mit dem «Masterplan Verkehr» liegt für Hinwil eine andere Art von grossem Wurf vor: Fachleute sprechen von einer neuen *Verkehrskultur der Koexistenz*. Damit ist das respektvolle Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten gemeint.

- Für den motorisierten Individualverkehr heisst dies, dass die Autos zwar weiterhin «überall» durchfahren dürfen, als stärkste Verkehrsteilnehmer aber die Geschwindigkeiten der Situation anpassen müssen, um andere nicht zu gefährden.
- Für den Fuss- und Veloverkehr bedeutet Koexistenz, dass mehr Platz zur Verfügung steht und die Räume sicherer und schöner werden. Wichtig dabei ist, dass für den Fuss- und Veloverkehr ein durchgehendes, also unterbruchsfreies Netz zur Verfügung steht.
- Für den öffentlichen Verkehr heisst Koexistenz, dass auch der Bus den Strassenraum mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilt. Angepasste Geschwindigkeiten sind daher auch beim Bus nötig. Damit der öffentliche Verkehr nicht im Stau steht und die Anschlüsse an die S-Bahn verpasst, wird er durch Fahrbahnhaltestellen bevorzugt.

Der Entscheid für einen Masterplan nach den Prinzipien der Koexistenz wurde aus drei Gründen gefällt:

1. Die Verkehrskultur der Koexistenz kann schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Neue Strassen und insbesondere Tunneln sind sehr teuer, und die Umsetzung ist aufwändig und dauert lange.
2. Die vorgeschlagenen Massnahmen nutzen den bestehenden Verkehrsraum. Neue Strassen brauchen viel Boden an geeigneter Stelle und setzen zusätzliche Gebiete den Belästigungen des Verkehrs aus. Die topographische Situation in Hinwil ist für Umfahrungsstrassen nicht günstig.
3. Hinwil ist ein regionales Zentrum, und der Verkehr gehört dazu. Die Mehrheit des Verkehrs in Hinwil wird von Fahrten innerhalb Hinwils verursacht, oder ist Verkehr von und nach Hinwil: zum Einkaufen, in der Freizeit und zur Arbeit.

Hinwil ist nicht die einzige Gemeinde, die diesen Weg beschreitet. Auch andere Städte und Gemeinden wenden die Prinzipien der Koexistenz an. Ein vergleichbares Beispiel dafür ist die Gemeinde Köniz im Kanton Bern, welche diese neue Verkehrskultur schon weitgehend erfolgreich umgesetzt hat.

Die Massnahmen des Masterplans Verkehr in Kürze

Aufgrund einer Analyse und Gesamtschau über alle Verkehrsarten und Räume umfasst der Masterplan Verkehr gezielte, machbare – und finanzierbare – Massnahmen. Er ist somit ein pragmatischer Ansatz zur schnellen Verbesserung der heutigen Situation.

Aufwertung der Zentren im Dorf und in den Aussenwachten

Die Strassenräume werden durch gestalterische Massnahmen attraktiver und die Plätze zu Begegnungsorten.

Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer

Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein durchgehendes, sicheres Netz geschaffen – besonders wichtig für Schulwege.

Öffentlicher Verkehr

Der Fahrplan wird verdichtet, und bisher nicht erschlossene Wohn- und Arbeitsgebiete erhalten neue Haltestellen. Der Fahrplan gewährleistet das bequeme Umsteigen von Bus auf Bahn. Langfristig sind zusätzliche Bahnhaltestellen (Industrie und Zentrum) geplant.

Tempo 30 in den Wohnquartieren

Etappenweise wird in den Wohnquartieren (Dorf und Aussenwachten) Tempo 30 eingeführt, begleitet von einfachen baulichen Massnahmen.

Eingangssituationen

Damit die Automobilisten den Beginn der Wohnquartiere wahrnehmen, werden diese durch bauliche Massnahmen (Verengungen der Strasse, Fussgängerinseln, Bäume) sichtbar gemacht. Dies betrifft alle Eingangssituationen im Dorf und den Aussenwachten.

Verfahren

Der Masterplan Verkehr, der auf dem 2008 erarbeiteten Verkehrsleitbild basiert, liegt nun vor und wird der Gemeindeversammlung zur Genehmigung vorgelegt. Die Hinwiler Bevölkerung soll entscheiden, ob sie diese Art der neuen Verkehrskultur will.

Aufbauend auf dem genehmigten Masterplan Verkehr wird der kommunale Verkehrsrichtplan erarbeitet und festgesetzt. Die Erarbeitung von kommunalen Verkehrsrichtplänen ist gesetzlich vorgeschrieben, und Hinwil wird damit über ein aktuelles behördenverbindliches Planungsinstrument verfügen. Der aufwändige Planungsprozess hindert jedoch nicht daran, bereits bei jetzt anstehenden Strassensanierungen die neuen Prinzipien anzuwenden.



Die Strategien und Massnahmen des Masterplans sollen den Verkehr in Hinwil optimieren und sicherer machen.

2 Ausgangslage und Erarbeitungsprozess



Das Legislativprogramm 2006–2010 des Gemeinderats sah die Erarbeitung eines Verkehrsleitbildes vor.



