
Gemeinde Wila

Kommunaler Verkehrsplan Wila

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

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Gemeindepräsident

Gemeindeschreiber

.....

.....

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\
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 Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	6
	2.2 Kantonale und regionale Grundlagen	6
	2.3 Kommunale Grundlagen	7
	2.3.1 Verkehrskonzept	7
	2.3.2 Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz	7
	2.3.3 Schwachstellenplan	7
3	Abstimmung mit übergeordneten Planungen	8
	3.1 Kantonaies Gesamtverkehrskonzept	8
	3.2 Kantonaler Richtplan	8
	3.3 Regionaler Richtplan	9
4	Analyse	10
	4.1 Bevölkerung	10
	4.2 Beschäftigte	10
	4.3 Verkehrsaufkommen	11
	4.4 Fazit	11
5	Vorprüfung	11
6	Öffentliche Auflage und Anhörung	12

Abkürzungsverzeichnis

BFS	Bundesamt für Statistik
IVS	Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
öV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBG	Planungs- und Baugesetz
RPG	Raumplanungsgesetz
RRB	Regierungsratsbeschluss
RZO	Zweckverband Regionalplanung 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, wodurch er behördenverbindlich wird.

1.2 Auftrag

Der kommunale Verkehrsplan der Gemeinde Wila soll einer Gesamtrevision unterzogen 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 von Vereinen und Parteien abzuholen, wurde eine Begleitgruppe eingesetzt. Die Projektorganisation ist dem folgenden Organigramm zu entnehmen.



Abbildung 1: Projektorganisation

2 Grundlagen

2.1 Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das IVS ist auch in der kommunalen Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Inventarobjekte von nationaler Bedeutung, namentlich die Tössbrücke Strick und Tablatstrasse (ZH 9308.0. 1) sind Teil eines Bundesinventars gemäss Art. 5 NHG. Weitere Inventarobjekte sind von regionaler Bedeutung. Als Objekte mit Substanzerhaltung sind die Wildbergstrasse (ZH 306.4), der Höhenweg (ZH 35.2.2), die Bodenweiherstrasse (ZH 35.2. 1) und ein rechtsufriger Weg von der Tössbrücke Summerau nach Tablat (ZH 35. 1.4) sowie die Tössbrücken Wisental, Sommerastrasse (ZH 9300.2. 1), Tablat, Sengistrasse (ZH 9301. 1.1), Saland, Au (ZH 35. 1.1) und Saland Station (ZH 9237) zu nennen.

