uessikon | aesch | maur | ebmatingen | binz

gemeinde maur

Kanton Zürich

Ortsplanungsrevision

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Vom Gemeinderat am 4. Oktober 2021 zuhanden der Anhörung und öffentlichen Auflage (§ 7 PBG) verabschiedet

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident: Der Schreiber:

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

31087 – 29.9.2021

Inhalt

1 EINLEITUNG 3
1.1 Revision der Ortsplanung 3
1.2 Revision Richtplan Verkehr 4
1.3 Aufgaben und Inhalte des Richtplans 6
1.3 Kostenfolgen 8

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN 10
2.1 Kanton 10
2.2 Planungsregion Glattal 11

3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN 14
3.1 Verkehrspolitische Ziele 14
3.2 Strassen mit Sammelfunktion 15
3.3 Quartiererschliessungsstrassen 16
3.4 Strassenraumaufwertung / -gestaltung 17
3.5 Parkierung im öffentlichen Interesse 19
3.6 Radwege 20
3.7 Fuss- und Wanderwege 22
3.8 Bushaltestellen/Busbetrieb 24

4 AUSWIRKUNGEN 25
5 AUFHEBUNG BISHERIGES RECHT 25

Auftraggeber

Gemeinde Maur

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Adrian Grütter

1 EINLEITUNG

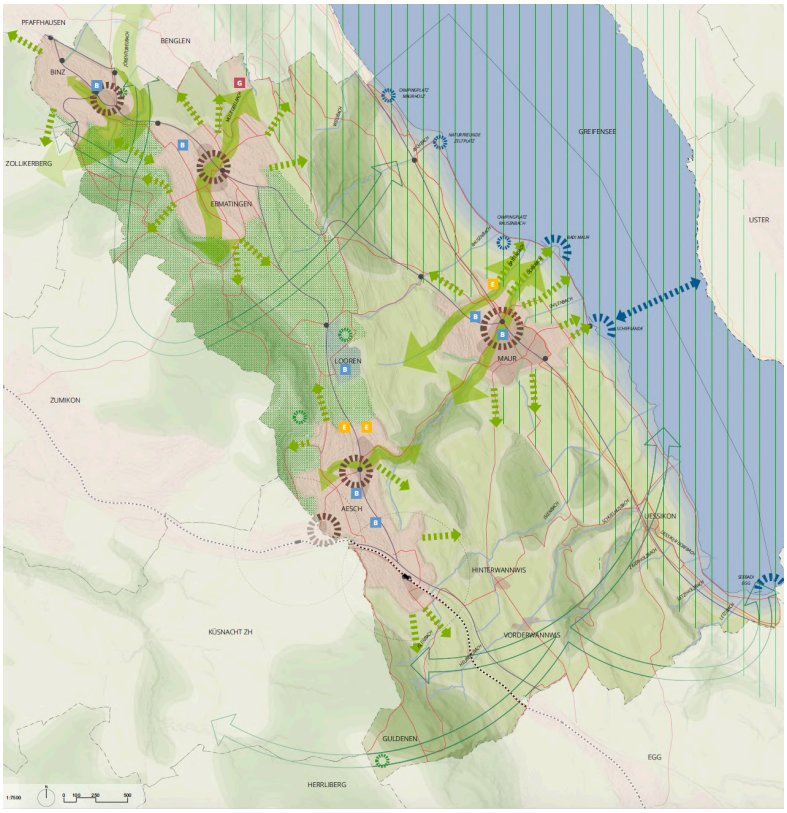
1.1 Revision der Ortsplanung

Räumliches Entwicklungskonzept 2020 (REK)

Als Grundlage für die künftige Gemeindeentwicklung hat der Gemeinderat im Jahr 2020 ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet.

Das REK legt die Grundsätze zur Gemeindeentwicklung fest und enthält unter anderem strategische Überlegungen zur Siedlungs- und Verkehrsplanung auf dem Gemeindegebiet.

REK, Gesamtschau



Mitwirkung der Bevölkerung

Zusammen mit dem REK wurde auch der Richtplanentwurf im Rahmen einer Online-Mitwirkung der Bevölkerung vorgestellt. Die Teilnehmer am Mitwirkungsverfahrten hatten die Möglichkeit, sowohl das REK als auch den Verkehrsplan zu kommentieren und auf Gefahrenstellen auf dem kommunalen Strassennetz hinzuweisen. Das REK sowie der Richtplanentwurf wurden von der Bevölkerung positiv bewertet.