Das Verkehrsleitbild entstand 2008 als Grundlage für die Konkretisierung der Verkehrsplanung.



Der Masterplan Verkehr ist der nächste, hier vorliegende Schritt auf dem Weg zur Optimierung des Verkehrs in Hinwil.

2.1 Allgemeines und Anlass

Im Februar 2006 lancierte ein Komitee die Initiative *Hinwilmobil*, welche eine Verkehrsplanung mit Weitsicht forderte. Da sich die Stossrichtung der Initiative mit den Absichten des Gemeinderates deckte, wurde sie später zurückgezogen. Das Legislativprogramm 2006–2010, welches der Gemeinderat am 14. Februar 2007 verabschiedet hat, enthält die Erarbeitung eines Verkehrsleitbildes als wichtigen Punkt. Im Dezember 2008 wurde das Verkehrsleitbild, in dem die Grundsätze der Hinwiler Verkehrsplanung festgehalten sind, vom Gemeinderat verabschiedet. Gleichzeitig beauftragte der Gemeinderat ein Projektteam mit der Erarbeitung des Masterplans Verkehr, welcher die Basis für den kommunalen Verkehrsrichtplan darstellt. Dieser soll den heute noch gültigen Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 1984 ersetzen.

2.2 Vom Verkehrsleitbild zum Masterplan zum Verkehrsrichtplan

Wie bereits bei der Erarbeitung des Verkehrsleitbildes legte der Gemeinderat auch für die weiteren Schritte grossen Wert auf das Zusammenwirken von Fachleuten und der betroffenen Bevölkerung. Die vielen engagierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mitwirkungsverfahrens zum Verkehrsleitbild wurden eingeladen, in der Begleitgruppe für den Masterplan mitzuarbeiten. An einem ersten Workshop im Mai 2009 diskutierte die Begleitgruppe die im Masterplan zu behandelnden Themen. Am zweiten Workshop im September 2009 wurde der Entwurf des Masterplans inhaltlich diskutiert. Abschliessend wurde der Masterplan dem Gemeinderat zur Beschlussfassung unterbreitet und der Gemeindeversammlung vorgelegt.

2.3 Mitwirkungsverfahren

Bei der Erarbeitung des Verkehrsleitbildes wurden folgende Elemente des Mitwirkungsverfahrens angewendet:

- Ständige Mitarbeit von Bevölkerungsvertretern im Projektteam: Urs Neukom und Andreas Bühler waren Mitglieder des Projektteams
- Kaffeegespräche im Frühling 2008 mit insgesamt über 250 Personen
- 2 Workshops der Begleitgruppe mit über 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern
- Öffentliche Ausstellung im «BarBus»

Bei der Erarbeitung des Masterplans wurde ebenfalls Wert auf die breite Abstützung gelegt:

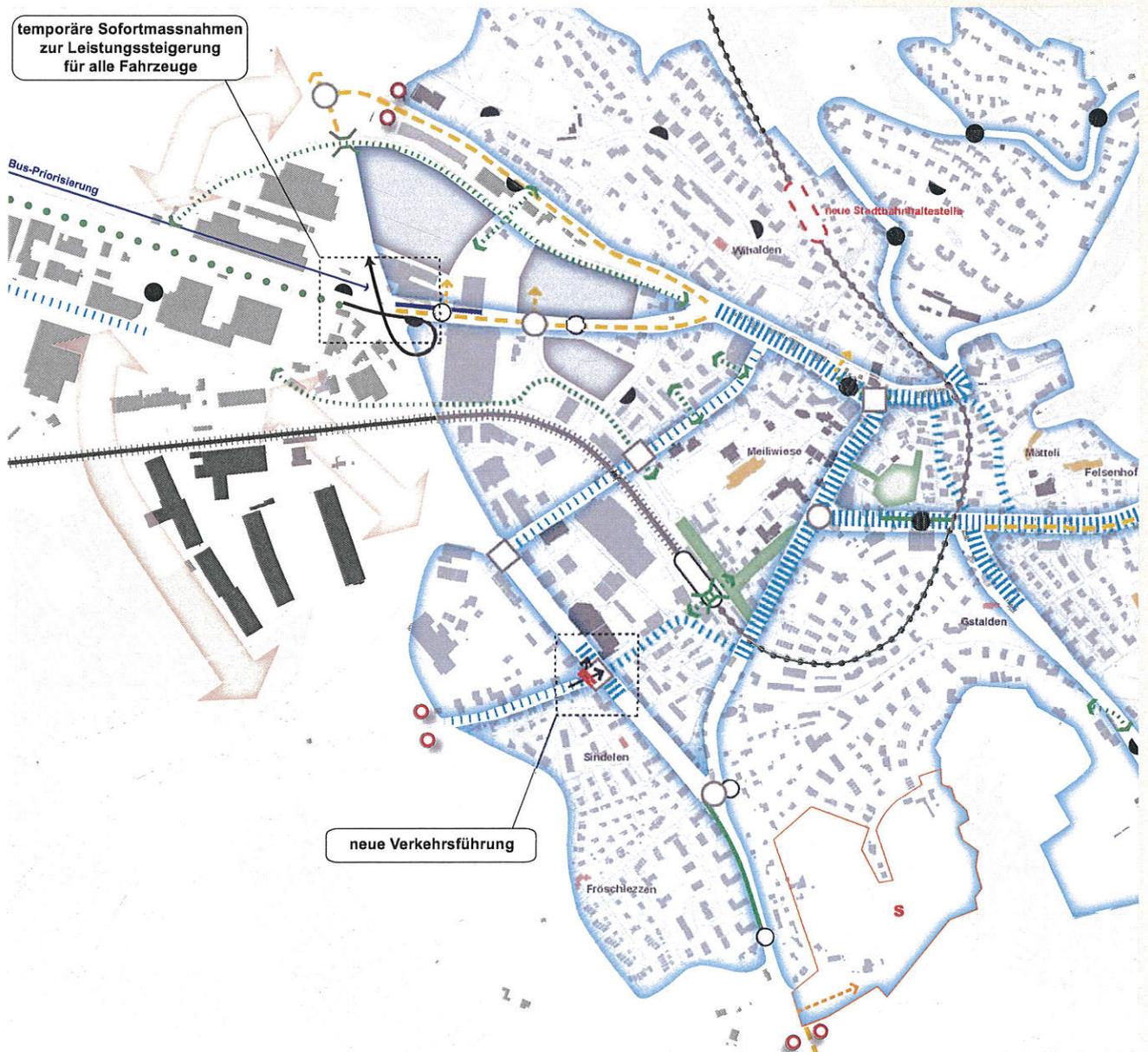
- Ständige Mitarbeit von BevölkerungsvertreterInnen im Projektteam: Regula Varga, Urs Neukom und Andreas Bühler waren Mitglieder des Projektteams
- 2 Workshops der breit zusammengesetzten Begleitgruppe: Zusätzlich zum Projektteam arbeiteten 27 Hinwilerinnen und Hinwiler in der Begleitgruppe mit.