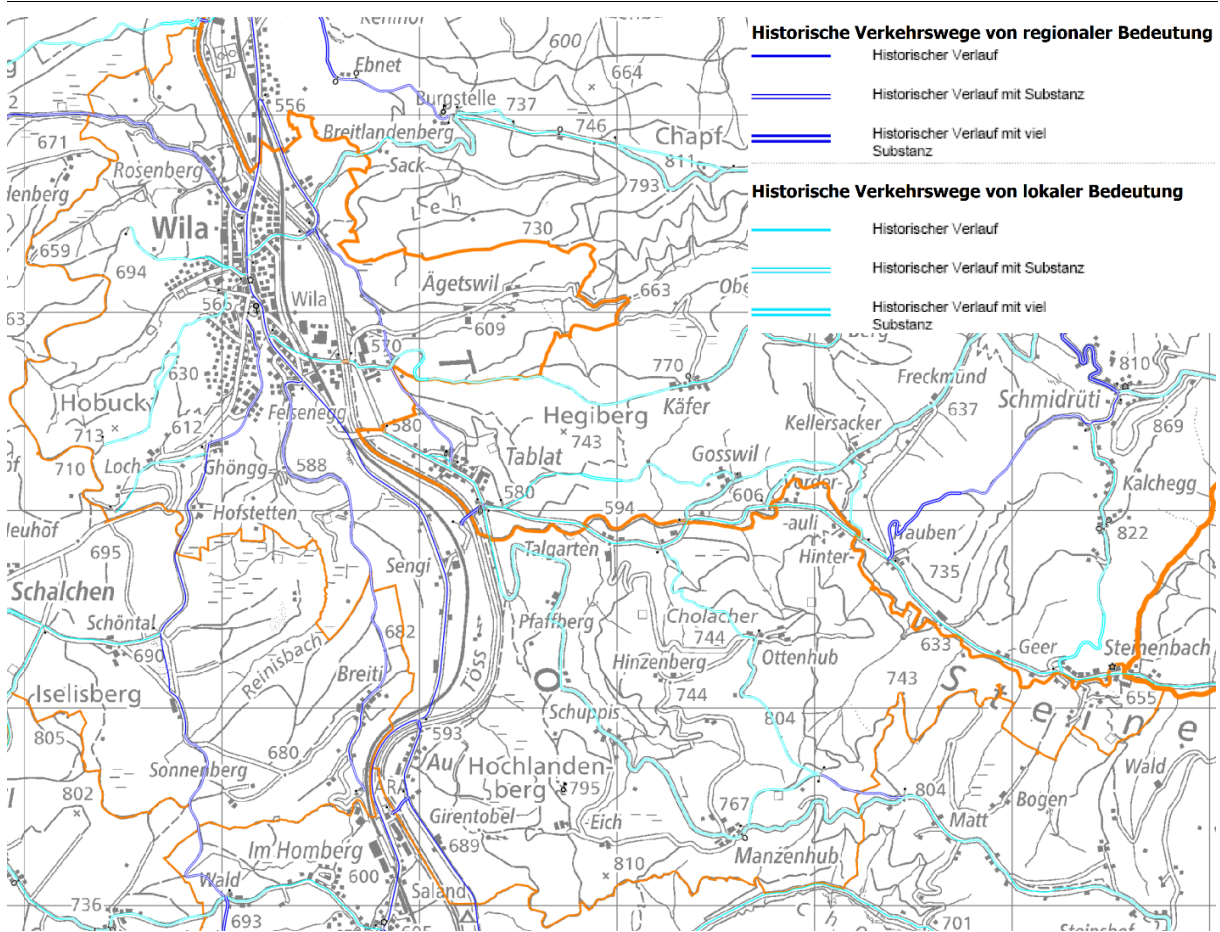


Abbildung 2: Historische Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung (Quelle: GIS-Browser ZH, Abfrage 11.03.2022)

2.2 Kantonale und regionale 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](#)

2.3 Kommunale Grundlagen

2.3.1 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.

2.3.2 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 [grösstenteils](#) 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, verpflichtete sich die Gemeinde im Richtplantext dazu, die Wege zu unterhalten, die Schwachstellen zu beheben und den Komfort zu verbessern sowie bei Bedarf die Wegweisung zu verbessern. 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.

2.3.3 Schwachstellenplan

Im Schwachstellenplan wurden alle Schwachstellen aus dem Verkehrskonzept von 2008, den Empfehlungen der Arbeitsgruppe Fuss- und Wanderwege Wila aus dem Jahr 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 Schwachstellen 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 kantonalem Richtplan [1] und [2] liegt der von der Bahnlinie westlich gelegene Teil des Gemeindesgebiets 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.

