LA JO
gemeinsam planen

Gesamtverkehrskonzept Zentrum Effretikon, Bahnhof West

Baufelder C, E_1, E_2, F
(Perimeter Bahnhof, Bahnhofstrasse/Rikonerstrasse, Illnauerstrasse, SBB)

Stand: 12. Mai 2025

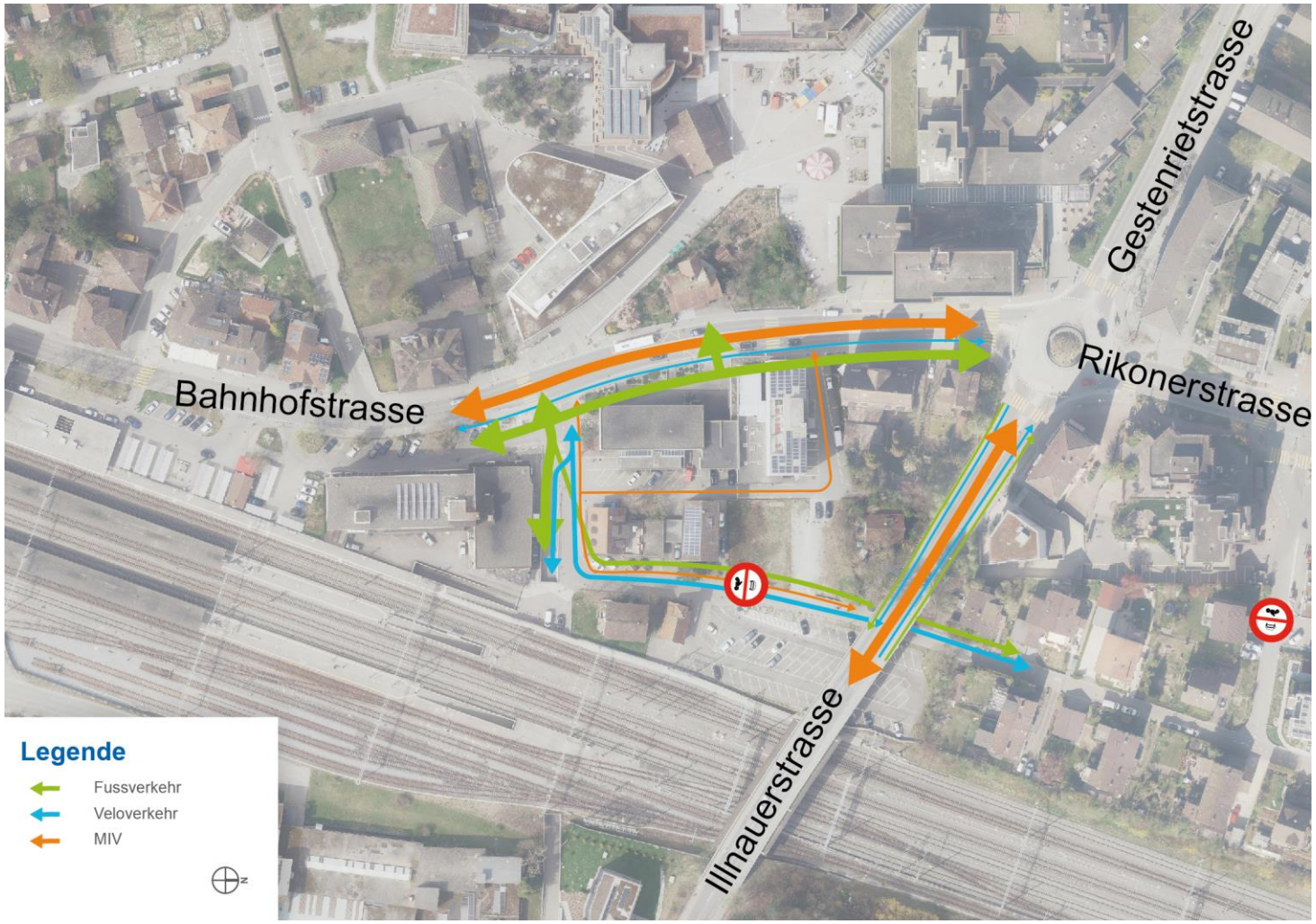
Inhalte

1. Grundlagen
2. Konzept Bahnhof West, Baufelder C, E1, E2, F (Hinterbüel Süd)
3. Konzept Bushof / Hochhaus roots
4. Verkehrsmengen zukünftig
5. Entwurf Rosenwegunterführung (Raumsicherung, Ausführung ab 2038)

1. Grundlagen

Heutige Erschliessung Bahnhof West, Baufelder C, E1, E2, F (Hinterbüel Süd)

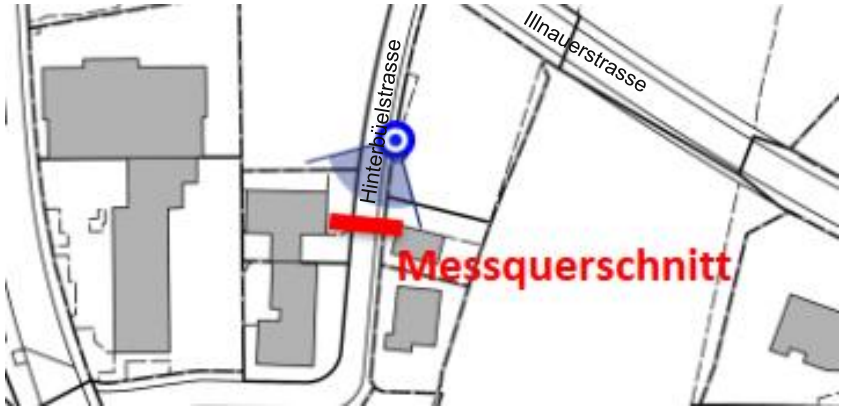
- Erschliessung MIV über Hinterbüelstrasse
- Ausfahrt in Rikonerstrasse
- Fuss- und Veloverkehr entlang Bahnhof- und Hinterbüelstrasse
- Kein Schleichverkehr von Norden, da Verbot für Motorwagen und Motorräder (Sig. 2.13), Zubringerdienst gestattet, auf allen Quartierstrassen ab Rikonerstrasse



Verkehrsmengen Hinterbüelstrasse, Bestand

- Fahrzeuge: 377
- Velos: 205
- Fussgänger: 759

→ Schon heute mehr Fussgängeraufkommen als Fahrzeuge an der Hinterbüelstrasse



Verkehrsangaben (Messung)			Fahrzeuge (MFz)
Dienstag, 19.03.2024	Querschnitt		377
MFz 15h (06-21 Uhr)	Richtung Norden		204
	Richtung Süden		173
Morgenspitze (alle Fz)	Querschnitt	07:00-08:00 Uhr	42
MFz pro Stunde	Richtung Norden	06:45-07:45 Uhr	32
	Richtung Süden	09:00-10:00 Uhr	17
Morgenspitze (alle Fz)	Querschnitt	11:45-12:45 Uhr	33
MFz pro Stunde	Richtung Norden	12:45-13:45 Uhr	16
	Richtung Süden	11:45-12:45 Uhr	21
Abendspitze (alle Fz)	Querschnitt	16:30-17:30 Uhr	35
MFz pro Stunde	Richtung Norden	17:30-18:30 Uhr	20
	Richtung Süden	16:15-17:15 Uhr	25

Verkehrsangaben (Messung)			Fahrzeuge (Velos)
Dienstag, 19.03.2024	Querschnitt		205
Velos 15h (06-21 Uhr)	Richtung Norden		98
	Richtung Süden		107
Morgenspitze (alle Fz)	Querschnitt	07:00-08:00 Uhr	36
Velos pro Stunde	Richtung Norden	07:00-08:00 Uhr	13
	Richtung Süden	06:45-07:45 Uhr	23
Morgenspitze (alle Fz)	Querschnitt	11:15-12:15 Uhr	7
Velos pro Stunde	Richtung Norden	11:15-12:15 Uhr	6
	Richtung Süden	12:15-13:15 Uhr	3
Abendspitze (alle Fz)	Querschnitt	17:30-18:30 Uhr	28
Velos pro Stunde	Richtung Norden	17:30-18:30 Uhr	20
	Richtung Süden	16:45-17:45 Uhr	11

