

Gemeinde Schwerzenbach

Kommunales Gesamtverkehrskonzept

Bericht

18.076 / 4. Juli 2019

Auftraggeber

Gemeinderat Schwerzenbach
Karl Rüttsche, Gemeindeschreiber
Bahnhofsstrasse 16
8603 Schwerzenbach

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

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

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Zweck	1
1.2	Prozess	1
1.3	Grundlagen	1
2	Analyse	2
2.1	Motorisierter Individualverkehr	2
2.1.1	Strassennetz	2
2.1.2	Belastungen	3
2.1.3	Durchgangsverkehr	5
2.1.4	Umfahrung Schwerzenbach	5
2.1.5	Parkplätze	5
2.2	Öffentlicher Verkehr	6
2.2.1	Erschliessung	6
2.2.2	Belastung	7
2.2.3	Entwicklung Bahnangebot	8
2.3	Fuss- und Veloverkehr	8
2.3.1	Kantonales Netz	8
2.3.2	Kommunales Netz	9
2.4	Güter-/Anlieferverkehr	9
3	Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung	10
3.1	Szenarien Einwohner/Beschäftigte	10
3.2	Mehrverkehr	11
3.2.1	Methodik	11
3.2.2	Wege und Modalsplit	11
3.2.3	Mehrverkehr Abendspitze	13
3.3	Fazit	14
4	Strategie und Ziele	15
4.1	Leitsätze	15
4.2	Ziele	15

5	Handlungsfelder	17
5.1	Übersicht	17
5.2	Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr	18
5.2.1	Fuss- und Velonetz	18
5.2.2	Fuss- und Veloweg Bahn	19
5.2.3	Fuss- und Veloweg Chimlibach	19
5.2.4	Veloabstellplätze Bahnhof	19
5.2.5	Bahnunterführungen durchgängig machen	20
5.2.6	Schliessung von Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach	20
5.2.7	Bessere Anbindung an Volketswil	21
5.2.8	Verbesserung Velonetz Bahnhof-/Gfennstrasse	21
5.2.9	Quartierschwerpunkte	21
5.3	Handlungsfelder Öffentlicher Verkehr	22
5.3.1	Bushaltestelle Gemeindehaus	22
5.3.2	ÖV-Achse Riedstrasse/Zimikon	22
5.3.3	Ausbau Angebot S-Bahn	23
5.3.4	Verknüpfung ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Bahnhof	23
5.4	Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr	24
5.4.1	Temporeduktion	24
5.4.2	Aufwertung Strassenräume	25
5.4.3	Anpassung Knoten	25
5.4.4	Fokusgebiete «autoarme Nutzungen»	25
5.4.5	Parkplatz- und Mobilitätsreglement	26

Glossar

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Kantonales Gesamtverkehrsmodell
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modalsplit	Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger (MIV, ÖV, FVV)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Raumentwicklungskonzept

1 Einleitung

1.1 Zweck

Das vorliegende kommunale Gesamtverkehrskonzept dient als Grundlage für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr. Das Gesamtverkehrskonzept wurde zusammen mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) in einem partizipativen Prozess entwickelt. Das GVK zeigt auf, wieviel Mehrverkehr aufgrund der im REK vorgesehenen Siedlungsentwicklung und Nutzungsverteilung prognostiziert und wie er abgewickelt wird. Die Siedlungsentwicklung soll dabei auf das vorhandene und geplante Verkehrsangebot abgestimmt werden.

1.2 Prozess

Ziel des Erarbeitungsprozesses für das REK und GVK war es, die organisierte und nicht organisierte Öffentlichkeit in die Erarbeitung der beiden Konzepte miteinzubeziehen. Dies geschah in drei Workshops mit einem Begleitgremium, in denen Vertreterinnen und Vertreter von Grundeigentümern, Interessensorganisationen und politischen Parteien die Entwicklungsabsichten und Handlungsfelder in Gruppen und im Plenum diskutierten. In zwei öffentlichen Foren, an denen jeweils über 100 Personen teilnahmen, konnten die Einwohnerinnen und Einwohner Schwerzenbachs den Arbeitsstand diskutieren und ihre Anliegen einbringen.

Die Gesamtprojektleitung (GPL) des REK und GVK besteht aus vier Delegierten der Gemeinde Schwerzenbach. Sie wird durch drei Delegierten der Gemeinde Volketswil ergänzt, womit die gemeindeübergreifende Planung sichergestellt wird. Die GPL wurde durch externe Fachleute aus den Bereichen Raumplanung (Planpartner), Verkehr (TEAMverkehr) und Partizipation/Kommunikation (synergo) unterstützt.

1.3 Grundlagen

Vertiefungsstudie Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung (Schwerzenbach und Volketswil, 2018)

Kantonaler Richtplan (Kanton Zürich, 2018)

Regionaler Richtplan Glattal (Zürcher Planungsgruppe Glattal, 2018)

Regionales Raumordnungskonzept Glattal (Zürcher Planungsgruppe Glattal, 2017)

Masterplan 2050 Raum Uster Volketswil (Kanton Zürich, 2013)

Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (Amt für Verkehr, 2013)

Kommunaler Verkehrsrichtplan Schwerzenbach (Gemeinde Schwerzenbach, 2007)

Monitoring Siedlung und Verkehr, GIS-Browser Tool (Amt für Verkehr, 2019)

Kantonaler Velonetzplan (Kanton Zürich, 2016)

2 Analyse

2.1 Motorisierter Individualverkehr

2.1.1 Strassennetz

Schwerzenbach liegt im oberen Glatttal und ist mit den Autobahnanschlüssen Hegnau und Volketswil an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Auf dem Gemeindegebiet verlaufen drei Kantonsstrassen: Die Strassen Fällander-, Dorf- und Bahnhofstrasse sind im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrassen typisiert. Die Greifenseestrasse sowie die Bahnstrasse sind als regionale Verbindungsstrassen typisiert. Die Bahnstrasse weist dabei keine Verbindungsfunktion auf und dient der Erschliessung der nördlich der Bahnleihe gelegenen Gebiete. Sie wurde im Hinblick auf die Umfahrung Schwerzenbach als Verbindungsstrasse typisiert.

Die restlichen Strassen auf Gemeindegebiet befinden sich im Eigentum der Gemeinde. Die Gfennstrasse ist die einzige Gemeindestrasse mit übergeordneter Verbindungsfunktion. Sie ist jedoch nicht im regionalen Richtplan eingetragen.

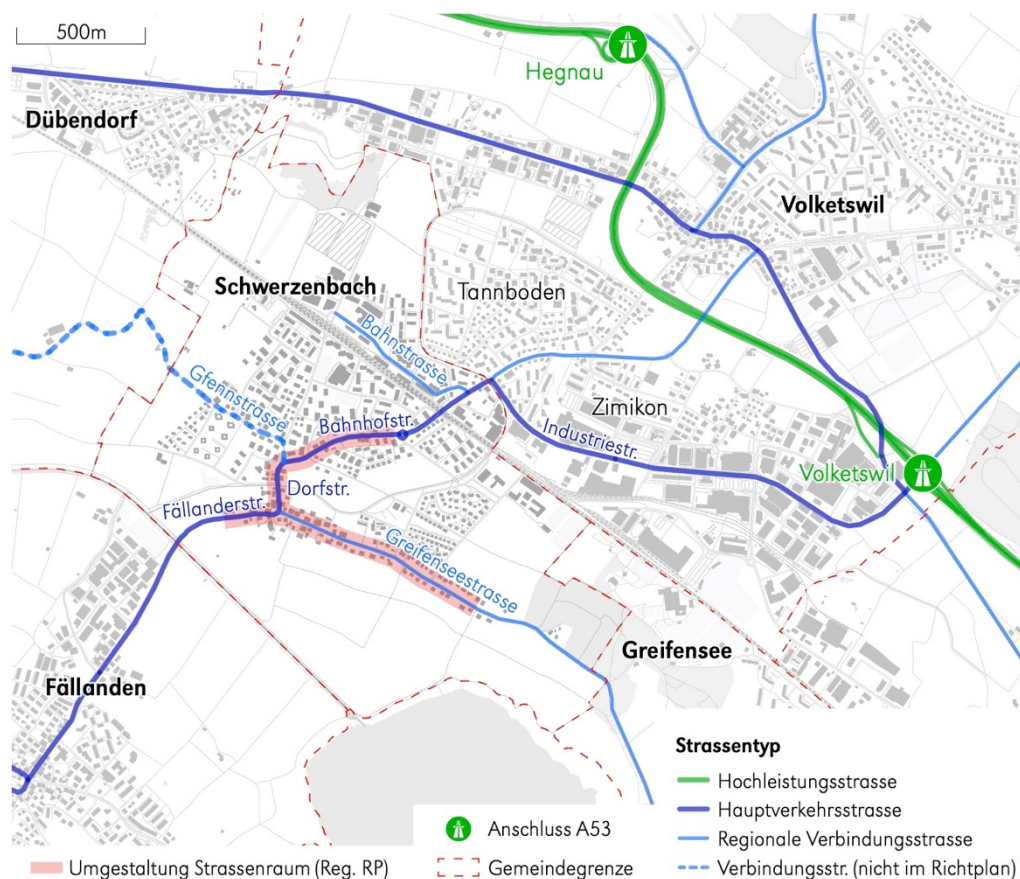


Abbildung 1: Übersicht der Strassentypen.

Es bestehen folgende Anschlussknoten an die Hauptverkehrsstrassen: Die Einmündung Fällander-/Greifensee-/Dorfstrasse, die Einmündung Bahnhof-/Gfenn-/Dorfstrasse, der Kreislauf Bahnhof-/

Grabenstrasse/Alte Bahnhofstrasse und die LSA Bahnhof-/Bahnstrasse. Das Gebiet Ifangstrasse nordwestlich der Bahngleise ist über die Industriestrasse in Volketswil an das übergeordnete Netz angeschlossen. Im regionalen Richtplan ist die Umgestaltung des Strassenraums für die Greifensee und die Bahnhofstrasse eingetragen.

Auf allen Strassen innerorts in Schwerzenbach gilt die Höchstgeschwindigkeit «Generell 50 km/h». Auf den Abschnitten ausserhalb des Siedlungsgebiets auf der Fällander- und der Greifenseestrasse gilt die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h (ausserorts).

2.1.2 Belastungen

In Abbildung 2 sind die Querschnittsbelastungen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich für das Strassennetz im Zustand 2016 (Abendspitze) verzeichnet.

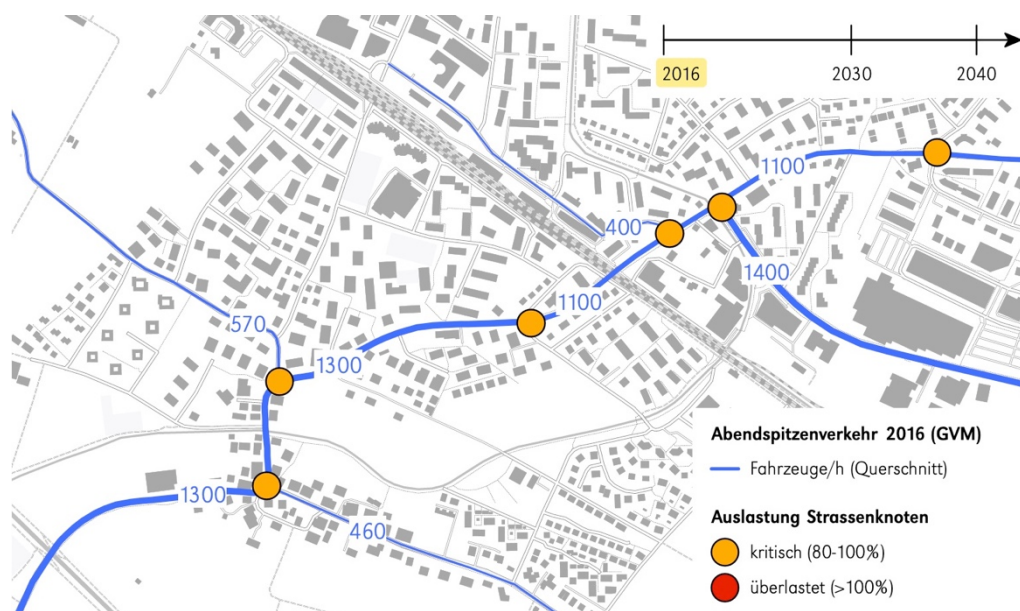


Abbildung 2: Querschnittsbelastungen des Strassennetzes in der Abendspitze im Zustand 2016 des GVM.

Die Knoten auf der Kantonsstrasse sind gemäss GVM heute während der Abendspitze zu 80 bis 100% ausgelastet, wodurch deren Leistungsfähigkeit kritisch ist. Durch die Verkehrszunahme bis 2040 (Abbildung 3) ist davon auszugehen, dass die Anschlussknoten entlang der Kantonsstrasse ohne verkehrsplanerische Massnahmen überlastet werden. Markant ist auch die annähernde Verdoppelung des Verkehrs auf der Gfenstrasse. Die Belastung der Industriestrasse in Volketswil nimmt um fast 50% zu. Dadurch stösst auch der Anschlussknoten des Gebiets Ifangstrasse an seine Kapazitätsgrenze.

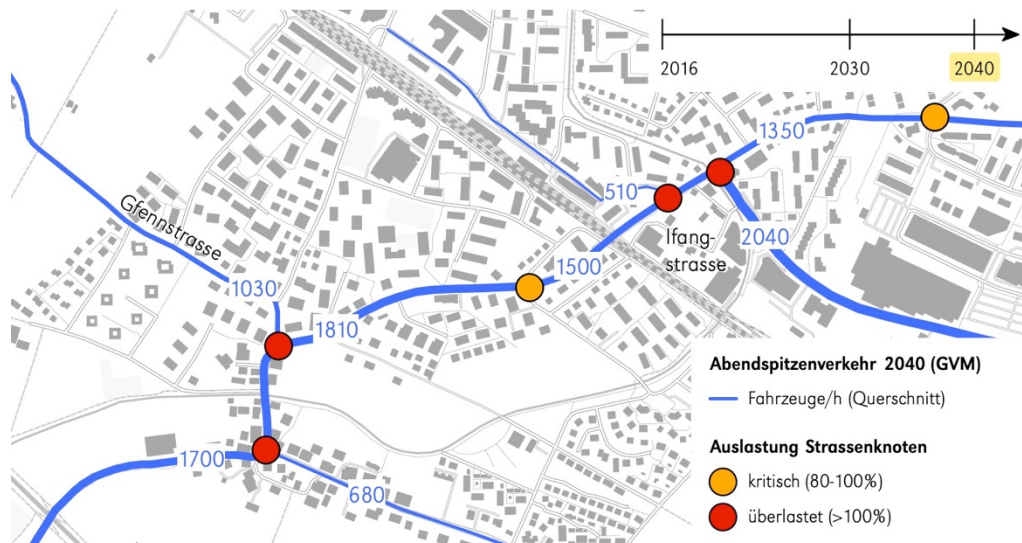


Abbildung 3: Querschnittsbelastungen des Strassennetzes in der Abendspitze im Zustand 2040 des GVM.

Das Monitoring Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich bietet eine Übersicht über die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton. Wie Abbildung 4 zeigt, sind Kapazitätsprobleme, die sich insbesondere beim Strassennetz zeigen, auch in benachbarten Gemeinden anzutreffen. Hervorzuheben sind hierbei der Kreisel im Dorfzentrum Fällanden sowie die LSA-gesteuerten Knoten in Volketswil, welche als indirektes Dosierungssystem für den Verkehr durch Schwerzenbach wirken.

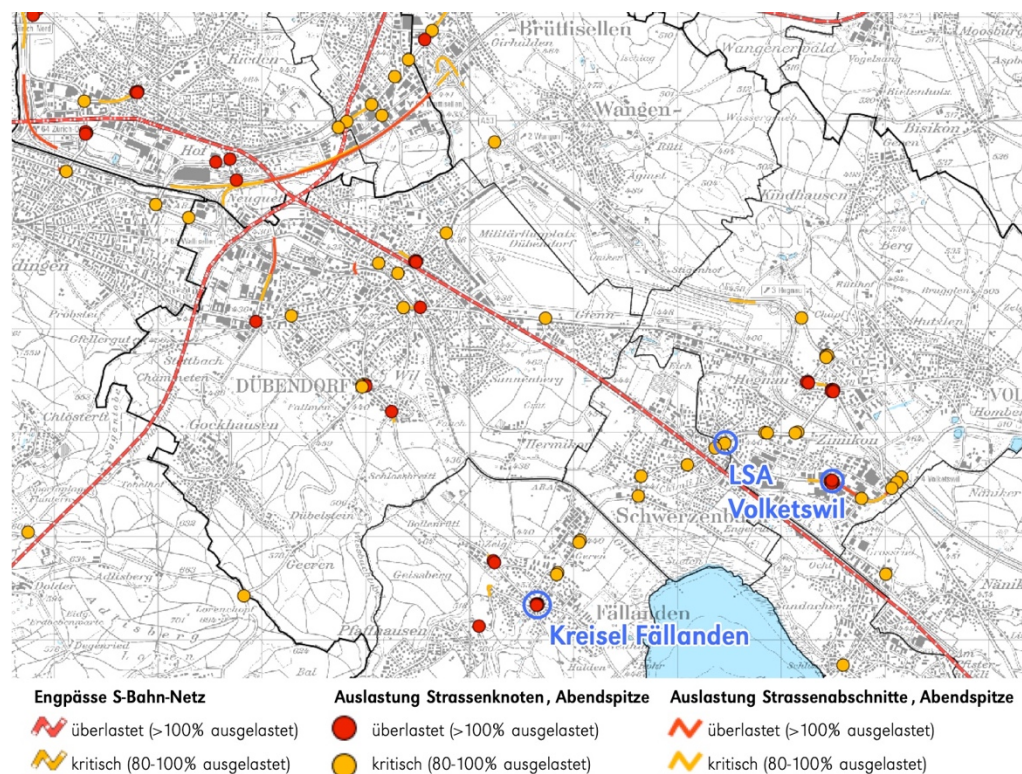


Abbildung 4: Auslastung der Strassen und Bahnlinien im oberen Glattal (Monitoring Siedlung und Verkehr)

2.1.3 Durchgangsverkehr

Eine Nummernschilderhebung¹ im Jahr 2011 hat gezeigt, dass auf der Bahnhofstrasse 33% des Verkehrs Quell- und Zielverkehr Schwerzenbachs sind. Weitere 31% sind Quell- und Zielverkehr der angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete Volketswils (Tannboden und Zimikon). Die restlichen 36% sind Durchgangsverkehr. Die Bahnhofstrasse bietet eine direkte Verbindung zwischen Fällanden und Volketswil Hegnau, der Durchgangsverkehr liesse sich deshalb nur bei einer starken Erhöhung der Reisezeiten auf der Bahnhofstrasse zusammen mit einer neuen Umfahrung (da lokale Alternativrouten fehlen) verlagern.