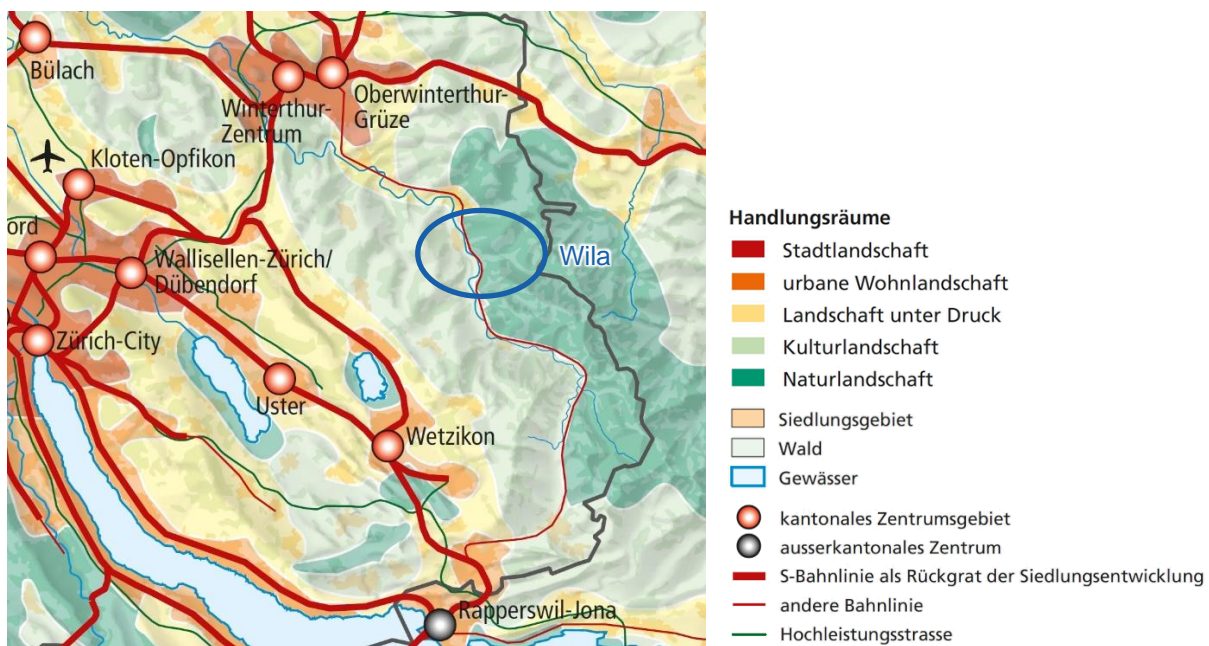


Abbildung 3: Handlungsräume im Grossraum Zürich (Quelle: Kantonalen Richtplan)

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. [Bei der Begründung ist der Umgang mit dem im Gestaltungsplan Huswis aufgeführten Parkplatzdefizits der Zentrumsüberbauung miteinzubeziehen.](#) Im Richtplantext wird die Massnahme verankert. Die übrigen Zielformulierungen und Massnahmen [des kommunalen Verkehrsplans leiten sich von denjenigen des regionalen Richtplans ab.](#)

4 Analyse

4.1 Bevölkerung

Ende 2020 wohnten 1'996 Personen in der Gemeinde Wila (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich). 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.

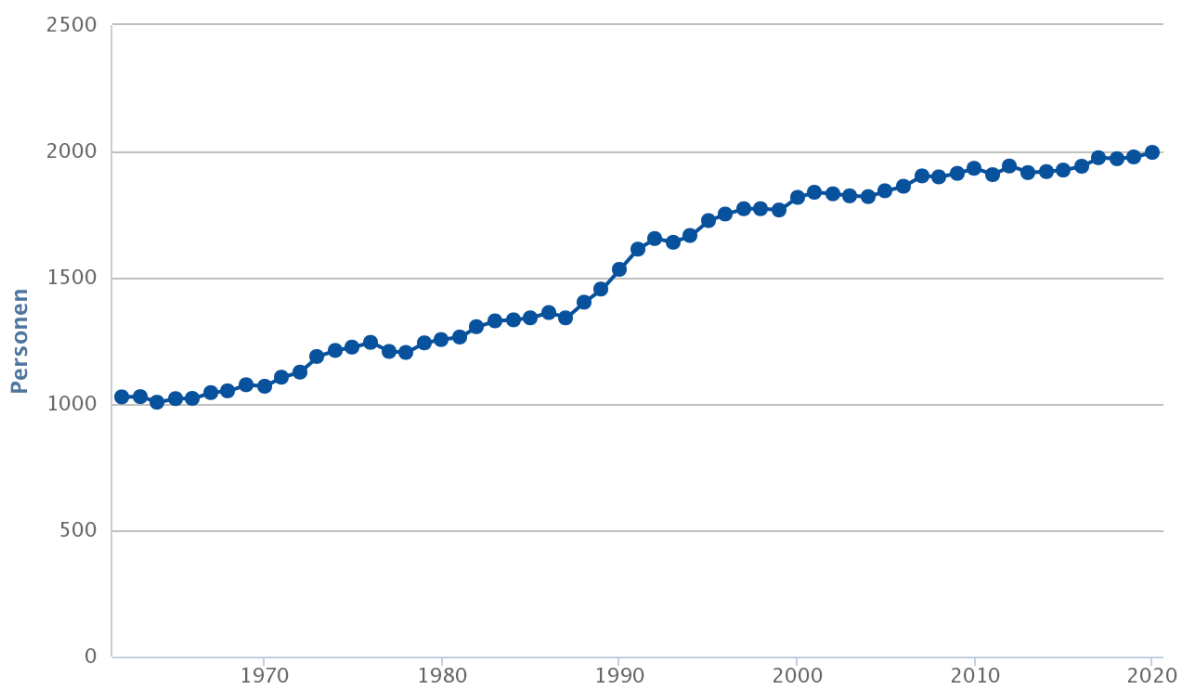


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung)

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 verharrt. 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-/Veloverkehr und den Massnahmen im vorliegenden Verkehrsplan kann dieses Wachstum gut mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden.