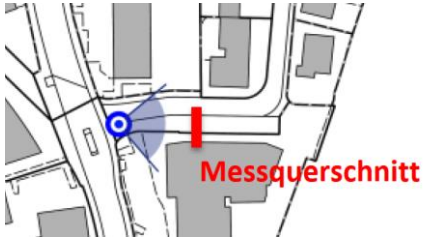
Verkehrsangaben			Fussgänger (FG)
Dienstag, 19.03.2024 (06-21 Uhr)	Querschnitt		759
FG 15h	Richtung Norden		341
	Richtung Süden		418
Morgenspitze	Querschnitt	06:45-07:45 Uhr	120
FG pro Stunde	Richtung Norden	07:00-08:00 Uhr	51
	Richtung Süden	06:45-07:45 Uhr	76
Mittagsspitze	Querschnitt	11:45-12:45 Uhr	65
FG pro Stunde	Richtung Norden	11:45-12:45 Uhr	34
	Richtung Süden	11:45-12:45 Uhr	31
Abendspitze	Querschnitt	16:30-17:30 Uhr	122
FG pro Stunde	Richtung Norden	16:30-17:30 Uhr	54
	Richtung Süden	16:30-17:30 Uhr	68

Erhebung vom 19.3.2024 (verkehrsteiner)

Verkehrsmengen umgebende Querschnitte, Bestand

Querschnitt Rosenweg West (Unterführung)

- Velos: 346
- Fussgänger: 3601



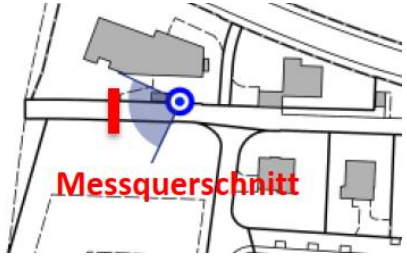
Querschnitt Illnauerstrasse Süd

- Velos: 62
- Fussgänger: 80



Querschnitt Rosenweg Ost (Unterführung)

- Velos: 354
- Fussgänger: 2002



Querschnitt Illnauerstrasse Nord

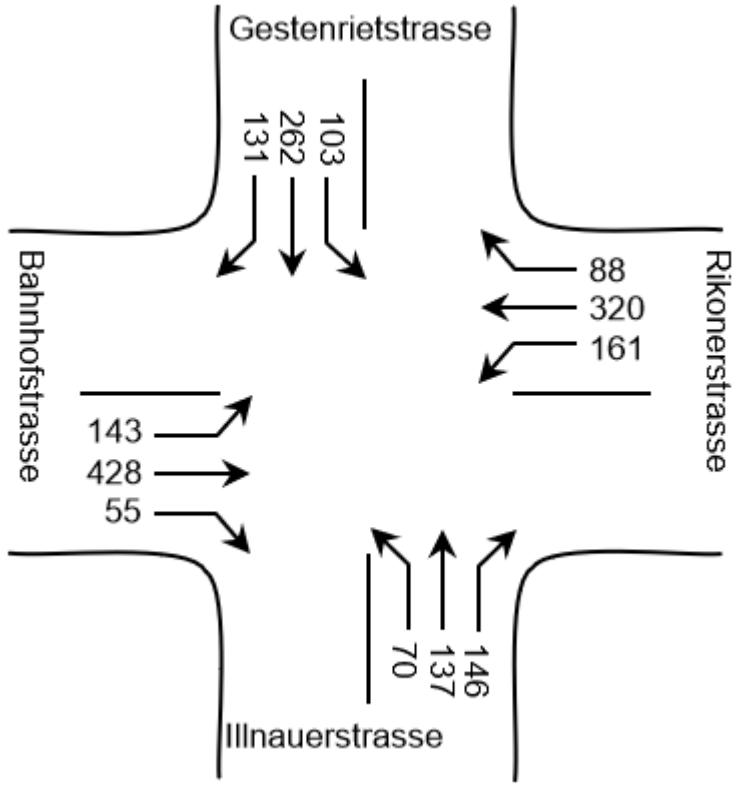
- Velos: 73
- Fussgänger: 90



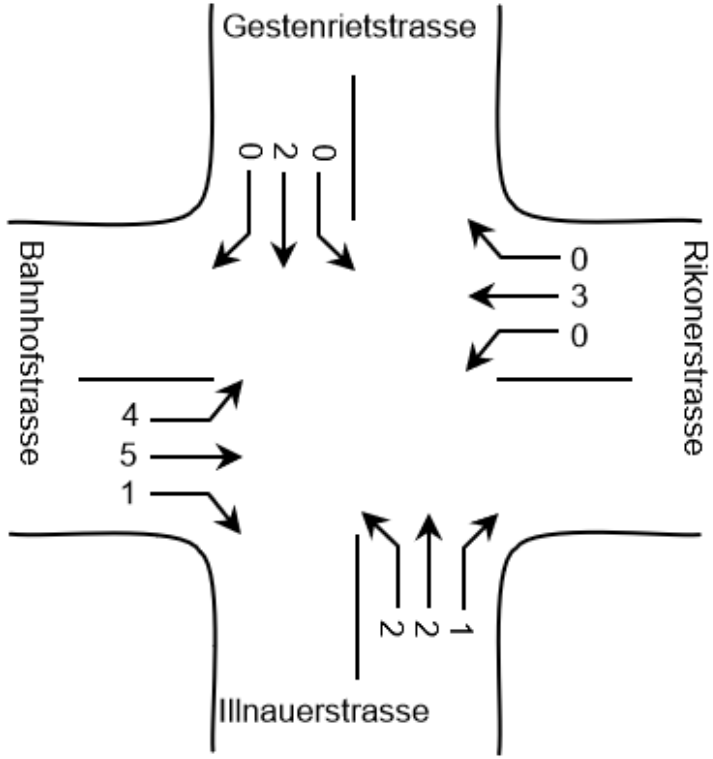
Messquerschnitte Verkehrserhebung 19.03.2024, Tagesverkehr (verkehrsteiner)

Verkehrsmengen Kreisel Zentrum, Bestand

Fahrzeuge pro Stunde (ASP 17:00-18:00)



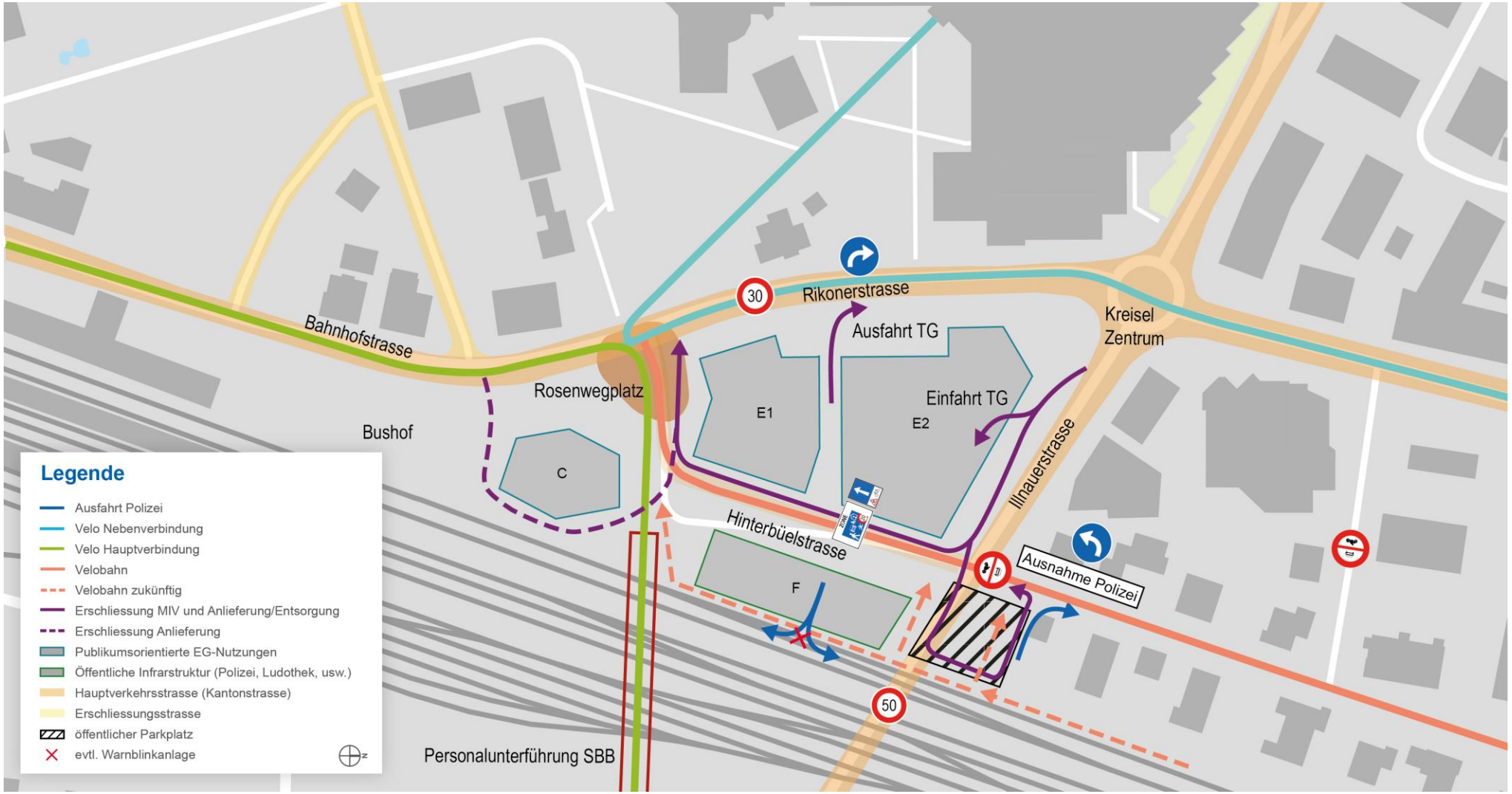
Velos pro Stunde (ASP 17:00-18:00)



