
Kommunaler Verkehrsplan

Richtplantext

Öffentlich aufgelegt vom [12. November 2021](#) bis [11. Januar 2022](#)

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Gemeindepräsident

Gemeindeschreiber

.....

.....

Von der Baudirektion mit Verfügungs-Nr.:
genehmigt am:

Für die Baudirektion:

Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Wila	
Fachgruppe	Sandro Turcati Ernst Bühler 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	Fabian Mariani Telefon 052 354 21 11 fabian.mariani@ewp.ch	
Projektteam	Fabian Mariani (Projektleiter) Christoph Suter (Qualitätssicherung) Nicole Kesting Noémi Stalder	
Auftragsnummer	4000826	
Stand	18. März 2022	

Änderungen gegenüber der Fassung vom 28. Oktober 2021 (Stand: Vorprüfung und öffentliche Auflage) sind in blauer Schrift eingefügt.

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

Inhaltsverzeichnis

1	Bestandteile und Verbindlichkeit	5
2	Grundlagen	5
3	Übergeordnete Gesamtstrategie	6
4	Strassenverkehr	7
5	Parkierung MIV	8
6	Öffentlicher Verkehr	8
7	Veloverkehr	9
8	Fussverkehr	10
9	Güterverkehr	11

Beilagen (orientierend)

Beilage A	Schwachstellenplan, 11. März 2022
Beilage B	Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz, Empfehlungen der Arbeitsgruppe Fuss- und Wanderwege Wila, 18. Januar 2021

Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
RPV	Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss
RZO	Zweckverband Regionalplanung Zürcher Oberland

1 Bestandteile und Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsplan der Gemeinde Wila besteht aus dem Richtplantext und der dazugehörigen Richtplankarte mit den kommunalen Festlegungen. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind integriert und als übergeordnete Festlegungen gekennzeichnet. Der Verkehrsplan ist behördenverbindlich. Er wird von der Gemeinde festgesetzt und vom Kanton genehmigt. Der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und erfordert keine Genehmigung durch den Kanton. Der erläuternde Planungsbericht nach Art. 47 RPV, der beigelegte Schwachstellenplan und das Dokument «Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz» dienen lediglich zur Orientierung und weisen keine Behördenverbindlichkeit im Sinne des Richtplans auf.

2 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, Kanton Zürich, 19. Dezember 2018 (RRB Nr. 1266 / 2018)
- [5] [Regionaler Richtplan Oberland, Kanton Zürich, Verabschiedung durch Delegiertenversammlung \(Teilrevision\), 18. November 2021](#)

3 Übergeordnete Gesamtstrategie

Übergeordnete Festlegungen

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept [3] hat in nicht-urbanen Räumen, zu denen Wila zugeordnet ist, den Erhalt der Erschliessungsqualität für den MIV und den öV und eine Verbesserung in den Bereichen Velo- und den Fussverkehr (Wanderwege) zum Ziel.

Der regionale Richtplan [4] hält folgende Ziele für die Region Zürcher Oberland fest:

«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.»

Der regionale Richtplan [4] gibt den Gemeinden folgende Massnahme vor:

«Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen von kommunalen Planungen (Richt- und Nutzungsplanungen sowie Parkplatzverordnungen) die kantonalen und regionalen Zielsetzungen.»

Kommunale Ziele

Die Zielsetzungen der Gemeinde Wila für den kommunale Verkehrsplan leiten sich von denjenigen der Region Zürcher Oberland ab. So soll der Gesamtverkehr auch in Wila möglichst nachhaltig und umweltverträglich abgewickelt werden.

Die Verkehrsinfrastruktur und die Siedlungsstruktur sind aufeinander abzustimmen. Dies unter optimaler Berücksichtigung der Bedürfnisse von Bevölkerung und Gewerbe. Ebenfalls sind die Verkehrsmittel untereinander abzustimmen, um intermodale Reiseketten im ländlichen Raum zu fördern.

Das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr soll sowohl für den alltäglichen Bedarf als auch für die Naherholung gestärkt und sein Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden. Verfügbarkeit, Attraktivität und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur sind für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs soll insbesondere von und nach den Städten Winterthur und Zürich, dem Glattal und Pfäffikon ZH gefördert werden.