5 Vorprüfung

Der vorliegende kommunale Verkehrsplan wurde parallel zur öffentlichen Auflage dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich zur Vorprüfung eingereicht. Die Anträge aus der kantonalen Vorprüfung wurden mehrheitlich berücksichtigt. In folgenden Punkten wurde von den Anträgen/ Empfehlungen aus der Vorprüfung abgewichen:

- Verlegung/Streichung Fuss- und Wanderweg F8 infolge Konflikt mit Gewässerraum:
Am geplanten Fuss- und Wanderweg (F8 ehemals F10, Schalchenstrasse – Katzenbachstrasse) entlang Quellbach und Lochbach wird festgehalten. Er stellt einen sehr attraktiven, direkten Schulweg zum Schulhaus Eichhalde dar. Die Umsetzung soll mit den bevorstehenden Hochwasserschutzprojekt Lochbach koordiniert werden. Die Linienführung des Weges ist mit dem Gewässerraum und dem Hochwasserschutzprojekt abzustimmen. Wird der Weg innerhalb des Uferstreifens des Quellbachs und des Lochbachs geplant, so ist die Standortgebundenheit und das öffentliche Interesse nachzuweisen. Ein entsprechender Koordinationshinweis wurde im Richtplantext vermerkt.
- Abstimmung auf laufendes Wasserbauprojekt:
Für die geplanten Wegverbindungen entlang der Töss kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Koordination mit dem laufenden Wasserbauprojekt stattfinden, da sich letzteres erst im Variantenstudium befindet. Die Abstimmung erfolgt mit einer Teilrevision nach Festsetzung des Wasserbauprojektes.
- Ergänzung Koordinationshinweis Reptilienschutz bei Veloverbindung V6:
Auf den Koordinationshinweis «Inventarisierter Reptilienlebensraum tangiert: mit Reptilienschutz abstimmen.» wird bei der Veloverbindung V6 (Bahndammstrasse) verzichtet, da allfällige Velomassnahmen auf der bestehenden Fahrbahn umgesetzt werden und den Lebensraum nicht zusätzlich belasten.

- Weitere Strukturierung und Verdichtung des Fusswegnetzes:
Die Maschenweite des kommunalen Fusswegnetzes wird als ausreichend befunden. Eine Verdichtung des Wegnetzes wurde wie vorgeschlagen im Bereich der reformierten Kirche vorgesehen. Eine Unterscheidung in Kategorien (Haupt-/ Nebenfussweg) oder nach Zwecken (Alltags-/ Freizeitwege) ist für die Netzbildung nicht zielführend (Kleinräumigkeit Netz, Überlagerung resp. fehlende Abgrenzbarkeit von Verkehrszwecken, da Freizeitaktivitäten auch im Alltag stattfinden).

6 Öffentliche Auflage und Anhörung

Der vorliegende kommunale Verkehrsplan hat parallel zur Vorprüfung während 60 Tagen vom 12. November 2021 bis 11. Januar 2022 öffentlich aufgelegt. Während dieser Zeit konnte jede Person Einwendungen zum Verkehrsplan einreichen. Über die öffentliche Auflage wurde die Bevölkerung im Tössthaler, auf der Gemeinde-Homepage und im Zürcher Amtsblatt informiert. Zudem wurden die Inhalte an der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 24. November 2021 erläutert. Innert der Auflagefrist gingen 12 Stellungnahmen mit 27 Einwendungen ein, wobei einzelne Einwendungen den gleichen Sachverhalt betreffen. Wie die Einwendungen behandelt wurden, kann der nachstehenden **Tabelle 1** entnommen werden.

Parallel zur öffentlichen Auflage wurden die Region und die Nachbargemeinden angehört. Die Region nimmt das Planungsvorhaben zur Kenntnis und stellt keine Anträge. Sie hat darauf hingewiesen, dass sie zur Streichung der Erweiterung der Park und Ride-Anlage am Bahnhof eine Begründung unter Einbezug des von der Gemeinde im Gestaltungsplan Huswis aufgeführten Parkplatzdefizits der Zentrumsüberbauung erwartet. Zudem weist sie auf den Abstimmungsbedarf des Velo- und Reitweges entlang der Töss hin. Diese Anpassungen wurden vorgenommen.

