

Revision Richt- und Nutzungsplanung

KOMMUNALER VERKEHRSPLAN

Verkehrsplantext mit Erläuterungen

Fassung für die öffentliche Auflage
und kantonale Vorprüfung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Wesen des Verkehrsplanes	3
1.2	Allgemeines	3
1.3	Kostenfolgen	5
1.4	Mitwirkung	6
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	6
3	STANDORTBESTIMMUNG	9
3.1	Historische Entwicklung	9
3.2	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)	10
3.3	Verkehrsentwicklung	11
3.4	Mobilitätstrends	12
3.5	Verkehrsbelastungen	15
3.6	Fazit	16
4	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	17
4.1	Kommunale Ziele	17
4.2	Verweise auf die regionalen Gesamtverkehrsziele	18
5	ÖFFENTLICHER VERKEHR	19
5.1	Allgemeines	19
6	STRASSENNETZ	20
6.1	Allgemeines	20
6.2	Übergeordnete Festlegungen	20
6.3	Haupterschliessungsstrassen	21
6.4	Aufwertung Ortsdurchfahrt	22
6.5	Verkehrsberuhigung	23
6.6	Eingangstore	24
7	PARKIERUNG	25
7.1	Allgemeines	25
8	VELOINFRASTRUKTUR	25
8.1	Allgemeines	25
8.2	Übergeordnete Festlegungen	26
8.3	Kommunale Netzergänzungen	27
9	FUSSWEGE	28
9.1	Allgemeines	28
9.2	Übergeordnete Festlegungen	28
9.3	Kommunale Netzergänzungen	28
10	AUSWIRKUNGEN	31

Auftraggeber

Gemeinde Wildberg

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Fiona Mera, Viviane Zuber

1 EINLEITUNG

1.1 Wesen des Verkehrsplanes

Auslegeordnung und Koordinationsinstrument

Der Verkehrsplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen verkehrsplanerischen öffentlichen Aufgaben. Der Verkehrsplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche Verkehrsvorhaben verschaffen und die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen.

Stellenwert des Verkehrsplans

Damit ist der kommunale Verkehrsplan ein strategisches Führungsinstrument der Gemeinde für die Steuerung der langfristigen Verkehrsentwicklung. Zudem stellt er die Koordination mit den Richtplänen der Region und des Kantons sicher.

Planungshorizont

Der kommunale Verkehrsplan ist auf einen Entwicklungsraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt auch die langfristige Verkehrsentwicklung auf.

1.2 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne

Die im kantonalen Richtplan vom 22. Oktober 2018 sowie im regionalen Richtplan der Planungsgruppe Region Oberland (RZO) vom 23. November 2017 festgelegten Inhalte werden im kommunalen Verkehrsplan als übergeordnete Festlegungen ausgewiesen.

Anträge an den Kanton

Anträge an den Kanton werden blau hervorgehoben. Es handelt sich dabei um Festlegungen, welche übergeordnete Verkehrsträger betreffen.

Kommunaler Verkehrsplan/ Aufhebung kommunaler Gesamtplan

Der kommunale Verkehrsplan verfeinert die Inhalte. Während der Siedlungs- und Landschaftsplan, der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Versorgungsplan freiwillig sind, ist der Verkehrsplan obligatorisch.

Aufgrund der überschaubaren Grösse der Gemeinde Wildberg sowie der beabsichtigten Regelungsdichte im Rahmen der kommunalen Richtplanung, wird lediglich die Ausarbeitung des Verkehrsplans angestrebt. Der bestehende Gesamtplan wird im vorliegenden Verfahren aufgehoben.

Die räumliche Entwicklung hinsichtlich der Siedlung und Landschaft, der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Versorgung lässt sich hinreichend durch die Revision der Nutzungsplanung steuern.

**Kommunales REK (räumliches
Entwicklungskonzept)**

Als Grundlage für die anstehende Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung wurde für die Gemeinde ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet, welches in die Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft gegliedert ist. Hinsichtlich dem Verkehr sieht es vor, die Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen Wildberg, Ehrikon und Schalchen siedlungsverträglich umzugestalten und das Fuss- und Radwegnetz zu optimieren (Verbesserung Durchlässigkeit, Sicherheit, Schliessung bestehender Lücken und Attraktivitätssteigerung). Im Rahmen der Gestaltung der Ortsdurchfahrten soll zudem die Möglichkeit einer Temporeduktion aufgezeigt werden.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Leitbild Schwerpunktprogramm	Siedlungs- und Landschaftsplan (inventare)	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht			
Verbinden: (Verkehr) Strassen / Wege / Velo / öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	Erschliessungsplan Baulinien Quartierpläne
Versorgen: (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall		Versorgungsplan (Energieplan)	
Ausstatten: Parkierung, Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung, usw.		Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	Werkpläne

Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im Verkehrsplantext umschrieben und kurz erläutert und andererseits, soweit möglich, im zugehörigen Plan dargestellt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die in den Kapiteln 5-9 grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Einträgen im Verkehrsplan verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Erläuterungen zu den Festlegungen:

- "bestehend"
Die als "bestehend" bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation oder waren bereits bisher im Gesamtplan aufgeführt und sind demnach planungsrechtlich gesichert. Bestehende Anlagen, die neu in den Verkehrsplan aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar „neu“ gekennzeichnet. Diese Anlagen müssen nicht ausgebaut werden.
- "geplant"
Die als "geplant" bezeichneten Inhalte stehen im Fokus der Folgeplanungen. Ausbauvorhaben, die neu mit dieser Teilrevision im Verkehrsplan aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar "neu" gekennzeichnet.

In diesem Bericht sowie im Verkehrsplan wird zudem auf die übergeordneten Festlegungen im regionalen und kantonalen Richtplan verwiesen. Diese Inhalte können durch die Gemeindeversammlung nicht abgeändert werden.

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümergebundenen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wehren.

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Der kommunale Verkehrsplan selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten.

Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte des Verkehrsplans konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

Bei nicht gebundenen Ausgaben von mehr als Fr. 500'000.- kann die Stimmbewohner über die Realisierung von Massnahmen separat befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Projektierungskredite, Umsetzung nach Strassengesetz mit den dafür vorgesehenen Mitwirkungs- und Rekursmöglichkeiten
- Baukredite, z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung, Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fusswege
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- Verträge

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz der Behörden liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die als gebundene Kosten gelten, z.B. Trottoirbau
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen, z.B. Strassensanierungen
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte, z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.
- Feinerschliessung, z.B. öffentlicher Weg in einem Quartierplan

1.4 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG

Der vorliegende Entwurf des Verkehrsplans wurde im Gemeinderat am **xx.xx.xx** zuhanden der Mitwirkung und Anhörung nach § 7 PBG verabschiedet. Während der 60-tägigen Auflagefrist konnte sich jedermann zu den Planfestlegungen äussern und Änderungsanträge einreichen.

Gleichzeitig wurden die Nachbargemeinden, die Region Oberland (RZO) sowie der Kanton eingeladen, zum Verkehrsplan Stellung zu nehmen.

Bericht zur Mitwirkung

Über das Ergebnis der öffentlichen Auflage und Anhörung gibt der separate Mitwirkungsbericht Auskunft. In diesem Bericht werden sowohl die berücksichtigten als auch die nicht berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Wo der Gemeinderat sich den eingereichten Änderungsanträgen anschliessen konnte, wurde der Verkehrsplan entsprechend angepasst.

Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Gemeindeversammlung entschieden.

Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

Die aufgrund der Mitwirkung und Anhörung bereinigte Revisionsvorlage wird der Stimmbevölkerung zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Verkehrsplan wird voraussichtlich an der Gemeindeversammlung vom **xx.xx.xx** traktandiert.

2 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

Raumordnungskonzept



Handlungsräume

- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Das Raumordnungskonzept (ROK-ZH) bildet den übergeordneten Wegweiser für die angestrebte Entwicklung im Kanton Zürich.