Verkehrszählung Kreisel 30.01.2018, ASP (ewp AG)

2. Erschliessungskonzept Bahnhof West, Baufelder C, E1, E2, F (Hinterbüel Süd)

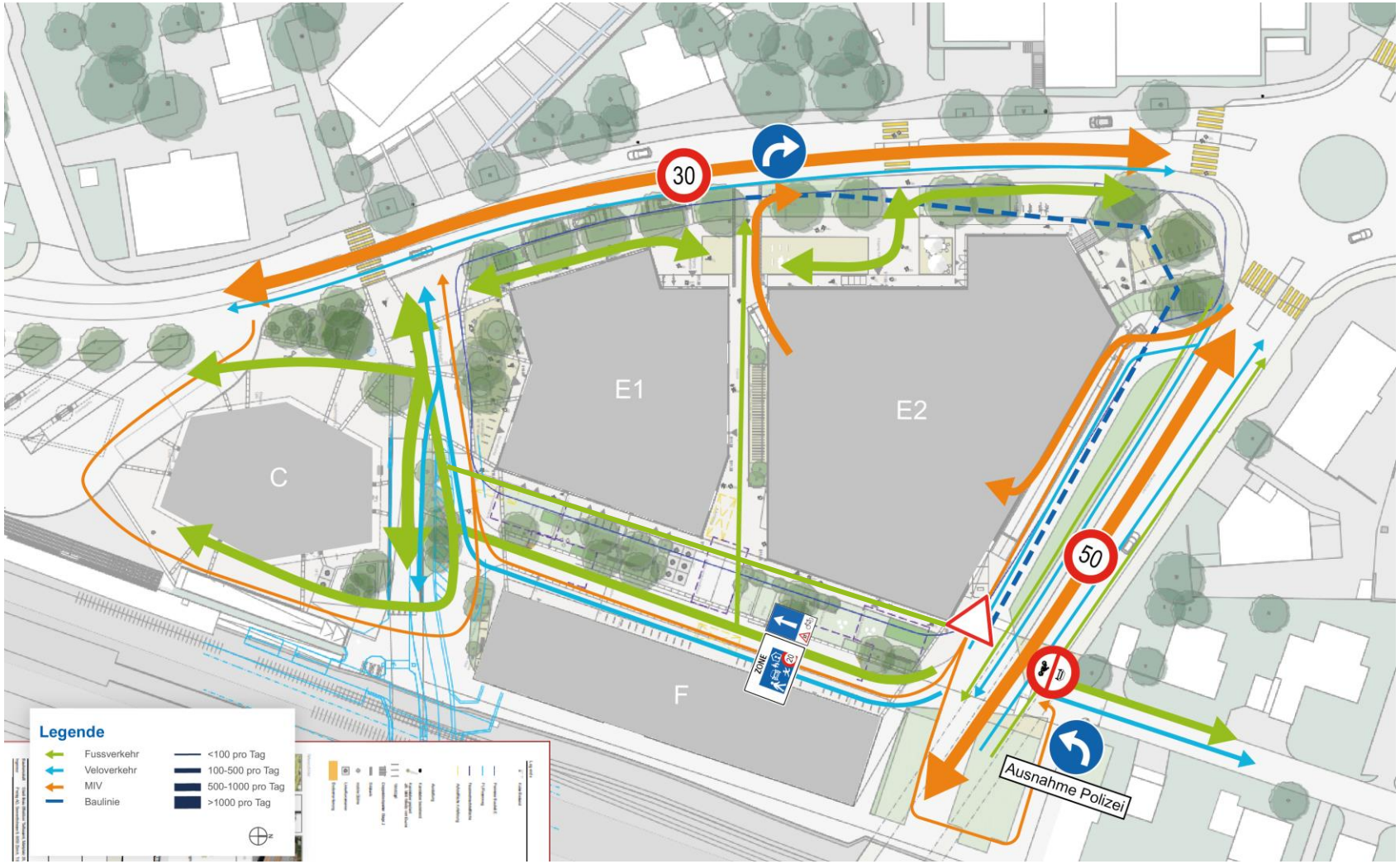
Gesamtverkehrskonzept Zentrum Effretikon, Bahnhof West (Baufelder C, E_1, E_2, F)



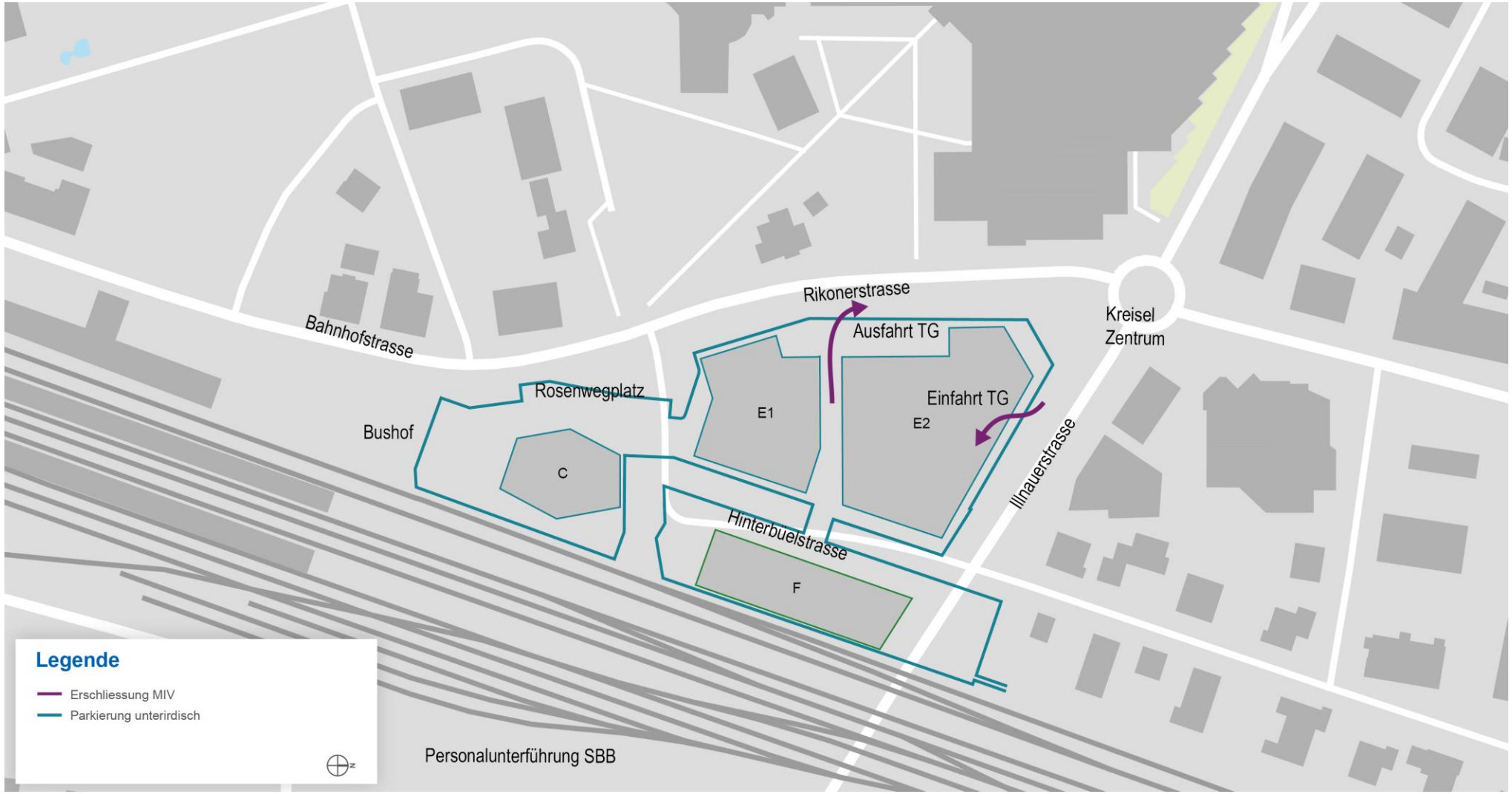
Fahrbeziehungen mit Frequenzen

- **Gebäude und Strasse (Arealzufahrt) ausserhalb Baulinie**
- Autoarme Hinterbüelstrasse
- Viel Raum für Fuss- und Veloverkehr
- Hinterbüelstrasse als Begegnungszone