An einer Sitzung wurden die Punkte mit Abstimmungsbedarf mit der Gemeinde Turbenthal bereits diskutiert. An der Sitzung konnte ein Konsens gefunden werden, sodass die Gemeinde Turbenthal keine Anträge zur Anpassung des kommunalen Verkehrsplans gestellt hat. Es entstand kein Anpassungsbedarf für den vorliegenden Verkehrsplan. Von den übrigen Nachbargemeinden gingen keine Stellungnahmen ein.

Nr.	Einwendung (Antrag)	Entscheid
1	Die Fussverbindung Eichhalden – Mühleweiher (F3) ist nördlich entlang des Siedlungsgebietes als «geplant» in die Karte aufzunehmen. (Eventualantrag: Verbindung vom höchsten Punkt direkt zur privaten Quartierstrasse).	Eventualantrag angenommen; Eine Wegführung nördlich des Siedlungsgebietes wird abgelehnt, da der Weg im Wald oder auf diversen Privatparzellen (Landerwerb) läge.
2	Der Abstieg (Kesselrietstrasse – Mühleweiherweg, ehemals F8) ist nach der Parzelle 2920 zeichnerisch nach Osten Richtung Rooswis zu verschieben.	Fusswegverbindung wurde gestrichen (siehe Einwendung Nr. 7).
3	Die Fussverbindung vom Pfaffberg zur Töss ist ersatzlos zu streichen. Es handelt sich um eine historische Verbindung, die heute kaum noch genutzt wird.	<p>Abgelehnt, aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verbindung stellt eine attraktive Fussverbindung dar und steigert die Standortattraktivität von Wila. • Sie ist seit 1995 im gültigen Verkehrsplan als bestehende Fusswegverbindung eingetragen. • Sie ist durchgehend im Besitz der Gemeinde oder Unterhaltsgenossenschaft. • Die alte Ottenhubstrasse und der Pfaffbergweg stellen attraktive Alternativen zu den Verbindungsstrassen dar. • Die Konflikte zwischen Menschen und Tieren sind auf den meisten Wanderwegen klein. • Der Unterhaltsaufwand ist sehr gering, da Synergien mit Zivilschutz und Clean-up-Day genutzt werden. • Das Biken ist gut regulierbar, da es im Wald generell verboten ist, sofern es nicht explizit gestattet wird.
4	Die Fussverbindung vom TCS Parkplatz Tablat zum Rosengarten ist in den Verkehrsplan aufzunehmen. Die aktuelle Eigentümerschaft hat Interesse an einer Anbindung an das regionale Wanderwegnetz bekundet.	Abgelehnt: Es besteht kein öffentliches Interesse zur Anbindung an den Rosengarten, zumal der Gastbetrieb nicht im Fusswegnetz eingebunden ist und seit vielen Jahren stillsteht. Eine Verbindung zur Sengistrasse bleibt auf privater Initiative möglich, wenn der Gastbetrieb wieder aufgenommen werden sollte.
5	Die Fussverbindung auf der Ostseite des Bahntrassees Tlw. ist bis zur Parzellengrenze Kat. Nr. 29/27 zu verlängern und entlang der nördlichen Parzellengrenze Kat. Nr. 24 bestehende Weg zwischen Schochen- und Sommer- bis zur Töss, dann parallel zur Radwegverbindung zur Tössbrücke zu führen. Auf eine Veloverbindung mit diesem oder einem ähnlichen Verlauf ist zu verzichten.	angenommen: Statt der vorgeschlagenen Linienführung wird für diese kommunale Fusswegverbindung der bestehende Weg zwischen Schochen- und Sommer- bis zur Töss, dann parallel zur Radwegverbindung zur austrasse (Parzelle Nr. 25, 53) eingetragen. Dies reduziert die Beanspruchung von landwirtschaftlich genutzten Flächen.
6	Im Gebiet «Zentrum» ist die Veloverbindung ersatzlos zu streichen. Die Aussenraumgestaltung ist für gemischten Langsamverkehr ungeeignet. Die Unübersichtlichkeit des kleinmassstäblich gestalteten Platzes und die hohe Fussgängerdichte lassen ein gefahrloses Nebeneinander nicht zu.	Abgelehnt: An der Veloverbindung durch das Zentrum wird festgehalten. Bei geeigneter Gestaltung und Signalisation lässt sich eine mit dem Fussverkehr verträgliche Veloverkehrsführung umsetzen. So kann beispielsweise das Gebiet weiterhin als Fussgängerzone signalisiert bleiben mit dem Zusatz «Velo gestattet». Dies hat zur Folge, dass Velofahrende nur im Schritt-Tempo das Gebiet befahren dürfen und stets dem Fussverkehr den Vortritt gewähren müssen.