3 Aufbau des Masterplans

Verkehr

Der Masterplan besteht aus einem Textteil (Kapitel 4 bis 8) und einem gleichwertigen Planteil (Kapitel 9, lose Blätter). Als Planteil gelten folgende Pläne:

- Teilplan Dorf
- Teilplan Aussenwachten
- Teilplan öffentlicher Verkehr



Ausschnitt aus dem Teilplan Dorf. Alle Pläne befinden sich als lose Blätter am Schluss dieses Heftes.

4 Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr – Umwelt

4.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild

Im Verkehrsleitbild sind die vier Säulen der Verkehrsplanung festgehalten, wie sie nun mit dem Masterplan konkretisiert werden.



4.2 Strategie

Mit dem Masterplan wird die Attraktivität von Hinwil als regionales Zentrum gestärkt.

- Im Dorfzentrum werden die Strassenräume gestalterisch aufgewertet und mittels betrieblicher Massnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gemacht. Dies betrifft sowohl Staats- wie Gemeindestrassen.
- In den Aussenwachten werden die Strassenräume im Kern aufgewertet. Bei einzelnen Aussenwachten wird die Einführung von Tempo 30 – auch auf Verbindungsstrassen – angestrebt.
- Die Eingänge ins Dorf und in die Aussenwachten werden mit Eingangssituationen verbessert gestaltet, damit mit angepasster Geschwindigkeit in die Ortsteile eingefahren wird.
- Die Wohnquartiere werden aufgewertet und für den Durchgangsverkehr möglichst unattraktiv gemacht. Tempo 30 wird in allen Wohnquartieren angestrebt.
- Die Funktionen von einzelnen Strassen wie Gossauer- oder untere Bahnhofstrasse werden neu definiert, entsprechende Umgestaltungsmassnahmen sichern die neuen Anforderungen.
- Das bestehende Strassennetz wird grundsätzlich als ausreichend betrachtet und nicht ergänzt. Eine Ausnahme bildet die Landsicherung für eine spätere Umfahrung im Westen.

4.3 Massnahmen

Die Massnahmen zu den einzelnen Verkehrsarten sind in den nachfolgenden Kapiteln (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Fuss-/Veloverkehr) aufgelistet.

Folgende Massnahmen, die mehrere Verkehrsarten betreffen, werden ergriffen:

- Erarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Dorf (Machbarkeitskizze mit Gestaltungsvorschlägen liegt vor)
- Eingangssituationen beim Beginn der Siedlungsgebiete betonen (Dorf und Aussenwachten)
- Verkehrsberuhigung und Tempo 30 im Dorf und in verschiedenen Aussenwachten
- Strategien für verkehrsintensive Nutzungen im Industriegebiet (Instrument der Planungszone nutzen)
- Aufwerten der Strassenräume in der Umgebung des Bahnhofs (längerfristig als Begegnungszone)
- Zur Reduktion der Lärmwerte ist als erster Schritt in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Lärmkataster zu erstellen, sodass bei Häusern mit hoher Belastung und entsprechender Grenzwertüberschreitung die Sanierungen gemäss den gesetzlichen Vorgaben bis 2018 vollzogen werden können.
- Die übergeordneten Erkenntnisse zur Verkehrsführung (z. B. ÖV und flankierende Massnahmen zur Oberlandautobahn¹) sind in das regionale Verkehrskonzept einzubringen.