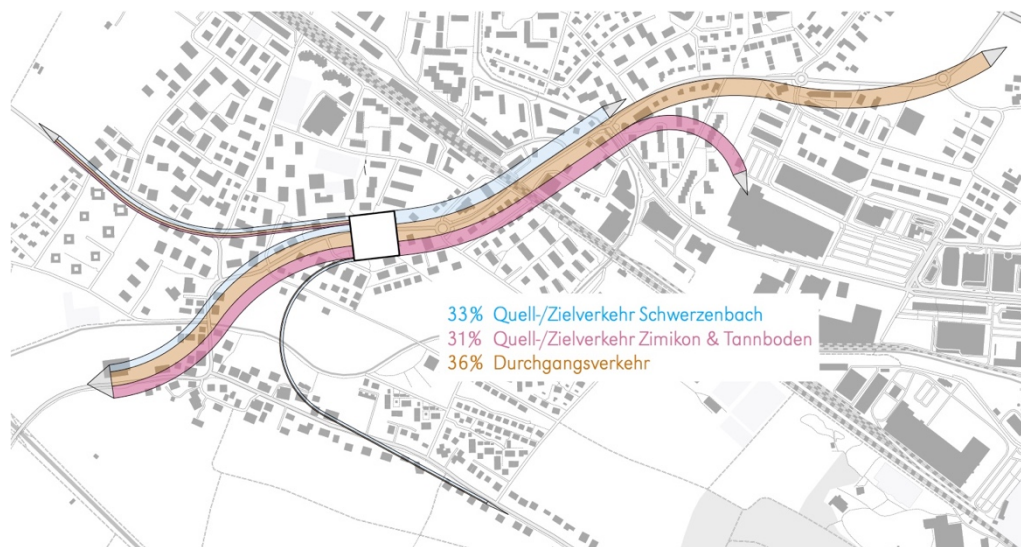


Abbildung 5: Spinnenauswertung des Querschnitts Bahnhofstrasse.

2.1.4 Umfahrung Schwerzenbach

Die Umfahrung Schwerzenbach ist im kantonalen Richtplan eingetragen und verläuft entlang des westlichen Siedlungsrandes. Es wird ein Realisierungshorizont nach 2035 angenommen, weshalb die Umfahrung Schwerzenbach zwar verzeichnet, aber nicht vertieft in das Gesamtverkehrskonzept eingebettet ist. Die südlich anschliessende Umfahrung Fällanden wurde im März 2014 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

2.1.5 Parkplätze

Am Bahnhof besteht eine Park-&Ride-Anlage mit 102 Parkfeldern, hinzu kommen vier Abstellplätze für Carsharing-Mietautos. Auf den Quartierstrassen bestehen vielerorts öffentliche Längsparkfelder. Davon werden nur jene auf der Schoren- und der Alten Bahnhofstrasse mittels Blauer Zone zeitlich (nicht monetär) bewirtschaftet. Für die Blaue Zone regelt das Parkplatzkartenreglement der Gemeinde Schwerzenbach die unbeschränkte Benutzung der Parkfelder durch Anwohner und Gewerbebetriebe.

¹ Amt für Verkehr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-, Dorf- und Bahnhofstrasse, Schwerzenbach. 2016

2.2 Öffentlicher Verkehr

2.2.1 Erschliessung

Schwerzenbach ist über den Bahnhof im Zentrum der Gemeinde an das Zürcher S-Bahn-Netz angeschlossen. Es verkehren die S-Bahn-Linien S9 (Uster – Schaffhausen) und S14 (Hinwil – Affoltern a.A.) jeweils im Halbstundentakt. Die Passagierfrequenzen am Bahnhof liegen bei 10'100 (DTV) bzw. 12'100 (DWV) Ein- und Aussteigern pro Tag.²



Abbildung 6: Übersicht der ÖV-Linien, Haltestellen und Güteklassen in der Gemeinde Schwerzenbach

Durch die S-Bahn-Halte ist die ÖV-Erschliessungsgüte Schwerzenbachs besonders um den Bahnhof sehr gut (A). Über zwei Drittel der Siedlungsfläche befindet sich mindestens in der Kategorie C. Die ÖV-Erschliessung der südlich und westlich gelegenen Wohnquartiere erreicht wegen der relativ grossen Distanz zum Bahnhof jedoch nur die Klasse D. Zudem fährt über die Greifensee-strasse keine Buslinie, da die Erschliessung Richtung Greifensee über die S-Bahn und die Buslinie 727 erfolgt.

Am Bahnhof Schwerzenbach ermöglicht ein Bushof das Umsteigen zwischen Bahn und Bus. Die Haltestelle «Schwerzenbach Bahnhof» ist Endhaltestelle folgender Buslinien:

- 705 (Fällanden Benglen/Zürich), Halbstundentakt

² SBB. Passagierfrequenzen Stand März 2018. Zugriff: 16.04.19. <https://data.sbb.ch/explore/dataset/passagierfrequenz/>

- 720 (Effretikon, Bahnhof), Halbstundentakt
- 721 (Volketswil, Eichstrasse), Halbstundentakt
- 725 (Uster, Bahnhof), Stundentakt, Vierstelstundentakt zu Spitzenzeiten
- 726 (Volketswil, Dorf), Halbstundentakt
- 727 (Greifensee, Pfisterhölzli), Halbstundentakt

Zusätzlich hält die Linie 704 am Bahnhof Schwerzenbach, sie verkehrt zwischen Zürich, Klusplatz und Volketswil, Hofwiesen im Halbstundentakt. Für die Feinerschliessung der Gemeinde sind die Linien 704 und 705 relevant, welche die Bushaltestelle «Schwerzenbach Dorf» bedienen. Die anderen Linien verbinden den Bahnhof Schwerzenbach mit Volketswil.

2.2.2 Belastung

Nachfolgende Abbildungen zeigen die Belastungen der S-Bahn-Linien und der Busse während der Abendspitze im Gesamtverkehrsmodell. Die S-Bahnen von und nach Zürich befördern 7500 Personen in der Stunde, die Buslinien 704 und 705 Richtung Fällanden 160 Personen.

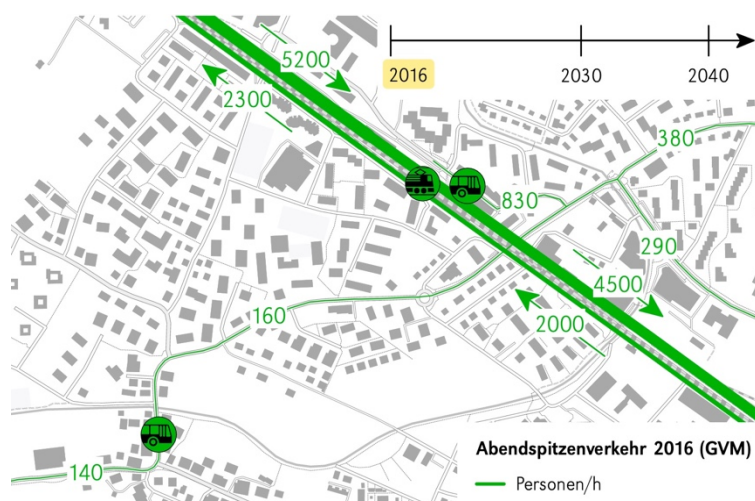


Abbildung 7: Belastungen des ÖV-Netzes im Zustand 2016 des GVM.

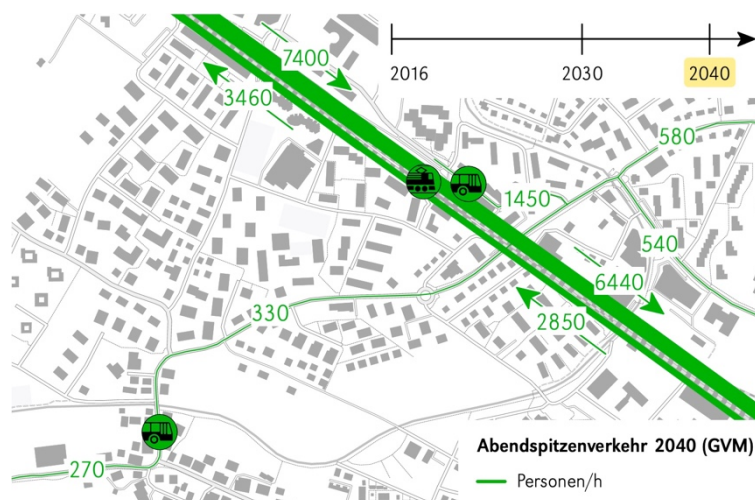


Abbildung 8: Belastung des ÖV-Netzes im Zustand 2040 des GVM.

2.2.3 Entwicklung Bahnangebot

Ziel des ZVV im Bahn-Ausbau schritt 2035 (STEP AS 2035) ist die Behebung der Kapazitätsengpässe auf der Strecke Zürich–Uster.³ Das Schlüsselprojekt für die Bahnerschliessung Schwerzenbachs ist dabei der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Das S-Bahn-Angebot soll so gestaltet werden, dass aus Schwerzenbach im Viertelstundentakt Verbindungen nach Zürich (via Stadelhofen) und Uster bestehen. Zudem ist ein Halbstundentakt zwischen Wetzikon und Zürich via Wallisellen/Oerlikon geplant. Der Fahrzeugbestand wird der Nachfrage entsprechend um rund 60 Kompositionen erhöht.

2.3 Fuss- und Veloverkehr

2.3.1 Kantonales Netz

Die Dorf-/Bahnhofstrasse stellt im kantonalen Velonetz eine Hauptverbindung dar, sie verfügt jedoch über keine spezielle Veloinfrastruktur. Der Abschnitt zwischen dem Knoten Greifensee-/Dorfstrasse bis über die Gemeindegrenze zu Volketswil hinaus ist als Schwachstelle definiert. Auf der Greifenseestrasse verläuft eine Nebenverbindung. Sie ist als Rad-/Gehweg seeseitig angelegt und verläuft als Freizeitroute rund um den Greifensee. Im kantonalen Velonetzplan ist von Uster bis Dübendorf eine Veloschnellroute entlang der Bahnlinie eingetragen, welche jedoch noch nicht umgesetzt ist.

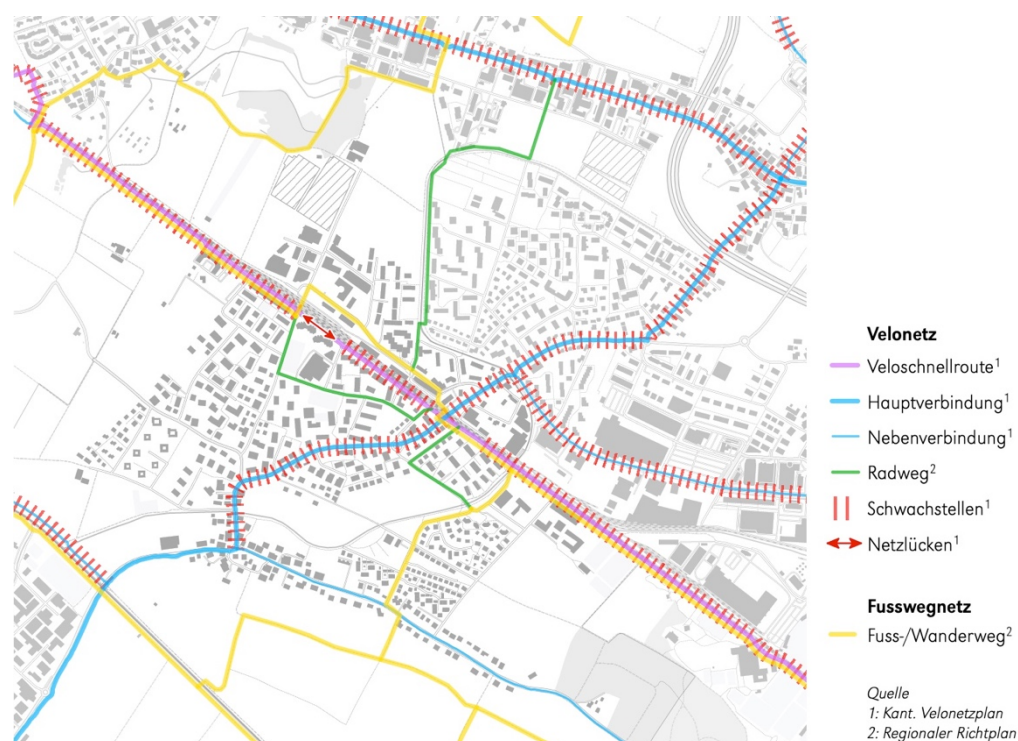


Abbildung 9: Übergeordnetes Fuss- und Velonetz

³ ZVV. *Zürcher S-Bahn im Jahr 2035*, Präsentation 22. November 2018. Zugriff: 26.02.19.
https://www.zvv.ch/zvv-assets/ueber-uns/projekte/step2035/presentation_zvv_step_2035.pdf

2.3.2 Kommunales Netz

Der bestehende Kommunale Richtplan Verkehr (2007) legt das kommunale Fuss- und Velonetz fest.

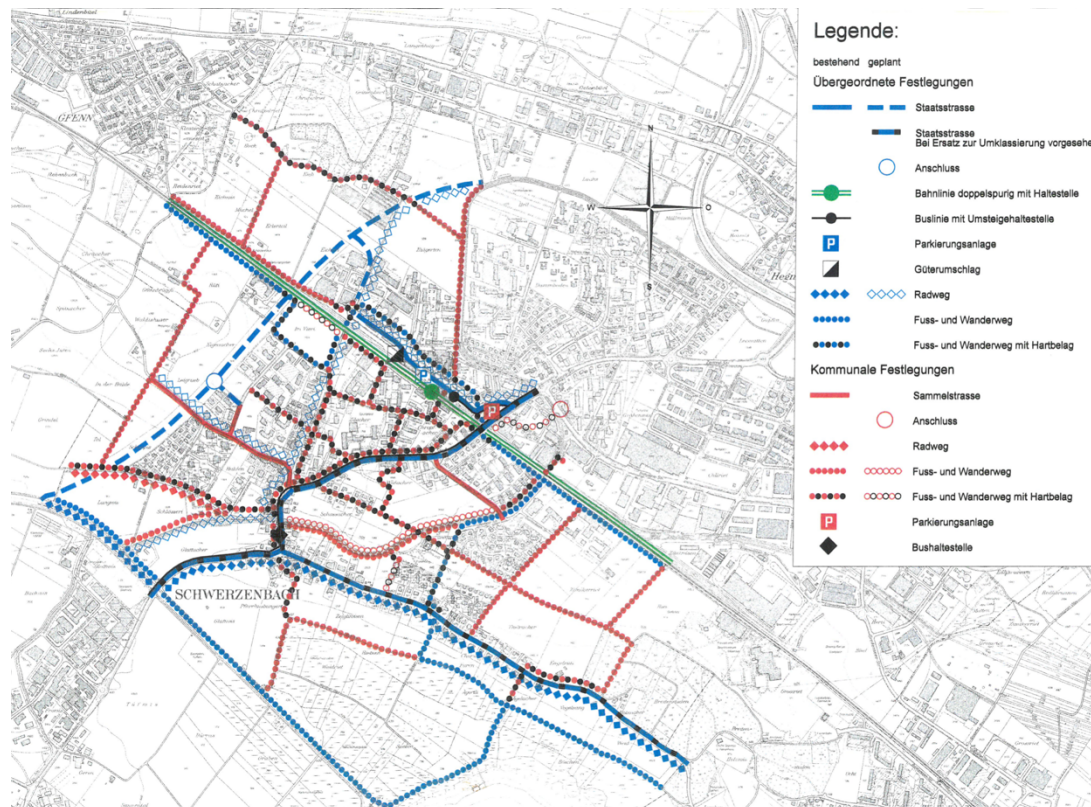


Abbildung 10: Ausschnitt Kommunalen Verkehrsrichtplan (2007).

2.4 Güter-/Anlieferverkehr

Die bestehende Ortsgüteranlage nordwestlich des Bahnhofs ist als Güterumschlag im regionalen Richtplan eingetragen und soll als solche auch fortbestehen.

Der Güterverkehr auf der Strasse betrifft hauptsächlich die Anlieferung für das lokale Gewerbe. Die benachbarten Industrie- und Gewerbenutzungen Volketswils sind direkt von der Autobahn ohne Befahren von Schwerzenbacher Gebiet erreichbar.

Das Gewerbegebiet Haufländer am westlichen Siedlungsrand südlich der Gleise ist via Sonnenbergstrasse durch Wohnquartiere erschlossen, was häufig zu Konflikten führt.

3 Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

3.1 Szenarien Einwohner/Beschäftigte

Das Raumentwicklungskonzept schätzt eine mögliche Entwicklung verschiedener Gebiete in Abschnitten von fünf Jahren bis 2050 ab (Abbildung 11). Für das Verkehrskonzept werden die Zustände 2035 und 2045 betrachtet. Die Prognose des REK sieht vor, dass sich bis 2035 die Anzahl Einwohner und Beschäftigten im Gebiet um 1'880 von 7'980 auf 9'860 Köpfe erhöht. Die neuen Einwohner und Beschäftigte bringen ein zusätzliches Mobilitätsbedürfnis mit sich. Zur Abschätzung dieses Mehrverkehrs wurden die Gebiete des REK zu drei Zonen (Bahnhof, Ost und Süd) zusammengefasst.