Nachfolgend sind die Grundsätze der künftigen Gemeindeentwicklung zusammengefasst:

Mit Bezug zur Landschaft bauen

- *Wir streben ein gemässigtes Wachstum, angepasst an die bestehende Infrastruktur, an.*
- *Die Raumentwicklung der Dörfer berücksichtigt die landschaftlichen Qualitäten, die durch die Lage im Naturraum zwischen dem Pfannenstiel und dem Greifensee bestimmt werden.*
- *Den Übergang von der Siedlung zur Landschaft bilden wir schonungsvoll aus.*

Bauland haushälterisch nutzen

- *Die Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen und mit guter Qualität. Es wird kein neues Bauland eingezont.*
- *Wir steuern die Siedlungserneuerung. Die vorhandenen Nutzungsreserven sollen bei der Erneuerung genutzt werden.*

Ortskerne aufwerten und stärken

- *Die Ortskerne werden baulich verdichtet. Mit Neubauten und aufgewerteten Freiräumen stärken wir die Ortskerne.*

Attraktive Verbindungen zwischen den Ortsteilen schaffen

- *Das Angebot für den Langsamverkehr (Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen) optimieren wir weiter.*

Siedlungsökologie fördern

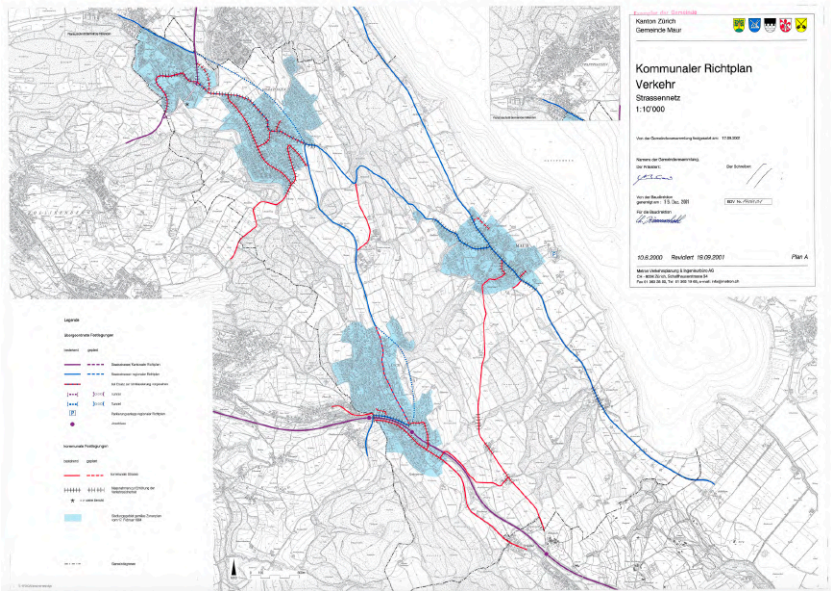
- *Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums messen wir eine hohe Bedeutung bei. Die Siedlungsdurchgrünung wird erhalten und gefördert.*
- *In den Ortsteilen sollen neue Grün- und Freiräume entstehen. Die ökologische Vernetzung verbessern wir insbesondere entlang der Fliessgewässer.*