Die fünf Leitsätze lauten:

- Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungen ist durch eine Siedlungsentwicklung nach innen und die Steigerung der Siedlungsqualität sicherzustellen.
- Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- Naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
- Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist zu verstärken.
- Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Es werden fünf Handlungsräume unterschieden, die den vielfältigen räumlichen Strukturen im Kanton Zürich Rechnung tragen und eine differenzierte Entwicklung ermöglichen. 80 % des erwarteten Wachstums soll dabei in den "Stadtlandschaften" und den "urbanen Wohnlandschaften" stattfinden, 20 % in den übrigen Landschaften.

Handlungsraum Wildberg

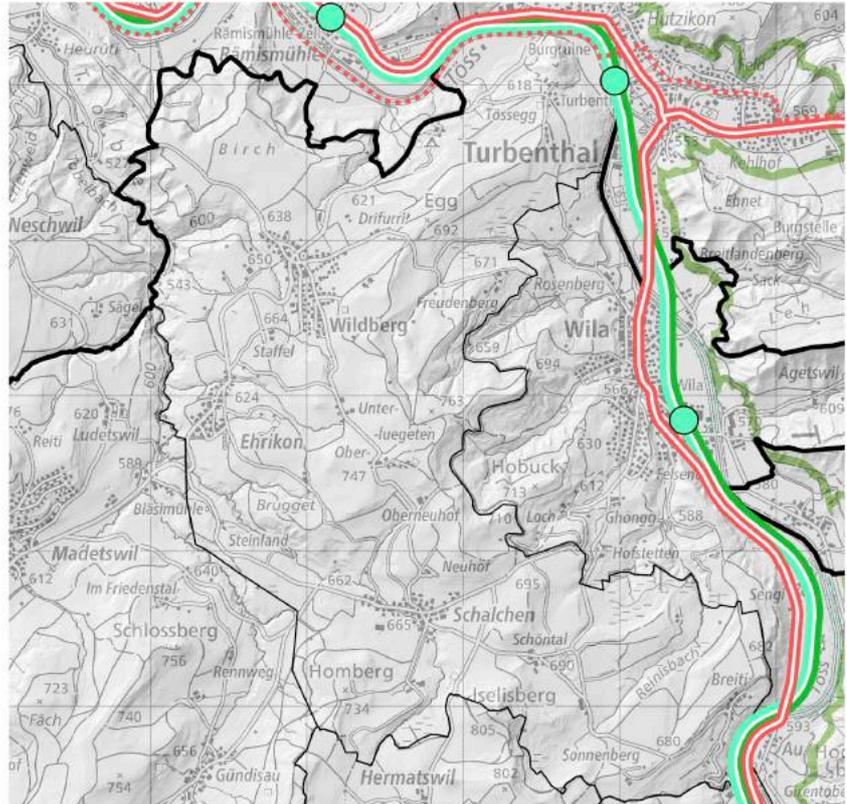
Wildberg befindet sich im Bereich der Natur- und Kulturlandschaft. Es ist in den kommenden Jahren von einer moderaten Bevölkerungszunahme auszugehen.

Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr Festsetzung 28. Oktober 2019

Der kantonale Richtplan bezeichnet keine Ausbauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet von Wildberg.

Ausschnitt aus der kantonalen Richtplan-
karte, Teilbereich Verkehr

bestehend	geplant	
		Hauptverkehrsstrasse
		Radroute von nationaler Bedeutung
		Ausbau Bahnlinie
		Bahnstation



Quelle: GIS-ZH, 29.6.2021

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr
Festsetzung 9. November 2016

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor.

Die Festsetzung des regionalen Richtplans Region Oberland (RZO) erfolgte mit Beschluss des Regierungsrats vom 23. November 2017.

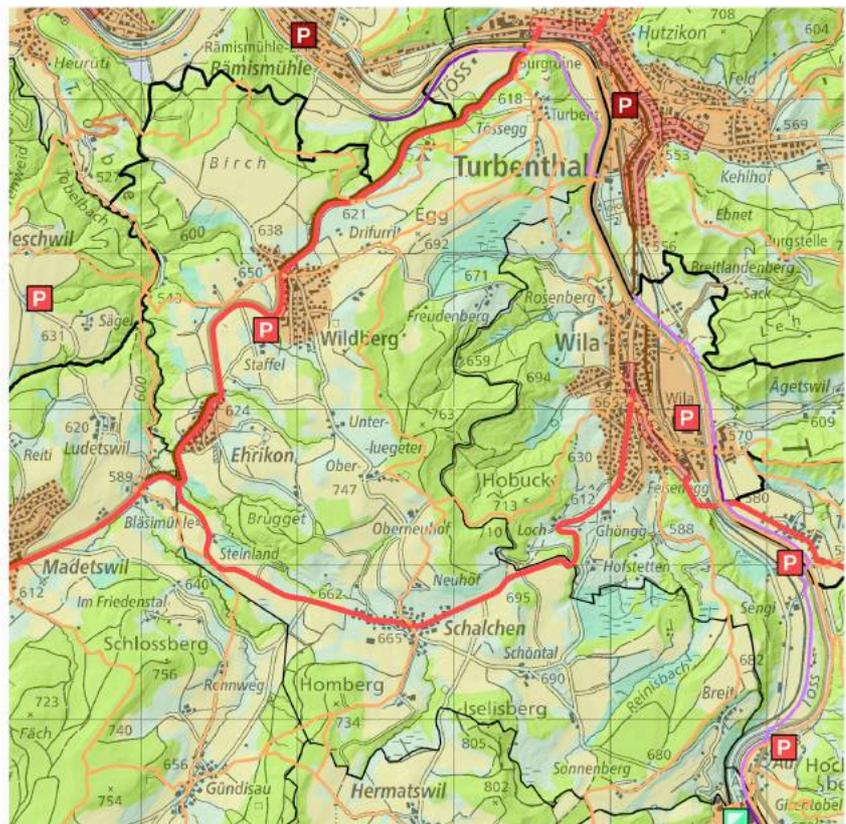
Geplante Massnahmen

Im Bereich Verkehr trifft der regionale Richtplan auf dem Gemeindegebiet von Wildberg folgende Festlegungen:

- Verbindungsstrassen: Anbindungen an Russikon (Westen), Turbenthal (Nordosten) und Wila (Osten)
- Umgestaltung Strassenraum in den Ortsteilen Wildberg und Ehrikon (beide Typ B, Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds)
- Ein bestehender Radweg zwischen Wildberg und Ehrikon; geplante Radwege in Wildberg mit Weiterführung bis Turbenthal und Ehrikon bis Bläsिमühle
- Fuss- und Wanderwege (alle bestehend)

Ausschnitt aus der regionalen Richtplan-
karte, Teilbereich Verkehr

bestehend	geplant	
		Verbindungsstrasse
		Umgestaltung Strassenraum
		Parkierungsanlage
		Radweg
		Fuss-/Wanderweg
		Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag
		Reitweg
		Güterumschlag



Quelle: GIS-ZH, 29.6.2021

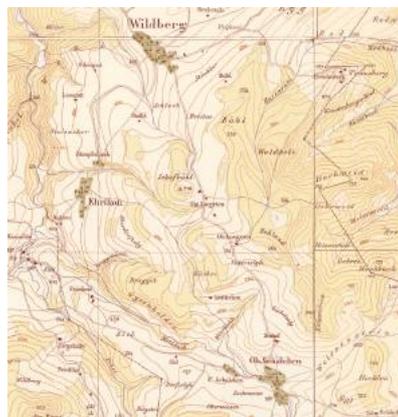
3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 Historische Entwicklung

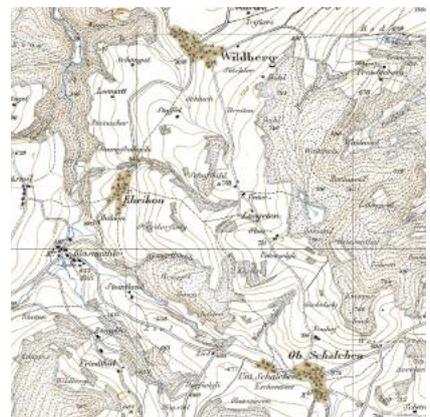
Siedlungsentwicklung

Wildberg ist bis heute auf die Siedlungskörper der Ortsteile Wildberg, Ehrikon und Schalchen aufgeteilt. Sowohl Ehrikon als auch Schalchen sind ungefähr zu Beginn des 20. Jahrhundert zu geschlossenen Siedlungskörpern zusammengewachsen, zuvor waren deren Siedlungskörper zweigeteilt. Schalchen wurde damals unterteilt in Ober-Schalchen (Osten) und Unter-Schalchen (Westen)

