
Gemeinde Wila

Kommunaler Verkehrsplan Wila

Planungsbericht nach Art. 47 RPV und Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Effretikon, 28. Oktober 2021



Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Wila	
Fachgruppe	Sandro Turcati Günther Heinemann Stephan Haldenwang Simon Wegmann	Gemeinderat Hoch- und Tiefbausekretär Gemeindeingenieur (Ingesa AG) Ortsplaner (Suter von Känel Wild AG)
Auftragnehmerin	ewp AG Effretikon	
Sparte	Raum und Mobilität	
Projektleitung	Nicole Kesting Telefon 052 354 21 11 Direktwahl 052 354 21 52 nicole.kesting@ewp.ch	
Projektteam	Nicole Kesting (Projektleiterin) Fabian Mariani (Stv. Projektleiter) Noémi Stalder	
Auftragsnummer	4000826	

U:\Projekte Effretikon_R_M\5_Gemeinden\Wila\4000826_Wila_Rev_Verkehrsrichtplan\07_Berichte\
Bericht_Art47RPV_nberEinwend_VRP_Wila.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
	1.1 Ausgangslage	5
	1.2 Auftrag	5
	1.3 Projektorganisation	5
2	Grundlagen	6
	2.1 Übergeordnete Grundlagen	6
	2.2 Kommunale Grundlagen	6
	2.2.1 Verkehrskonzept	6
	2.2.2 Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz	6
	2.2.3 Schwachstellenplan	6
3	Abstimmung mit übergeordneten Planungen	7
	3.1 Kantonaies Gesamtverkehrskonzept	7
	3.2 Kantonaler Richtplan	7
	3.3 Regionaler Richtplan	8
4	Analyse	9
	4.1 Bevölkerung	9
	4.2 Beschäftigte	9
	4.3 Verkehrsaufkommen	10
	4.4 Fazit	10
5	Vorprüfung	10
6	Öffentliche Auflage	10
7	Nicht berücksichtigte Einwendungen	10

Abkürzungsverzeichnis

BFS	Bundesamt für Statistik
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBG	Planungs- und Baugesetz
RPG	Raumplanungsgesetz
RRB	Regierungsratsbeschluss
RZO	Zweckverband Region Zürcher Oberland
STATENT	Statistik der Unternehmensstruktur

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet die Gemeinden zur Festsetzung eines Verkehrsplans mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung (§ 31 PBG). Der rechtskräftige Verkehrsplan der Gemeinde Wila aus dem Jahr 1995 war auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Gemäss Art. 9 Abs. 3 Raumplanungsgesetz (RPG) sind die Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Die in der Zwischenzeit revidierten übergeordneten Richtpläne schaffen zusätzlichen Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe.

Der kommunale Verkehrsplan ist ein Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans und enthält die kommunalen verkehrlichen Festlegungen. Gemäss Gemeindeordnung wird der kommunale Verkehrsplan von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion respektive den Regierungsrat, wodurch er behördenverbindlich wird.

1.2 Auftrag

Für das ganze Gemeindegebiet von Wila soll der kommunale Verkehrsplan revidiert werden. Der rechtskräftige Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1995. Das Ziel des Auftrags ist die Erarbeitung eines Verkehrsplans, der für alle Verkehrsarten die Anforderungen des PBG des Kantons Zürich erfüllt.

1.3 Projektorganisation

Um den Planungsprozess möglichst breit abzustützen und die Inputs der Vereine abzuholen, wird eine Begleitgruppe eingesetzt. Die Projektorganisation ist dem folgenden Organigramm zu entnehmen.