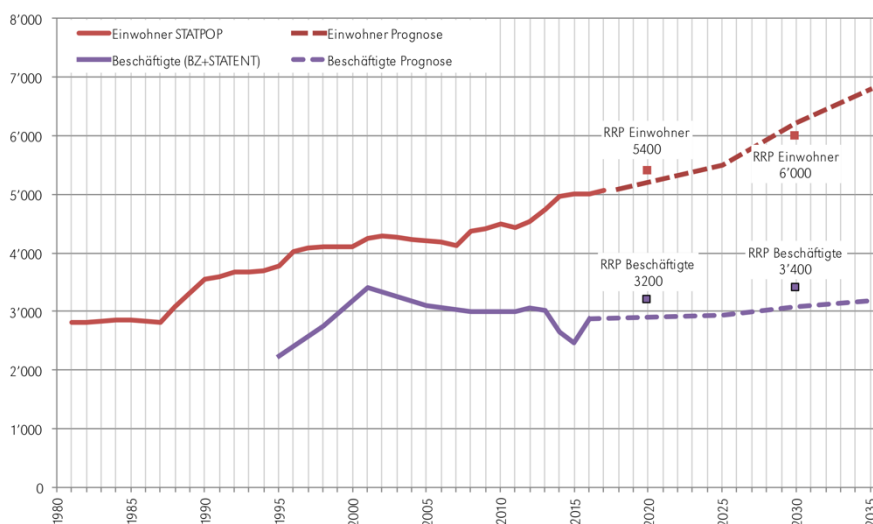


Abbildung 11: Entwicklung der Einwohner und Beschäftigtenzahlen mit Prognose anhand REK.

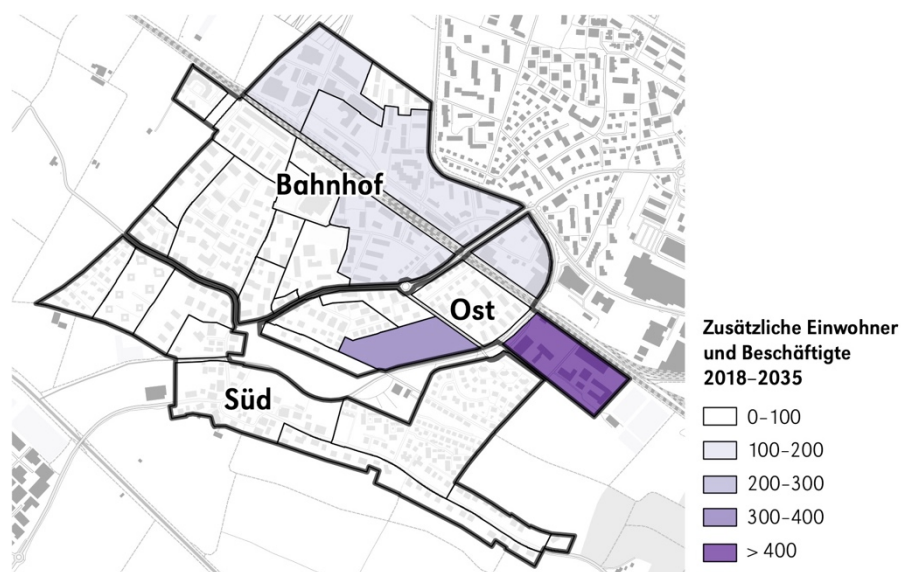


Abbildung 12: Zusammengefasste Gebiete zur Abschätzung des Mehrverkehrs.

3.2 Mehrverkehr

3.2.1 Methodik

Der künftige Mehrverkehr der einzelnen Gebiete wurde wie folgt abgeschätzt: Pro Kopf werden 2.15 ausserkommunale Wege pro Tag erzeugt, also Wege welche via MIV oder ÖV abgewickelt werden. Für die restlichen ca. 1.3 Wege pro Tag wird angenommen, dass diese innerhalb der Gemeinde erfolgen und zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Alternativ werden die restlichen Wege ausserhalb der Gemeinde durchgeführt, z.B. am Arbeitsort in Zürich. Die Erzeugungsrate von 2.15 Wegen/Kopf/Tag entspricht jener der beiden Schwerzenbacher Zonen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM).

Der Bi-Modalsplit zwischen MIV und ÖV der zusammengefassten Gebiete wurde anhand der Dichte (Köpfe/ha) abgeschätzt. Dabei wurden Werte ähnlich dichter Gebiete aus dem Mikrozensus⁴ verwendet. Der resultierende Wert entspricht einem mit der geplanten Nutzungsdichte möglichen Modalsplit. Die Dichte ist aber nicht direkte oder alleinige Ursache eines bestimmten Modalsplits. Es sind deshalb auch entsprechende Push- und Pull-Massnahmen nötig, um eine Verlagerung auf den ÖV zu erreichen.

Zur Beurteilung der Kapazität des Verkehrsnetzes wird der Mehrverkehr während der Abendspitzenstunde betrachtet. Der angenommene Anteil der Abendspitze beträgt 13%, basierend auf den Belastungen im GVM.

3.2.2 Wege und Modalsplit

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze, der Dichten gemäss REK sowie den anhand der Dichte angenommenen ÖV-Anteil für die drei aggregierten Gebiete für die Jahre 2018, 2035 und 2045.

Gebiet	Köpfe (Einwohner + Arbeitsplätze)			Dichte (Köpfe/ha)			Bi-Modalsplit (ÖV)		
	2018	2035	2045	2018	2035	2045	2018	2035	2045
Bahnhof	5'510	5'920	6'340	145	160	170	50%	53%	55%
Ost	1'150	2'460	3'000	60	130	155	34%	46%	52%
Süd	1'320	1'480	1'500	40	45	45	30%	32%	32%
Gesamt	7'980	9'860	10'840				44%	48%	51%

Tabelle 1: Entwicklung der Anzahl Köpfe, Dichten und ÖV-Anteile im Untersuchungshorizont.

In Abbildung 13 ist die Entwicklung der Anzahl Wege pro Tag anhand der im REK abgeschätzten Siedlungsentwicklung dargestellt. Vergleichend sind die Wege und der Modalsplit des kantonalen Verkehrsmodells abgebildet.

⁴ Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI. *Optimale Geschwindigkeit in Siedlungsgebieten*. Zürich, 2015.

Die Zahl der ausserkommunalen Wege erhöht sich von 17'100 Wegen 2018 auf 21'200 Wege im Jahr 2035, eine Zunahme von 24% (4'100 Wege). Diese Entwicklung entspricht in etwa jener des Gesamtverkehrsmodells. Kann mit entsprechenden Massnahmen auf Gemeindegebiet der Modalsplit entsprechend beeinflusst werden, erhöht sich die Anzahl MIV-Fahrten um 1'500 Fahrten. Die restlichen zusätzlichen Wege werden über den ÖV abgewickelt (2'600 Wege). Der Mehrverkehr wird also zu etwa 60% durch den ÖV aufgenommen.

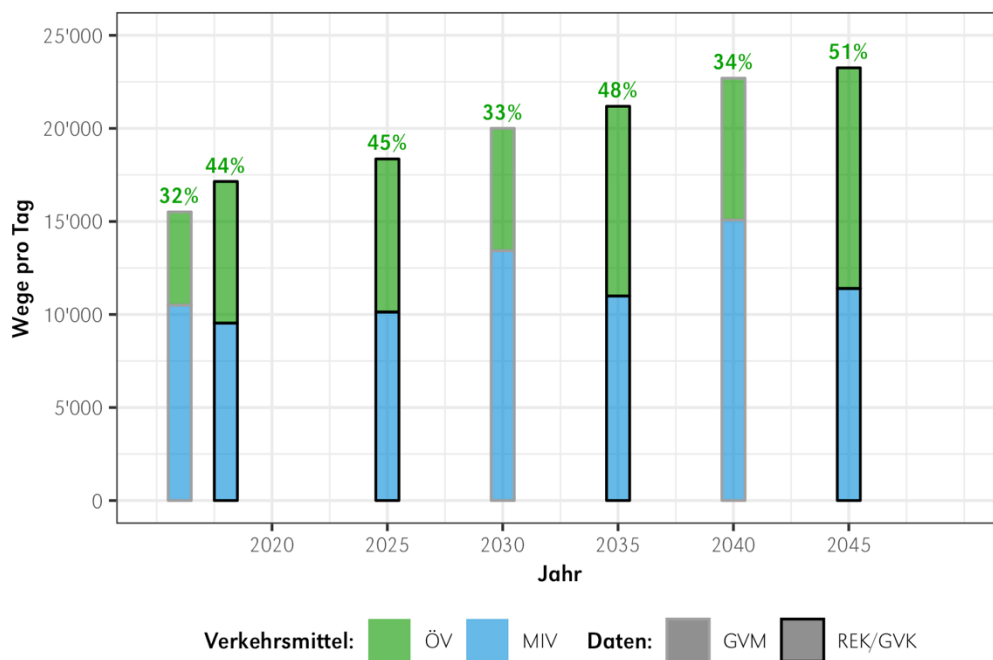


Abbildung 13: Entwicklung der Anzahl Wege für die Gemeinde Schwerzenbach

3.2.3 Mehrverkehr Abendspitze

Tabelle 2 zeigt den Mehrverkehr während der Abendspitzenstunde (17-18 Uhr) für die Jahre 2035 und 2045. Da im Gebiet Süd praktisch keine Zunahme der Einwohner und Beschäftigtenzahlen angestrebt wird, ist der abgeschätzte Mehrverkehr dort auch gering. Im Gebiet um den Bahnhof wird durch die hervorragende ÖV-Erschliessung der Mehrverkehr zum grossen Teil vom ÖV aufgenommen.

Das Gebiet Ost enthält die quantitativ bedeutsamen Entwicklungsgebiete Zimikerriet und Langä Blätz, weshalb die Zunahme der Verkehrsmengen dort für beide Verkehrsträger spürbar sein wird. Die Gebiete sind über den Kreisel an der Bahnhofstrasse an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Dieser Kreisel weist im Untersuchungshorizont die grössten Leistungsreserven auf. Der Ausbaustandard der Grabenstrasse, welche die beiden Gebiete erschliesst, ist für den zu erwartenden Mehrverkehr ausreichend ausgebaut. Die MIV-Feinerschliessung des Zimikerriets ist auf Stufe Arealplanung zu betrachten.

Gebiet	Mehrverkehr Abendspitze [Wege/h]			
	2035		2045	
	MIV	ÖV	MIV	ÖV
Bahnhof	10	110	30	200
Ost	160	210	190	330
Süd	20	20	30	20
Gesamt	190	340	250	550

Tabelle 2: Durch die Siedlungsentwicklung verursachter Mehrverkehr während der Abendspitze

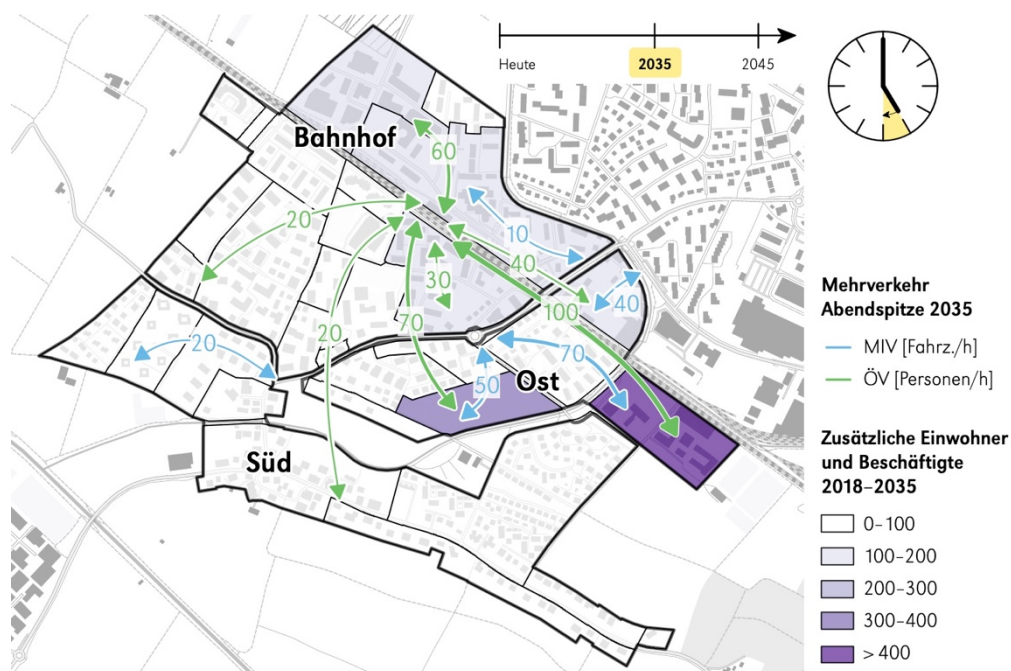


Abbildung 14: Verteilung des Mehrverkehrs

3.3 Fazit

Die im REK abgeschätzten Dichten begünstigen einen zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verschobenen Bi-Modalsplit. Dadurch kann die Zahl der MIV-Wege auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Um die Verlagerung auf den ÖV auch zu erreichen, müssen jedoch Massnahmen zur Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden. Zudem sind Massnahmen zum Management des MIV-Aufkommens nötig.

4 Strategie und Ziele

4.1 Leitsätze

Die Gemeinde Schwerzenbach verfolgt mit dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept folgende Ansätze, wie die Mobilität in Schwerzenbach künftig funktionieren soll:

Sichere und attraktive Mobilitätsräume für alle

Die Strassenräume und Verkehrswege bieten eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Die Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen werden berücksichtigt.

Verkehr auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagern

Der Verkehr wird vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert. Dies betrifft hauptsächlich aber nicht ausschliesslich den künftigen Mehrverkehr.

MIV-Belastung stabilisieren

Die MIV-Belastung auf dem Strassennetz Schwerzenbachs wird auf dem heutigen Niveau stabilisiert. Weder der Quell-/Zielverkehr Schwerzenbachs noch der Durchgangsverkehr dürfen zunehmen.

4.2 Ziele

Mit dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept sollen folgende Ziele erreicht werden:

Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr

Die Strassenräume und Verkehrswege dienen auch als Aufenthaltsräume mit hoher Qualität für Fussgänger und Velofahrer. Den Bedürfnissen des MIV wird die niedrigste Priorität eingeräumt.

Sichere Verkehrswege

Alle Verkehrsteilnehmer können sich sicher in Schwerzenbach bewegen.

Zusammenhängendes Fusswegnetz

Schwerzenbach verfügt über ein sicheres, durchgehendes, attraktives und behindertengerechtes Fusswegnetz in Schwerzenbach.

Zusammenhängendes Velonetz

Der Veloverkehr wird auf sicheren, durchgehenden und attraktiven Velorouten innerhalb Schwerzenbachs getrennt vom Fussverkehr geführt.

Nutzungen in Gehdistanz

Einkaufs- und Freizeitnutzungen sind gut durch den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Neue derartige Nutzungen sind in Nähe der Siedlungsschwerpunkte zu planen.

Direkte Verbindung in Nachbargemeinden

Für den Veloverkehr bestehen direkte und komfortable Verbindungen nach Volketswil, Fällanden, Greifensee und Dübendorf. Die Gebiete Zimikon und Tannboden in Volketswil sind gut über Fusswege angebunden.

ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Die für das Siedlungswachstum nötigen Kapazitäten des Öffentlichen Verkehrs werden bereitgestellt.

Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen

Die Zugänge für Fussgänger zu den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs müssen sicher, direkt und behindertengerecht sein.

Ausreichend Veloabstellplätze am Bahnhof

Für Velos werden am Bahnhof genügend sichere und gedeckte Abstellplätze bereitgestellt.

Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes

Es werden keine zusätzlichen Kapazitäten für Autos auf den Strassen in Schwerzenbach geschaffen. Die Leistungsfähigkeit von Knoten wird nicht erhöht.

Kein Mehrverkehr MIV

Schwerzenbach wehrt sich gegen Mehrverkehr auf der Gfenn- und Greifenseestrasse sowie auf dem Strassenabschnitt Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse.

Erstellung neuer Parkplätze einschränken

Bei Neu- und Umbauten werden möglichst wenige neue Parkplätze erstellt.

Öffentliche Parkplätze zeitlich/monetär bewirtschaften

Die öffentlichen Parkplätze in Schwerzenbach werden lenkungswirksam zeitlich und monetär bewirtschaftet.

Kein Schleichverkehr

Der Schleichverkehr auf Quartierstrassen wird verhindert.

MIV-Erschliessung Ifangstrasse via Volketswil

Das Gebiet Ifangstrasse wird für den MIV weiterhin über die Industriestrasse in Volketswil erschlossen.

5 Handlungsfelder

5.1 Übersicht

Um den durch die Siedlungsentwicklung verursachten Mehrverkehr mehrheitlich durch den ÖV-, Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen, sind verschiedene Handlungsfelder in der Gemeinde zu bearbeiten. Abbildung 15 zeigt einen Ausschnitt des Plans (siehe Anhang). Die Handlungsfelder verweisen jeweils auf einzelne Massnahmen im Anhang.