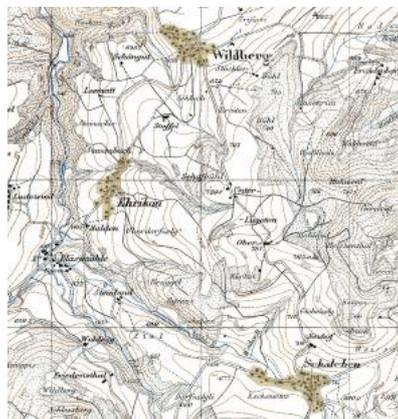
Allen Ortsteilen gemein ist die starke Ausrichtung entlang den Durchgangswegen, was sich bis heute ablesen lässt.



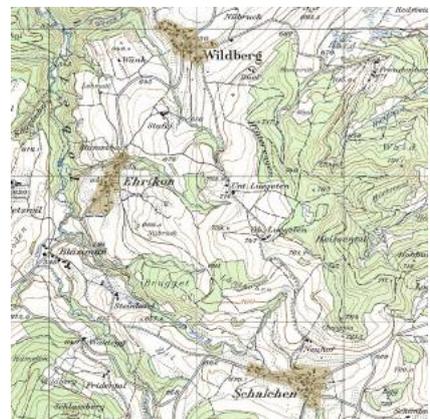
Historische Karte J. Wild (1850)



Siegfriedkarte 1880



Siegfriedkarte 1930



Alte Landeskarte 1956-65

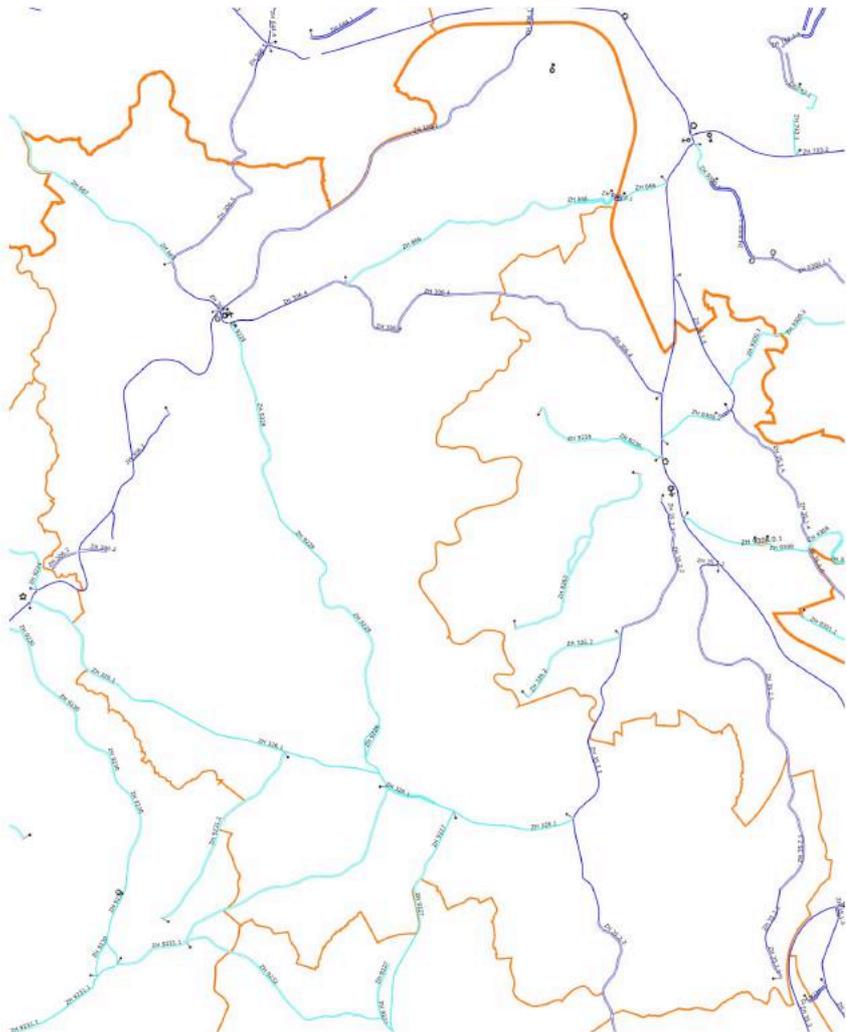
3.2 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das IVS bezeichnet im Gemeindegebiet von Wildberg zahlreiche Abschnitte als historische Verkehrswege von lokaler und regionaler Bedeutung.

Es werden keine Verkehrswege von nationaler Bedeutung bezeichnet.

Ausschnitt aus dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

-  Historischer Verlauf
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
- lokale Bedeutung**
-  Historischer Verlauf
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz



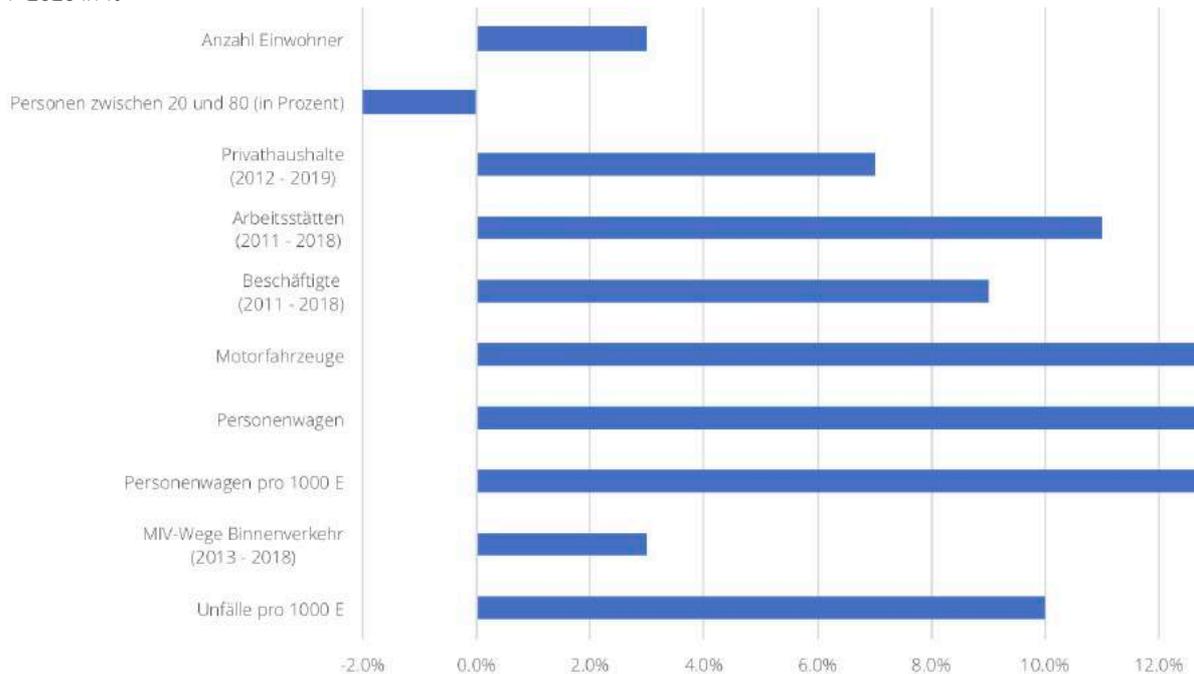
Quelle: GIS-ZH, 29.6.2021

3.3 Verkehrsentwicklung

Verkehrszunahme

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung wichtiger verkehrsrelevanter Kennwerte in Wildberg in den Jahren 2011–2020 (Statistisches Amt Kanton Zürich). In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung um rund 3 %.