1.2 Revision Richtplan Verkehr

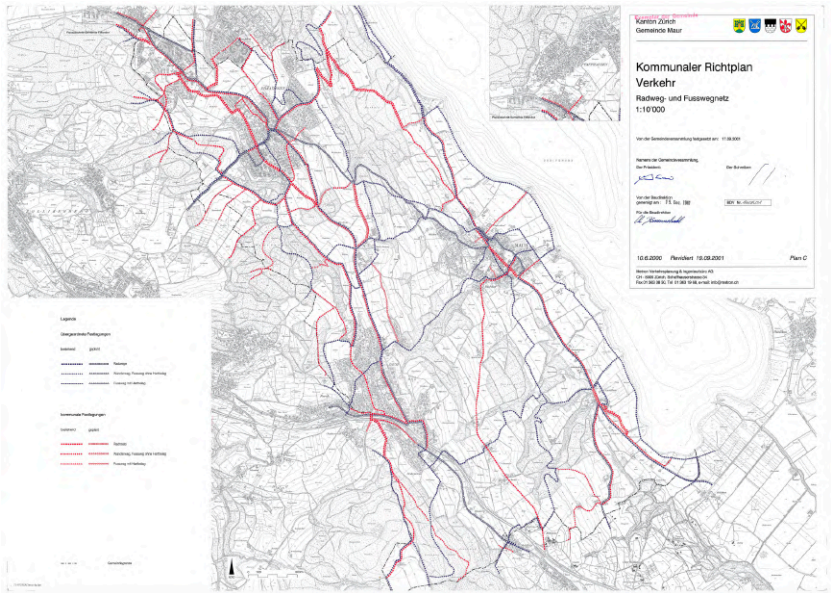
Abstimmungsbedarf

Der rechtskräftige kommunale Richtplan Verkehr wurde am 19. Dezember 2001 von der Baudirektion genehmigt. Die Richtplanfestlegungen sind nach rund 20 Jahren veraltet. Der Gemeinderat hat daher beschlossen, den kommunalen Richtplan Verkehr entsprechend den strategischen Überlegungen im REK zu überarbeiten und auf die übergeordneten Festlegungen im regionalen Richtplan abzustimmen.

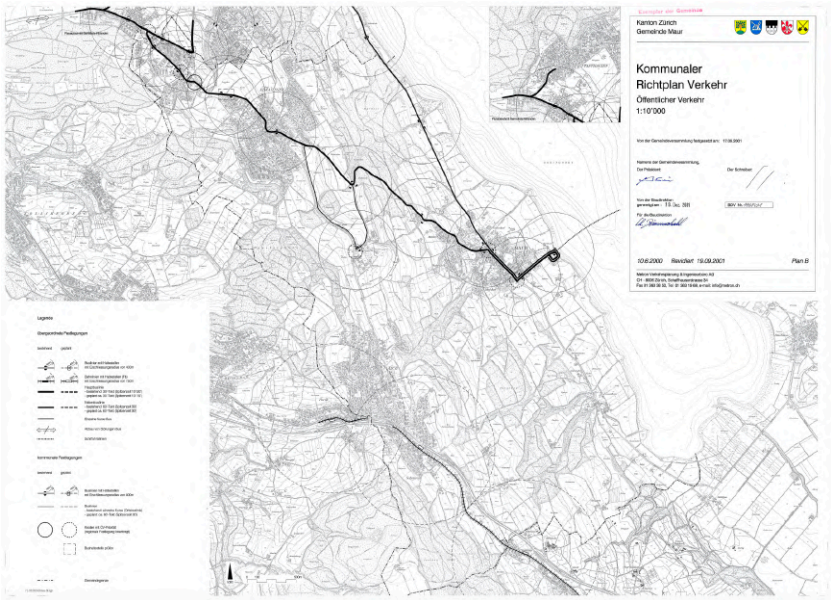
Richtplan Verkehr, Teil Strassennetz



Richtplan Verkehr, Teil Radweg- und Fusswegnetz



Richtplan Verkehr, Teil Öffentlicher Verkehr



Revision Richtplan Verkehr als Bestandteil der Nutzungsplanungsrevision

Der kommunale Richtplan Verkehr wird zusammen mit den grundeigentümerverbindlichen Instrumenten der Nutzungsplanung (Bauordnung, Zonenplan, Kernzonenpläne) revidiert und der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Mit diesem koordinierten Vorgehen wird die Abstimmung zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sichergestellt.

Grundlagen

Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans basiert auf folgenden Grundlagen:

Übergeordnete Planungen

- Kantonaler Richtplan Zürich
- Regionaler Richtplan Glattal
- Regionaler Richtplan Pfannenstiel (für angenzende Inhalte)
- Planungsgrundlagen gemäss kantonalem GIS

Kommunale Planungen

- Raumentwicklungskonzept Gemeinde Maur 2020
- Kommunaler Verkehrsrichtplan 2001

Öffentliche Auflage

Der vorliegende Richtplanentwurf wurde am 4. Oktober 2021 durch den Gemeinderat zu Handen der Anhörung und § 7 PBG öffentlich verabschiedet. Im Rahmen der öffentlichen Auflage findet eine Informationsveranstaltung statt.

Während der 60-tägigen Auflagefrist kann sich jedermann zu den Planfestlegungen äussern und Änderungsanträge einreichen.

Gleichzeitig werden die Nachbargemeinden, die Planungsregion ZPG sowie der Kanton eingeladen, zu den Richtplanentwürfen Stellung zu nehmen.

Über das Ergebnis der öffentlichen Auflage und Anhörung wird ein separater "Bericht zur Mitwirkung" verfasst. In diesem Bericht werden sowohl die berücksichtigten als auch die nicht berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Wo der Gemeinderat sich den eingereichten Änderungsanträgen anschliessen kann, wird der Richtplan Verkehr entsprechend angepasst.