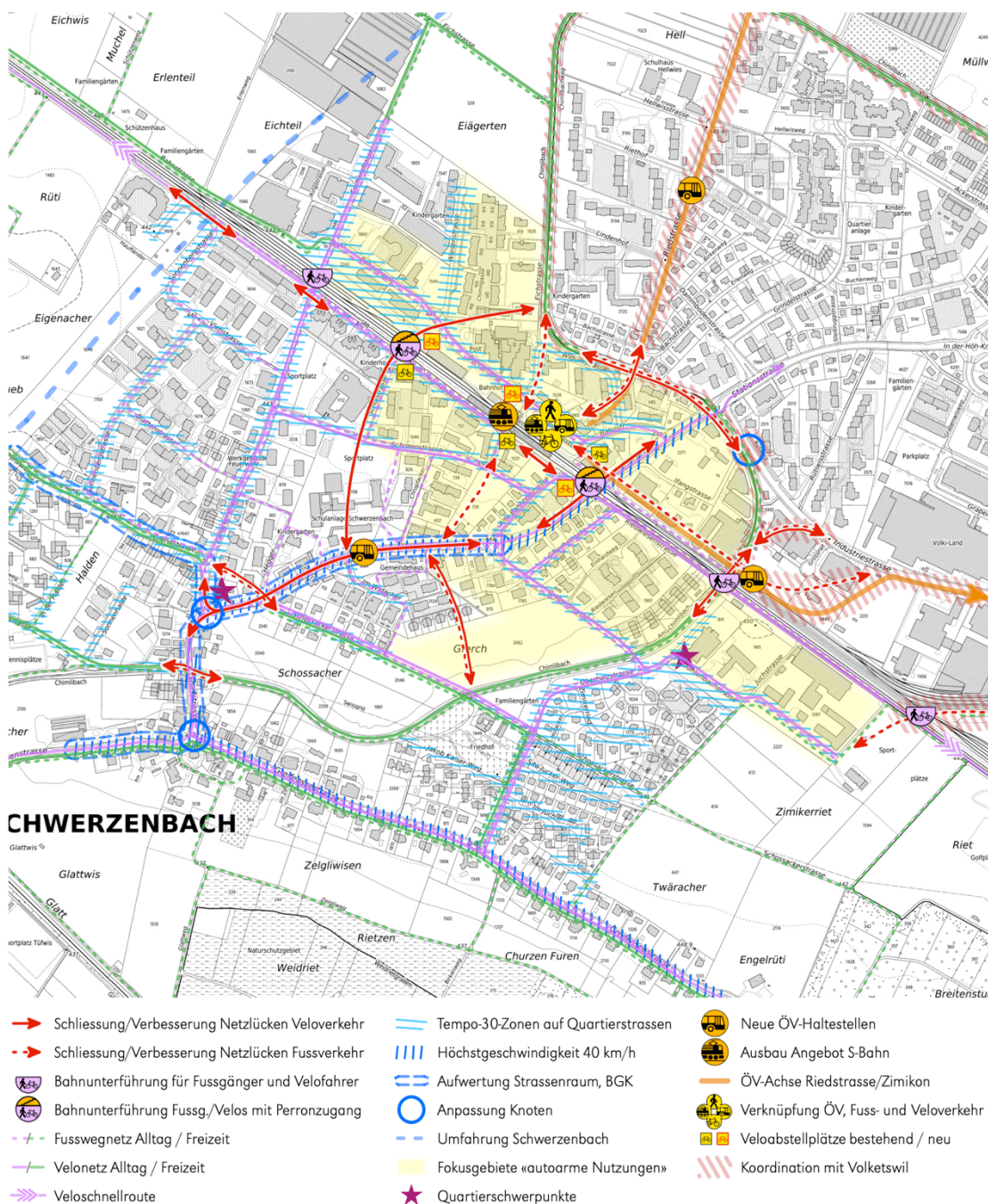


Abbildung 15: Handlungsfelder des Gesamtverkehrskonzepts (Ausschnitt).

5.2 Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr

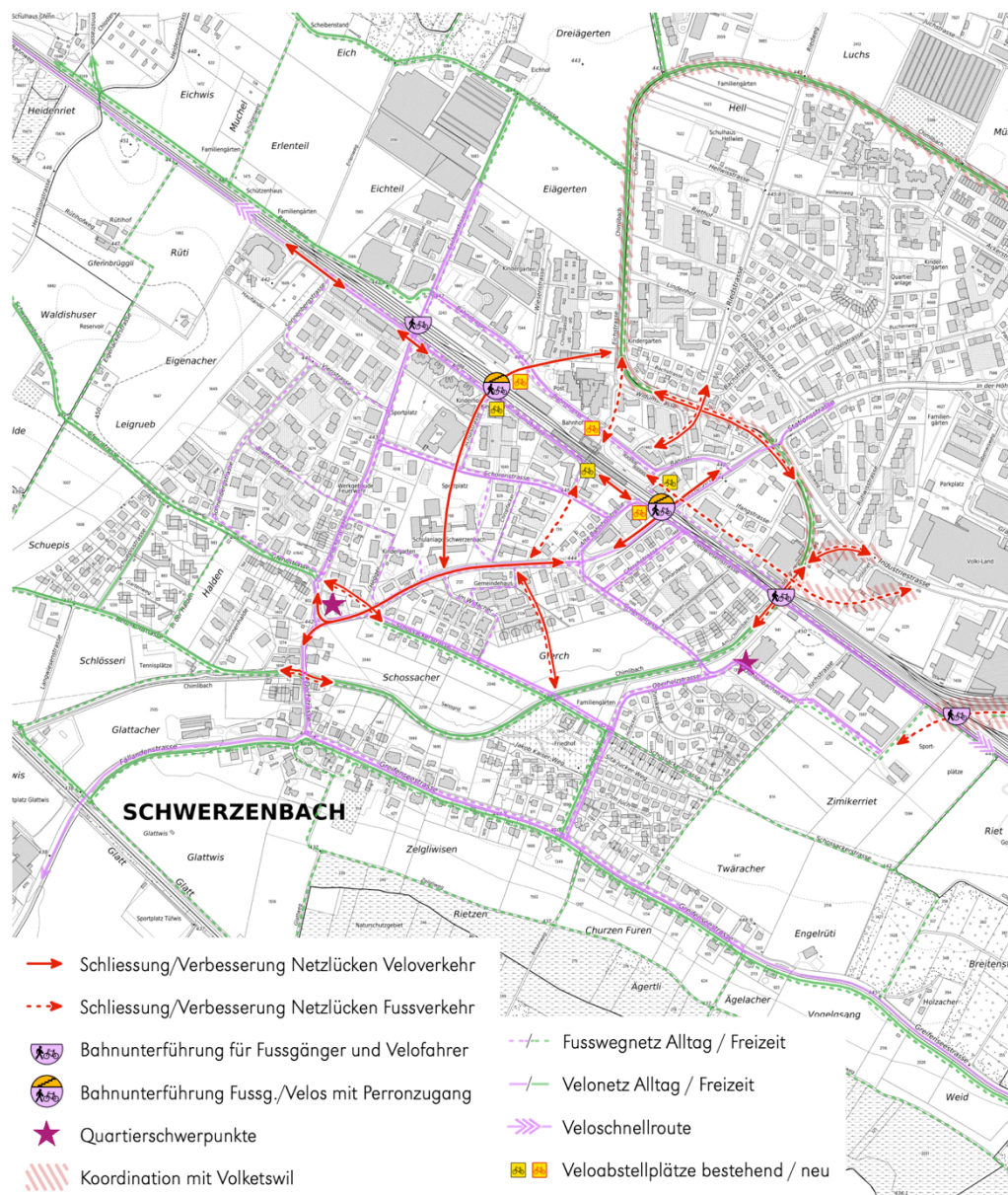


Abbildung 16: Ausschnitt der Handlungsfelder für den Fuss- und Veloverkehr.

5.2.1 Fuss- und Velonetz

Ziele: Zusammenhängendes Fusswegnetz, Zusammenhängendes Velonetz

Massnahme: FVV 1

Um den Fuss- und Veloverkehr in Schwerzenbach zu fördern, ist ein durchgängiges, attraktives, direktes und sicheres Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer erforderlich. Dabei wird zwischen Routen, welche vom Alltagsverkehr benutzt werden und Routen für den Freizeitverkehr unterschieden. Den unterschiedlichen Bedürfnissen von Fussgängern und Velofahrern ist bei der Umsetzung Rechnung zu tragen. Die Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern sind zu minimieren, indem die Verkehrsflächen baulich oder mindestens markierungstechnisch getrennt werden und die Wege entsprechend breit dimensioniert sind. Weiter sind die Fusswege zu und in den

Erholungsgebieten Greifensee und Chrutzelriet (Norden) zu bewahren und zu fördern. Das Fussweg- und Velonetz wird im kommunalen Verkehrsplan eingetragen und ist auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen.

Die beiden Netze weisen noch Lücken auf, welche zu schliessen oder zu verbessern sind. Die im Plan Handlungsfelder eingetragenen Pfeile und Linien sind nicht parzellenscharf, sondern bezeichnen die Achsen auf denen die Netzlücken geschlossen werden sollen.

5.2.2 Fuss- und Veloweg Bahn

Ziele: Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen, Zusammenhängendes Fusswegnetz, Zusammenhängendes Velonetz, Direkte Verbindung in Nachbargemeinden, Sichere Verkehrswege

Massnahme: FVV 2

Kernelement des Alltagsnetzes für Fussgänger und Velofahrer ist die Route entlang der Bahnlinie, welche die kantonale Veloschnellroute aufnimmt. Sie ermöglicht Fussgängern den direkten Zugang zum Bahnhof von den Wohngebieten südlich der Gleise und stellt insbesondere für die Siedlungsentwicklung im Zimikerriet eine wichtige Zugangsachse dar. Sie ist aber auch für den regionalen Veloverkehr wichtig, da so die Verbindung zwischen Dübendorf, Schwerzenbach und Greifensee/Uster verbessert wird. Der Weg muss für die Benutzung durch schnelle Velofahrer entsprechend breit dimensioniert werden. Den Anbindungspunkten an das kommunale Velonetz bei den Bahnunterführungen ist besonders Beachtung zu schenken. Die Zielackerstrasse muss von Velofahrern möglichst direkt gequert werden können. Der Weg ist im Moment nicht durchgehend vorhanden, zwischen der Alten Bahnhofstrasse und Kornstrasse ist eine Netzlücke zu schliessen.

5.2.3 Fuss- und Veloweg Chimlibach

Ziele: Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr, Zusammenhängendes Fusswegnetz, Zusammenhängendes Velonetz

Massnahme: FVV 3

Der Chimlibach ist ein wichtiger Freiraum zur Naherholung, weshalb für das Freizeitnetz die Umsetzung eines attraktiven Weges für Fussgänger und Velofahrer entlang des Chimlibachs unabdingbar ist. Die Freizeitroute wird deshalb in das Freiraumraumkonzept Chimlibach integriert und deren Umsetzung mit der Gemeinde Volketswil koordiniert.

Im Bereich der Riedstrasse ist kein Weg entlang des Baches vorhanden, diese Netzlücke ist zu schliessen. Bei der Fahrt mit dem Velo entlang des Chimlibachs muss die Dorfstrasse gequert werden, der dabei zu überwindende horizontale Versatz ist für Velofahrer zu optimieren.

5.2.4 Veloabstellplätze Bahnhof

Ziel: Ausreichend Veloabstellplätze am Bahnhof

Massnahme: FVV 4

Um den Veloverkehr zu fördern und damit vom Velo auf die Bahn umgestiegen werden kann, sind am Bahnhof genügend Veloabstellplätze bei den Unterführungszugängen zu erstellen. Die vor-

handenen Abstellplätze müssen deshalb erweitert und bei den Unterführungen zusätzliche Abstellplätze erstellt werden. Veloabstellplätze sind überdacht und möglichst witterungsgeschützt zu erstellen. Die Velos müssen an einer verankerten Struktur abgeschlossen werden können.

5.2.5 Bahnunterführungen durchgängig machen

Ziele: Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen, Zusammenhängendes Velonetz, Sichere Verkehrswege

Massnahmen: FVV 5, FVV 6, FVV 7, FVV 8

Die Bahnlinie stellt ein markantes Hindernis für Fussgänger und Velofahrer innerhalb Schwerzenbachs dar, weshalb komfortable Unterführungen in regelmässigen Abständen nötig sind. Bestehende Unterführungen sind zu verbessern, damit sie von Fussgängern sicher und von Velos fahrend benutzt werden können. Bei der Unterführung Zielackerstrasse (nordwestlich) ist die Durchfahrtsperre für Autos beizubehalten.

Die Unterführung Schulstrasse (westlich des Bahnhofs) ist heute lediglich ein Perronzugang von Süden her und wird so ausgebaut, damit sie Velofahrern als schnelle Verbindung unter den Bahngleisen zwischen dem nördlichen und südlichen Teil Schwerzenbachs dienen kann. Der Perronzugang soll weiterhin bestehen bleiben, damit Gebiete nordwestlich des Bahnhofs besser an die Bahn angebunden werden. Die Unterführungen im Bereich des Bahnhofsgebäudes bleiben Fussgängern vorbehalten.

Für Velofahrer ist die Unterquerung der Gleise auf der Bahnhofstrasse durch den Höhenunterschied und die Gestaltung der Kantonsstrasse unattraktiv. Die bestehende Fussgängerunterführung (Perronzugang Ost) ist nur über Treppen oder Umwege zu erreichen. Die Unterführung wird so ausgebaut, dass Velofahrer sie dynamisch befahren können. Nordwestlich der Gleise ist die Netzlücke für Velofahrer zu schliessen. Die Chimlibach-Unterführung ist im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz zu optimieren. Im Südosten wird eine neue Unterführung (Guntenbach) die Anbindung an Volketswil verbessern.

5.2.6 Schliessung von Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach

Ziele: Zusammenhängendes Fusswegnetz, Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen, Zusammenhängendes Velonetz, Direkte Verbindung in Nachbargemeinden

Massnahme: FVV 9

Nördlich des Bahnhofs ist die Anbindung des Bahnhofsgebiet und der Unterführungen an den Chimlibach und die Stadtachse Riedstrasse sicherzustellen. Südlich der Bahngleise ist der direkte Zugang zur Unterführung am Bahnhof für Fussgänger sicherzustellen. Bei der Entwicklung des Gebiets Langä Blätz ist ein direkter Fussweg zwischen Gemeindehaus und Chimlibach vorzusehen. Die Netzlücken werden im kommunalen Verkehrsplan eingetragen. Die Wege sind zusammen mit den Freiraumkorridoren (REK) zu planen.

5.2.7 Bessere Anbindung an Volketswil

Ziele: Direkte Verbindung in Nachbargemeinden, Nutzungen in Gehdistanz

Massnahme: FVV 10

Zu Fuss oder mit dem Velo sind die Einkaufs- und Gewerbegebiete Volketswils heute schwierig zu erreichen. Die Verbindung zwischen Schwerzenbach und Zimikon ist deshalb zu verbessern, damit diese Nutzungen auch zu Fuss- oder mit dem Velo erreicht werden können. Mit der Gemeinde Volketswil sind die entsprechenden Wege zu planen und die Räume dazu zu sichern.

5.2.8 Verbesserung Velonetz Bahnhof-/Gfennstrasse

Ziele: Zusammenhängendes Velonetz, Zusammenhängendes Fusswegnetz, Sichere Verkehrswege

Massnahme: FVV 11

Entlang der Bahnhofstrasse muss die Führung für Velofahrer sicherer gemacht und die Anbindung an die Gfennstrasse verbessert werden. Mit der Umsetzung des Quartierschwerpunktes ist die Verbindung für Fussgänger und Velofahrer zwischen Schossacker- und Gfennstrasse zu verbessern.

5.2.9 Quartierschwerpunkte

Ziel: Nutzungen in Gehdistanz

Massnahme: Quartierschwerpunkte in REK

Mit der Umsetzung der Quartierschwerpunkte (REK) werden Nutzungen in Gehdistanz für die Einwohnerinnen und Einwohner Schwerzenbachs geschaffen, wodurch gewisse Einkaufs- und Freizeitwege zu Fuss bewältigt werden können.

5.3 Handlungsfelder Öffentlicher Verkehr

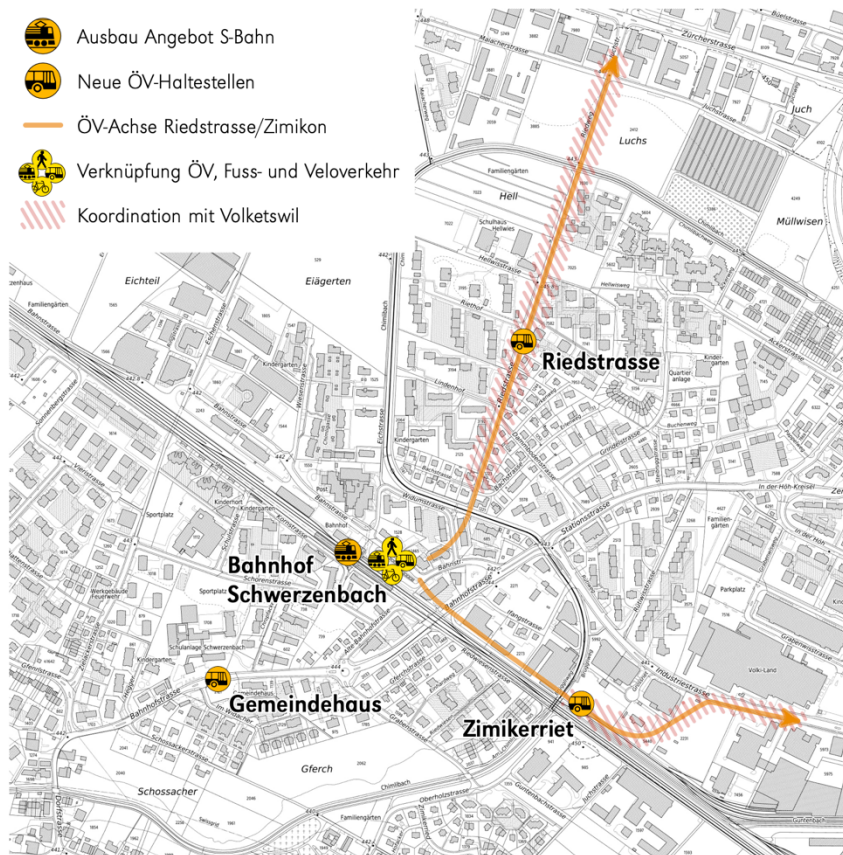


Abbildung 17: Ausschnitt der Handlungsfelder für den Öffentlichen Verkehr

5.3.1 Bushaltestelle Gemeindehaus

Ziel: ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Massnahme: ÖV 1

Im Bereich des Gemeindehauses ist eine neue Bushaltestelle in beide Richtungen anzuordnen, womit die ÖV-Feinerschliessung der Gemeinde verbessert wird. Passagiere, die mit dem Bus nach Fällanden oder Volketswil/Zimikon fahren möchten, können so teilweise den Fussweg zum Bahnhof vermeiden.