Übersicht der Entwicklung relevanter Mobilitätskennzahlen im Zeitraum 2011–2020 in %



Obige Grafik zeigt einen überproportionalen Zuwachs der Motorfahrzeuge im Vergleich zum Bevölkerungswachstum. Entsprechend haben auch die Unfallzahlen pro 1'000 Einwohner deutlich zugenommen (rund 10 %). Da sich die Unfallzahlen pro 1'000 Einwohner jedoch auf tiefem Niveau befinden, sind diese Zahl zu relativieren. Auffällig ist die zeitgleich nur geringfügige Zunahme der MIV-Wege im Binnenverkehr (rund 3 %). Einerseits zeigt die Gegebenheit die Attraktivität der Gemeinde für Zuzüger auf, welche ihren Arbeitsplatz weiterhin ausserhalb der Gemeinde Wildberg haben, wodurch der Pendlerverkehr stärker wächst als der Binnenverkehr. Andererseits könnte interpretiert werden, dass dem Fuss- und Veloverkehr ein grösserer Stellenwert zugeschrieben wird.

3.4 Mobilitätstrends

Mikrozensus

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine erwerbstätige Person pro Tag im Durchschnitt rund 35 Kilometer unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die durchschnittliche Tagesdistanz hat sich gegenüber dem Jahr 2010 kaum verändert, wobei die Tagesunterwegszeit um rund 2 % (1.4 Minuten) sank, was darauf hindeutet, dass das Verkehrssystem grundsätzlich gut funktioniert.

Im Kanton Zürich werden knapp zwei Drittel (57 %) der mittleren Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Im gesamtschweizerischen Kontext sind es 65 %. Der ÖV deckt 32 % der Tagesdistanzen ab. Auf den Fuss- und Veloverkehr entfallen lediglich 9 % der zurückgelegten Distanzen (wobei Velos & E-Bikes lediglich 3 % ausmachen).

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (40 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück) mit rund 25 %.

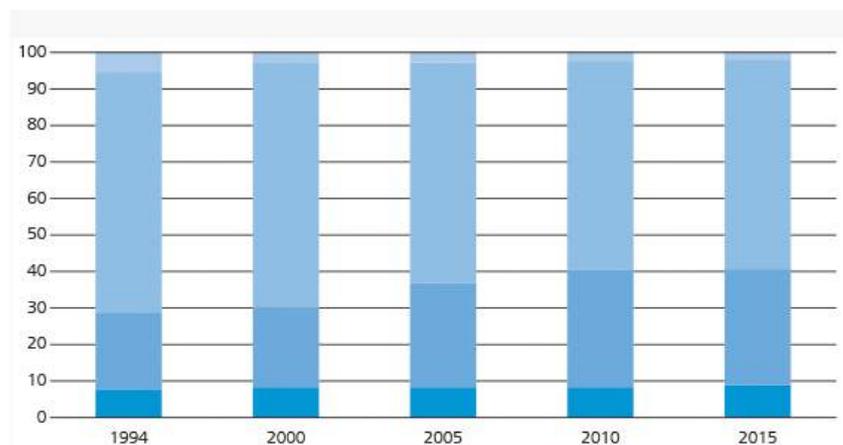
Entwicklung Modalsplit

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem letzten Mikrozensus (2010) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

Legende:

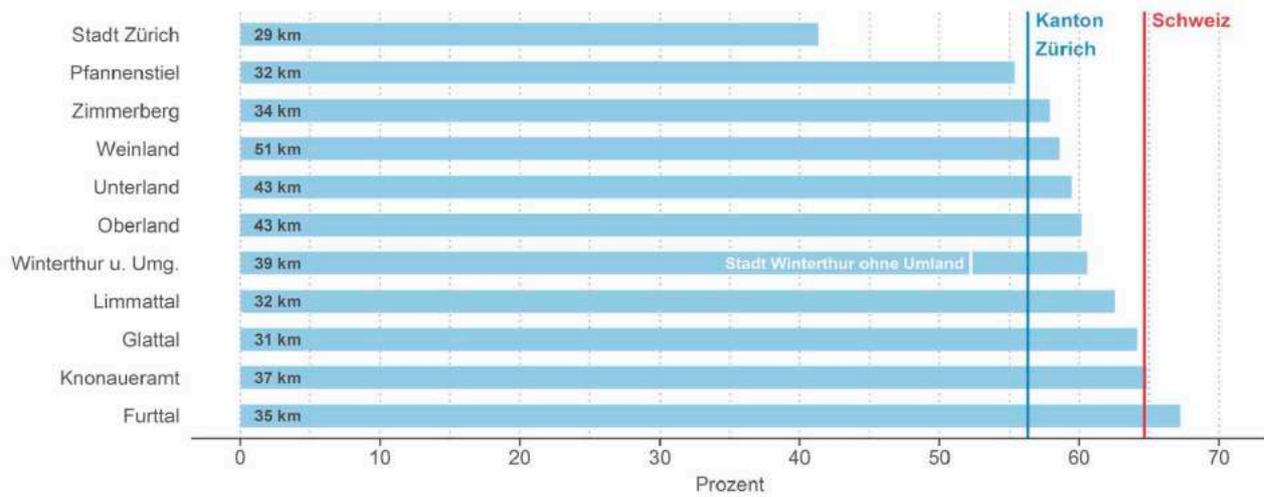
- Übrige Verkehrsmittel
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Langsamverkehr (Fuss, Velo, E-Bike)

Quelle: Bundesamt für Statistik /
Mikrozensus 2015



In der Region Oberland werden pro Kopf und Tag 42 Kilometer zurückgelegt, gut 65 % davon mit dem Auto (gem. Agglomerationsprogramm Kanton Zürich, vierte Generation). Sowohl die Distanz pro Kopf und Tag als auch der MIV-Anteil sind im kantonalen Vergleich überdurchschnittlich.

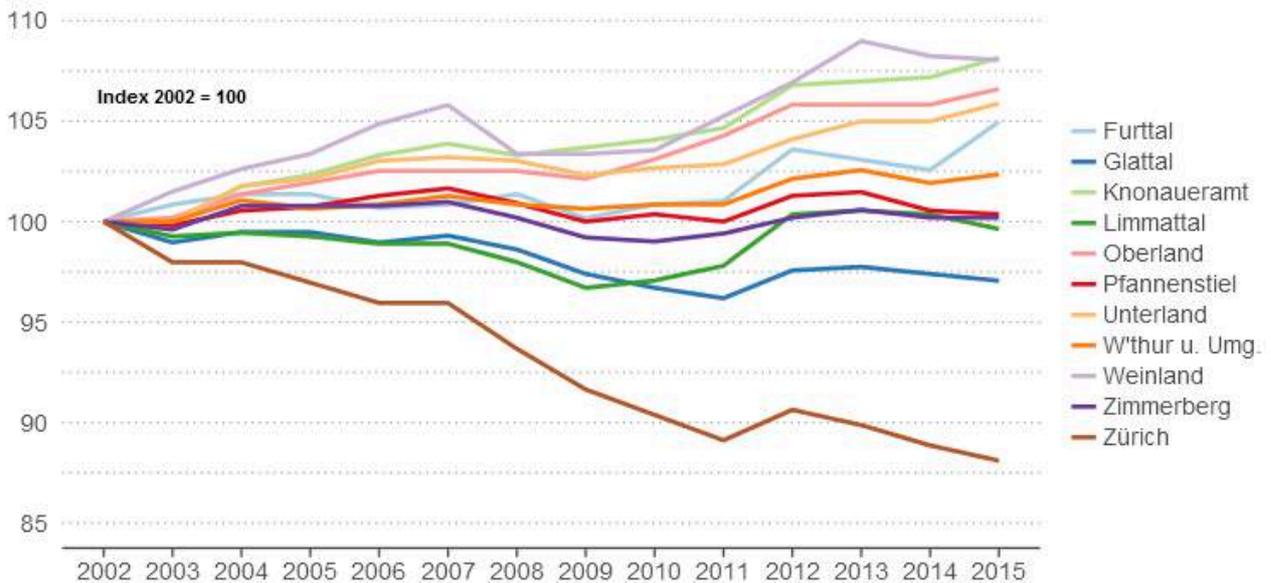
Regionaler Anteil des Autos an der
mittleren Tagesdistanz
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich steigt der Motorisierungsgrad in der Region Oberland stetig. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen.