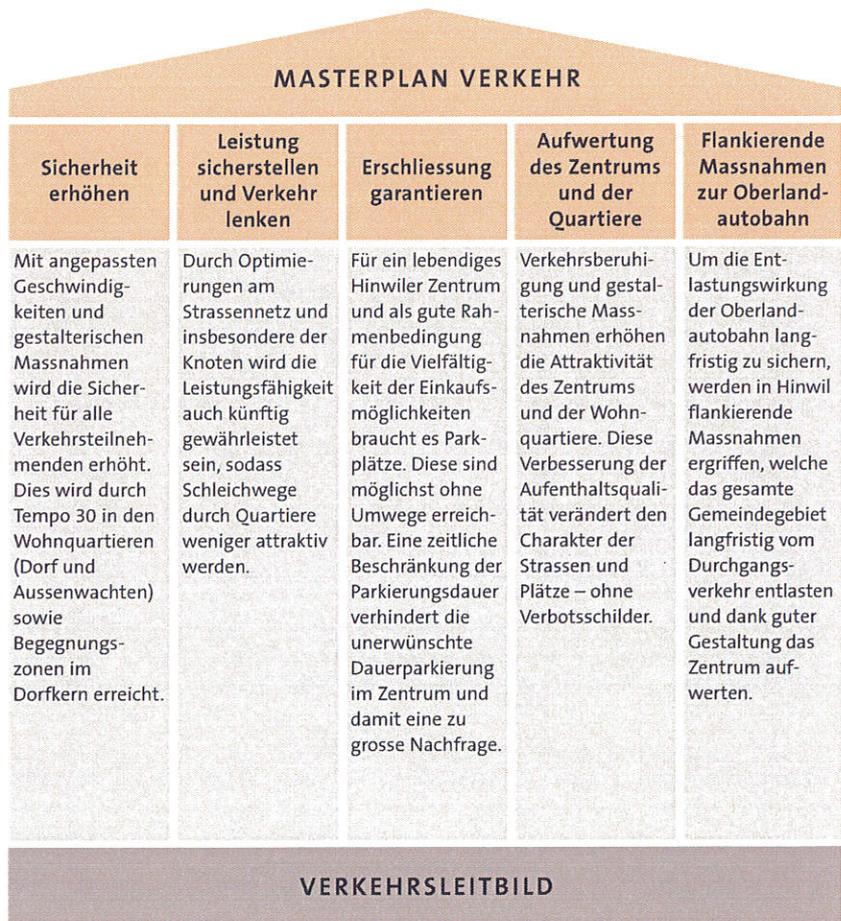
Der Masterplan Verkehr – zeichnet ein gesamtes Bild der Optimierungsmassnahmen im Dorfzentrum Hinwils und den Aussenwachten. Dabei berücksichtigt er sämtliche Verkehrsarten.

¹ Die Neueröffnung der Oberlandautobahn bringt zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Verkehr und damit eine Entlastung für die Gemeinden. Damit diese Entlastung auch tatsächlich eintritt und langfristig gesichert werden kann, müssen gleichzeitig mit der Eröffnung der Autobahn verkehrslenkende und betriebliche Massnahmen, so genannte flankierende Massnahmen, umgesetzt werden. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Anpassungen bei den Lichtsignalanlagen und gestalterische Massnahmen an bestehenden Strassen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs.

5 Motorisierter Individualverkehr

5.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild

Die Leitsätze zum Thema motorisierter Individualverkehr des Verkehrsleitbildes, die dem Masterplan zugrunde liegen.



5.2 Strategie

Geschwindigkeitsplan und Strassentypisierung

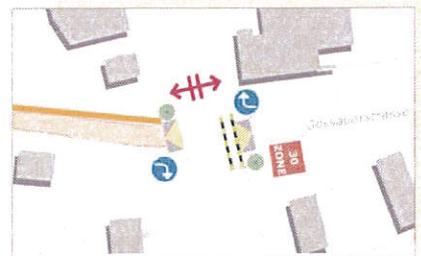
Um die Ziele des Verkehrsleitbildes erreichen zu können, werden verschiedene Instrumente eingesetzt. Neu wird ein sogenannter Geschwindigkeitsplan festgelegt (Seiten 12 und 13), der durch eine Tabelle der Strassentypisierung ergänzt wird. Im Geschwindigkeitsplan sind nicht die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten, sondern die angestrebten Fahrgeschwindigkeiten dargestellt – ein entscheidender Unterschied. Mit Gestaltung und Betriebsregime sollen die Strassenräume so verändert werden, dass der Automobilist selber merkt, auf welcher Art Strasse er sich befindet. Dadurch wird er seine Fahrweise den Umständen anpassen. Die Reduktion der Geschwindigkeit erfolgt somit nicht aufgrund von Schikanen und drohenden Bussen, sondern dank einer angepassten Fahrweise. Selbstverständlich darf nicht alleine mit der Vernunft aller Verkehrsteilnehmer gerechnet werden; Signalisationen und Kontrollen entfallen nicht vollständig.