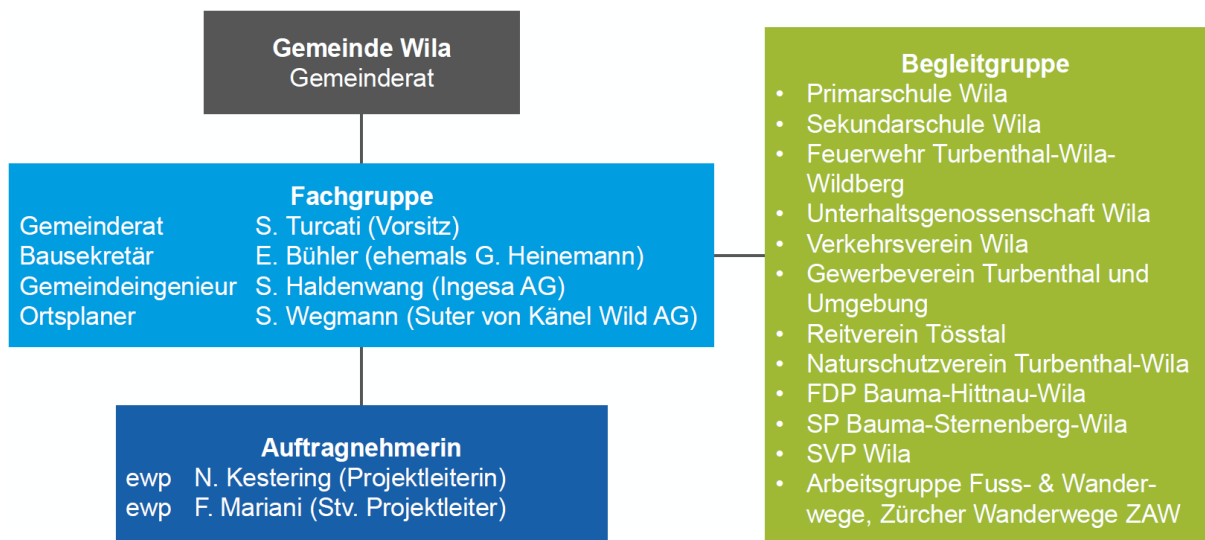


Abbildung 1: Projektorganisation

2 Grundlagen

2.1 Übergeordnete Grundlagen

- [1] Kantonaler Richtplan, Kanton Zürich, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), 28. Oktober 2019
- [2] Kantonaler Richtplan, Kanton Zürich, Entwurf für die öffentliche Auflage (Teilrevision 2020), 2. Dezember 2020
- [3] Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018, Regierungsrat des Kantons Zürich, 9. Januar 2018 (RRB Nr. 25/2018)
- [4] Regionaler Richtplan Oberland, 19. Dezember 2018 (RRB Nr. 1266 / 2018)

2.2 Kommunale Grundlagen

2.2.1 Verkehrskonzept

Im Jahre 2008 wurde vom Planungsbüro Suter von Känel Wild AG ein Verkehrskonzept für die Gemeinde Wila erstellt. Es identifizierte diverse Konfliktstellen und leitete entsprechende Massnahmenvorschläge zur Behebung ab. Beim Zusammentragen der Konfliktstellen wurde die Öffentlichkeit miteinbezogen. Die Konfliktstellen werden im Rahmen des vorliegenden Prozesses auf ihre Aktualität geprüft und im Schwachstellenplan (siehe Beilage A des Richtplantextes) aufgenommen.

2.2.2 Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz

Die Arbeitsgruppe Fuss- und Wanderwege Wila hat das kommunale Fuss- und Wanderwegnetz auf seine Aktualität und Zweckmässigkeit geprüft. Das Dokument vom 18. Januar 2021 kann der Beilage B des Richtplantextes entnommen werden. Es dient lediglich zur Orientierung und wird nicht festgesetzt. Daraus gehen Vorschläge zur Aufhebung von im rechtskräftigen Verkehrsplan festgelegten Fusswegverbindungen oder Festlegung von neuen Verbindungen hervor. Die Vorschläge werden übernommen, wobei im revidierten kommunalen Verkehrsplan nur die effektiven Lücken im Wegnetz als geplante Verbindungen eingetragen werden. Aus dem Dokument gehen zusätzlich Fuss- und Wanderwegverbindungen mit Sanierungsbedarf oder Schwachstellen hervor. Damit diese behoben werden, wird die Gemeinde im Richtplantext dazu verpflichtet, die Wege zu unterhalten, die Schwachstellen zu beheben und den Komfort zu verbessern sowie die kommunale Signalisation bei Bedarf anzubringen. Zudem sollen mittels periodischer Prüfung des bestehenden Wegnetzes Sanierungsbedarf und Schwachstellen analog zur vorliegenden Dokumentation der Arbeitsgruppe aufgezeigt werden. Im Sinne eines Controllings und Monitorings soll der Stand der umgesetzten Massnahmen dokumentiert werden.