Im bestehenden Betriebskonzept Bahnhofstrasse ist diese Haltestelle bereits geplant. Die bestehende Haltestelle Dorf soll beibehalten werden. Die Haltestelle befindet sich in Fusswegdistanz zum Bahnhof zwischen wichtigen öffentlichen Einrichtungen.

5.3.2 ÖV-Achse Riedstrasse/Zimikon

Ziel: ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Massnahme: ÖV 2

Die ÖV-Achse Riedstrasse stammt als Element aus dem «Masterplan Uster Volketswil» und ist weiterzuentwickeln. Die Riedstrasse hat als Zugang Achse zum Bahnhof nicht nur Funktionen für

den öffentlichen Verkehr, sondern dient auch als orientierende Stadtachse. Eine mögliche Weiterführung der Achse vom Bahnhof Schwerzenbach nach Zimikon ist mit Volketswil zu koordinieren. Zur besseren Erschliessung des Gebiets Zimikerriet ist bei Verlängerung der ÖV-Achse eine Haltestelle im Bereich der Unterführung zu planen. Die Machbarkeit dieser Achsen ist zu prüfen und mit der übergeordneten Planung abzustimmen.

5.3.3 Ausbau Angebot S-Bahn

Ziel: ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Massnahme: ÖV 3

Von der Gemeinde Schwerzenbach werden innerhalb des Gemeindegebiets die Voraussetzungen für die Verlagerung des Pendelverkehrs auf den öffentlichen Verkehr geschaffen. Die im REK angestrebte Siedlungsentwicklung findet in Nähe des Bahnhofs statt. Der Bahnhof befindet sich so in Gehdistanz für einen grossen Teil der künftigen Einwohner und Beschäftigten. Damit die nötigen Kapazitäten für die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr auch vorhanden sind, ist ein Ausbau des Bahnangebots notwendig. Die Gemeinde Schwerzenbach setzt sich dafür ein, dass die im Ausbauschnitt STEP 2035 vorgesehenen Fahrplananpassungen und Taktverdichtungen umgesetzt werden.

5.3.4 Verknüpfung ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Bahnhof

Ziele: Ausreichend Veloabstellplätze am Bahnhof, Erstellung neuer Parkplätze einschränken

Massnahmen: ÖV 3, FVV 3, FVV 4, MIV 8

Am Bahnhof treffen heute mit der Bahn, dem Bushof, Veloabstellplätzen und Carsharing-Mietautos verschiedene Verkehrsträger zusammen. Diese Mobilitätsformen sollen künftig noch stärker miteinander verknüpft und z.B. um Mietvelosysteme ergänzt werden. Die Umsteigewege sollen auch künftig kurz und direkt sein. Die Informations- und Personenleitsysteme sind auf die Bedürfnisse der verschiedenen Mobilitätsformen abzustimmen. Die Abstellplätze für Park-&-Ride werden nicht ausgebaut und deren Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs reduziert.

5.4 Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr

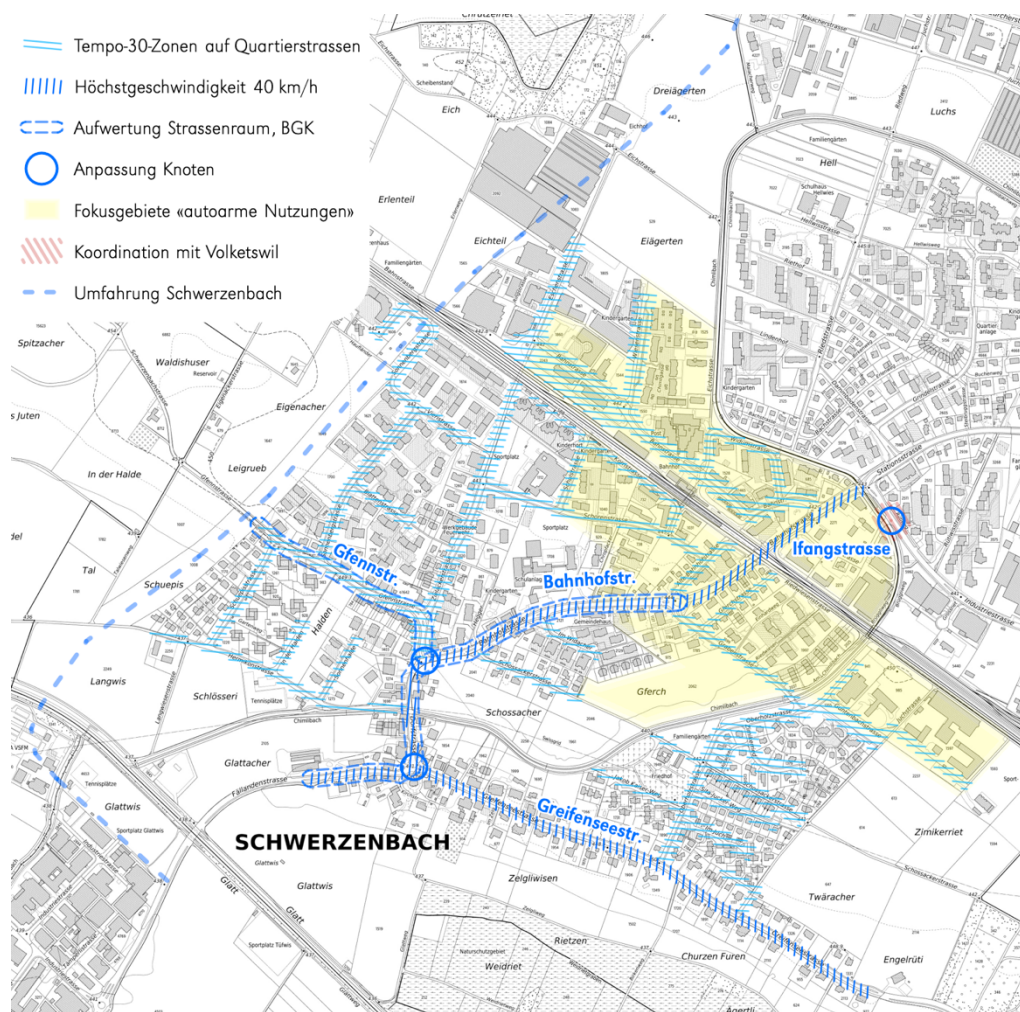


Abbildung 18: Ausschnitt der Handlungsfelder für den Motorisierten Individualverkehr

5.4.1 Temporeduktion

Ziele: Sichere Verkehrswege, Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr, Kein Mehrverkehr MIV, Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes, Kein Schleichverkehr

Massnahmen: MIV 1, MIV 2

Auf allen Gemeindestrassen Schwerzenbach sind Tempo-30-Zonen einzuführen. Dies dient der Schulwegsicherheit und erhöht die Aufenthaltsqualität. Auf den Kantonsstrassen (Dorf-, Fälländer-, Bahnhof- und Greifenseestrasse) wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit mittels Streckensignalisation auf 40 km/h gesenkt.

5.4.2 Aufwertung Strassenräume

Ziele: Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr, Sichere Verkehrswege, Kein Mehrverkehr MIV, Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes

Massnahmen: MIV 3, MIV 4

Die Bahnhofstrasse und die Gfennstrasse werden mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept umgestaltet und an die künftigen Nutzungsanforderungen angepasst. Das bestehende BGK Fällander-/Dorf-/Bahnhofstrasse wird weiterbearbeitet. Auf der Gfennstrasse ist ein erhöhter Durchfahrtswiderstand anzustreben.

5.4.3 Anpassung Knoten

Ziele: Sichere Verkehrswege, Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes, MIV-Erschliessung Ifangstrasse via Volketswil

Massnahmen: MIV 5, MIV 6, MIV 7

Die Knoten Fällander-/Greifensee-/Dorfstrasse und Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse weisen Sicherheitsdefizite auf und befinden sich bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Die Knoten sind im Hinblick auf Sicherheit im Zusammenhang mit der Aufwertung des Strassenraums anzupassen oder umzugestalten.

Das Entwicklungsgebiet Ifangstrasse ist über die stark belastete Industriestrasse in Volketswil an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Diese Erschliessung ist in Koordination mit der Gemeinde Volketswil sicherzustellen und der Anschlussknoten wenn nötig anzupassen.

5.4.4 Fokusgebiete «autoarme Nutzungen»

Ziele: Erstellung neuer Parkplätze einschränken, Kein Mehrverkehr MIV

Massnahme: MIV 8

Um die Verlagerung des Mehrverkehrs auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu ermöglichen, muss das zusätzliche MIV-Aufkommen gehemmt werden. Die Gemeinde strebt deshalb in Fokusgebieten in Nähe des Bahnhofs autoarme Nutzungen an und schafft entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen. Autoarme Nutzungen heisst, dass bei Wohnüberbauungen 0.2 bis 0.5 Parkfeldern pro Wohnung erstellt werden können. Bei Arbeitsplatzgebieten ist die Anzahl Besucherparkfelder abhängig von der Nutzung. Für Mitarbeiter sind höchstens 0.4 Parkfelder pro Arbeitsplatz vorzusehen.

5.4.5 Parkplatz- und Mobilitätsreglement

Ziele: Öff. Parkplätze zeitlich/monetär bewirtschaften, Kein Mehrverkehr MIV, Erstellung neuer Parkplätze einschränken

Massnahme: MIV 8

Die Gemeinde regelt in einem Parkplatz- und Mobilitätsreglement die nötige Anzahl Auto- und Veloabstellplätze bei Neu- und Umbauten. Die entsprechenden Richtwerte sind zu aktualisieren und nach Gebieten zu differenzieren. Die Gemeinde ermöglicht, dass auf die Erstellung von Parkfeldern verzichtet werden kann, sofern Bauherren einen geringeren Parkfeldbedarf mittels Mobilitätskonzepten nachweisen.

Die zeitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Gemeinde ist zu überprüfen und anzupassen. Die Parkplätze sind flächendeckend zusätzlich monetär zu bewirtschaften.

Anhang

Massnahmen	A2
FVV 1 – Fuss- und Velonetz im kommunalen Verkehrsplan	A2
FVV 2 – Fuss- und Veloweg Bahn	A4
FVV 3 – Fuss- und Veloweg Chimlibach	A5
FVV 4 – Veloabstellplätze Bahnhof	A6
FVV 5 – Unterführung Schulstrasse / Perronzugang West	A7
FVV 6 – Unterführung Bahnhofstrasse / Perronzugang Ost	A8
FVV 7 – Unterführung Chimlibach	A10
FVV 8 – Unterführung Guntenbach	A11
FVV 9 – Schliessung Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach	A12
FVV 10 – Schliessung Netzlücken nach Volketswil	A13
FVV 11 – Verbesserung Velonetz Bahnhof-/Gfennstrasse	A14
ÖV 1 – Bushaltestelle Gemeindehaus	A15
ÖV 2 – ÖV-Achse Riedstrasse & Zimikon	A16
ÖV 3 – Ausbau Angebot S-Bahn	A17
MIV 1 – Tempo-30-Zonen in Quartieren	A18
MIV 2 – Höchstgeschwindigkeit 40 km/h auf Hauptstrassen	A19
MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse	A20
MIV 4 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Gfennstrasse	A21
MIV 5 – Anpassung Knoten Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse	A22
MIV 6 – Anpassung Knoten Dorf-/Greifensee-/Fälländerstrasse	A23
MIV 7 – Erschliessung Ifangstrasse	A24
MIV 8 – Parkplatz- und Mobilitätsreglement	A25
Plan Handlungsfelder	A26

FVV	Fuss- und Veloverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr

FWV 1 – Fuss- und Velonetz im kommunalen Verkehrsplan



- - - / - - - Fusswegnetz Alltag / Freizeit
- - - / - - - Schliessung/Verbesserung Netzlücken Fussverkehr
- - - / - - - Velonetz Alltag / Freizeit
- - - / - - - Schliessung/Verbesserung Netzlücken Veloverkehr

Beschreibung

Der kommunale Verkehrsplan legt das kommunale Fuss- und Velonetz fest. Im Zuge der Revision des Verkehrsplans sind die eingetragenen Rad-, Fuss- und Wanderwege zu aktualisieren. Insbesondere ist die Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten Greifensee und zum Landschaftsraum zwischen Schwerzenbach und Dübendorf im Verkehrsplan zu sichern und zu verbessern. In der Umsetzung sind die Konfliktflächen zwischen Fussgängern und Velofahrern sind zu minimieren indem die Verkehrsflächen baulich oder mindestens markierungstechnisch getrennt werden und die Wege entsprechend breit dimensioniert sind.

Ziele

Zusammenhängendes Fusswegnetz
Zusammenhängendes Velonetz

Abhängigkeiten

-

Umsetzung

Der kommunale Verkehrsplan ist gemäss dem Fuss- und Velonetz des Gesamtverkehrskonzepts zu aktualisieren.

Verantwortlich

Gemeinde Schwerzenbach

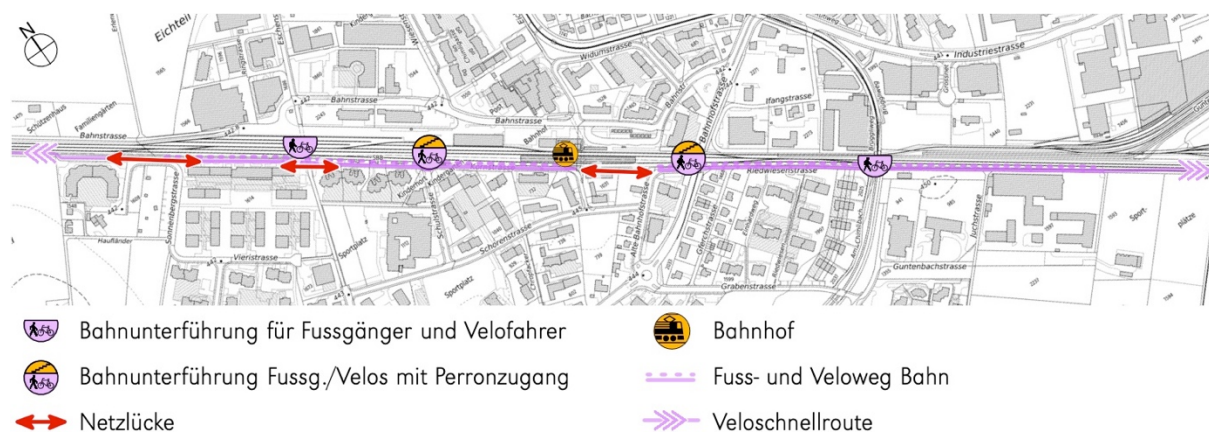
Koordination

-

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

FVV 2 – Fuss- und Veloweg Bahn



Beschreibung

Südlich der Bahnlinie wird ein durchgehender Fuss- und Veloweg erstellt, der den Zugang zum Bahnhof erleichtert. Besonders für die Entwicklung des Zimikerriets ist ein direkter Fussweg zum Perronzugang Ost notwendig. Der Weg besteht heute bereits mehrheitlich. Die Netzlücken sind zu schliessen. Da der Weg Teil der kantonalen Veloschnellroute ist, muss er entsprechend breit dimensioniert werden, damit keine Konflikte zwischen schnellen und langsamen Velofahrern und Fussgängern entstehen. Es ist ein fahrbarer Zugang für Velofahrer zu den Bahnunterführungen Zielacker-, Schul- und Bahnhofstrasse sowie Chimlibach anzustreben.

Ziele

- Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen
- Zusammenhängendes Fusswegnetz
- Zusammenhängendes Velonetz
- Direkte Verbindung in Nachbargemeinden
- Sichere Verkehrswege

Abhängigkeiten

- FVV 5 – Unterführung Schulstrasse
- FVV 6 – Unterführung Bahnhofstrasse
- FVV 7 – Unterführung Chimlibach

Umsetzung

Der Fuss- und Veloweg ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen. Die Gemeinde Schwerzenbach stösst eine Machbarkeitsprüfung des Wegs innerhalb des Siedlungsgebiets unabhängig von der Planung der Veloschnellroute an.

Verantwortlich

Gemeinde Schwerzenbach

Koordination

Kanton Zürich
ZPG
SBB
Grundeigentümer

Realisierungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FVV 3 – Fuss- und Veloweg Chimlibach



Beschreibung

Der Chimlibach als Freizeitroute innerhalb der Gemeinde muss gestärkt werden. Dazu sind Netzlücken zu schliessen und ein durchgehender und attraktiver Fuss- und Veloweg zu erstellen. Der Weg soll von Fussgängern und langsamen Freizeitvelofahrern befahren werden. Abhängig von den Nutzergruppen und in Koordination mit der Gemeinde Volketswil können die Wege auf den beiden Seiten unterschiedlich gestaltet werden.

Ziele

Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr
Zusammenhängendes Fusswegnetz
Zusammenhängendes Velonetz

Abhängigkeiten

FVV 7 – Unterführung Chimlibach
Freiraumkonzept Chimlibach

Umsetzung

Die Freizeitroute und die Netzlücken sind im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Der Fuss- und Veloweg ist im Freiraumkonzept Chimlibach zu integrieren.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

Koordination

Gemeinde Volketswil
Kanton Zürich (AWEL)

Realisierungshorizont

- kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FVV 4 – Veloabstellplätze Bahnhof



Beschreibung

Um den Veloverkehr zu fördern und damit vom Velo auf die Bahn umgestiegen werden kann, sind am Bahnhof genügend Veloabstellplätze bei den Unterführungszugängen zu erstellen. Die vorhandenen Abstellplätze sollen deshalb erweitert und bei den Unterführungen zusätzliche Abstellplätze erstellt werden. Veloabstellplätze sind überdacht und möglichst witterungsgeschützt zu erstellen. Die Velos müssen an eine verankerte Struktur angeschlossen werden können.