Entwicklung Motorisierungsgrad
Kanton Zürich
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet das Potenzial, die CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs zu senken und trägt damit zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Es ist davon auszugehen, dass der Marktanteil bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb in den kommenden Jahren stark steigen wird. Gemeinden könne diese Entwicklung unterstützen, indem sie gute Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladestationen schaffen. Das Erstellen und der Betrieb allfälliger Ladestationen auf dem Gemeindegebiet von Wildberg soll wenn dann durch private Anbieter erfolgen. Öffentliche Ladestationen werden im Verkehrsplan daher keine bezeichnet.

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

Zwei weitere Trends, die die zukünftige Mobilität beeinflussen werden, sind die Digitalisierung (z.B. autonome Fahrzeuge) sowie die Zunahme von öffentlichen und privaten Sharing-Angeboten.

Diverse Studien zeigen, dass die Auswirkungen der Digitalisierung, die Zunahme und Bekanntheitssteigerung von Mobilitäts-Sharing als auch die Zunahme an "eFäGs" (motorisierten fahrzeugähnlichen Geräten) schwer einzuschätzen ist. Werden mit der Digitalisierung vorwiegend individuelle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt, geht die Tendenz eher Richtung Fahrtzunahme. Setzen sich hingegen Carpooling-Angebote durch, könnte die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden.

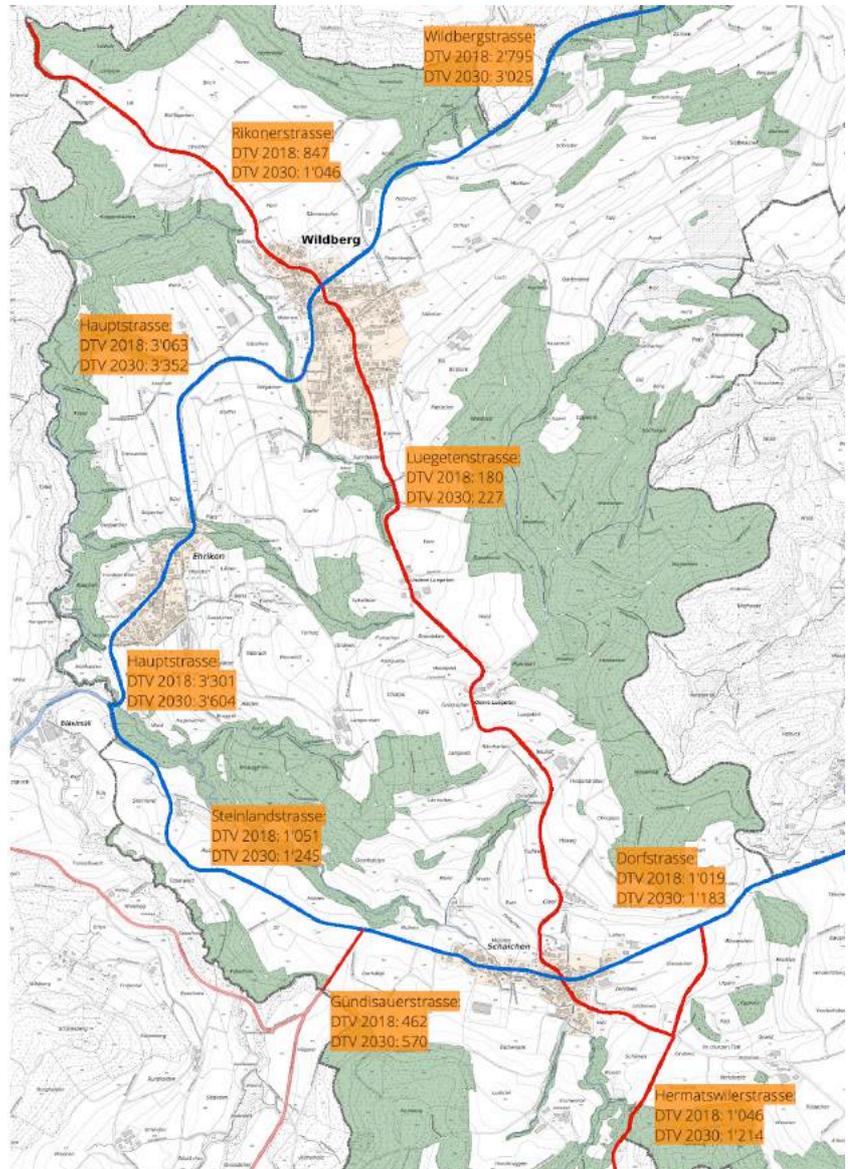
3.5 Verkehrsbelastungen

Übergeordnete Strassen als Hauptverkehrsträger

Durch Wildberg verlaufen die Wildberg-/Hauptstrasse und die Dorf-/Steinlandstrasse (Kantonsstrassen). Alle übrigen Strassen liegen in der Kompetenz der Gemeinde Wildberg. Auf sämtlichen Strassen im Gemeindegebiet herrscht innerorts zur Zeit Tempo-50. Daher ergeben sich besonders hohe Anforderungen an die teils divergierenden Ziele "Verkehr durchleiten" und „fussgänger- und velofreundliche Infrastruktur in den Ortszentren“.

Für sämtliche Strassen im Gemeindegebiet von Wildberg wird eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung bis 2030 prognostiziert.

Übersicht durchschnittlicher Tagesverkehr 2018 und Prognose 2030 gem. Gesamtverkehrskonzept



Quelle: maps.zh.ch

Abstimmung Siedlung und Verkehr

3.6 Fazit

Im Vergleich der Verkehrsentwicklung über die letzten 10 Jahre zeigen sich folgende Tendenzen:

- steigender Motorisierungsgrad
- Kaum Veränderungen im Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV)
- Vergleichsweise tiefer ÖV-Anteil am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr
- Nur leicht zunehmende MIV-Wege im Binnenverkehr

Trotz verhältnismässig konstant bleibender Tagesdistanzen und konstanter Unterwegszeiten ist aufgrund des Bevölkerungswachstums eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu verzeichnen, was zu Engpässen und zur Zunahme von unerwünschten Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Unfallpotenzial) führt.

Die Festlegungen des vorliegenden Verkehrsplans soll deshalb ein Verkehrsnetz sicherstellen, welches eine verbesserte Aufenthalts- und Wohnqualität fördert und zudem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

4 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

4.1 Kommunale Ziele

Grundhaltung

Im Rahmen des Entwicklungsleitbildes wird festgeschrieben, dass der Durchgangsverkehr zur Schonung der Wohngebiete auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert bleiben soll und diese innerhalb der Ortsteile Wildberg, Ehrikon und Schalchen siedlungsverträglich umzugestalten sind. Das Ziel ist, dass sich die Strassenräume innerhalb des bebauten Gebiets klar von jenen ausserhalb des bebauten Gebiets unterscheiden. Dadurch kann eine Geschwindigkeitsreduktion unterstützt und die bebaute Umgebung der Ortsteile erlebbar gemacht werden. Insbesondere der Fuss- und Veloverkehr soll gefördert und ausgebaut werden.

Ausserhalb der Ortsteile wird dem Veloverkehr insbesondere zwischen Wildberg und Schalchen sowie zwischen Wildberg und Turbenthal und zwischen Schalchen und Wila eine wichtige Rolle für Schulkinder zugeschrieben. Durch die zunehmende Beliebtheit von E-Bikes kommt zudem den Verbindungen zwischen Ehrikon und Russikon und zu den Bahnhöfen Pfäffikon und Fehraltorf vermehrte Bedeutung zu. Sämtliche Massnahmen haben bedarfs- und situationsgerecht zu erfolgen.