2.2.3 Schwachstellenplan

Im Schwachstellenplan werden alle Schwachstellen aus dem Verkehrskonzept von 2008, dem kommunalen Fuss- und Wanderwegnetz von 2021 und den Inputs des Gemeindeingenieurs zusammengetragen und auf ihre Aktualität hin geprüft. Im Rahmen der ersten Veranstaltung konnte sich auch die Begleitgruppe zum Schwachstellenplan äussern und weitere Schwachstellen bezeichnen. Der Schwachstellenplan liegt als Beilage A dem Richtplantext bei. Er dient lediglich zur Orientierung und wird nicht festgesetzt. In der Erarbeitung des Verkehrsplans wurde die Behebung einzelner Schwach-

stellen geprüft und gegebenenfalls Massnahmen festgelegt. Zudem wird im Richtplantext die Schwachstellenprüfung als Aufgabe der Gemeinde aufgenommen.

3 Abstimmung mit übergeordneten Planungen

3.1 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept [3] legt die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich im Planungshorizont bis 2030 fest. Die Gemeinde Wila ist dem nicht-urbanen Raum zugewiesen, in welchem der Erhalt der Erschliessungsqualität für den MIV und den öV und die Verbesserung der Erschliessungsqualität für den Velo- und den Fussverkehr (Wanderwege) als Ziele im Vordergrund stehen. Der kommunale Verkehrsplan berücksichtigt diese Zielformulierungen und es bestehen keine Widersprüche.

3.2 Kantonaler Richtplan

Gemäss Raumordnungskonzept im kantonalen Richtplan [1] und [2] liegt der von der Bahnlinie westlich gelegene Teil des Gemeindegabiets im Handlungsraum «Kulturlandschaft» und der Teil östlich davon in der «Naturlandschaft». In den Kulturlandschaften soll der Charakter erhalten werden. Folglich ist die Entwicklungsdynamik tief zu halten und auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität zu verzichten. Zudem sollen attraktive Ortszentren geschaffen und Ortsdurchfahrten gestaltet werden. In den Naturlandschaften gilt das Credo schützen und bewahren. Die Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft sind aufeinander abzustimmen. Der kommunale Verkehrsplan berücksichtigt diese Vorgaben.

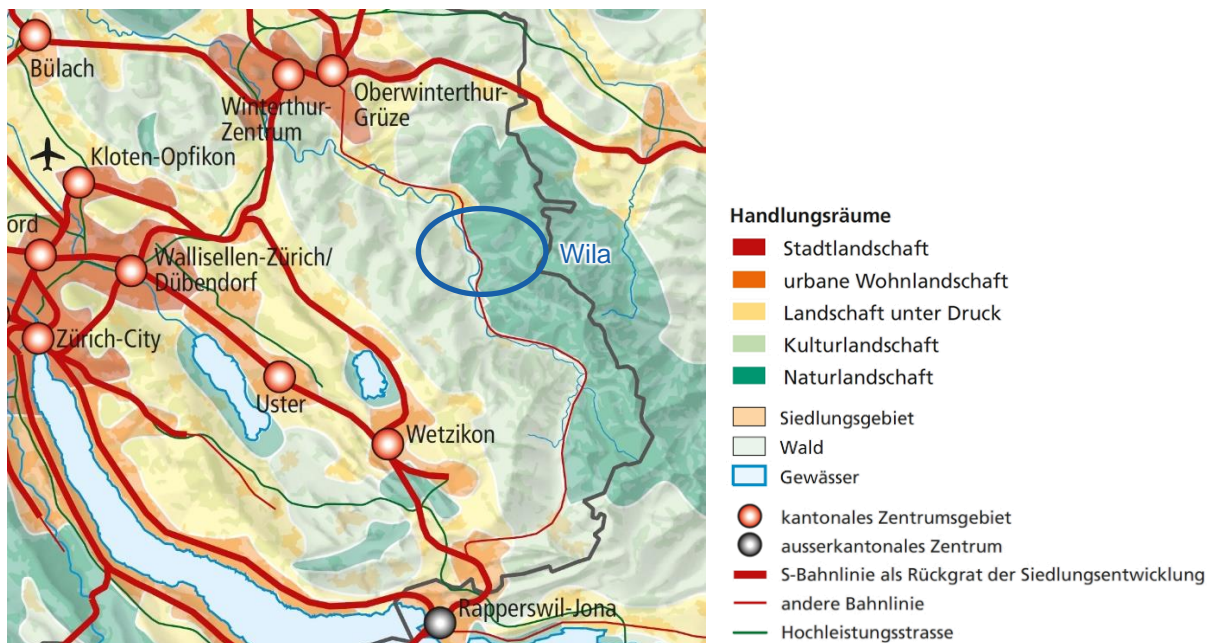


Abbildung 2: Handlungsräume im Grossraum Zürich (Quelle: Kantonaler Richtplan)

Die im kantonalen Richtplan eingetragenen Festlegungen werden im kommunalen Verkehrsplan als übergeordnete Festlegung dargestellt. Es bestehen keine Widersprüche zum kantonalen Richtplan.