→ **Sichere Ausgestaltung der Anschlussknoten für Fuss- und Veloverkehr**

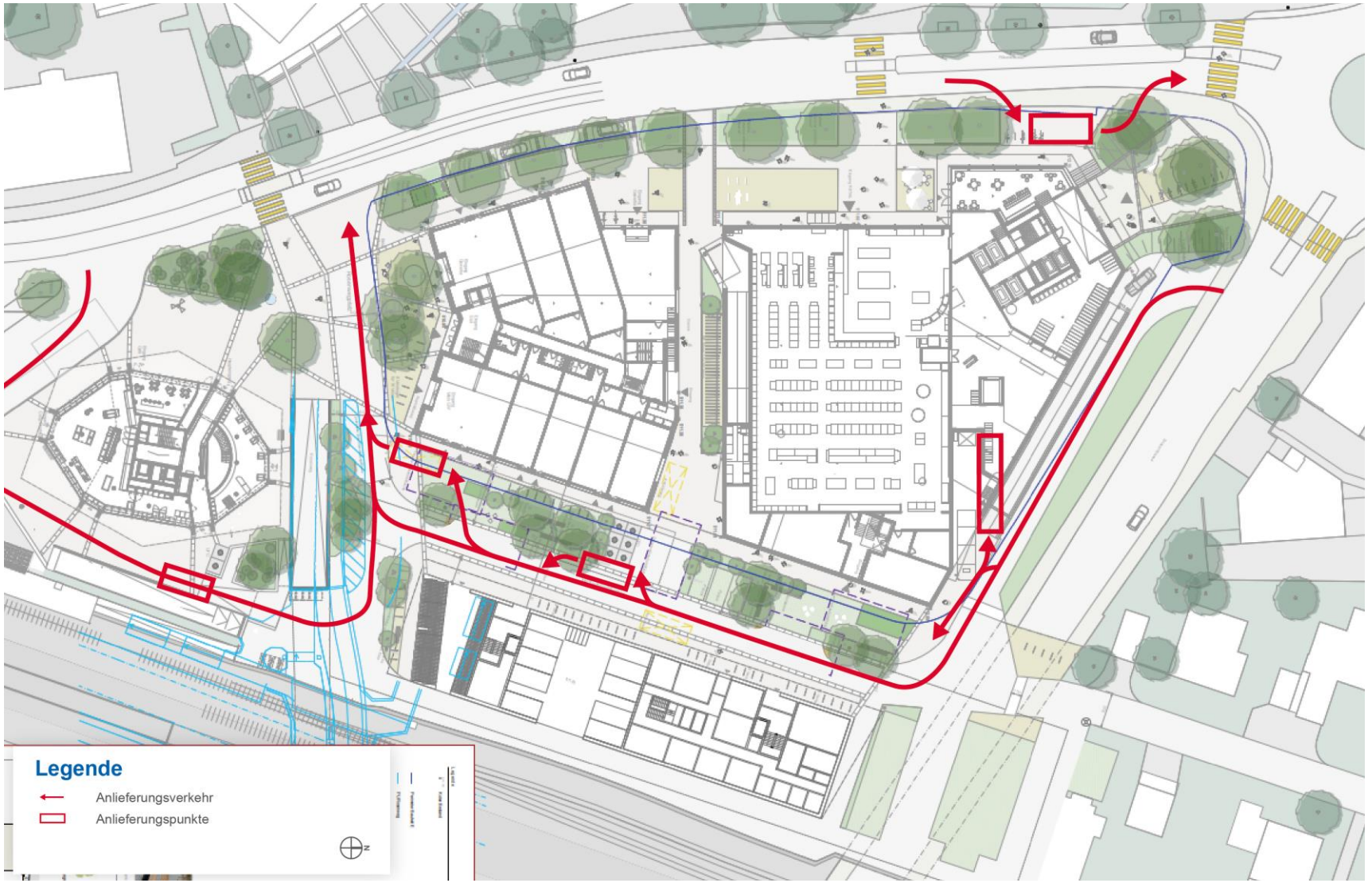


Erschliessung Tiefgaragen



Anlieferung

- Anlieferung Coop LW12m:
  1x morgens vor 7
  1x am Mittag/Nachmittag
  3x wöchentlich am Mittag/Nachmittag
- Anlieferung restliche Erdgeschossflächen mit Sprinter
- Nur Vorwährtsfahrten und Rückwärts-Stossen, kein Wenden und Rückwärtsfahren

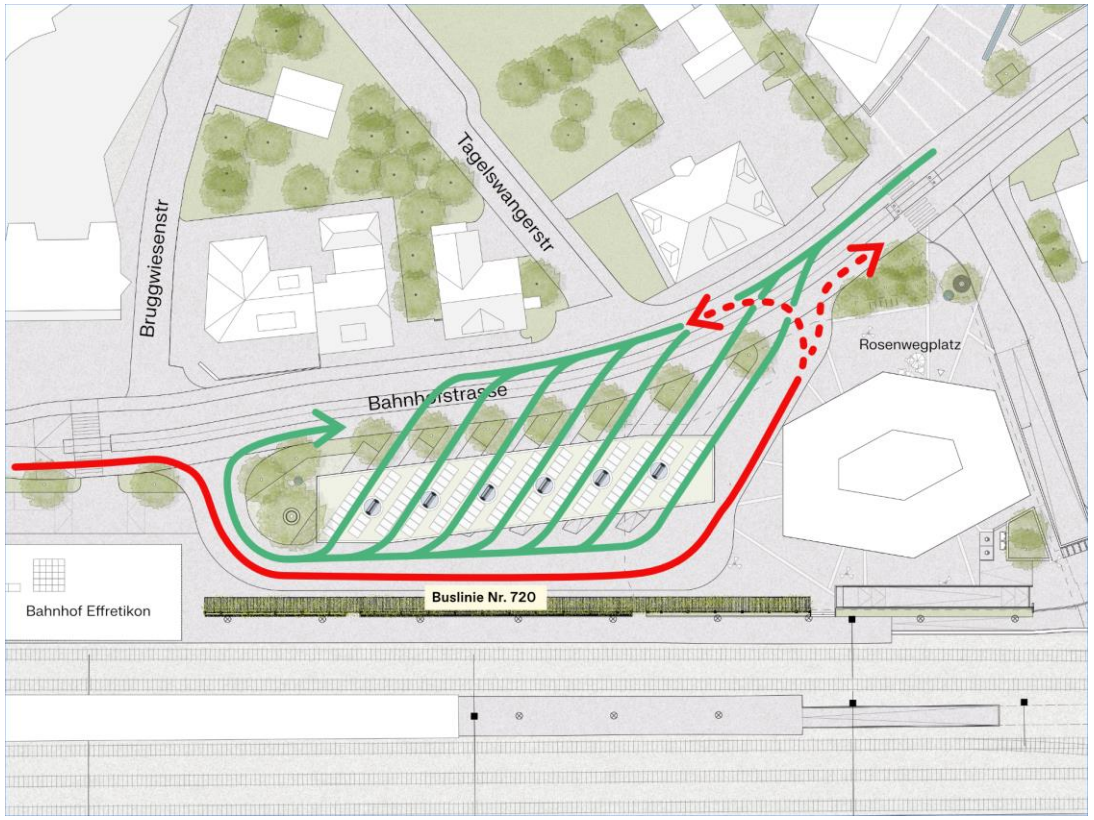


3. Konzept Bushof / Hochhaus roots

Verkehrsregime Busbetrieb

Verkehrserschliessung

Der Bushof ist über zwei Knoten an der Bahnhofstrasse angeschlossen. Zwischen den Knoten bestehen Zufahrten für 8 Haltekanten. Bis auf die Buslinie Nr. 720 fahren alle Busse von Norden her direkt zu den Haltekanten und via südliche Ausfahrt zurück auf die Bahnhofstrasse. Die Linie Nr. 720 fährt von Süden her kommend beim südlichen Knoten in den Bushof und verlässt den Bushof beim nördlichen Knoten. Die Ausfahrtrichtung wird im Rahmen des Bauprojektes definiert.