Zielbild der Verkehrsentwicklung gemäss räumlichem Entwicklungskonzept (REK)

Es ist davon auszugehen, dass die Flächen, die für die Mobilität zur Verfügung stehen, konstant bleiben. Ziel ist, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr zu erhöhen. Es wird angestrebt, dass beim Binnenverkehr der Anteil motorisierter Individualverkehr trotz moderatem Bevölkerungswachstum stagniert, respektive sich durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs längerfristig reduziert. Mittels stellenweisen Lückenschliessungen insbesondere im Veloverkehrsnetz soll die Anbindung an bestehende Bahnhöfe (Pfäffikon Fehraltorf, Turbenthal und Wila) sowie an die Bushaltestellen sichergestellt und damit der Zugang zum öffentlichen Verkehr optimiert werden.

Ziele für den Verkehrsplan

Basierend auf der Grundhaltung sind für den Verkehrsplan der Gemeinde Wildberg folgende Ziele wegleitend:

- Der motorisierte Individualverkehr soll auf den Hauptachsen kanalisiert bleiben.
- Innerörtliche Strassenzüge sollen mit Blick auf den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und siedlungsorientiert gestaltet werden.
- Das Strassennetz soll hinsichtlich dem motorisierten Verkehr eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen, verkehrssicher und siedlungsverträglich gestaltet sein.
- Die Rad- und Fusswegverbindungen sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen sowie die Verbindung zwischen den Ortsteilen.

- Mittels stellenweiser Schliessung von Netzlücken soll der Radverkehr gestärkt und an das Radwegnetz der Nachbargemeinden angebunden werden.
- Die übergeordnete Koordination soll mit einer abgestimmten Planung sichergestellt werden.
- Unübersichtliche Verkehrsknoten sollen optimiert werden.

4.2 Verweise auf die regionalen Gesamtverkehrsziele

Regionaler Richtplan

Auszug regionale Ziele

Der Gesamtverkehr soll möglichst nachhaltig und umweltverträglich abgewickelt werden. Um dies sicherzustellen sind/ist

- die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen. Um dies zu erreichen sind die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen.
- der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 17% auf 25% im Jahr 2030 anzuheben (Bimodal-Split). Der ÖV – Anteil soll insbesondere auf den Achsen von und nach der Stadt Zürich und dem Glattal gesteigert werden. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% (2011) auf 22% (2030) gesteigert werden (Trimodal-Split).
- ein multimodales Verkehrssystem zu fördern und die Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abzustimmen.
- die Kapazitäten des übergeordneten Strassen- und Bahnnetzes als Rückgrat der Mobilität sicherzustellen und die bestehenden Lücken zu schliessen, um eine gute Anbindung innerhalb des Oberlandes und an die umliegenden Regionen zu gewährleisten.
- verlässliche Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sicherzustellen.
- die Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer im Strassenraum insbesondere im Siedlungsgebiet zu erhöhen. Dabei hat die Strassenraumgestaltung unter anderem unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen.

5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

5.1 Allgemeines

Buslinien

In Wildberg verkehren folgende Buslinien:

- 825 (Pfäffikon ZH, Bahnhof nach Turbenthal, Bahnhof)
Montag – Sonntag jeweils im Stundentakt, zu den Stosszeiten
Montags – Freitags im 20-Minuten-Takt
- 833 (Pfäffikon ZH, Bahnhof nach Wila, Bahnhof)
Montag – Freitag im jeweils Stundentakt, Samstag und Sonntag
jeweils im 2-Stunden-Takt

Die Buslinie 825 bedient die beiden Haltestellen Wildberg, Alte Post und Ehrikon. Die Buslinie 833 bedient die Haltestelle Schalchen, altes Schulhaus.

Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Wildberg, Alte Post	bestehend
• Ehrikon	bestehend
• Schalchen, altes Schulhaus	bestehend
• Campingplatz	geplant

Wirkung

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZV beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können.

Erläuterungen

Nebst den Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfallimer und ggf. Veloabstellplätze). Für die bestehenden Bushaltestellen Wildberg, Alte Post und Schalchen, altes Schulhaus ist ein hindernisfreier Ausbau durch den Kanton vorgesehen. Die Bushaltestellen Wildberg, Alte Post und Ehrikon verfügen über jeweils einen einseitigen Witterungsschutz (Wartehäuschen).

Zur Förderung der Naherholung als auch zur besseren Anbindung des Campingplatzes soll die Bushaltestelle Campingplatz wieder in

Betrieb genommen werden. Entsprechend wird sie im kommunalen Richtplan als geplant eingetragen.

6 STRASSENNETZ

6.1 Allgemeines

Strassenfunktion

Im kommunalen Verkehrsplan werden zwei Strassenkategorien unterschieden:

- Strassen mit übergeordneter Bedeutung
- Kommunale Sammelstrassen (Groberschliessung)

Die Funktionen und Anforderungen, die diese Strassen zu erfüllen haben, sind im Folgenden beschrieben.

Grundsatz

Das Siedlungsgebiet von Wildberg, Ehrikon und Schalchen wird von zwei übergeordneten Strassenzügen durchquert. Bei beiden der betroffenen Strassenzügen handelt es sich um regionale Verbindungsstrassen des Kantons, welche innerorts mit Tempo 50 und ausserorts mit Tempo 80 signalisiert sind.

In Wildberg wurden noch keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen eingeführt.

6.2 Übergeordnete Festlegungen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Wildberg haben die Wildberg-/Hauptstrasse und die Schalchen-/Dorf-/Steinlandstrasse eine übergeordnete Bedeutung. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Auf dem Gemeindegebiet von Wildberg sind keine Ausbauvorhaben bezeichnet. In den Ortsteilen Wildberg und Ehrikon ist gemäss regionalem Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Da auch wesentliche Abschnitte der übergeordneten Strassen mitten durch Wohnquartiere führen, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen und der Verkehrssicherheit ebenso Rechnung getragen wird wie im übrigen Gemeindegebiet. Mit den regionalen Karteneinträgen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten in Wildberg und Ehrikon ist der Kanton verpflichtet, die Gemeinde Wildberg zu geeigneten Massnahmen anzuhören.

Bestehende Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Wildberg-/Hauptstrasse (Ortsteil Ehrikon) K, bestehend
- Schalchen-/Dorf-/Steinlandstrasse (Ortsteil Wildberg) K, bestehend

6.3 Haupterschliessungsstrassen

Bestehende kommunale Sammelstrassen

Kommunal

Es werden folgende Sammelstrassen bezeichnet:

- Rikonerstrasse (Ortsteil Wildberg) bestehend
- Luegetenstrasse (Ortsteile Wildberg und Schalchen) bestehend
- Gündisauerstrasse (Ortsteil Schalchen) bestehend
- Lammetstrasse (Ortsteil Schalchen) bestehend
- Hermatswilerstrasse (Ortsteil Schalchen) bestehend

Wirkungen

Die kommunalen Sammelstrassen (rot) stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutznliessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Erläuterungen

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung.

6.4 Aufwertung Ortsdurchfahrt

Strassenraumaufwertungen

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Durchfahrt Ortsteil Wildberg R, geplant
- Durchfahrt Ortsteil Ehrikon R, geplant
- Durchfahrt Ortsteil Schalchen R, geplant

Kommunal

- Luegeten- und Rikonerstrasse (Ortsteil Wildberg) geplant
- Lammet- und Luegetenstrasse (Ortsteil Schalchen) geplant

Wirkungen

Die Festlegungen bedeuten, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine attraktive und aufenthaltsfreundliche Gestaltung. Der Strassenraum soll in Abstimmung auf die Nutzungen der betroffenen Ortsteile (Wildberg und Schalchen) aufgewertet werden. Da die geplante Strassenraumaufwertung auf der Dorfstrasse (Kantonsstrasse) im Ortsteil Schalchen vorgesehen ist, ist eine Koordination mit dem Amt für Verkehr vorzusehen. Alle übrigen geplanten Strassenraumaufwertungen verlaufen auf kommunalen Sammelstrassen (Rikoner-, Luegeten- und Lammetstrasse), weshalb hier die Kompetenz gänzlich bei der Gemeinde Wildberg liegt.