3.3 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan [4] vertieft und ergänzt die Inhalte des kantonalen Richtplans mit Festlegungen von regionaler Bedeutung. So legt er die regionalen Verbindungsstrassen, wichtige öV-Haltestellen, Parkieranlagen sowie Reit-, Velo- und Fussverbindungen fest. Im kommunalen Verkehrsplan werden die Inhalte als übergeordnete Festlegungen aufgenommen.

Mit der Revision des regionalen Richtplans wurde die Steinenbachstrasse neu zwischen der Abzweigung Schmidrütistrasse und Steinen als regionale Verbindungsstrasse eingetragen. Die Strasse befindet sich derzeit im Eigentum der Gemeinde. Diese Diskrepanz zwischen Eigentumsverhältnis und Funktion/Zuständigkeit ist zu klären, hat aber keinen Einfluss auf den vorliegenden Richtplan.

Gemäss regionalem Richtplan soll eine Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage am Bahnhof Wila von 21 auf 80 Abstellplätze geprüft werden. Der Gemeinderat hat hierzu bereits in der Stellungnahme zur Gesamtrevision des regionalen Richtplans im Jahre 2016 die Streichung dieser Prüfung beantragt, da dieser den Ausbau als nicht sinnvoll erachtet. Zudem haben damals Vorabklärungen mit den SBB gezeigt, dass die bestehende Anlage bereits eine Überkapazität aufweist. Der Gemeinderat hält an der Streichung der Prüfung zur Erweiterung der P+R-Anlage aus dem regionalen Richtplan fest und wird der RZO einen entsprechenden Antrag unterbreiten. Im Richtplantext wird die Massnahme verankert. Die übrigen Zielformulierungen und Massnahmen werden im kommunalen Verkehrsplan übernommen.

4 Analyse

4.1 Bevölkerung

Ende 2020 wohnten 1'996 Personen (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich) in der Gemeinde Wila. Die Bevölkerung ist seit 1970 stetig gewachsen. Seit den 2000er Jahren ist die Einwohnerzahl relativ gleichmässig gewachsen, der Zuwachs zwischen 2000 und 2020 beträgt 10 Prozent. Folglich sind in der Gemeinde Wila in den letzten 20 Jahren keine grösseren Bauvorhaben realisiert worden.