In Ergänzung und als Legende zum Geschwindigkeitsplan werden in einer Tabelle die verschiedenen Strassenkategorien beschrieben (Seiten 14 und 15).

5.3 Massnahmen

Folgende Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr werden ergriffen:

- Festsetzen des Geschwindigkeitsplans und der Strassentypisierung
- Kurzfristige und provisorische Entlastung des Kreuzplatzes («Bührekreuzung») durch veränderte Verkehrsführung (zur Leistungssteigerung)
- Entschärfung des Unfallschwerpunktes Gossauer-/Überlandstrasse
- Neue Verkehrsführung, Kreisel Dürntner-/Überlandstrasse
- Umgestaltung des zentralen Knotens Bachtel-/Dürntnerstrasse (Kleinkreisel, überfahrbar)
- Aufwerten des Dorfplatzes durch attraktive Platzgestaltung von Hausfassade zu Hausfassade
- Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse und anderer Strassen mit hohen Unfallzahlen
- Etappenweise Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren und Aussenwachen (mit einfachen baulichen Massnahmen)
- Verbesserung des Verkehrsflusses im Industriegebiet (Koordination der Lichtsignalanlagen)
- Verkehrsberuhigung der Walderstrasse im Kern von Hadlikon und sichere Gestaltung der Walderstrasse (Richtung Oberdürnten)
- Begegnungszone Bahnhof



Zwei Beispiele für Ideen, wie sie der Masterplan aufgrund von Machbarkeits-skizzen formuliert. Oben: Ein Vorschlag für die neue Verkehrsführung an der Einmündung der Gossauerstrasse in die Überlandstrasse (Machbarkeitskizze Hochschule Rapperswil, Prof. Zweibrücken). Unten: Ein Entwurf für die Aufwertung des Dorfplatzes (Machbarkeitskizze Metron AG).





Legende:

-  Hochleistungsstr. (HLS), ausserorts, nicht richtungstrennt
Vsign. 80 km/h Vgef. 70-80 km/h
-  Hauptverkehrsstr. (HVS), ausserorts
Vsign. 60/80 km/h Vgef. 50-80 km/h
-  Hauptverkehrsstr. (HVS), innerorts
Vsign. 50/60 km/h Vgef. 45-55 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), ausserorts
Vsign. 80 km/h Vgef. 50-80 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), innerorts
Vsign. 50km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), Zentrum
Vsign. 50km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Erschliessungsstr. (ES II) mit Durchgangsverkehr
Vsign. 30/50 km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Tempo-30-Zone
Vsign. 30 km/h Vgef. 25-35 km/h
-  Begegnungszone
Vsign. 20 km/h Vgef. 20-25 km/h
-  Siedlungseingang
-  Siedlungsreserven
-  Neue Überbauungen
-  Kindergarten / Kinderhort
-  Schulhäuser
-  sonstige öff. Gebäude

Vsign. = Geschwindigkeit signalisiert
Vgef. = Geschwindigkeit gefahren

GEMEINDE HINWIL
Masterplan Verkehr
Geschwindigkeitsplan / Teil Dorf
 Situation

200m

ANFORDERUNGEN	STRASSENTYP	Plätze, Orte (Sonderfälle)	ES (I) Erschliessungsstrassen	ES (II) Erschliessungsstrassen mit Durchgangsverkehr
	DARSTELLUNG IM PLAN			
	LAGE			innerhalb Siedlung
	EIGENTÜMER (I.D. REGEL)	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Gemeinde
	HAUPT-FUNKTIONEN	<ul style="list-style-type: none"> repräsentieren kommunizieren sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren 	<ul style="list-style-type: none"> erschliessen sich aufhalten, spielen parkieren, abstellen sich aufhalten 	<ul style="list-style-type: none"> sammeln erschliessen parkieren, abstellen sich aufhalten
	UMFELD			
	Fussverkehr	längs und quer	längs und quer	längs und quer
	Veloverkehr	längs und quer	längs und quer	längs und quer
	Parkierung	Ein- / Aussteigen, -laden	ja	teilweise parkieren
	Schwerverkehr	wenn möglich ohne	nur ausnahmsweise	ja
Öffentlicher Verkehr	meistens	Ortsbus, i.R. ohne Regionalbus	evtl. Regionalbus / Ortsbus	
BELASTBARKEIT / VERKEHRSSÄRKE MIV	je nach Situation und Ausgestaltung	bis 4000 DTV ca. 500 Fzg./Spitzenstunde	bis 4000 DTV ca. 500 Fzg./Spitzenstunde	
SPEZIELLES	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch Höherer LW-Anteil möglich	
PARAMETER	GESTALTUNGSPRINZIPIEN	stark siedlungsorientiert		
	AUSBAUGRÖSSEN			
	• signalisierte Geschwindigkeit	20	30 (Tempo 30 Zone) / 50	30 (Tempo 30 Zone) / 50
	• Fahrgeschwindigkeit	20	25 – 30 / 45	25 – 30 / 45
	• massgebender Begegnungsfall	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW / PW	PW / LW Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht
	• Fahrbahnbreite in m	je nach Situation	3.6 / 4.8	4.8 / 5.5
	ÖFFENTLICHER VERKEHR	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen
	VELOVERKEHR	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	i.R. ohne Massnahmen (Koexistenz), ev. Teil-massnahmen
FUSSVERKEHR	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	

Quelle: Zusammenfassung der Gestaltungsprinzipien und der Anforderungen in Abstimmung mit SN-Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), Stand 2008.