Die Einmündung der Luegetenstrasse in die Hauptstrasse im Ortsteil Wildberg ist aktuell unübersichtlich ausgestaltet, d.h. die Sichtweiten sind stark eingeschränkt. Daher sieht der kommunale Verkehrsplan eine Umgestaltung der Knotensituation vor. Auch hier ist eine Koordination mit dem Amt für Verkehr vorzusehen.

Beispiel Strassenraumaufwertung
Wetzikerstrasse, Hittnau



Norden nach Süden blickend



Süden nach Norden blickend

Erläuterungen

Die kommunal geplanten Strassenraumaufwertungen präzisieren die vorgesehenen Massnahmen aus dem regionalen Richtplan. Sie sollen die Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptstrassen unterstützen und dadurch die ursprüngliche Einbindung in die bebaute Umgebung des Weilers Schalchen sowie ergänzender Teile in Wildberg erlebbar machen.

6.5 Verkehrsberuhigung

Temporeduktion

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Durchfahrten Ortsteile Ehrikon, Schalchen und Wildberg (deckungsgleich mit Strassenraumaufwertung) R, geplant, 2. Priorität

Temporeduktion

Kommunal

- Alle Sammel- und Quartierestrassen in allen Orsteilen geplant, 1. Priorität

Die Umsetzung erfolgt in Absprache resp. auf Begehren der Anwohnerschaft.

Wirkungen

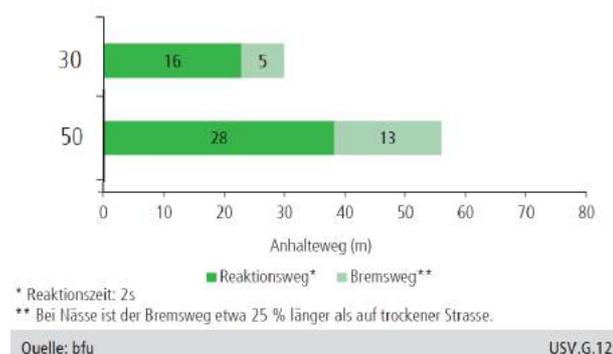
Eine Temporeduktion kann mittels Einführung von Tempo-30-Zonen oder durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h erfolgen. Die Kompetenz liegt entlang der Gemeindestrassen bei der Gemeinde, an den Kantonsstrassen ist eine Koordination mit dem Amt für Verkehr vorzusehen.

Erläuterungen

Die Wirkung einer tieferen Fahrgeschwindigkeit mit Tempo 30 gegenüber Tempo 50 kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die Verkehrssicherheit nimmt zu (bessere Wahrnehmung durch grösseres Sichtfeld bei tieferen Geschwindigkeiten / Absichten anderer Verkehrsteilnehmer werden früher erkannt und richtig eingeschätzt).
- Bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab (geringerer Reaktions-, Anhalte- und Bremsweg).
- Die Gefahrenstellen bei Kreuzungen werden entschärft.
- Die Lärmsituation wird reduziert (geringeres Rollgeräusch/steterer Fahrfluss).
- Die Aufenthaltsqualität wird erhöht
- Der Flächenbedarf für die Strasse nimmt ab (Flächeneffizienz/geringerer Landbedarf).
- Der Verkehr wird verflüssigt (weniger Stop-and-go-Verkehr).

Anhalteweg bei verschiedenen Geschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn



Bauliche Massnahmen bei Tempo-30-
Zonen

Das Strassennetz in Wildberg wird durch die zahlreichen Landwirte mit teilweise überbreiten Landwirtschaftsfahrzeugen befahren. Um Konflikte mit baulichen Massnahmen zu vermeiden, werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen ohne bauliche Massnahmen (reine Signalisationsänderung bzw. farbliche Gestaltungsmassnahmen der Strassenoberfläche FGSO) angestrebt.

6.6 Eingangstore

Kommunal

- | | |
|----------------------------|---------|
| • Ortseinfahrten Wildberg | geplant |
| • Ortseinfahrten Ehrikon | geplant |
| • Ortseinfahrten Schalchen | geplant |

Wirkung

Zur Markierung des Übergangs von Ausserorts auf Innerorts sieht der kommunale Verkehrsplan die Erstellung von Eingangstoren vor. Für die Realisierung der Eingangstore auf Kantonsstrassen (Hauptstrasse in Wildberg und Ehrikon, Dorfstrasse in Schalchen) ist eine Koordination mit dem Amt für Verkehr vorzusehen.

Erläuterungen

Auf bauliche Massnahmen, welche die Durchfahrt von grossen Fahrzeugen (bspw. Lastwagen) erschweren oder erhöhten Lärm durch das Abbremsen und Beschleunigen verursachen, soll verzichtet werden.

Wichtig bei der Realisierung von Eingangstoren ist zudem eine velofreundliche Ausgestaltung. Bei einseitigen Einengungen des Strassenraumes durch die geplante Torwirkung sollen insbesondere bei bestehenden Gefahrenstellen mittels Velofurt die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrradfahrende hinter der baulichen Massnahme hindurchzuleiten.

Beispiel Eingangstor
Ausserdorf, Madetswil



7 PARKIERUNG

7.1 Allgemeines

Pflichtparkplätze

Bei allen öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist die jeweilige Bauherrschaft verpflichtet, Abstellplätze zu erstellen. In der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Wildberg wird geregelt, wie diese Zahl abhängig von der Nutzung zu bestimmen ist.

Parkierung im Strassenraum

Die Parkierung im Strassenraum läuft geordnet ab und stellt daher kein Sicherheitsrisiko dar. Es müssen keine Massnahmen ergriffen werden.

Parkplatzbewirtschaftung

Die Gemeinde Wildberg verfügt zurzeit über keine einheitliche Regelung zur Parkplatzbewirtschaftung. Es bestehen auch keine diesbezüglich in der Bauordnung. Die Möglichkeit zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung wäre in der Polizeiverordnung gegeben. Zurzeit besteht jedoch kein Bedarf.

Parkierung im öffentlichen Interesse

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Parkierungsanlage Wildberg, Wöschbach R, bestehend (dient dem Dorf und dem Wandergebiet), ca. 20 PP

Kommunal

- TCS - Parkplatz Undere Luegeten, ca. 5 PP bestehend (nicht markiert)
- Parkplatz Kat. Nr. 298, ca. 7 PP bestehend (nicht markiert)

8 VELOINFRASTRUKTUR

8.1 Allgemeines

Regionale Radwege

Die regionalen Radwege stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den Arbeitsplatzgebieten ausserhalb von Wildberg sicher.

Radwegnetz

Die kommunalen Radwege erschliessen die wichtigen Zielgebiete von Wildberg. Sie dienen primär den Schülern, Arbeitspendlern und den Einkaufskunden sowie den Erholungssuchenden. Insgesamt soll die Radführung im Gemeindegebiet von Wildberg übersichtlicher, sicherer und durchgehend gestaltet werden.

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

Veloparkierungsanlagen

Bei den wichtigen Zielgebieten (Bushaltestellen, Schulanlage, Verwaltung) sind an gut zugänglicher Lage genügend Veloparkierungsanlagen vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

Kommunal

Es werden folgende Veloparkierungsanlagen bezeichnet:

• Veloparkierung Gemeindehaus / Kirche	geplant
• Veloparkierung Schulhaus Wildberg	bestehend / geplant
• Veloparkierung Bushaltestelle Schalchen	geplant

Anforderungen

Der Ausbaustandard von Radwegen richtet sich nach der Topografie und dem Verkehrsaufkommen von Motorfahrzeugen.