Ziele

Veloabstellplätze am Bahnhof

Abhängigkeiten

FVV 2 – Fuss- und Veloweg Bahn

FVV 9 – Schliessung Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach

Umsetzung

Die Veloabstellplätze sind im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde erstellt eine Bedarfsabschätzung für die Anzahl notwendiger öffentlicher Veloabstellplätze im Raum Bahnhof. Auf Stufe Arealplanung sind die Veloabstellplätze von kommunalem Interessen nebst den zum Areal gehörenden Abstellplätzen zu berücksichtigen.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

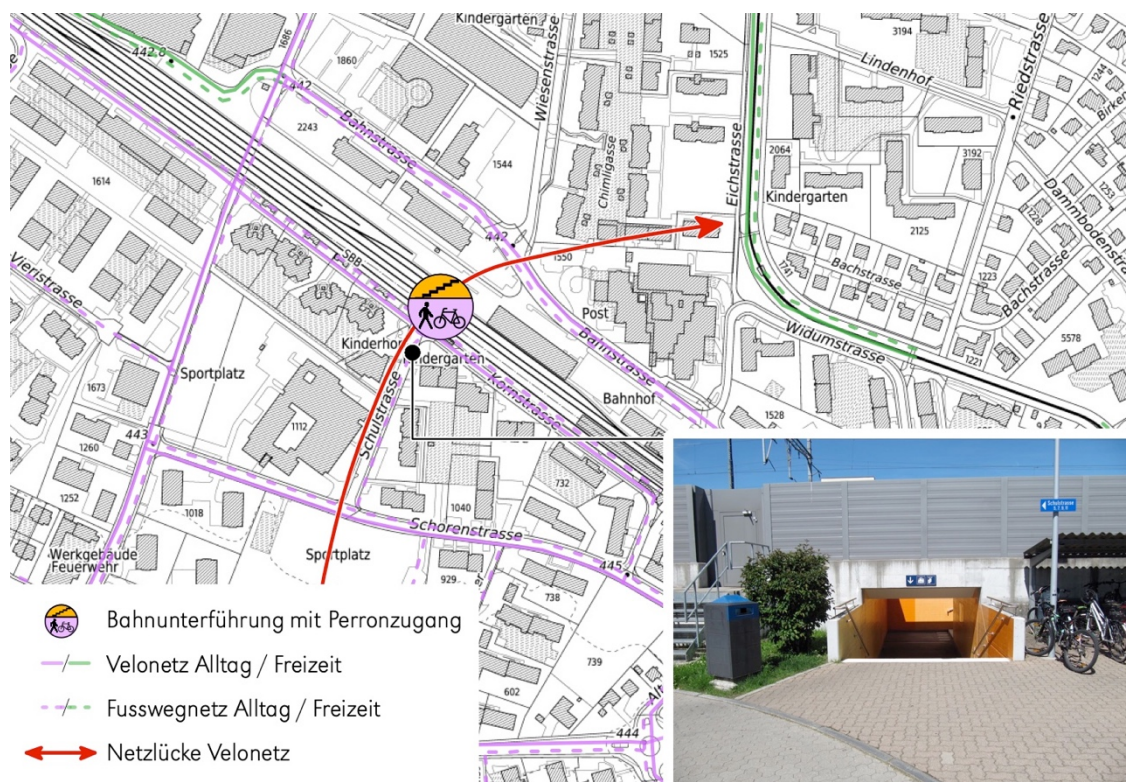
Koordination

SBB
Gemeinde Volketswil
Grundeigentümer

Realisierungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FVV 5 – Unterführung Schulstrasse / Perronzugang West



Beschreibung

An der Schulstrasse besteht heute ein Perronzugang südlich der Bahngleise. Der Zugang zur Unterführung muss ausgebaut werden, damit das Perron auch aus Gebieten nordwestlich des Bahnhofs direkt erreicht werden kann. Die Unterführung ist zudem so zu planen, damit sie Velofahrern als schnelle Verbindung unter den Bahngleisen zwischen dem nördlichen und südlichen Teil Schwerzenbachs dienen kann.

Ziele

Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen
Zusammenhängendes Velonetz

Abhängigkeiten

FVV 2 – Fuss- und Veloweg Bahn
FVV 4 – Veloabstellplätze Bahnhof
FVV 9 – Schliessung Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach

Umsetzung

Die Netzücke ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen. Die Machbarkeit einer durchgängigen Bahnunterführung ist in Absprache mit der SBB zu prüfen.

Zuständigkeit

SBB

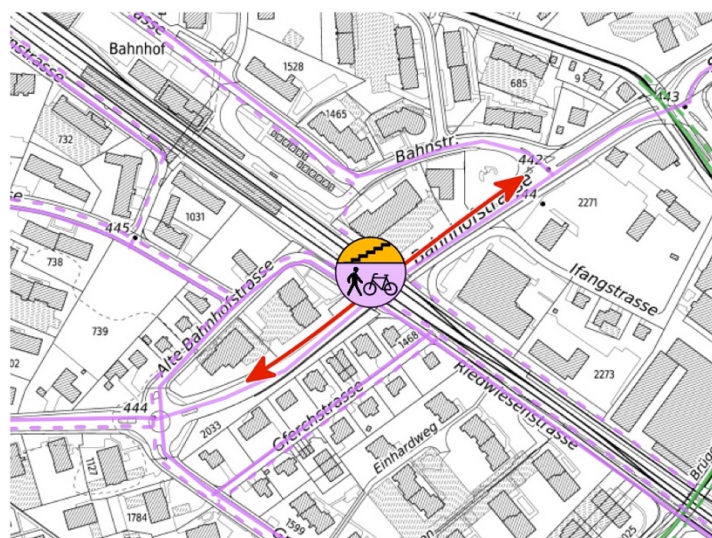
Koordination





Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FWV 6 – Unterführung Bahnhofstrasse / Perronzugang Ost



-  Bahnunterführung mit Perronzugang
-  Velonetz Alltag / Freizeit
-  Fusswegnetz Alltag / Freizeit
-  Netzlücke Velonetz

Beschreibung

Die Unterführung Bahnhofstrasse bietet heute einen Perronzugang als Rampe und verfügt über eine Treppe nördlich und Rampen beidseits der Gleise (vgl. Abbildungen nächste Seite). Sie ist für Velos jedoch nicht durchgängig befahrbar bzw. Velofahrer müssten auf der für Velos ungeeigneten Kantonsstrasse die Gleise unterqueren. Eine attraktive und befahrbare Unterführung für Velofahrer verbessert das Velowegnetz. Die Unterführung ist so umzugestalten, dass Velofahrer die Bahngleise fahrend unterqueren können.

Ziele

Zusammenhängendes Velonetz
Sichere Verkehrswege

Abhängigkeiten

FWV 2 – Fuss- und Veloweg Bahn
ÖV 2 – ÖV-Achse Riedstrasse & Zimikon

Umsetzung

Die Netzlücke ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen. Die Gemeinde Schwerzenbach prüft in Absprache mit der SBB und dem Kanton die Machbarkeit einer durchgängig befahrbaren Velounterführung mit Beibehaltung des Perronzugangs.

Zuständigkeit

SBB
Kanton Zürich

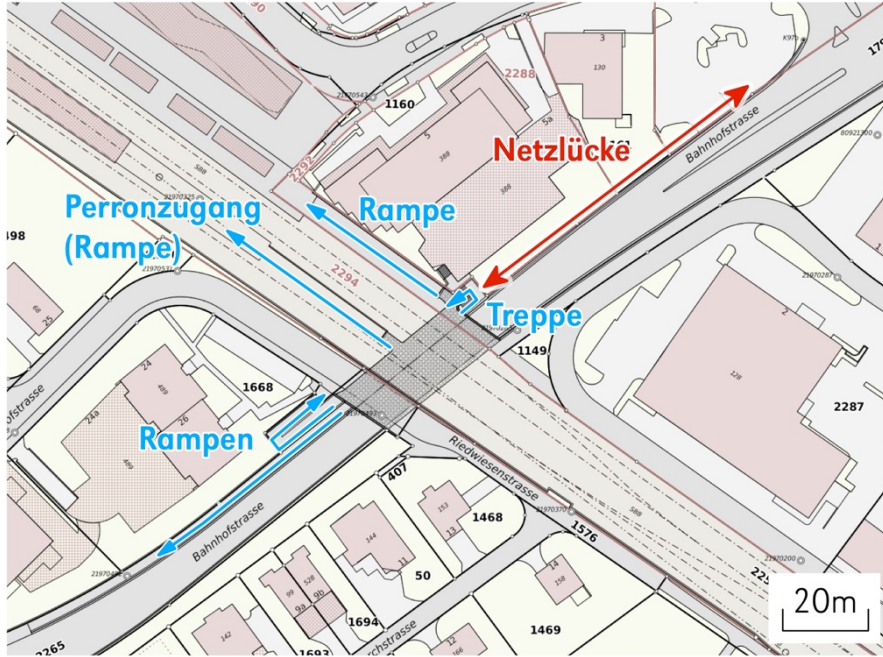
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach
Gemeinde Volketswil

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

Skizze FVV 6 – Unterführung Bahnhofstrasse / Perronzugang Ost



Fotos



FWV 7 – Unterführung Chimlibach



Beschreibung

Die heutige Unterführung Chimlibach wird teilweise vom Chimlibach überschwemmt. Sie ist umzubauen, damit der Hochwasserschutz verbessert und die Attraktivität der Freizeitroute Chimlibach gesteigert werden kann.

Ziel

Sichere Verkehrswege
 Zusammenhängendes Fusswegnetz
 Zusammenhängendes Velonetz
 Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr

Abhängigkeiten

FVV 2 – Fuss- und Veloweg Bahn
 FVV 3 – Fuss- und Veloweg Chimlibach
 FVV 8 – Unterführung Guntenbach
 FVV 10 – Schliessung Netzlücken nach Volketswil
 ÖV 2 – ÖV-Achse Riedstrasse & Zimikon
 Gewässerrevitalisierung Chimlibach

Umsetzung

Die Netzlücke ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen. Die Gemeinde Volketswil sollte die Netzlücke in ihren Planungsinstrumenten verankern. Der Umbau der Unterführung mit der Gewässerrevitalisierung Chimlibach umzusetzen. Die Gemeinde Schwerzenbach prüft zusammen mit dem AWEL, Volketswil und der SBB mögliche Umbau-Varianten der Unterführung.

Zuständigkeit

SBB

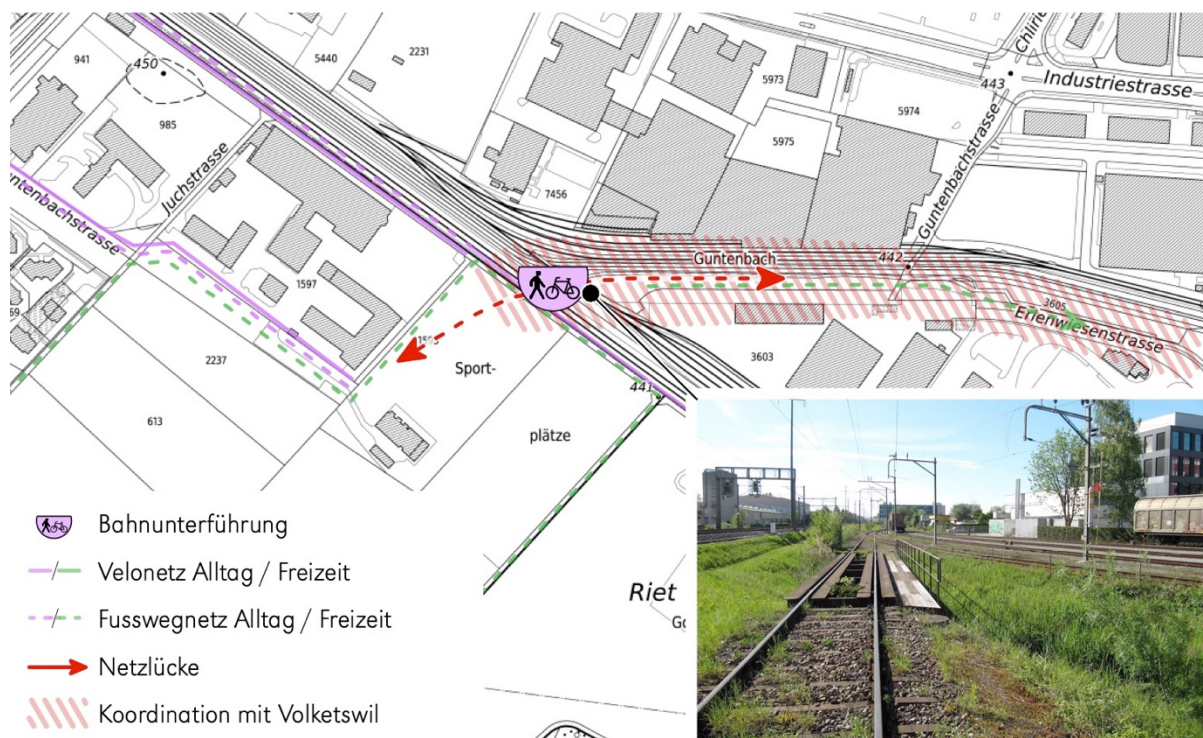
Koordination

Kanton Zürich (AWEL)
 Gemeinde Schwerzenbach
 Gemeinde Volketswil

Realisierungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FWV 8 – Unterführung Guntenbach



Beschreibung

Am östlichen Rand des Zimikerriets besteht heute keine Unterführung. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Guntenbachs ist in Koordination mit der Gemeinde Volketswil eine Unterführung für Fussgänger zu bauen, welche anschliessend auf Volketswiler Gebiet im Fusswegnetz aufgenommen wird. So kann die Verbindung zwischen Schwerzenbach und Zimikon verbessert werden.

Ziel

Direkte Verbindung in Nachbargemeinden
Nutzungen in Gehdistanz

Abhängigkeiten

FWV 10 – Schliessung Netzlücken nach Volketswil
Freiraumkonzept Guntenbach

Umsetzung

Die Netzlücke und die geplante Fussgängerunterführung ist im kommunalen Verkehrsplan einzutragen. Die Gemeinde Schwerzenbach prüft mit der Umlegung des Guntenbachs zusammen mit Volketswil und der SBB die Machbarkeit einer solchen Unterführung.

Zuständigkeit

SBB

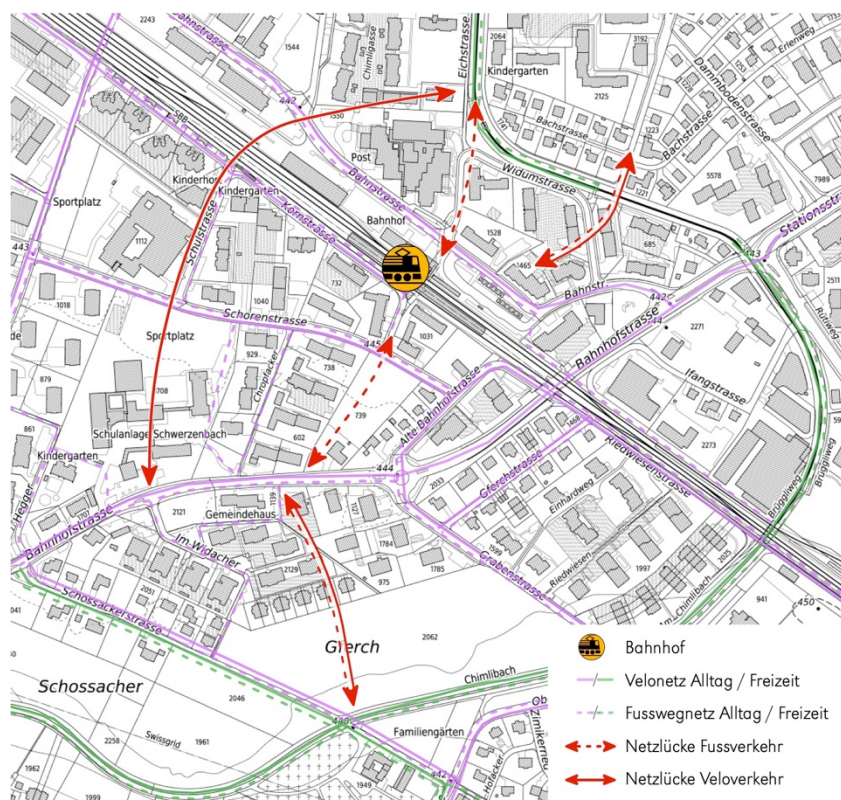
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach
Gemeinde Volketswil

Realisierungshorizont

- kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FVV 9 – Schliessung Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach



Beschreibung

Zwischen den Gebieten nördlich und südlich der Gemeinde bestehen nebst der Zielackerstrasse keine direkten und durchgehenden Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Netzlücken müssen geschlossen werden. Insbesondere der Weg von der Bahnhofstrasse zum Bahnhof und weiter zum Chimlibach muss durchwegs für Fussgänger begehbar (via Bahnhof) und mit Velos befahrbar (via Schulstrasse) sein. Die neuen Wege sollen in qualitativ hochwertigen Verbindungsfreiräumen liegen und sind gemeinsam mit diesen zu entwickeln (Freiraumkorridor REK). Die Wege sind durchgehend behindertengerecht zu planen. Dies gilt insbesondere für die Zugänge zu den Bahnunterführungen.