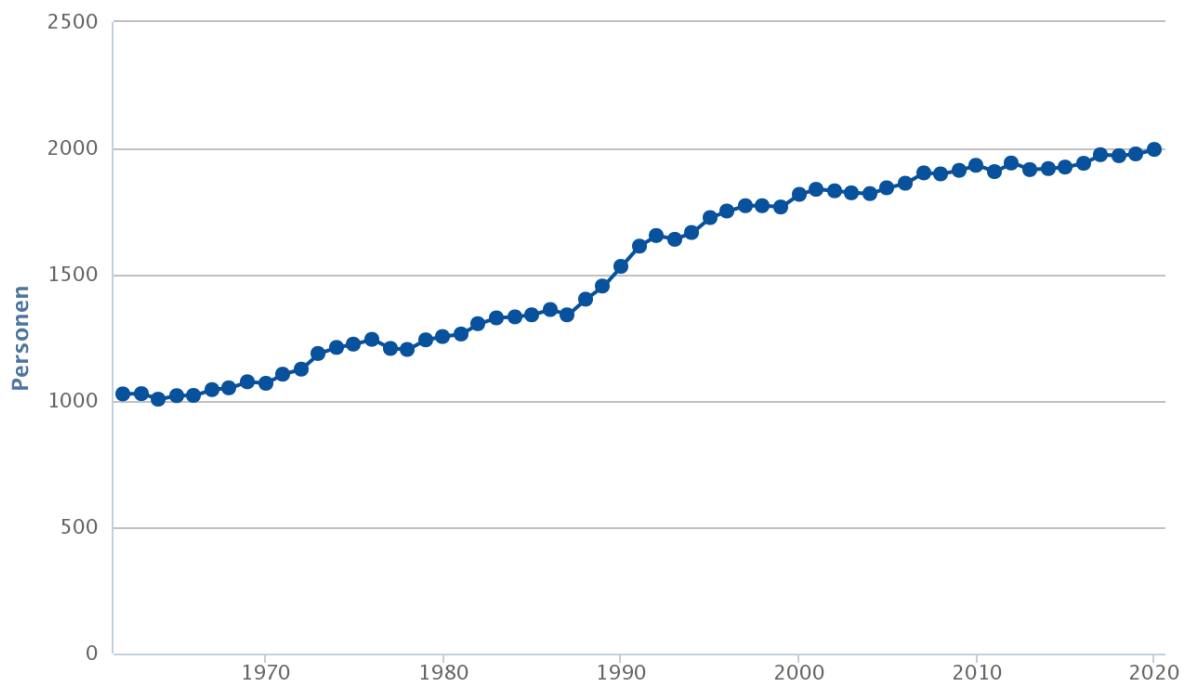


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung)

Gemäss regionalem Raumordnungskonzept [4] sollen die Handlungsräume Kulturlandschaft und Naturlandschaft, denen Wila zugeordnet ist, nur noch einen geringen Anteil an der Entwicklung haben und sie sind weitgehend zu bewahren. Wird das Wachstum der letzten 15 Jahre bis 2035 extrapoliert, so ist mit einem Bevölkerungswachstum von zusätzlich 150 Personen zu rechnen. Folglich hätte Wila im Jahre 2035 rund 2'150 Einwohnerinnen und Einwohner. Das bestehende Strassennetz reicht aus, um den resultierenden Mehrverkehr durch dieses geringe Wachstum abzuwickeln.

4.2 Beschäftigte

Ende 2018 befanden sich 162 Arbeitsstätten mit 615 Beschäftigten bzw. 448 Vollzeitäquivalente (Quelle: BFS, STATENT) in der Gemeinde Wila. Folglich gibt es in der Gemeinde Wila deutlich mehr Einwohnerinnen und Einwohner als Beschäftigte. Seit Beginn der Beschäftigtenstatistik im Jahr 2011 schwankt die Beschäftigtenzahl zwischen 580 und 650. In den Arbeitszonen sind nur noch kleinere Grundstücke unbebaut und grössere Bauprojekte sind derzeit nicht bekannt. Es kann folglich davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Beschäftigten bis 2035 stagniert oder nur geringfügig steigt.

4.3 Verkehrsaufkommen

Aufgrund des geringen prognostizierten Wachstums der Bevölkerung und der Beschäftigten, wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen entsprechend gering ausfallen. Der regionale Richtplan [4] sieht in seiner Gesamtstrategie eine Anhebung des öffentlichen Verkehrs im Bimodal-Split (MIV/öV) von 17 % (2017) auf 25 % bis ins Jahr 2030 vor. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20 % (2011) auf 22 % (2030) gesteigert werden. In der Gemeinde Wila betrug der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Bimodal-Split 10 % im Jahr 2018. Da in der Gemeinde Wila die Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren nicht wesentlich erhöht wird, kann davon ausgegangen werden, dass der öV-Anteil auf dem heutigen Niveau verharret. Es wird davon ausgegangen, dass zukünftig ein Teil der Autofahrten infolge Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur und gesellschaftlichen Trends vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden können.

4.4 Fazit

In den nächsten 15 Jahren dürfte das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten geringfügig zunehmen. Mit der geringen Verkehrsentwicklung, dem leichten Modalshift in Richtung öV/Fuss- und Veloverkehr und den Massnahmen im vorliegenden Verkehrsplan kann dieses Wachstum gut über die bestehende Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden.

5 Vorprüfung

Der vorliegende kommunale Verkehrsplan wird parallel zur öffentlichen Auflage dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich zur Vorprüfung eingereicht.

Die Auswertung der Vorprüfung folgt.

6 Öffentliche Auflage

Der vorliegende kommunale Verkehrsplan wurde parallel zur Vorprüfung vom xx. bis xx. öffentlich aufgelegt. Während dieser Zeit kann jede Person Einwendungen zum Verkehrsplan einreichen. Über die öffentliche Auflage wurde die Bevölkerung im Amtsblatt und im ... informiert.

Die nicht berücksichtigten Einwendungen werden im Anschluss an dieser Stelle dokumentiert.

7 Nicht berücksichtigte Einwendungen

Die Begründung der nicht berücksichtigten Einwendungen folgt nach der öffentlichen Auflage.