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde Wila berücksichtigt im Rahmen von kommunalen Planungen (Richt- und Nutzungsplanungen) die kantonalen, regionalen und kommunalen Zielsetzungen.

4 Strassenverkehr

Übergeordnete Festlegungen

Im kantonalen Richtplan ist die Tösstalstrasse, die das Gemeindegebiet von Wila durchquert, als Hauptverkehrsstrasse festgelegt. Im regionalen Richtplan sind Verbindungsstrassen von regionaler Bedeutung eingetragen. Es sind dies die Schalchenstrasse und die Steinenbachstrasse. Zudem besteht für die Tösstalstrasse im Abschnitt zwischen Sommerau- und Steinenbachstrasse ein Richtplaneintrag «Umgestaltung Strassenraum» zur siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraumes.

Kommunale Festlegungen

Strassenklassierung

Im Verkehrsplan sind die bestehenden kommunalen Verbindungs- und Sammelstrassen eingetragen. Sie übernehmen eine Funktion hinsichtlich Verbindung und Groberschliessung. Die kommunalen Verbindungsstrassen verbinden die Aussenwachen mit dem Dorf **und untereinander**. Die Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Quartieren im Siedlungsgebiet und führen diesen auf eine höher klassierte Strasse. Auf dem Gemeindegebiet sind keine neuen Verbindungs- und Sammelstrassen geplant, daher wird auf eine tabellarische Darstellung verzichtet.

Erschliessungsstrassen werden im Verkehrsplan als orientierender Inhalt dargestellt. Sie werden in Gemeinde- und Privatstrassen unterschieden.

Verkehrsberuhigung

In den mit «Verkehrsberuhigung» bezeichneten Quartieren sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Ziel der Massnahmen sind eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. **Die Massnahmen sind mit den Bedürfnissen des Veloverkehrs abzustimmen.**

Schwachstellenprüfung

Bei Strassensanierungen ist der Schwachstellenplan (siehe Beilage A) beizuziehen. Es ist jeweils zu prüfen, ob im Rahmen des Bauprojekts die eingetragene Schwachstelle behoben werden kann.

5 Parkierung MIV

Übergeordnete Festlegungen

Im regionalen Richtplan sind auf dem Gemeindegebiet von Wila drei bestehende Parkieranlagen von regionaler Bedeutung eingetragen:

- Bahnhof (Park and Ride-Anlage), Erweiterung von 21 auf 80 Parkplätze soll geprüft werden
- Tössbrücke Tablat (für Erholungsnutzung, Wandergebiet Tösstal)
- Tössbrücke Au (für Erholungsnutzung, Wandergebiet Tösstal)

Kommunale Festlegungen

Park and Ride-Anlage von regionaler Bedeutung am Bahnhof Wila

Aus dem Richtplantext des regionalen Richtplans geht hervor, dass bei der P+R-Anlage am Bahnhof eine Erweiterung von den bestehenden 21 auf 80 Parkplätze geprüft werden soll. Der Gemeinderat erachtet diese Erweiterung als unverhältnismässig und nicht zweckmässig. Er wird sich daher bei der RZO dafür einsetzen, dass die Prüfung einer Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhof aus dem regionalen Richtplan gestrichen wird.

6 Öffentlicher Verkehr

Übergeordnete Festlegungen

Im kantonalen Richtplan ist die Bahnlinie mit dem Bahnhof in Wila eingetragen. Zwischen Winterthur-Grüze und Bauma ist langfristig ein Ausbau auf Doppelspur vorgesehen. Der regionale Richtplan weist im Bereich öffentlicher Verkehr keine Einträge zur Gemeinde Wila auf.

Kommunale Festlegungen

Trasseesicherung für Doppelspurausbau der S-Bahnlinie

Die im kantonalen Richtplan festgelegte Sicherung des Trassees für den Doppelspurausbau der S-Bahnlinie zwischen Winterthur-Grüze und Bauma ist im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung zu berücksichtigen und mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Bushaltestellen

Im Verkehrsplan sind die bestehenden Bushaltestellen eingetragen. Die Bushaltestellen ausserhalb der **Gemeindegrenze** sind als orientierender Inhalt eingetragen. Folgende Massnahme ist als kommunale Festlegung im Verkehrsplan eingetragen.