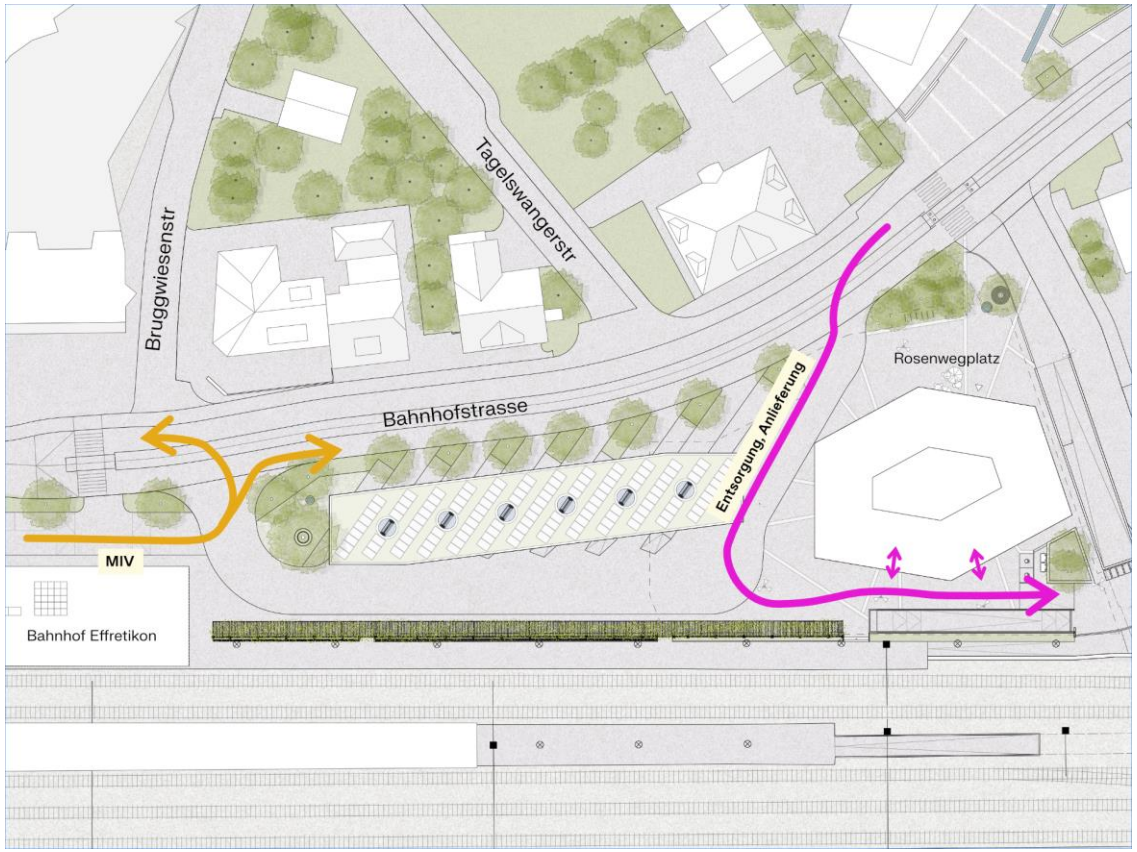


MIV und Zufahrt Entsorgung und gewerbliche Nutzung «roots»

Der südliche Knoten dient als Ausfahrt für den MIV, der die Bahnhofsdurchfahrt zwischen Bahnhofsgebäude und Bahnhofstrasse nutzt. Es werden Leerrohre zum Anschluss einer Lichtsignalanlage, welche über die Punktmeldeanlage gesteuert ist vorgesehen. Die gemäss Gestaltungsplan vorgesehene Zufahrt zum «roots» für die Entsorgung und den Güterumschlag hat über die nördliche Zufahrt zum Bushof (zwischen Haltekanten G und H) zu erfolgen.

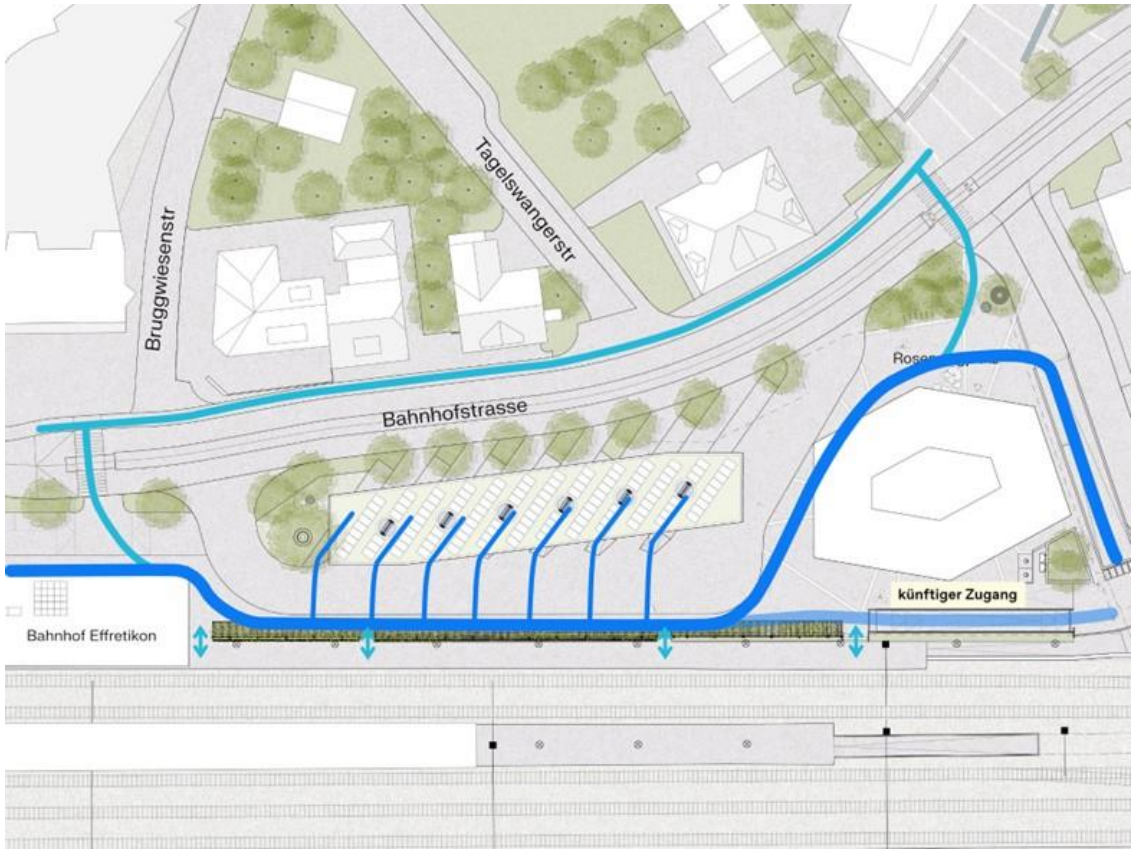
Eine Busbevorzugungsanlage bei den Knoten Bahnhofstrasse ist aus Sicht VBG zwingend in Betracht zu ziehen. Die Randbedingungen und Steuerung der Anlage werden im Projekt «Argumentarium Verkehr Zentrum» betrachtet.

Die Buslinie Nr. 720 bedient mittels Schlaufe in der Bahnhofstrasse die Punktmeldeanlage bei den Haltekanten A-G. Damit wird verhindert, dass auf dem Bushofareal Gegenverkehr herrscht.



Fussverbindung Bushof

Für die Personenströme zwischen Bushof und Bahnhof wurde im Rahmen des Gestaltungsplans eine Überprüfung des Fusswegnetzes vorgenommen (siehe Anhang C). Es wird davon ausgegangen, dass die Fussgängerströme zu gleichen Teilen von den bestehenden Personenunterführungen auf den Bushof ankommen. Die verschiedenen Wegabschnitte wurden untersucht und aufgrund der Analyse im Vorprojekt die Breiten leicht angepasst. Mittelfristig wird ab der Unterführung Rosenweg eine direkte Verbindung östlich des «roots» erstellt. Die Umsetzung erfolgt, sobald die Unterniveaugarage des Baufelds E mit jener des «roots» verbunden wird.
Koordiniert mit dem BGK Bahnhofstrasse wurde die Fussgängerführung entlang der Bahnhofstrasse angepasst. Aufgrund der diversen Zufahrten in den Bushof und den beiden Knoten wurde der Gehweg entlang der Bahnhofstrasse aufgelöst. Die Fussgänger werden zwischen den beiden Fussgängerübergängen Stadthaus / Rosenweg und Bruggwiesenstrasse / Bahnhofdurchfahrt durch den Bushof geführt. Der Gehweg entlang der «Pergola» ist mit einem Randabschluss mit 3 cm Anschlag von der Verkehrsfläche getrennt.
Durch das Verschieben des Gehwegs weg von der Bahnhofstrasse kann die Situation für die anfahrenden Busse deutlich verbessert werden, da keine Gehflächen überfahren werden müssen und die Spurführung besser möglich ist. Der Gehweg im Osten des Bushofs bei der «Pergola» kann dafür breiter ausgestaltet werden.
Der Bushof ist im Osten zum Gleis 1 des Bahnhofs mit der bestehenden Lärmschutzwand abgetrennt. Vier Öffnungen ermöglichen einen direkten Zugang vom / zum Gleis 1.