Hinweis auf Planungshilfen

Zusätzlich richtet sich der Ausbaustandard nach folgenden Planungshilfen:

- SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen
- SN 640 201 Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil
- SN 640 065 Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen
- Planung von Velorouten, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, Bundesamt für Strassen ASTRA und Stiftung SchweizMobil, 2008
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich, Richtlinie, Baudirektion Kanton Zürich, Sicherheitsdirektion Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 2012
- Merkblätter Veloparkierung des Kantons Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

8.2 Übergeordnete Festlegungen

Mit dem regionalen Radwegnetz werden die wichtigsten überkommunalen Zielgebiete erschlossen. Dieses grobmaschige Netz wird zwischen den Ortsteilen durch kommunale Radwege ergänzt.

Überkommunal

In der Gemeinde Wildberg sind folgende überkommunalen Ausbaumassnahmen als geplant bezeichnet:

- Hauptstrasse zwischen Wildberg und Ehrikon R, bestehend
- Wildbergstrasse zwischen Wildberg und Gemeindegrenze Turbenthal R, geplant
- Hauptstrasse ab Ehrikon bis Gemeindegrenze Russikon R, geplant
- Dorf-/Steinlandstrasse ab Gemeindegrenze Russikon bis Gemeindegrenze Wila R, geplant

8.3 Kommunale Netzergänzungen

Kommunal

Radwege

- Zwischen Wildberg und Schalchen (Luegetenstrasse) bestehend
- Schalchen bis Gemeindegrenze Bauma via Lammetstrasse und Breitstrasse in Richtung Saland (Bauma) bestehend

Wirkungen

Die kommunalen Radwege führen entlang der gleichen Fahrbahn wie der MIV. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens wurde bisher auf weitere Massnahmen für den Veloverkehr verzichtet. Wird die Strasse saniert, ist zu prüfen, ob Massnahmen für einen sicheren Veloverkehr notwendig sind und diese verhältnismässig sinnvoll umgesetzt werden können.

Erläuterungen

Die Radwege bilden ein zusammenhängendes Netz, das sowohl dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Nahversorgung) als auch dem Freizeitverkehr dient.

Das Konfliktpotenzial bei gemischt geführten Rad- und Fusswegen nimmt, unter anderem wegen der wachsenden E-Bike-Beliebtheit, zu. Diesem Umstand ist bei künftigen Projekten vermehrt Rechnung zu tragen (je nach Situation z.B. breitere Wege, Trennung etc.).

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren.

9 FUSSWEGE

9.1 Allgemeines

Grobmaschiges regionales Netz

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten überkommunalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Dieses grobmaschige Netz wird insbesondere im Baugebiet bzw. zwischen den Ortsteilen durch die kommunalen Wege ergänzt.

Dichtes Netz im Siedlungsgebiet

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere Regionalnetz verdichtet. Folgende Verbindungen sind enthalten:

- Hauptverbindungen zu den öffentlichen Einrichtungen, zu den Schulen, zu Versorgungseinrichtungen, zu den ÖV-Haltestellen etc.
- Wanderwege zur Erschliessung der Erholungsgebiete

Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.

Anforderungen an die Beläge

Im Siedlungsgebiet weisen die festgelegten Fusswege in der Regel einen Hartbelag auf. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Wege ohne Hartbelag anzustreben. Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen oder ein Ersatz zu bieten.

9.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Die Hauptfusswege sind im regionalen Richtplan festgelegt. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet.

Bau- und Unterhalt der regionalen Fuss- und Wanderwege sind Aufgabe des Kantons.

9.3 Kommunale Netzergänzungen

Festlegungen

Langacherweg / Stapfetenweg zwischen Wildbergstrasse und Tössweg	bestehend
Wilestrasse zwischen Fussweg Langacherweg/ Stapfetenweg und Gemeindegrenze Wila	bestehend
Freudenbergstrasse zwischen regionalem Wanderweg (Altenrütliweg) und Gemeindegrenze Wila	bestehend
Geenstrasse zwischen kommunalem Wanderweg Freudenbergstrasse und Gemeindegrenze Wila	bestehend

Chessistrasse zwischen Oberem Weidweg und Gemeindegrenze Wila	bestehend
Tösseggstrasse – Schnäggenbordweg – Sonnenberg – Martisgruebstrasse – Halbartweg – Wannweg zwischen Gemeindegrenze Wila und Schalchen	bestehend
Läntschenstrasse – Langenmattstrasse von Schalchen bis Ehrikon	bestehend
Obere Läntschenstrasse zwischen Läntschenstrasse und Luegetenstrasse	bestehend
Stöcklerstrasse – Waldholweg – Panoramastrasse zwischen Wildberg und Oberem Weidweg	bestehend
Staffelstrasse – Schulhausstrasse zwischen Ehrikon und Ortszentrum Wildberg	bestehend
Gässli – Wenkstrasse – Tobelsteigweg vom Ortszentrum Wildberg bis Gemeindegrenze Weisslingen	bestehend
Rämismühlestrasse zwischen Rikonerstrasse und Gemeindegrenze Zell	bestehend
Ausserdorf-/Wilastrasse zwischen Luegetenstrasse und übergeordnetem Wanderweg (Altenrütiweg)	bestehend
Rote-Zora-Weg von Schalchen nach Steinland	bestehend
Hauptstrasse in Ehrikon zwischen Staffelstrasse und Bruggetweg: Erstellung / Verbreiterung Trottoir	geplant
Sunnhaldestrasse – Fröschenwies zwischen Luegetenstrasse und Hauptstrasse	geplant
Schalchen-/Dorfstrasse zwischen Läntschenstrasse und Gemeindegrenze Wila	geplant
Lammetstrasse zwischen Schalchen Wannweg	geplant

Wirkungen

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Die Realisierung der geplanten Ergänzung des Fusswegs entlang der Dorf-/Schalchenstrasse (Kantonsstrasse) ist mit dem Amt für Verkehr zu koordinieren. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt das Wanderweggesetz.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z.B. mit Mittelinseln sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen

Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängern (u.a. Kinder, Betagte, Benutzer ÖV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen.

Im Verkehrsplan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Es sind Zwischenstücke als "geplant" festgelegt, um ein dichtes geschlossenes Netz sicherzustellen. Bei diesen als geplant festgelegten Abschnitten handelt es sich um Wege mit fehlenden Trottoirs, fehlenden Wegrechten oder effektiven Netzlücken.

Die geplanten Fuss- und Wanderwege sind im Siedlungsgebiet mindestens 2.00 m und ausserhalb des Siedlungsgebietes mindestens 1.50 m breit vorzusehen. Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.

Die als geplant bezeichneten Wegabschnitte sollen schrittweise realisiert und optimiert (z.B. Beschilderung) werden. Nach Möglichkeit ist eine getrennte Führung des Fuss- und Veloverkehrs anzustreben. Ausbaustandard, Belag und Gestaltung (z. B. Begrünung am Wegrand) sind im Rahmen der Detailprojektierung festzulegen. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind die Fusswegergänzungen in der Regel ohne Hartbelag auszuführen. Bestehende freigeführte Wege mit Hartbelag sollen bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Weiterführung an der Gemeindegrenze

Die kommunalen Fusswege stossen teilweise an Gemeindegrenzen an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich und die Wege bestehen.

10 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Verkehrsplanfestlegungen zu organisieren.

Werden diese richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Verkehrsplans wie folgt zusammengefasst werden:

- Im Interesse einer gesteigerten Aufenthaltsqualität sowie einer Aufwertung des Ortsbildes sollen die Strassenräume in den Ortsteilen Wildberg, Ehrikon und Schalchen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet und verkehrsberuhigt werden. Im selben Zuge sind die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.
- Das vorhandene Fuss- und Velowegnetz soll stellenweise ergänzt werden, um eine verbesserte Durchgängigkeit zu erreichen. Zudem werden wichtige, bestehende Verbindungen festgelegt, welche die übergeordneten Verbindungen ergänzen. Dadurch wird eine Modal-Split-Veränderung insbesondere hinsichtlich des Binnenverkehrs zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.

Regionale Vorgaben

Der kommunale Richtplan Verkehr entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans der Region Oberland (RZO), der durch den Regierungsrat am 19. Dezember 2018 festgesetzt wurde.