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
Ö1	Ghöngg/Loch	Prüfung einer neuen Bushaltestelle	Postauto AG

Tabelle 1: Karteneinträge öffentlicher Verkehr

7 Veloverkehr

Übergeordnete Festlegungen

Die regionalen Radwege verbinden Ortschaften miteinander, führen zu regionalen Zielen wie Bahnhöfen oder Ortszentren etc. und verbinden die Naherholungsgebiete mit den Siedlungsgebieten. Für Freizeitwecke sind attraktive Freizeittrouten bezeichnet. Im regionalen Richtplan ist die Hauptverbindung Turbenthal – Wila (mit Ausbau mehrerer Abschnitte) eingetragen. Als Mountainbike-Route von regionaler Bedeutung ist die Route Hörnli-Bike (bestehende MTB-Route 33 Schweizmobil) festgelegt.

Kommunale Festlegungen

Veloparkierungsanlage

Im Verkehrsplan ist die bestehende Veloparkierungsanlage am Bahnhof eingetragen. Sie dient in erster Linie als Bike+Ride-Anlage.

Bestehende Veloverbindungen

Die Gemeinde ist für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der bestehenden kommunalen Veloverbindungen zuständig. Im Rahmen von Strassensanierungsprojekten ist zu prüfen, ob die Situation für den Veloverkehr hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit verbessert werden kann. Hierbei sind nebst den Verbindungen innerhalb des Hauptsiedlungsgebietes auch die Anbindung der Aussenwachen (Kernzonen nach Bau- und Zonenordnung) an das Dorfzentrum, an den Bahnhof und an die Schulen zu berücksichtigen.

Geplante Veloverbindungen

Folgende Massnahmen sind im Bereich Veloverkehr als kommunale Festlegung im Verkehrsplan eingetragen.

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
V1	Veloverbindung (Tösstalstrasse – Bahndammstrasse)	Neue Veloverbindung	-
V2	Schalchenstrasse (Tösstalstrasse – Loch)	Neue Veloverbindung	Abstimmung mit Kanton
V3	Steinenbachstrasse (Steinen – Anschluss an überkommunalen Radweg Töss)	Neue Veloverbindung (aufgrund Gemeindegrenzverlauf in drei Abschnitte gegliedert)	Abstimmung mit Kanton und Turbenthal
V4	Aegetswiler-/Tablatstrasse (Vorder Ägetswil – Tablatbrücke)	Neue Veloverbindung	-
V5	Höhenweg (Friedhofstrasse – Ghögg)	Neue Veloverbindung	-
V6	Bahndammstrasse	Neue Veloverbindung	-
V7	Sommeraustrasse (Tösstalstrasse – Töss-Jona-Route)	Neue Veloverbindung	-

Tabelle 2: Karteneinträge Veloverkehr

8 Fussverkehr

Übergeordnete Festlegungen

Im regionalen Richtplan wird das Fuss- und Wanderwegnetz von überkommunaler Bedeutung abgebildet. So sind unter anderem der Tössuferweg Bauma – Saland – Wila als hindernisfreier Wanderweg und der Guyer-Zeller-Weg als historischer Verkehrsweg eingetragen. Die Wiederherstellung der inventarisierten historischen Wegverbindung zwischen Tablat und der Kirche Turbenthal ist mit der Gemeinde Turbenthal zu koordinieren. Zudem ist eine Skating-Route (Mittelland-Skate Etappe Uster-Kloten) und der Reitweg entlang der Töss im regionalen Richtplan eingetragen.