Signalisation

Markierung und Signalisation

Markierung und Signalisation sind nicht Bestandteil der Projektauflage nach Strassengesetz. Informativ ist ein Signalisations- und Markierungsplan beigefügt.

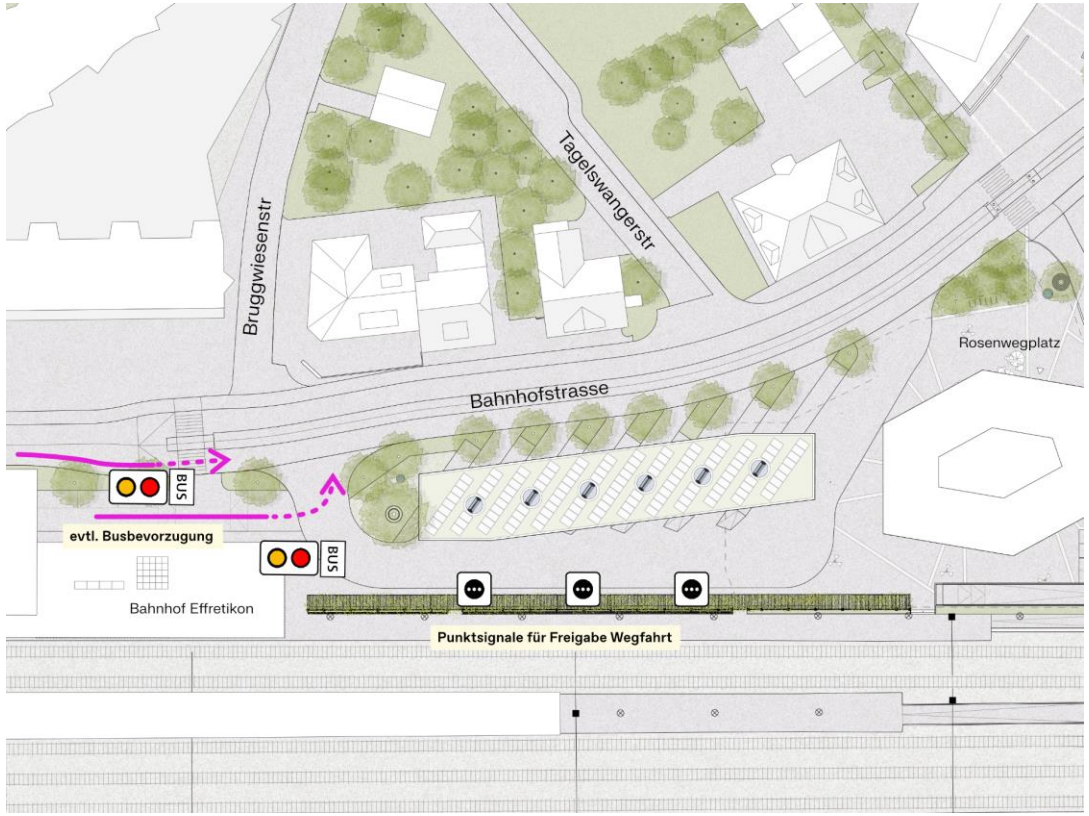
- Der Bushof ist mit Ausnahmen nur für den öffentlichen Verkehr befahrbar.
- Zufahrt für die Entsorgung und Materialumschlag beim «roots» ist über die nördliche Zufahrt zum Bushof (zwischen Haltekanten G und H) gestattet.

Rückbau alter Bushof

Nach Inbetriebnahme des neuen Bushofs, wird der alte abgebrochen.

BSA-Anlagen

Um Gegenverkehr im Bushof zu unterbinden, wird die Wegfahrt der Busse von Haltekante A bis G mit einer Lichtsignalanlage freigegeben (Punktsignale). Der einfahrende Bus 720 wird auf der Bahnhofstrasse mittels Bus-Schlaufe detektiert und blockiert die Wegfahrt der Busse (siehe auch RSA-Bericht in Anhang D). Falls nötig kann auch der Knoten der Bahnhofsdurchfahrt in den Bushof mit einem Lichtsignal geregelt werden. Die nötige Rohranlage hierfür soll erstellt werden und das LSA bei Missständen nachgerüstet werden.



Signalisations-/ Markierungsplan



4. Verkehrsmengen zukünftig

Verkehrsmengen zukünftig

Hinterbühlstrasse (Verkehrserhebung 19.03.2024) + zukünftige Veränderung

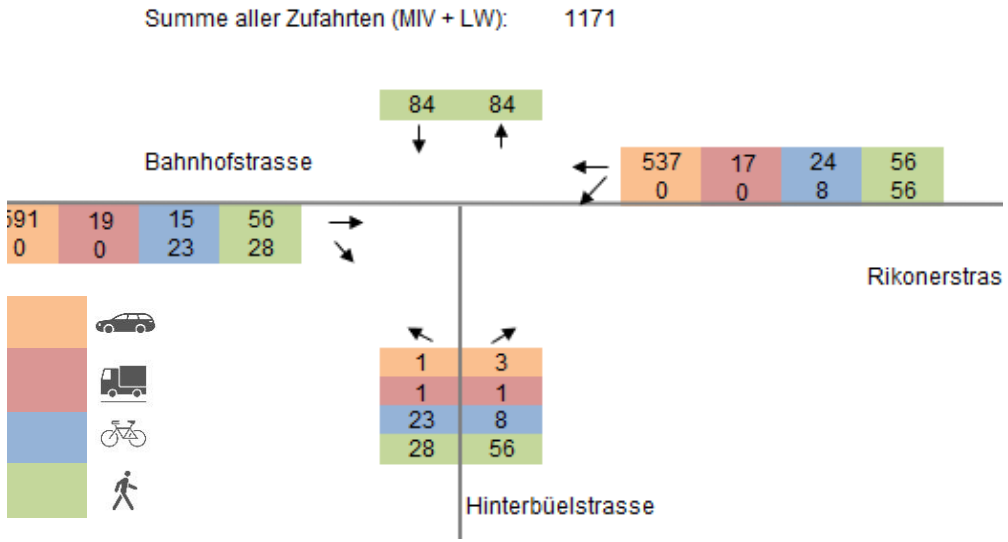
- **Fussgänger*innen: 840**
  - Die Fussgängerzahlen werden ähnlich bleiben. Annahme: leichte Steigerung aufgrund der neuen Überbauung / Nutzer*innen (ca. +10%)

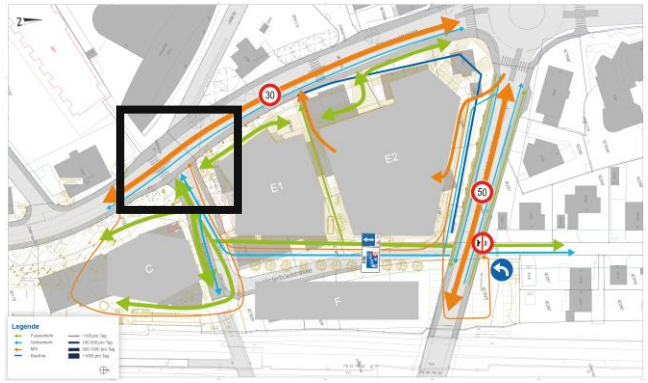
- **Velos: 400**
  - In Zukunft führt aus Richtung Norden eine Velobahn oder Hauptverbindung auf die Hinterbühlstrasse, das Veloaufkommen wird vermutlich deutlich zunehmen (Annahme: Verdoppelung)

- **Fahrzeuge: 1‘300 PW und rund 22 Anlieferungsfahrten**
  - Bei den Baufeldern C, E1, E2 und F geht man von total ca. 1‘200 täglichen Fahrten in und aus der Tiefgarage aus. Rund 80 - 120 Fahrten verkehren zu den oberirdischen Parkfeldern, dienen der Anlieferung oder stammen aus dem Quartier nördlich der Illnauerstrasse.