Nr.	Einwendung (Antrag)	Entscheid
7	Die Verbindung Kesselrietstrasse – Mühleweiherweg (ehemals F8) ist zu streichen, da die Verbindung bereits 100 m parallel dazu vorhanden ist.	<p>Angenommen, aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das bisherige Fusswegnetz ist ausreichend und sicher. So besteht 100 m parallel zu dieser geplanten Fusswegverbindung bereits eine Verbindung. • Die Verbindung bringt keinen Mehrwert für die Erschliessung der Landwirtschaftspartellen. • Die Verbindung erschwert die Bewirtschaftung. • Private Liegenschaften werden massiv in ihrem privaten Umfeld gestört. • Die Fussverbindung muss auf nicht optimalem Terrain ausgeführt werden. • Es entstehen zusätzliche Unterhaltskosten.
8	Im Abstand von etwa 4 Meter neben der Fussverbindung (Stationsstrasse – Kugelgasse, F10 ehemals F12) verläuft ein Weg der Gemeinde Wila. Das öffentliche Wegrecht soll deshalb - in der Länge des Landes der Gemeinde - auf dem Weg der Gemeinde bzw. dessen Verlängerung führen.	Angenommen: Die neue Fussverbindung (F14) wurde im Bereich der Alterssiedlung auf das Gemeindegrundstück (Nr. 236) verschoben.
9	Die Fusswegverbindung (Stationsstrasse – Kugelgasse, F10 ehemals F12) soll mit dem öffentlichen Wegrecht realisiert werden, das die Gemeinde 1990 erhalten hat.	Abgelehnt: Im Grundbuch ist kein öffentliches Wegrecht für diese Verbindung eingetragen.
10	Das geplante öffentliche Wegrecht (Stationsstrasse – Kugelgasse, F10 ehemals F12) soll aus dem Verkehrsrichtplan gestrichen werden.	<p>Abgelehnt, aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Fussverkehr ist umweltfreundlich und gesund. Die Gemeinde möchte diesen fördern, indem sie ein direktes, sicheres, komfortables und durchlässiges Fusswegnetz bereitstellt. • Laut regionalem Richtplan kommt dem Fussverkehr im Alltagsverkehr bei kurzen Distanzen eine grosse Bedeutung zu – insbesondere als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. • Die neue Wegverbindung ermöglicht einen direkteren Weg von der Huebwiesstrasse übers Gemeindehaus und der Alterssiedlung zum Bahnhof. Sie ist im Sinne eines engmaschigen Fusswegnetzes im Ortskern. • Die Wege ab Huebwis und Lindensteig (inkl. Gebiete Geissacker und Ghöngg) zum Gleis 1 (S26) verkürzen sich um etwa 70 m, also um über eine Minute. • Der Richtplaneintrag ist behördenverbindlich und entfaltet keine Rechtswirkung auf Privatpersonen. Die rechtliche Sicherung und/ oder bauliche Umsetzung richtet sich nach den gängigen Bewilligungsverfahren, bei denen Betroffene Rechtsmittel ergreifen können.