VS (Zentrum)	VS (innerorts)	VS (ausserorts)	HVS (innerorts)
Verbindungsstrassen Zentrum	Verbindungsstrassen innerorts	Verbindungsstrassen ausserorts	Hauptverkehrsstrasse innerorts
			
		ausserhalb Siedlung	innerhalb Siedlung
Kanton	Kanton	Kanton	Kanton
<ul style="list-style-type: none"> • verbinden, erschliessen • repräsentieren • ein- und ausladen • queren 	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden • repräsentieren • ein- und ausladen • queren 	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden • sammeln • (erschliessen) 	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden • sammeln • (erschliessen)
längs und quer	längs (quer)	wenig	längs und quer
längs und quer	längs (quer)	wenig	zugelassen
Ein- und Auslad	Ein- und Auslad	an bestimmten Orten	an bestimmten Orten
wenn möglich vermeiden	ja	ja (v.a. landwirtschaftlicher Verkehr)	ja
ja	ja	kaum	ja
bis 7000 DTV ca. 1000 Fzg./Spitzenstunde	bis 10'000 – 12'000 DTV ca. 1000 – 1200 Fzg./Spitzenstunde	bis 5000 – 7000 DTV < 1000 Fzg./Spitzenstunde	> 12'000 DTV > 1200 Fzg./Spitzenstunde
Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung, Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten	Ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten, Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten, Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten	Gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten	Gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten
primär siedlungsorientiert		landschaftsorientiert / siedlungsorientiert	verkehrsorientiert
50	50	80	50 (teils evtl. 60)
30 – 45	30 – 45	50 – 80	45 – 55
Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus	LW / PW (Begegnung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ermöglichen)	Velo + Bus / Bus + Velo
je nach Betriebskonzept	je nach Betriebskonzept		6.5 – 9.0
Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten)		Busbuchten / Halbbuchten
i.R. ohne Massnahmen (Koexistenz), ev. Radstreifen / Mehrzweckstreifen	Radwege / Radstreifen / Mehrzweckstreifen	ev. Radwege	Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1.6 m
Strassenraumgliederung, geschützte Flächen beidseitig zuweisen	Gehweg beidseits, Fussgängerstreifen mit Insel	separat geführt, vor allem Wanderwege / Reitwege	gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Velo auf gleicher Fahrbahn separat möglich (3.5 m), Mittelinsel mit / ohne Fussgängerstreifen

Hauptverkehrsstrassen ausserorts nicht festgelegt

DTV:= Durchschnittlicher Tagesverkehr

6 Fuss- und Veloverkehr

6.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild

Die Leitsätze zum Fuss- und Veloverkehr aus dem Verkehrsleitbild, die dem Masterplan zugrunde liegen.



6.2 Strategie

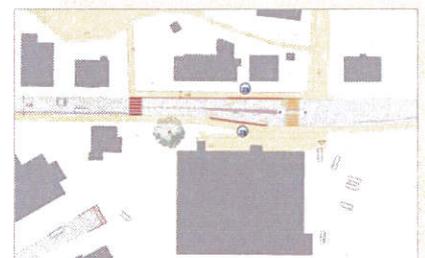
Ein Grossteil der Verkehrsbewegungen wird auch in Hinwil zu Fuss zurückgelegt. Eltern und Schulorganisationen haben in den letzten Jahren in verschiedenen Arbeiten eine Reihe von Netz- und lokalen Verbesserungen dokumentiert. Diese bilden eine wichtige Grundlage für den Masterplan. Neben Vorschlägen zu Netzverbesserungen sind die Massnahmen zur Verbesserung der verschiedenen Überquerungen der Hauptstrassen zentral. Aber auch die Umsetzung von Tempo-30-Zonen verbessert die Situation besonders für Schulkinder und ältere Menschen.

Die sichere Abwicklung des Veloverkehrs ist integrierender Bestandteil der Vorschläge. Die verkehrsberuhigenden Massnahmen im Zentrum und in den Wohnquartieren werden für den Fuss- und Veloverkehr bezüglich Sicherheit und Attraktivität grosse Vorteile bringen, vor allem auf den Schulwegen. Daneben steht die Realisierung von abgetrennten sicheren Velowegen zu den Aussenwachen im Vordergrund.