*Quelle: Leistungsfähigkeit Kreisel Zentrum (Lajo AG, 26.1.2024), Schätzung

Anschlussknoten 1 ASP



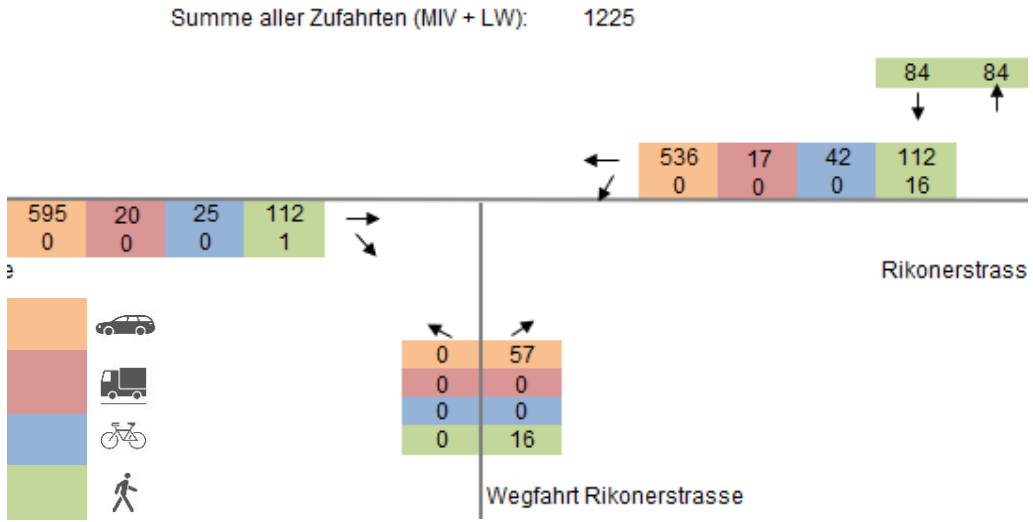


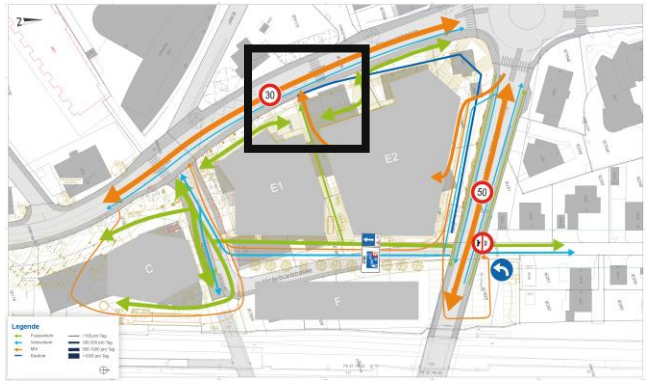
- Klare Hauptbeziehung des motorisierten Verkehrs MIV entlang der Bahnhof-/Rikonerstrasse
- Leistungsfähigkeit des Knotens gemäss SN 640 022 > Verkehrsqualitätsstufe A
  - Wartezeit von <10s
  - Wartebereich auf Hinterbüelstrasse ist ausreichend

Hinweise für Folgeplanung:

- Wartebereich ist bei der Gestaltung zu berücksichtigen, um Behinderungen von Fuss- und Veloverkehr möglichst zu minimieren
- Abstimmung Knotengestaltung auf Fussgängerstreifen Kantonsstrasse
- Platzähnliche Gestaltung im Zusammenhang mit dem Fussgängerstreifen möglich

Anschlussknoten 2 ASP



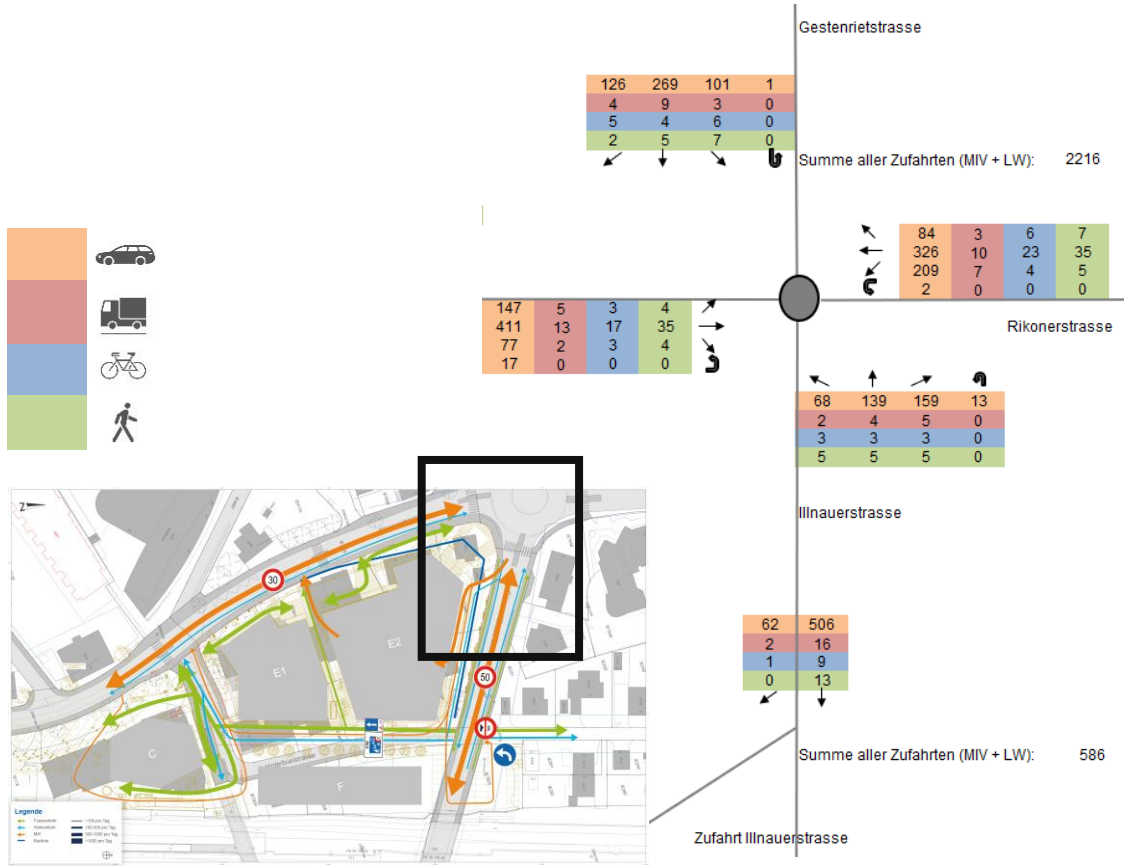


- Klare Hauptbeziehung des MIV entlang der Bahnhof-/Rikonerstrasse
- Leistungsfähigkeit des Knotens gemäss SN 640 022 > Verkehrsqualitätsstufe A
  - Wartezeit von <10s
  - Wartebereich bei der Ausfahrt der Tiefgarage ist ausreichend

Hinweise für Folgeplanung:

- Wartebereich ist bei der Gestaltung zu berücksichtigen, um Behinderungen von Fuss- und Veloverkehr möglichst zu minimieren