Nr. Einwendung (Antrag)	Entscheid
11 Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderweg- verbindung Wila – Chileholz – Kumberg (Nr. 3.2 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrs- plan gestrichen werden.	Abgelehnt, aus folgenden Gründen: <ul style="list-style-type: none">• Die Verbindung weist ein grosses Potential für eine attraktive Verbindung zwischen den beiden kantonalen Wanderwegen Töss und Kumberg auf.• Der historische Verlauf der Verbindung ist in der Landeskarte 1:25'000 vermerkt. Dieser kann mit der Umsetzung der Fussverbindung (F2) optimiert werden.• Die Konflikte zwischen Menschen und Tieren sind auf den meisten Wanderwegen klein.• Der Unterhaltsaufwand ist sehr gering, da Synergien mit Zivilschutz und Clean-up-Day genutzt werden.• Das Biken ist gut regulierbar, da es im Wald generell verboten ist, sofern es nicht explizit gestattet wird.
12 Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderweg- verbindung Talgarten – alte Ottenhubstrasse – Otten- hub (Nr. 3.4 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	Abgelehnt, aus folgenden Gründen: <ul style="list-style-type: none">• Die Verbindung stellt eine attraktive Fussverbindung dar und erhöht die Standortattraktivität von Wila• Sie ist seit 1995 im gültigen Verkehrsplan als bestehende Fusswegverbindungen eingetragen.• Sie ist durchgehend im Besitz der Gemeinde oder Unterhaltsgenossenschaft.• Sie stellt eine gute Alternative zur Verbindungsstrasse dar.• Die Konflikte zwischen Menschen und Tieren sind auf den meisten Wanderwegen klein.• Der Unterhaltsaufwand ist sehr gering, da Synergien mit Zivilschutz und Clean-up-Day genutzt werden.• Das Biken ist gut regulierbar, da es im Wald generell verboten ist, sofern es nicht explizit gestattet wird.
13 Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderweg- verbindung Wila – Ghöngg – Burg – Loch – Geen (Nr. 3.5 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	Abgelehnt, aus folgenden Gründen: <ul style="list-style-type: none">• Die Verbindung Friedhofstrasse – Geen stellt einen historischen Verkehrsweg gem. IVS dar.• Sie ist seit 1995 im gültigen Verkehrsplan als bestehende Fusswegverbindungen eingetragen.• Sie ist durchgehend auf bestehenden Wegen.• Sie stellt für das Gebiet Ghöngg eine wichtige Alltagsverbindung insbesondere als Schulweg dar und eine attraktive Fussverbindung zum Wandern.• Ausser der geplante Abschnitt F1 (Länge ca. 150 m) ist sie durchgehend im Besitz der Gemeinde oder Unterhaltsgenossenschaft.

Nr.	Einwendung (Antrag)	Entscheid
14	Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung Wila – Eichhalde – Heissental – Geenstrasse (Nr. 3.6 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	<p>Abgelehnt, aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verbindung dient als Anbindung ans regionale Wanderwegnetz über die Geenstrasse. • Sie ist seit 1995 im gültigen Verkehrsplan als bestehende Fusswegverbindungen eingetragen. • Durch das Heissental ist der Verlauf idyllisch. • Sie ist eine sinnvolle Verbindung nach Luegeten und Wildberg. • Bis auf die geplante Fussverbindung F7 (Länge ca. 200 m) ist sie durchgehend im Besitz der Gemeinde oder Unterhaltsgenossenschaft. • Die Konflikte zwischen Menschen und Tieren sind auf den meisten Wanderwegen klein. • Der Unterhaltsaufwand ist sehr gering, da Synergien mit Zivilschutz und Clean-up-Day genutzt werden. • Das Biken ist gut regulierbar, da es im Wald generell verboten ist, sofern es nicht explizit gestattet wird.
15	Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung Wila – Strählgasse – Waldholzweg – Geenstrasse (Nr. 3.7 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	Abgelehnt: Die Begründung entspricht derjenigen der Einwendung Nr. 12.
16	Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung Wila – Gassacker – Loch – Hobuck (Nr. 3.8 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	<p>Tlw. angenommen, aus folgenden Gründen: Auf die geplante und bestehende Fusswegverbindung zwischen Gassackerstrasse und Eggelerweg (ehemals F9) wird verzichtet, da parallel dazu ein Weg über die Eggeler- und untere Kesselrietstrasse durch das Quartier führt. An den restlichen Wegstrecken der Verbindung wird aus folgenden Gründen festgehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Wegstrecken sind seit 1995 im gültigen Verkehrsplan als bestehende Fusswegverbindungen eingetragen. • Sie sind durchgehend im Besitz der Gemeinde oder Unterhaltsgenossenschaft. • Sie ermöglichen eine vielfältigere Gestaltung der Spaziergänge. • Der Unterhaltsaufwand ist sehr gering, da Synergien mit Zivilschutz und Clean-up-Day genutzt werden.
17	Die geplante, kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung Girentobel – Manzenhub (Nr. 3.12 gem. Beilage B des Richtplantextes, ehemals F16) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	Angenommen: Mit den bestehenden regionalen Fuss- und Wanderwegverbindung erscheint diese zusätzliche kommunale Verbindung als redundant. Zudem führt die Führung entlang des Rotensteinbächlis zu Konflikten mit dem Gewässerschutz.
18	Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung Furrershus – Brandtannen – Ottenhub (Nr. 3.17 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	Abgelehnt: Die Begründung entspricht derjenigen der Einwendung Nr. 12.