Ziele

- Zusammenhängendes Fusswegnetz
- Zusammenhängendes Velowegnetz
- Direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen
- Direkte Verbindung in Nachbargemeinden

Abhängigkeiten

- MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse
- FVV 4 – Veloabstellplätze Bahnhof
- FVV 5 – Unterführung Schulstrasse

Umsetzung

Die Netzlücken sind einzeln im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

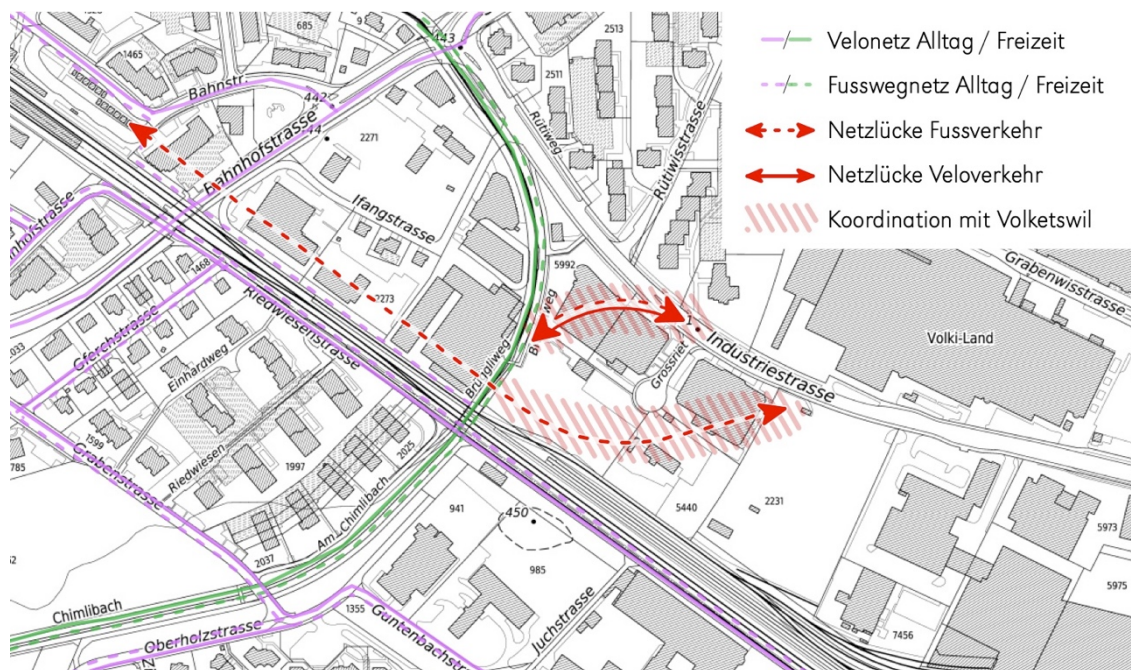
Koordination

Arealplanungen

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

FVV 10 – Schliessung Netzlücken nach Volketswil



Beschreibung

Zu Fuss oder mit dem Velo sind die Einkaufs- und Gewerbegebiete Volketswils heute schwierig zu erreichen. Die Verbindung zwischen Schwerzenbach und Zimikon sind deshalb zu verbessern, damit diese Nutzungen auch zu Fuss- oder mit dem Velo erreicht werden können. Mit der Gemeinde Volketswil sind die entsprechenden Wege zu planen und die Räume dazu zu sichern.

Ziele

Direkte Verbindung in Nachbargemeinden
Nutzungen in Gehdistanz

Abhängigkeiten

FVV 3 – Fuss- und Veloweg Chimlibach
FVV 8 – Unterführung Guntenbach
ÖV 2 – ÖV-Achse Riedstrasse & Zimikon
Siedlungsentwicklung Ifangstrasse

Umsetzung

Die Netzlücken sind im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Auf Stufe Arealplanung sind mit der Entwicklung des Gebiets Ifangstrasse die Räume zur Schliessung der Netzlücken zu sichern. Die Abschnitte auf Volketswiler Gebiet sollten von der Gemeinde Volketswil in ihren Planungsinstrumenten verankert werden.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach
Gemeinde Volketswil

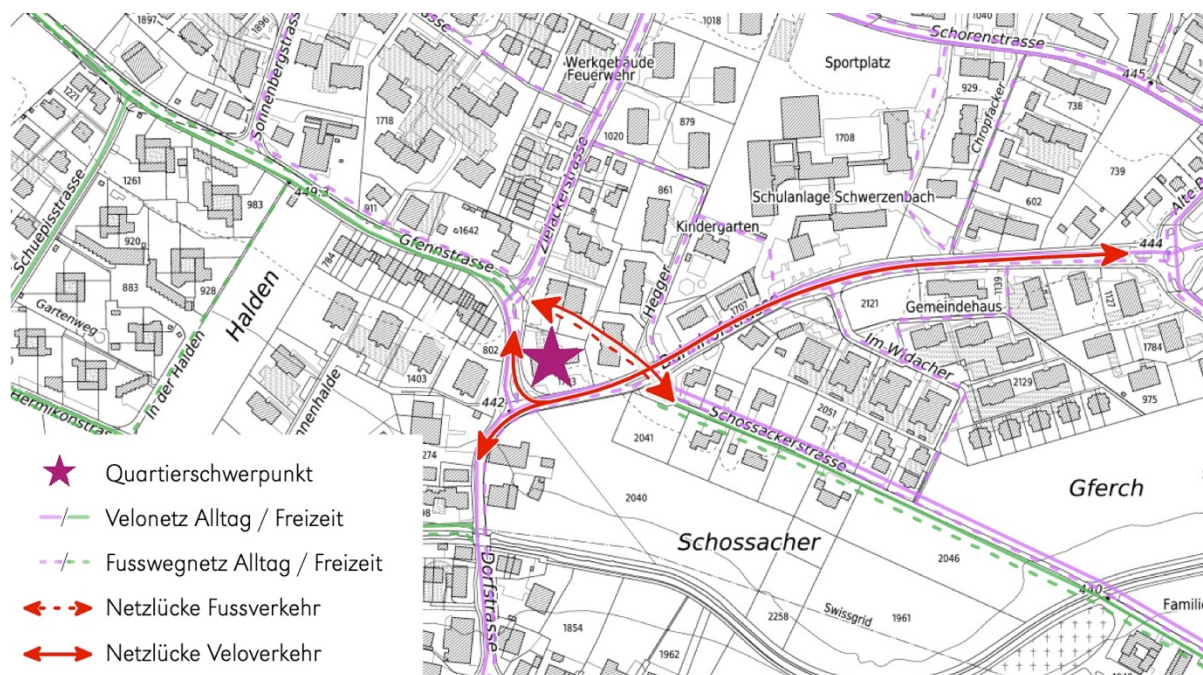
Koordination

Arealplanung

Realisierungshorizont

- kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

FWV 11 – Verbesserung Velonetz Bahnhof-/Gfennstrasse



Beschreibung

Auf der Bahnhofstrasse fehlen heute Veloinfrastrukturen, das Einmünden und Abbiegen ist für Velofahrer unattraktiv. Der Route von der der Gfennstrasse zur Schossackerstrasse ist durch bauliche Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs auf der Bahnhofstrasse sicherer zu machen.

Im Hinblick auf die langfristige Planung zusammen mit der Entwicklung des Quartierschwerpunktes sind direkte Wege für Fussgänger und Velofahrer zwischen dem Knoten Gfenn-/Zielackerstrasse und der Schossackerstrasse zu erstellen.

Ziel

Zusammenhängendes Velonetz
Zusammenhängendes Fusswegnetz
Sichere Verkehrswege

Abhängigkeiten

MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse
MIV 4 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Gfennstrasse
Entwicklung Quartierschwerpunkt
MIV 5 – Anpassung Knoten Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse

Umsetzung

Die Veloinfrastrukturen für Velofahrer sind auf der Bahnhofstrasse mit dem BGK Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse zu verbessern. Die Netzlücke zwischen Gfenn-/Zielackerstrasse und Schossackerstrasse ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

Koordination

Kanton Zürich
Arealplanung

Realisierungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

ÖV 1 – Bushaltestelle Gemeindehaus



Beschreibung

Zwischen der Schule und dem Gemeindehaus ist eine neue Bushaltestelle zu erstellen. Eine Haltestelle ist im bestehenden BGK Bahnhofstrasse bereits vorgesehen. Durch sie kann die Erschliessung des Gebiets südlich des Bahnhofs durch Busse verbessert und insbesondere die Verbindung nach Fällanden gestärkt werden. Die Haltestelle «Dorf» bleibt bestehen.

Ziele

ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Abhängigkeiten

MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fällander-/Dorf-/Bahnhofstrasse

Umsetzung

Die Bushaltestelle ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Das BGK Bahnhofstrasse ist mit der geplanten Bushaltestelle umzusetzen.

Zuständigkeit

Kanton Zürich

Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

ÖV 2 – ÖV-Achse Riedstrasse & Zimikon



Beschreibung

Ein Ergebnis des Masterplans 2050 war eine ÖV-Achse entlang der Riedstrasse (Volketswil) zum Bahnhof Schwerzenbach. Die Achse kann für Busse oder Trams ausgestaltet werden. Im Rahmen der Vertiefungsstudie wurde die Weiterführung der Achse nach Zimikon ergänzt. Die beiden ÖV-Achsen Riedstrasse und Zimikon sollen zur Stärkung des ÖV weiterverfolgt werden. Um die ÖV-Erschliessung des Zimikerriets zu verbessern, ist eine Haltestelle in der Nähe der Unterführung Chimlibach zu planen. Der Abschnitt Riedstrasse dient dazu, die Entwicklungsgebiete Volketswil und Schwerzenbachs zu verknüpfen. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grundsätzlich zu prüfen und mit der übergeordneten Planung (Kanton, ZPG) abzustimmen.

Ziele

ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Abhängigkeiten

- FV 3 – Fuss- und Veloweg Chimlibach
- FV 6 – Unterführung Bahnhofstrasse
- FV 7 – Unterführung Chimlibach
- FV 10 – Schliessung Netzlücken nach Volketswil

Umsetzung

Die ÖV-Achse ist im kommunalen Verkehrsplan einzutragen. Die Gemeinde Volketswil sollte die Abschnitte auf ihrem Gemeindegebiet ebenfalls in ihren Planungsinstrumenten verankern. Die Gemeinde Schwerzenbach strebt einen Eintrag beider Teile der ÖV-Achse im regionalen Richtplan an. Eine Machbarkeitsstudie wird von der Gemeinde Schwerzenbach angestossen.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach
Kanton Zürich

Koordination

ZPG
ZVV, VBG
Gemeinde Volketswil

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

ÖV 3 – Ausbau Angebot S-Bahn



Beschreibung

Das S-Bahn-Angebot muss verbessert und ausgebaut werden, um die Siedlungsentwicklung Schwerzenbach aufnehmen zu können. Es müssen genügend Verbindungen mit entsprechenden Kapazitäten hauptsächlich von und nach Zürich angeboten werden.

Im Ausbauschnitts 2035 (STEP AS 2035) sind u.a. der Ausbau des Bahnhof Stadelhofens, ein Viertelstundentakt nach Zürich und Uster, ein Halbstundentakt nach Zürich via Wallisellen und die Erhöhung des Fahrzeugbestands geplant. Diese Schritte ermöglichen die geplante Aufnahme des Mehrverkehrs Schwerzenbach durch den ÖV. Sie sind nötig und werden deshalb von der Gemeinde gefordert.

Ziele

ÖV-Kapazitäten bereitstellen

Abhängigkeiten

—

Umsetzung

Der Ausbau des S-Bahn-Angebots ist Teil der übergeordneten Planung. Die Gemeinde Schwerzenbach fordert bei den zuständigen Gremien den Ausbau des Angebots.

Zuständigkeit

Kanton Zürich
ZV

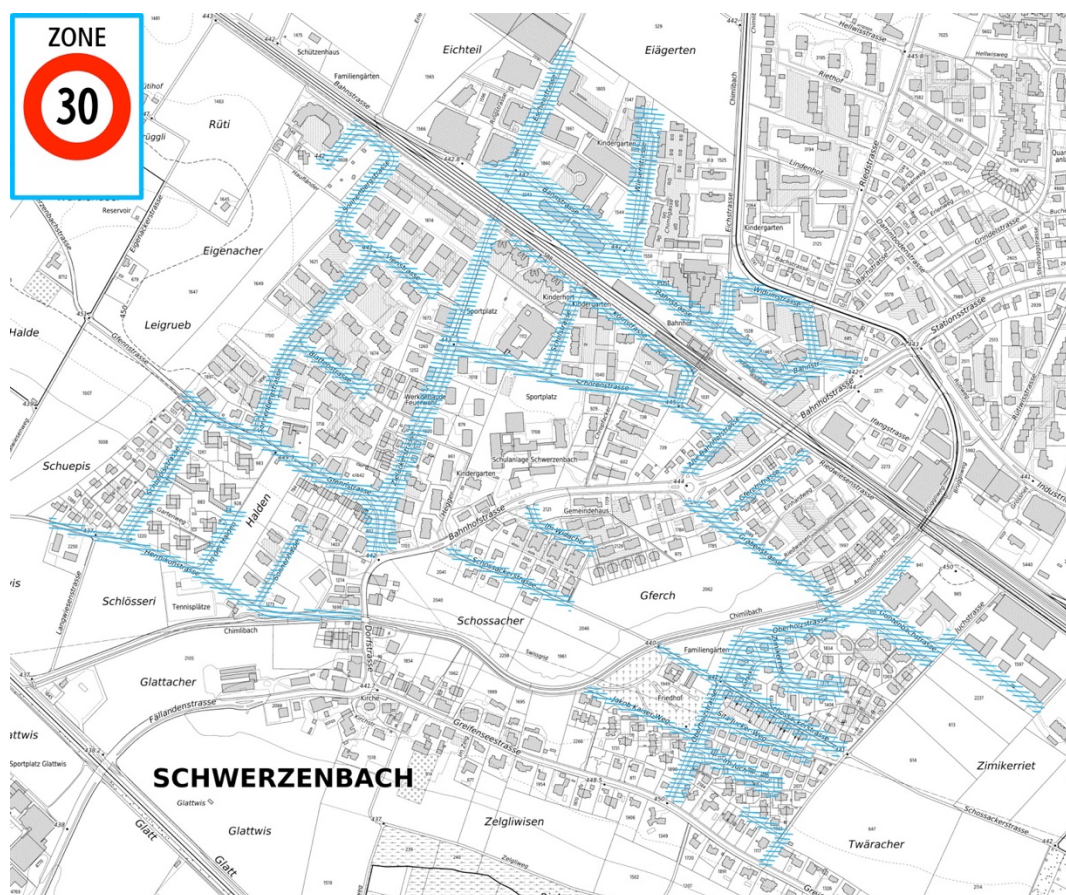
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 1 – Tempo-30-Zonen in Quartieren



Beschreibung

Auf allen Gemeindestrassen in Schwerzenbach sind Tempo-30-Zonen einzuführen. Dies betrifft alle Strassen ausser der Fälländer-, Dorf-, Bahnhof- und Greifenseestrasse (Kantonsstrassen). Die Tempo-30-Zonen fördern die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, stärken den Fuss- und Veloverkehr auf Quartierstrassen und erhöhen die Schulwegsicherheit.

Ziele

Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr
Sichere Verkehrswege
Kein Schleichverkehr

Abhängigkeiten

–

Umsetzung

Die angestrebte Temporeduktion auf Quartierstrassen ist im kommunalen Verkehrsplan einzutragen. Die Gemeinde Schwerzenbach lässt mittels Gutachten gemäss Art. 108 SSV für die Quartierstrassen (gesamthaft oder in Teilgebiete unterteilt) prüfen, ob die Einführung von Tempo-30-Zonen nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Die nötigen signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen werden im Gutachten aufgezeigt.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

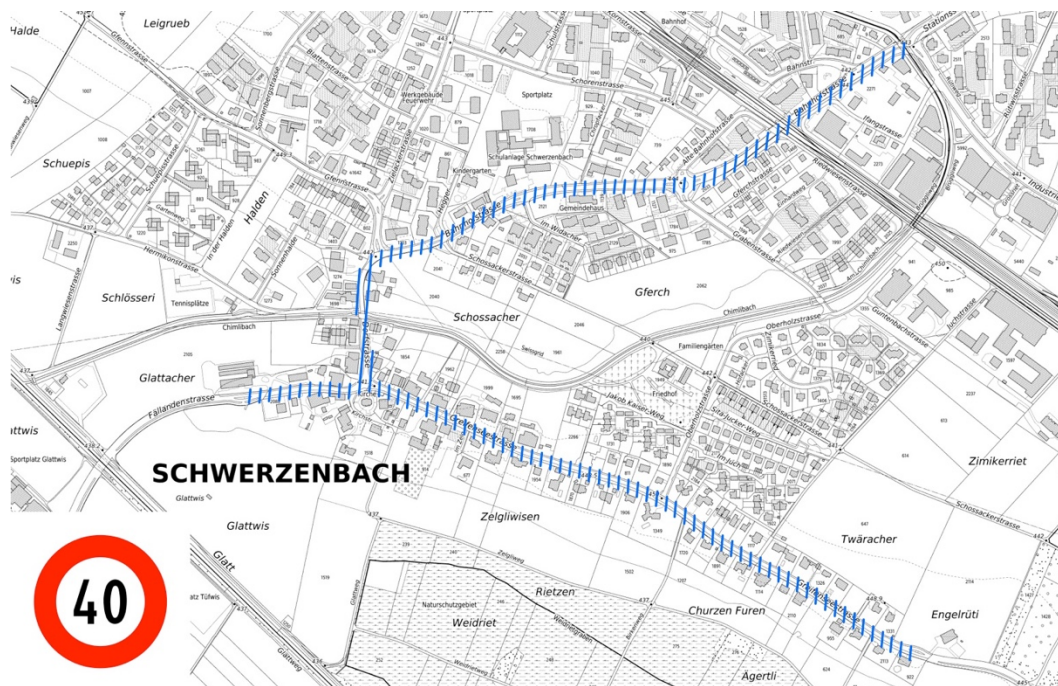
Koordination

–

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 2 – Höchstgeschwindigkeit 40 km/h auf Hauptstrassen



Beschreibung

Auf den Kantonsstrassen in der Gemeinde ist die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h zu signalisieren. Dies betrifft die Greifensee-, Fällander-, Dorf- und Bahnhofstrasse. Die Einführung von Tempo-30-Zonen auf den Quartierstrassen ist Voraussetzung für die Umsetzung dieser Massnahme.