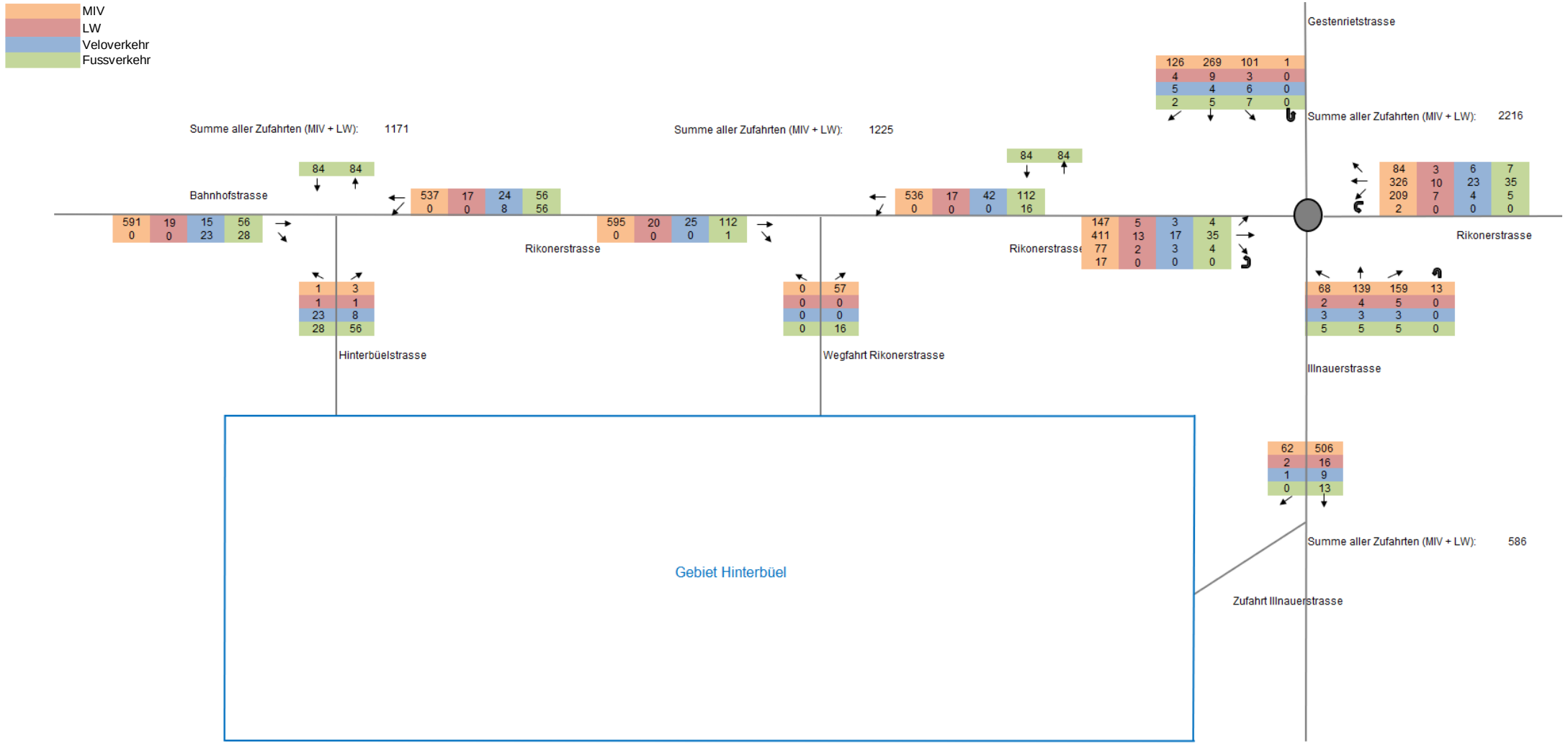
Anschlussknoten 3 & 4 ASP



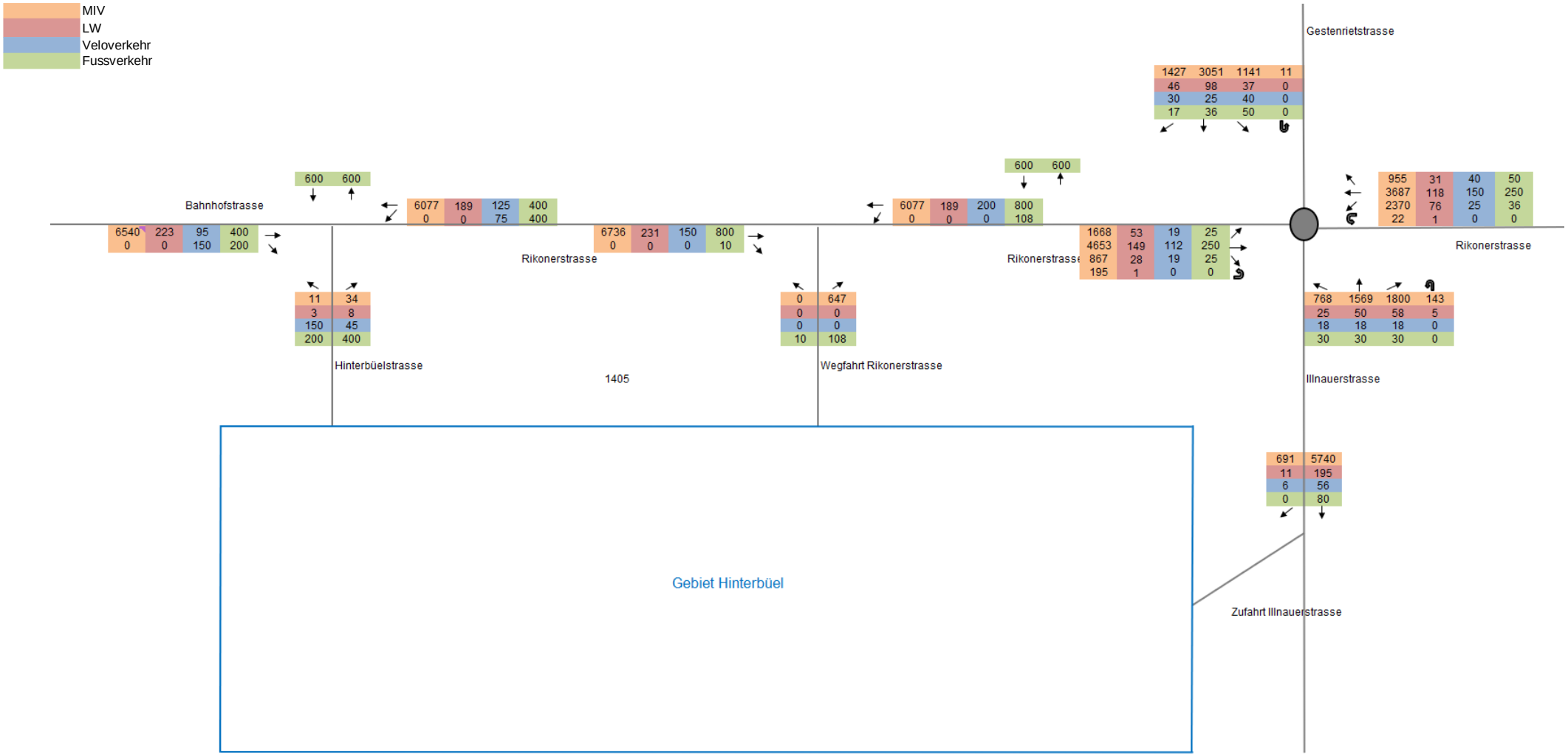
- Leistungsfähigkeit des Kreisels gemäss SN 640 022 > Verkehrsqualitätsstufe C
- Rückstau Kreisel in Rikonerstrasse Süd 84m in Spitzenstunde (85%)

- Anschluss Zufahrt Illnauerstrasse:
  - Rund 20 vortrittsberechtigte Fuss- und Velofahrende pro Stunde, d.h. alle 3 Minuten ein oder
  - Rund 60 Fahrzeuge, die auf Areal zufahren, d.h. jede Minute ein
  - Rund 570 Fz aus Kreiselausfahrt, d.h. alle 10s ein
  - Wartezeit Fz während Übergang Fussgänger > ca. 15s
  - Warteraum für min. 2 Fahrzeuge zwischen Kreiselausfahrt und Arealzufahrt ermöglichen (1 vor und 1 nach FGS) → 2 Fz warten gleichzeitig für ca. 5s, kein Rückstau in Kreisel zu erwarten aufgrund der Zufahrt

Verkehrsmengengerüst ASP

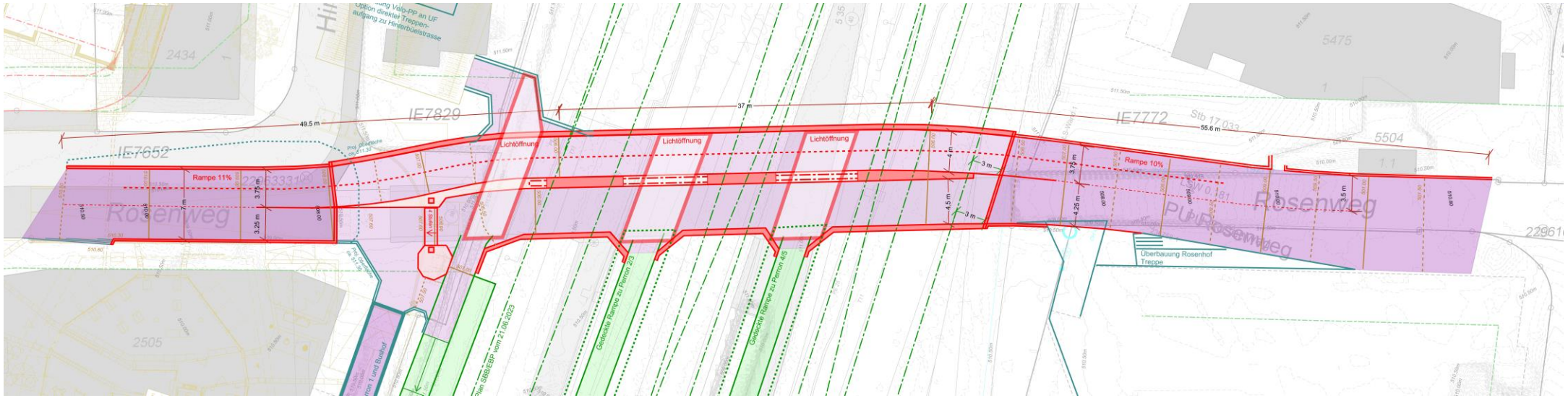


Verkehrsmengengerüst DTV



5. Entwurf Rosenwegunterführung (Raumsicherung, Ausführung ab 2038)

Entwurf UF Rosenweg



LAJO
gemeinsam planen

Impressum

Lajo AG
Alice Chappuis (PL)
Thomas Aellig
Eva Brünn

dsp Ingenieure
Andreas Frei
Daniel Grob

Preisig AG
Lukas Hasenfratz

Lajo AG
www.lajo.ch

Josefstrasse 84
8005 Zürich

hallo@lajo.ch
044 537 03 00