Nr.	Einwendung (Antrag)	Entscheid
19	Die bestehende kommunale Fuss- und Wanderweg- verbindung Sennehausstrasse – Bogenweg (Nr. 3.18 gem. Beilage B des Richtplantextes) soll aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.	Abgelehnt: Die Begründung entspricht derjenigen der Einwendung Nr. 12.
20	Verzicht auf die Verbreiterung der Strasse zur Erstel- lung eines Trottoirs bzw. zu Lasten der schutzwürdigen Liegenschaft Tösstalstrasse 39. Vorschlag: Verschmä- lerung der Fahrbahn und Verbreiterung des Trottoirs.	Abgelehnt: Der Einwand ist nicht Richtplan-relevant. Denn die Richtplanung ist auf konzeptioneller und nicht auf projektspezifischer Ebene. Die Behebung des Engpasses ist bereits erfolgt, das Gebäude wurde nicht abgerissen, sondern leicht verkleinert und originalgetreu wieder in- stand gestellt.
21	Es sind genügend Fusswegverbindungen im Bereich Bahndammstrasse/ Schochen/ Sommerau vorhanden und es muss keine weitere östlich des Bahntrassees entstehen.	Tlw. angenommen: Eine kommunale Fusswegverbindung durch dieses Gebiet wird als sinnvoll erachtet. Zur minima- len Beanspruchung der landwirtschaftlich genutzten Flä- chen wird die Verbindung über den bestehenden Weg geführt.
22	Die Verbindungen Kesselrietstrasse – Mühleweiherweg (ehemals F8) und Obere Kesslerenrietstrasse – Loch- wiesweg (ehemals F9) im Bereich Gassacker/ Eggeler sollen nicht umgesetzt werden.	Angenommen: Die Begründung der Heissentalweg – Alter Hochbuckweg (ehemals F8) entspricht derjenigen der Einwendung Nr. 7 und die der Verbindung Obere Kess- lerenrietstrasse – Lochwiesweg (ehemals F9) der Einwen- dung Nr. 16.
23	Die Verbindung F7 soll gut ausgebaut werden, dies ist eine sehr sinnvolle Erschliessung ins Gebiet Luegeten/ Wildberg, welche in den letzten Jahren kaum mehr Beachtung erhalten hat. Alternativen in kurzer Distanz sind nicht vorhanden.	Wird zur Kenntnis genommen.
24	Ein allgemeines öffentliches Wegrecht über den priva- ten Fussweg zwischen Kugelgasse und Stationsstrasse (F10 ehemals F12) soll aus dem Verkehrsrichtplan gestrichen werden.	Abgelehnt: siehe Einwendung Nr. 10
25	Die Verlängerung der Verbindung Kugelgasse – Tösstalstrasse über den Fussweg Kugelgasse – Stati- onsstrasse (F10 ehemals F12) ist nicht in den kommu- nalen Verkehrsplan Wila aufzunehmen.	Abgelehnt: siehe Einwendung Nr. 10
26	Der Fussweg Kesselrietstrasse – Mühleweiherweg (ehemals F8) soll nicht in den neuen Verkehrsrichtplan aufgenommen werden.	Abgelehnt: siehe Einwendung Nr. 7

Nr.	Einwendung (Antrag)	Entscheidung
27	Auf dem Töss-Radweg ist das bestehende dreiteilige Fahrverbot (Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder) aufzuheben, damit auch schnelle 45er E-Bikes auf diesem Veloweg fahren dürfen.	Angenommen: In der Tat ist es heute ab der Tössbrücke Tablatstrasse schnellen E-Bikes nicht erlaubt, den Töss-Radweg zu befahren, da diese zur Kategorie der Motorfahrräder gehören. Die Gemeinde soll sich beim Kanton dafür einsetzen, das Regime zu prüfen. Es soll abgeklärt werden, ob auch für diese Nutzergruppe der Radweg als attraktive Verbindung angeboten werden darf oder dies - z.B. infolge seines zu geringen Ausbaugrades – die Sicherheit der übrigen Velofahrenden gefährdet. Diese Abklärungen werden unabhängig vom vorliegenden Verkehrsplan vorgenommen.

Tabelle 1: Auswertung Einwendungen