Mit der Massnahme wird der Durchfahrtswiderstand erhöht und durch die Angleichung der Geschwindigkeiten die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer verbessert.

Ziele

- Kein Mehrverkehr MIV
- Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes
- Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr

Abhängigkeiten

- MIV 1 – Tempo-30-Zonen in Quartieren
- MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fällander-/Dorf-/Bahnhofstrasse

Umsetzung

Die angestrebte Streckensignalisation Höchstgeschwindigkeit 40 km/h ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde Schwerzenbach strebt beim Kanton die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet an.

Zuständigkeit

Kanton Zürich

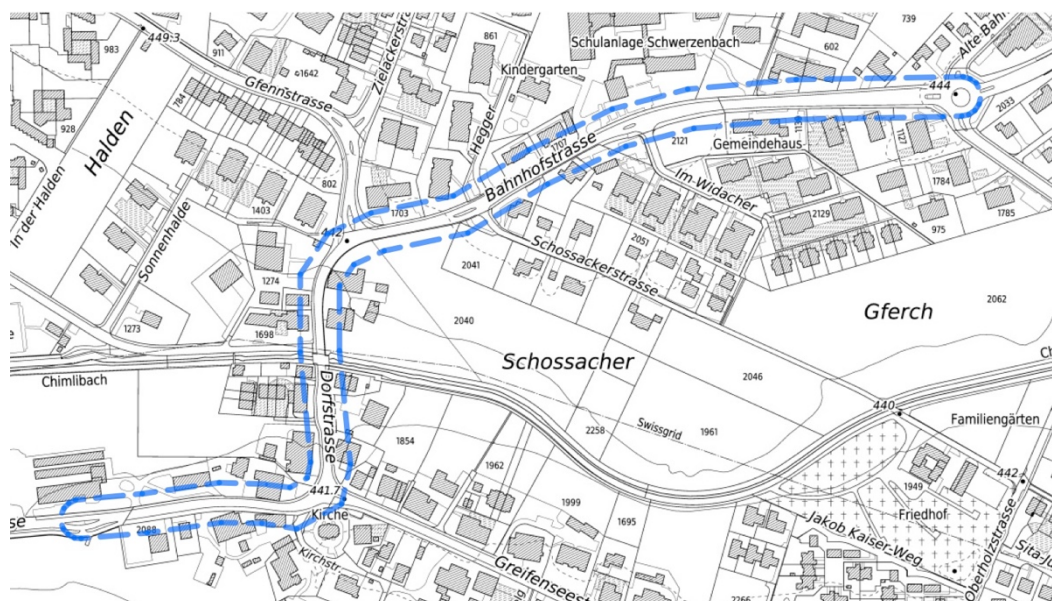
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse



Beschreibung

Der Strassenabschnitt zwischen südöstlichem Dorfeingang und Kreisel Grabenstrasse weist heute einen verkehrsortorientierten Charakter auf. Es lassen sich zudem Defizite für den Fuss- und Veloverkehr ausmachen. Die Strasse soll deshalb siedlungsorientiert umgestaltet werden. Das bereits bestehende Betriebs- und Gestaltungskonzept (2016) soll deshalb weiterverfolgt und umgesetzt werden.

Die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist für die Umgestaltung des Strassenraums mittels BGK grundsätzlich keine Voraussetzung. Im bestehenden BGK ist die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit 40 km/h vorgesehen, woran seitens der Gemeinde Schwerzenbach auch festgehalten wird.

Ziele

- Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr
- Sichere Verkehrswege
- Kein Mehrverkehr MIV
- Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes

Abhängigkeiten

- MIV 2 – Höchstgeschwindigkeit 40 km/h auf Hauptstrassen
- MIV 5 – Anpassung Knoten Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse
- FVV 9 – Schliessung Netzlücken Bahnhof–Bahnhofstrasse–Chimlibach
- FVV 11 – Verbesserung Velonetz Bahnhof-/Gfennstrasse
- ÖV 1 – Bushaltestelle Gemeindefeld

Umsetzung

Die angestrebte Umgestaltung des Strassenraums ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde fordert beim Kanton die Weiterbearbeitung des bestehenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts.

Zuständigkeit

Kanton Zürich

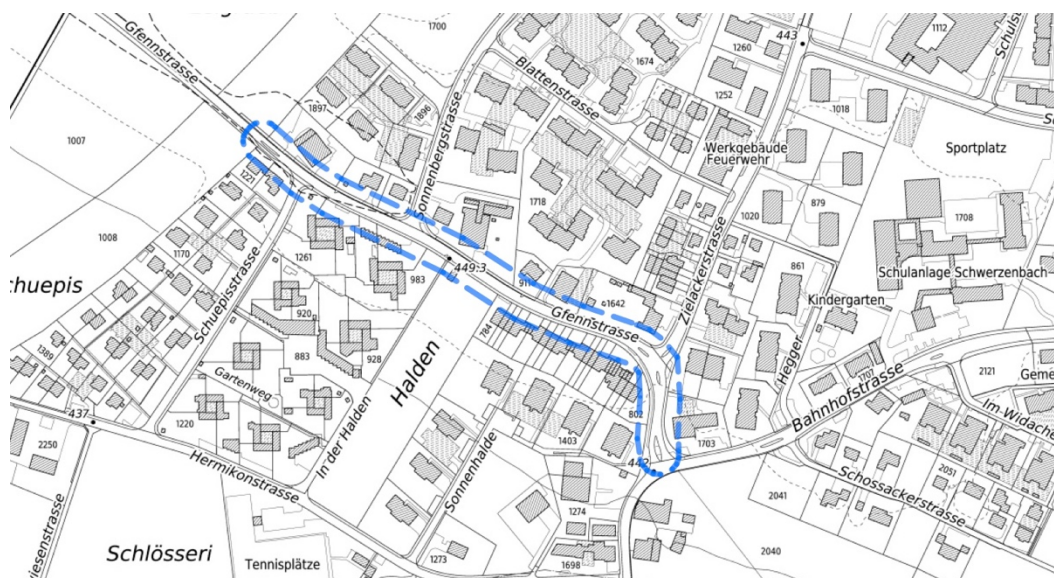
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 4 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Gfennstrasse



Beschreibung

Auf der Gfennstrasse ist künftig eine starke Zunahme der Verkehrsmengen zu erwarten. Deshalb soll die Strasse so umgestaltet werden, dass der MIV, Fuss- und Veloverkehr gleichberechtigt den Strassenraum nutzen können. Der Durchfahrtswiderstand ist durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen und mittels baulicher Massnahmen zu erhöhen. Dabei sind auch die vereinzelt bereits vorhandenen seitlichen Einengungen zu überprüfen und anzupassen.

Ziel

Attraktive Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr
 Sichere Verkehrswege
 Kein Mehrverkehr MIV
 Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes

Abhängigkeiten

MIV 1 – Tempo-30-Zonen in Quartieren
 MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fällander-/Dorf-/Bahnhofstrasse
 MIV 5 – Anpassung Knoten Dorf/Gfenn/Bahnhofstrasse

Umsetzung

Die angestrebte Umgestaltung des Strassenraums ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde Schwerzenbach erarbeitet für die Gfennstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

Koordination

Kanton Zürich

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 5 – Anpassung Knoten Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse



Beschreibung

Der Knoten Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse ist zu den Spitzenstunden bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit. In Anbetracht der künftigen Verkehrsentwicklung sind bauliche oder betriebliche Massnahmen zu entwickeln, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dabei ist die Entwicklung des angrenzenden Quartierschwerpunktes in der Strassengestaltung zu berücksichtigen.

Ziele

Sichere Verkehrswege

Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes

Abhängigkeiten

MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse

MIV 4 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Gfennstrasse

FVV 11 – Verbesserung Velonetz Bahnhof-/Gfennstrasse

Arealentwicklung Quartierschwerpunkt

Umsetzung

Die angestrebte Anpassung des Knoten Dorf-/Gfenn-/Bahnhofstrasse ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde koordiniert die Umgestaltung des Knotens als Teil der Betriebs- und Gestaltungskonzepte Bahnhofstrasse und Gfennstrasse.

Zuständigkeit

Kanton Zürich

Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

kurzfristig

mittelfristig

langfristig

MIV 6 – Anpassung Knoten Dorf-/Greifensee-/Fälländerstrasse



Beschreibung

Der Knoten Dorf-/Greifensee-/Fälländerstrasse ist zu den Spitzenstunden bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit. In Anbetracht der künftigen Verkehrsentwicklung sind bauliche oder betriebliche Massnahmen zu entwickeln, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Besonders zu berücksichtigen ist dabei der Fuss- und Veloweg auf der Greifensee-/Fälländerstrasse. Auch ist auf die Wahrung des historischen Ortsbildes zu achten.

Ziele

Sichere Verkehrswege

Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes

Abhängigkeiten

MIV 3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse

Umsetzung

Die angestrebte Anpassung des Knoten Dorf-/Greifensee-/Fälländerstrasse ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde fordert beim Kanton die Umsetzung des BGK Fälländer-/Dorf-/Bahnhofstrasse, welches eine Umgestaltung des Knotens vorsieht.

Zuständigkeit

Kanton Zürich

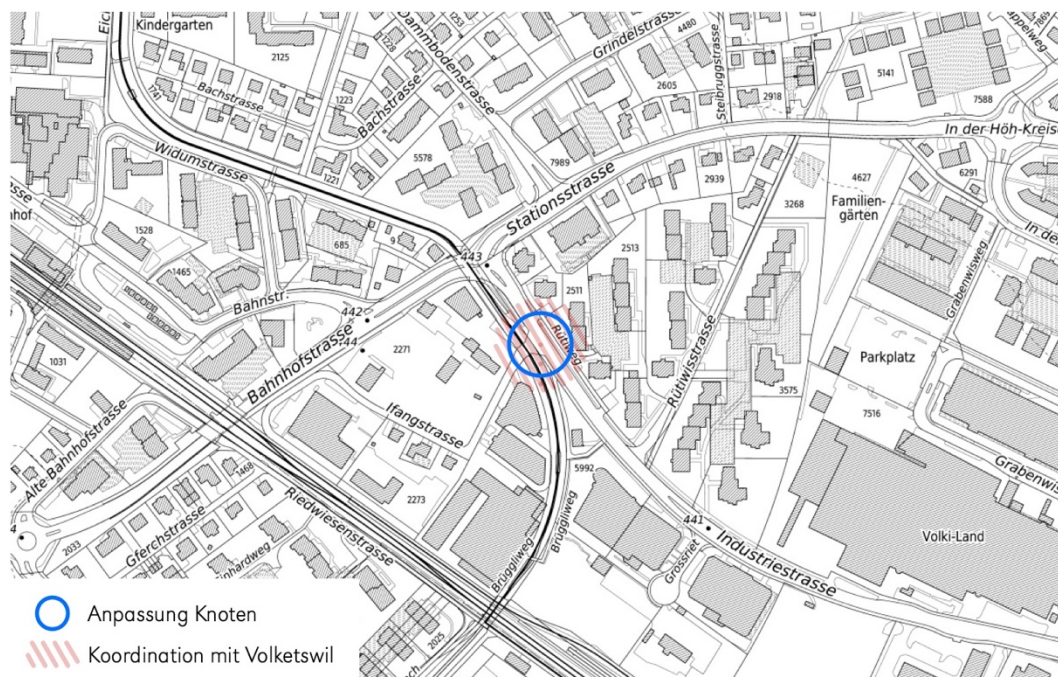
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 7 – Erschliessung Ifangstrasse



Beschreibung

Im Gebiet Ifangstrasse nordöstlich der Bahnlinie wird eine Siedlungsentwicklung angestrebt. Das Gebiet ist über den Knoten Ifang-/Industriestrasse in Volketswil an das Strassennetz angeschlossen. Der Knoten ist bereits heute an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Um die künftige Erschliessung sicherzustellen, sind entsprechende Massnahmen zur Anpassung des Knotens mit der Gemeinde Volketswil zu koordinieren. Eine andere Erschliessung des Gebiets ist möglich, der Anschlussknoten muss aber auf der Industriestrasse liegen. Die Gemeinde Volketswil wird auch im Hinblick auf eine mögliche finanzielle Beteiligung miteinbezogen.

Ziele

MIV-Erschliessung Ifangstrasse via Volketswil

Abhängigkeiten

Siedlungsentwicklung Gebiet Ifangstrasse

Kreisel «Zweitenanbindung Volkiland»

Umsetzung

Die Erschliessung des Gebiets Ifangstrasse über die Industriestrasse ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Die Gemeinde Volketswil berücksichtigt die Erschliessung des Gebiets und die mögliche Anpassung des Knotens in ihren Planungsinstrumenten.

Zuständigkeit

Gemeinde Volketswil

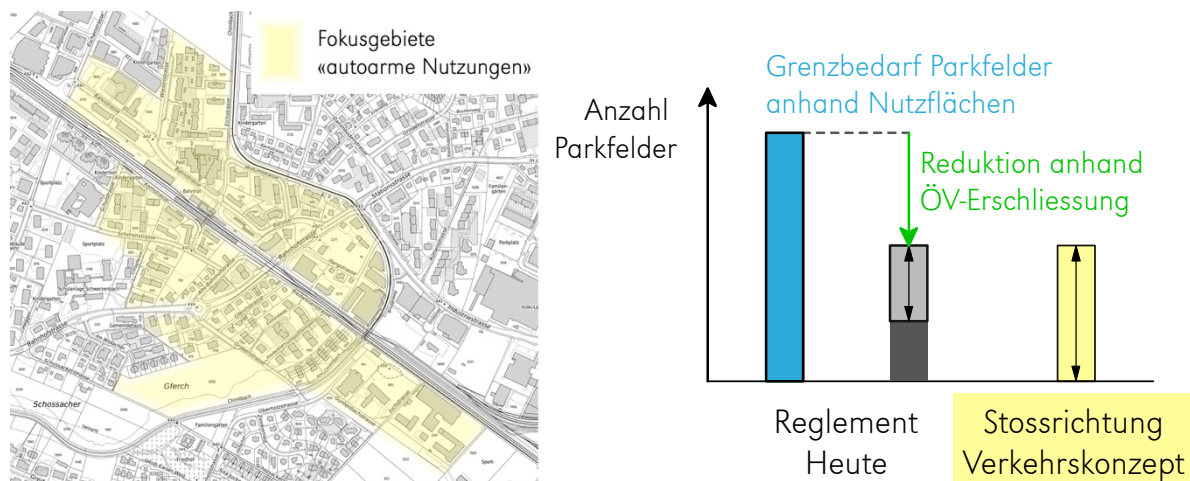
Koordination

Gemeinde Schwerzenbach

Realisierungshorizont

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

MIV 8 – Parkplatz- und Mobilitätsreglement



Beschreibung

Die kommunale Parkplatzverordnung ist zu überarbeiten, die Richtwerte zur Anzahl Velo- und Autoabstellplätze sind zu aktualisieren und nach Gebieten zu differenzieren. Dabei ist mindestens die Gebieteinteilung um ein Gebiet A zu ergänzen (aktuell nur B-D), welches eine Reduktion der Parkfeldzahlen ähnlich der VSS-Normen ermöglicht. In Bahnhofsnähe werden in Fokusgebieten autoarme Nutzungen angestrebt, in denen bei Wohnüberbauungen zwischen 0.2 und 0.5 Parkfelder pro Wohnung möglich sind. Die Anzahl Abstellplätze der Park-&-Ride-Anlage beim Bahnhof wird nicht erhöht. Grundsätzlich ermöglicht die Gemeinde, dass auf die Erstellung von Parkfeldern verzichtet werden kann, sofern Bauherren den geringeren Parkfeldbedarf mittels Mobilitätskonzepten nachweisen.

Die Anpassung der Parkplatzverordnung macht eine neue Regelung des Parkierens im öffentlichen Raums nötig. Das kommunale Parkkartenreglement regelt die Berechtigungen zum unbeschränkten Parkieren innerhalb der Blauen Zone für Anwohner und Gewerbetreibende. Das Parkkartenreglement wird ebenfalls aktualisiert. Der Bezug von Parkkarten, welche regelmässiges langfristiges Parkieren ermöglichen, ist künftig nur noch in beschränkter Form möglich.

Ziele

Erstellung neuer Parkplätze einschränken
Kein Mehrverkehr MIV
Öff. Parkplätze zeitlich/monetär bewirtschaften

Abhängigkeiten

—

Umsetzung

Die Gemeinde Schwerzenbach initiiert einen partizipativen Prozess, um die Parkplatzverordnung und das Parkkartenreglement anzupassen. Die Massnahme ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen.

Zuständigkeit

Gemeinde Schwerzenbach

Koordination









—





Realisierungshorizont





- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

Kommunales Gesamtverkehrskonzept Schwerzenbach





Handlungsfelder

-  Neue ÖV-Haltestellen
-  ÖV-Achse Riedstrasse/Zimikon
-  Schliessung/Verbesserung Netzlücken Fussverkehr
-  Schliessung/Verbesserung Netzlücken Veloverkehr
-  Bahnunterführung für Fussgänger und Velofahrer
-  Bahnunterführung Fussg./Velos mit Perronzugang
-  Fusswegnetz Alltag / Freizeit
-  Velonetz Alltag / Freizeit

-  Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen
-  Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
-  Aufwertung Strassenraum, BGK
-  Anpassung Knoten

-  Verknüpfung ÖV, Fuss- und Veloverkehr
-  Veloabstellplätze bestehend / neu
-  Quartierschwerpunkte
-  Fokusgebiete «autoarme Nutzungen»

Abstimmung mit weiteren Planungen

-  Koordination mit Volketswil
-  Veloschnellroute
-  Ausbau Angebot S-Bahn
-  Umfahrung Schwerzenbach