Kommunale Festlegungen

Bestehende Fuss- und Wanderwegverbindungen

Die Gemeinde wird das bestehende kommunale Fuss- und Wanderwegnetz unterhalten, die Schwachstellen beheben und den Komfort verbessern. Bei Bedarf werden die Wegstrecken signalisiert. Zudem setzt sich die Gemeinde für die Fortführung ihrer kommunalen Fusswege in den angrenzenden Gemeinden ein. Periodisch wird das bestehende Wegnetz auf Sanierungsbedarf und Schwachstellen überprüft und der Umsetzungsstand dokumentiert. Ausgangspunkt für die rollende Planung bildet die Aufnahme der Schwachstellen und die Festlegung des Wegnetzes gemäss aktuellem Planungsstand (Beilagen A und B). Auf eine tabellarische Zusammenstellung der bestehenden Fuss- und Wanderwegverbindungen wird verzichtet.

Geplante Fuss- und Wanderwegverbindungen

Generell sollen die Aussenwachen (Kernzonen nach Bau- und Zonenordnung) eine sichere Fussverbindung zum Dorfzentrum, zum Bahnhof und zu den Schulen erhalten. Folgende Massnahmen sind im Bereich Fussverkehr als kommunale Festlegung im Verkehrsplan eingetragen.

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
F1	Burgweg (Verlängerung bis Hofstettenstrasse)	Rechtliche Sicherung der Fussverbindung	
F2	Fussverbindung (Würbel – Chilenholz)	Rechtliche Sicherung der Fussverbindung	Koordination mit Turbenthal
F3	Fussverbindung (Hofwiesenweg – Eichhaldenstrasse)	Neue Fussverbindung	-
F4	Fussverbindung (Tösstalstrasse – Schützenhausweg)	Neue Fussverbindung	-
F5	Fussverbindung (Tablatstrasse – Bahnunterführung Schützenhausweg)	Neue Fussverbindung	Koordination mit Quartierplan Schochen; Abstimmung mit Reptilienschutz (Inventarisierte Reptilienlebensraum tangiert)
F6	Fussverbindung (Schochenstrasse – F5)	Neue Fussverbindung	Koordination mit Quartierplan Schochen

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
F7	Fussverbindung (Heissentalweg – Geenstrasse)	Neue Fussverbindung, Fortführung in Richtung Schalchen (Oberluegeten) mit Gemeinde Wildberg klären	Koordination mit Wildberg
F8	Fussverbindung (Schalchenstrasse – Katzenbachstrasse)	Neue Fussverbindung	Der Bau des Fusswegs ist mit der geplanten Revitalisierung des Lochbachs / Quellbachs (2. Priorität) zu koordinieren.
F9	Fussverbindung (Chileweg – Höhenweg)	Neue Fussverbindung	Abstimmung mit Reptilienschutz (Inventarisierter Reptilienlebensraum tangiert)
F10	Fussverbindung (Stationsstrasse – Kugelgasse)	Neue Fussverbindung	-
F11	Tösstalstrasse (Höhe Huebwiesstrasse)	Neue Fussgängerquerung	-
F12	Fussverbindung (Geissackerstrasse – Höhenweg)	Neue Fussverbindung	-
F13	Fussverbindung (Huebwiesstrasse – Höhenweg)	Neue Fussverbindung	-
F14	Wildbergstrasse (Pulvermüliweg – Gemeindegrenze Wildberg)	Neue Fussverbindung, Fortführung mit Gemeinde Wildberg klären	Koordination mit Wildberg
F15	Steinenbachstrasse (Talgarten – Bushaltestelle «Turbenthal, Gosswil»)	Neue Fussverbindung	Koordination mit kantonaler Fachstelle Fuss- und Wanderwege sowie Turbenthal
F16	Steinenbachstrasse (Bushaltestelle «Turbenthal, Abzw. Auli» – Hinterauli)	Neue Fussverbindung	Koordination mit kantonaler Fachstelle Fuss- und Wanderwege sowie Turbenthal
F17	Steinenbachstrasse (Trauben, Turbenthal – Steinen)	Neue Fussverbindung	Koordination mit kantonaler Fachstelle Fuss- und Wanderwege sowie Turbenthal

Tabelle 3: Karteneinträge Fussverkehr

9 Güterverkehr

In der Gemeinde bestehen keine Anlagen für den Güterverkehr. Es sind keine geplant, weder von übergeordneter Bedeutung noch kommunal.