6.3 Massnahmen

Folgende Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr werden ergriffen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Optimierung der Querungssituation an verschiedenen Staatsstrassen (z. B. Überlandstrasse)
- Schulwegsicherung und zusätzliche, bessere Fuss- und Velo-Verbindungen
 - Rad-Gehweg Grundstuden
 - Rad-Gehweg Fadacher–Industrie
 - Hadlikon: Walderstrasse Richtung Oberdürnten
 - Verbindung Betzikerstrasse – Lettenweg (Wernetshausen)
- Trottoirergänzungen oder andere Massnahmen für Fussgänger:
 - Bachtelstrasse (bei Migros)
 - Oberdorfstrasse
 - Zürichstrasse
 - Dürntnerstrasse
 - Schlachthausstrasse
 - Gemeindehausstrasse

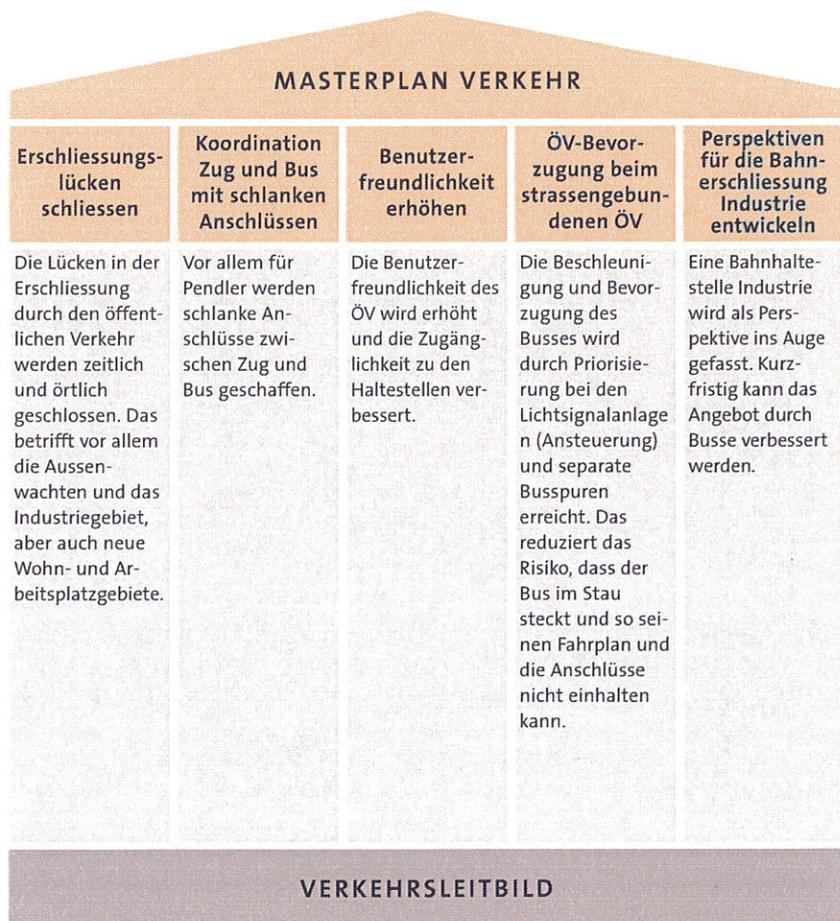


Beispiel, wie die Fussgänger-situation bei der Migros optimiert werden könnte.

7 Öffentlicher Verkehr

7.1 Verknüpfung zum Verkehrsleitbild

Die Leitsätze zum öffentlichen Verkehr aus dem Verkehrsleitbild, die dem Masterplan zugrunde liegen.



7.2 Strategie

Im Teilplan zum öffentlichen Verkehr wird gezeigt, dass Rand- und Reservegebiete eine teilweise ungenügende ÖV-Erschliessung aufweisen. Ein wenig attraktives ÖV-Angebot besteht auch in verschiedenen weiter abgelegenen zusammenhängenden Wohnquartieren. Die Gehdistanzen zur nächsten Haltestelle (Regionaler Bus und S-Bahn) sind teilweise zu lang.

Aus übergeordneten Zielsetzungen wird am Konzept der schrittweisen Verbesserung festgehalten. Das Angebot des gesamten öffentlichen Verkehrs soll gegenüber dem laufend verbesserten Individualverkehr wieder konkurrenzfähig werden und eine attraktive Alternative bieten.

Das Grundgerüst bilden heute und in Zukunft die verschiedenen Buslinien (Regional- und Ortsbus) und der Schienenverkehr der S-Bahn Zürich (S 14).

S-Bahn / Stadtbahn

Gemäss ersten konzeptionellen Überlegungen kann bei einer Umstellung auf stadtbahnähnliche Leichttriebswagen das vorhandene Potential an zusätzlichen Fahrgästen (und Fahrverbindungen) mittels neuer Haltestellen auf der Strecke Hinwil–Wetzikon–Pfäffikon–Effretikon durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Für Hinwil heisst dies, dass eine Haltestelle Industrie möglich wird; längerfristig wäre auch eine Verbindung Richtung Bäretswil denkbar mit zusätzlichen Haltestellen im Dorf.

Taktverdichtung

Das Busangebot ist heute auf den 30-Minuten Takt der S 14 ausgerichtet; aus den übergeordneten Zielsetzungen ist eine schrittweise Einführung des 15-Minuten Taktes bei Bahn und Bus angezeigt.

Bei entsprechendem Erfolg der Ortsbuslinien 872/873 und des Angebotes im Quartier Alpenblick sind durchgehende Tagesangebote (z. B. 07.00–19.00 Uhr) für die Wohngebiete nördlich und südlich anzubieten. Bei der Freigabe der Reserve-Wohngebiete im Süden ist eine Buserschliessung zu erwägen. Das Nachtangebot «Buxi» ist entsprechend den Bedürfnissen weiter anzupassen (z. B. Abnahme aller regionalen Nacht- und Wochenendverbindungen).

Linienführungen / Betrieb

Einzelne Buslinien werden je nach Tageszeit unterschiedlich geführt. Dies reduziert die Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs. Der Stau auf der Strasse und der Billetverkauf im Bus verursachen Störungen im ÖV-Betrieb. Die ÖV-Betreiber (VZO bzw. ZVV) führen laufend Störungsanalysen und Qualitätskontrollen durch; deren Resultate bilden eine wichtige Grundlage zur Festlegung weitergehender Massnahmen.



Der öffentliche Verkehr soll optimiert und in sinnvoller Weise ausgebaut werden. Zum Beispiel mit einer Stadtbahn, die Hinwil, Wetzikon und Pfäffikon miteinander verbindet. Den Buslinien und dem sehr beliebten «Buxi» ist weiterhin grosse Bedeutung beizumessen.

Bushaltestellen

Bushaltestellen werden wenn möglich auf der Strasse markiert (Fahrbahnhaltestellen). Diese ÖV-Förderungsmaßnahme ist nicht nur ausgesprochen kostengünstig (der Bau von Busbuchten ist im Vergleich zur Markierung von Fahrbahnhaltestellen sehr teuer) und platzsparend, sondern auch sehr effizient, weil zu den Hauptverkehrszeiten die Wartezeiten im Stau reduziert werden können. Busbuchten werden nur gebaut, wenn eine Fahrbahnhaltestelle aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist.

Sonderfall Erlösen

Die kantonale Angebotsverordnung definiert, welche Gebiete mit dem ÖV erschlossen werden. Dabei muss es sich um zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen handeln. Diese Kriterien erfüllt die Aussenwacht Erlösen heute nicht, weshalb eine bessere ÖV-Erschliessung schwierig zu realisieren ist. Eine verbesserte Erschliessung über Wetzikon müsste als langfristige Option im Rahmen des regionalen Verkehrskonzeptes geprüft werden.

7.3 Massnahmen

Folgende Massnahmen zum öffentlichen Verkehr werden ergriffen:

- Schrittweises Anpassen des ÖV-Angebots in heute unattraktiv erschlossenen Gebieten (Dorf und Aussenwachten)
- Busspuren Industriegebiet (Zürichstrasse)
- Optimierungen im Fahrplan bezüglich Umsteigebeziehungen (schlanke aber sichere Anschlüsse am Bahnhof)
- Überprüfung der Buserschliessung der Aussenwachten, Ausbau des «Buxi» für alle
- Regionale Lösung Stadtbahn Oberland (Linie Hinwil–Wetzikon–Pfäffikon–Effretikon) fördern

8 Entscheidungsprozess und weiteres Vorgehen

8.1 Vom Verkehrsleitbild zum Masterplan

Der vorliegende Masterplan ist am 2. Dezember 2009 vom Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung vom 15. März 2010 verabschiedet worden.



Der Entscheidungsprozess und das weitere Vorgehen zur Erarbeitung des Masterplans.

8 Entscheidungsprozess und weiteres Vorgehen

8.2 Vom Masterplan zum Verkehrsrichtplan

Sofort nach dem Masterplan soll der kommunale Verkehrsrichtplan erarbeitet und festgesetzt werden.



Der Entscheidungsprozess und das weitere Vorgehen zur Erarbeitung des Verkehrsrichtplans.

9 Pläne

1 Teil Dorf

2 Teil Aussenwachten

- Teil 1 Bossikon
- Teil 2 Erlosen
- Teil 3 Ringwil
- Teil 4 Girenbad
- Teil 5 Wernetshausen
- Teil 6 Unterbach
- Teil 7 Hadlikon
- Teil 8 Loch
- Teil 9 Betzholz
- Teil 10 Unterholz

3 Teil ÖV

4 Geschwindigkeitsplan/Teil Dorf siehe Seiten 12/13

Die Pläne sind einzeln als PDF-Dateien gespeichert.

Masterplan Verkehr
Pläne

Zusammenstellung

Varga & Varga, Hinwil

Pläne

Metron AG, Brugg

Druck

Druckerei Sieber AG, Hinwil

10 Grundlagen und Berichte

Verkehrsleitbild

Begleitgruppe

- Dokumentation 1. Workshop vom 28. Mai 2009
- Dokumentation 2. Workshop vom 29. September 2009

Machbarkeitsskizzen

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrum (Metron)
- Erschliessungsstudie zur Umfahrung der Bühlerkreuzung (Suter, von Känel, Wild)
- Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf Erschliessungsstrassen (Hochschule Rapperswil/Prof. Klaus Zweibrücken)

Ergänzende Unterlagen

- Fuss- und Velowegverbindungen (Metron)

Masterplan Verkehr

Gestaltung

Varga & Varga, Hinwil

Text

Metron AG, Brugg

Projektgruppe Masterplan

Bilder

Metron AG, Brugg

Varga & Varga, Hinwil

zug

Druck

Druckerei Sieber AG, Hinwil