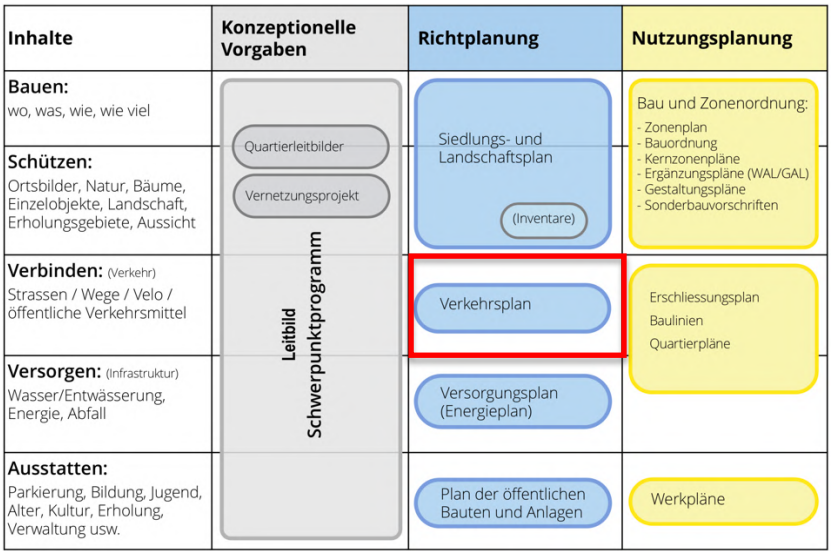
1.3 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Zuständigkeit

Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung.

Der Richtplan wird durch die Baudirektion genehmigt.

Übersicht der kommunalen Planungsinstrumente



Planungshorizont

Der kommunale Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. der Richtplan zeigt auch die langfristige Konzeption der gemeindlichen Verkehrsnetze auf.

Verbindlichkeit und Inhalte

Im kantonalen und regionalen Richtplan Verkehr werden die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Der kommunale Richtplan Verkehr legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Festlegungen das Strassennetz, öffentliche Parkierungsanlagen, Fuss- und Radwege sowie öffentliche Infrastrukturen fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebiets auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben bzw. erläutert und andererseits, soweit möglich, im zugehörigen Verkehrsrichtplan dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die mit dem Verkehrsplan verbundenen Ziele und Massnahmen sind als Auftrag an die Behörden zu verstehen. Diese sollen bei ihren Entscheidungen darauf achten und die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im geplanten Sinne erfolgt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die im Kapitel 4 grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörenden 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 kommunalen Verkehrsrichtplan aufgeführt und sind demnach planungsrechtlich gesichert.
- "geplant"
  Die als "geplant" bezeichneten Inhalte stehen im Fokus der Folgeplanungen.

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 grundeigentümerverbindlichen 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

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren sind. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt 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 sofern diese nicht als gebundene Ausgabe gelten;
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderats 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

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Kanton

Kantonales Raumordnungs-konzept

Der kantonale Richtplan wurde im Oktober 2018 festgesetzt. Das kantonale Raumordnungskonzept ist Teil des Richtplans und beschreibt, wie sich der Kanton Zürich künftig räumlich entwickeln soll. Dazu gliedert es das Kantonsgebiet in fünf sogenannte Handlungsräume.

Die Gemeinde Maur ist in der kantonalen Terminologie dem Handlungsraum "Landschaft unter Druck" sowie entlang dem Greifensee der "Naturlandschaft" zugeteilt. Aus übergeordneter Optik wird in diesem Handlungsspielraum eine gemässigte Entwicklung angestrebt. Grössere Neueinzonungen sind nicht vorgesehen.

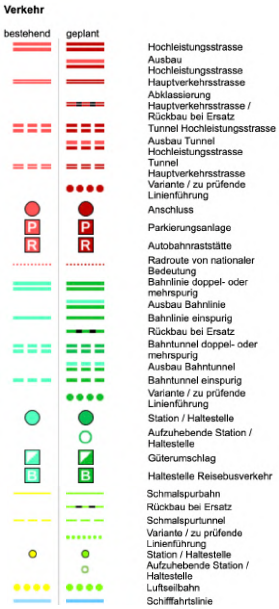
Die Ortschaften und Quartiere sind im Sinne der Vorgaben im Raumplanungsgesetz nach innen zu entwickeln. Dabei sind ortsspezifische Dichten erwünscht, die auch von der Bevölkerung getragen werden.

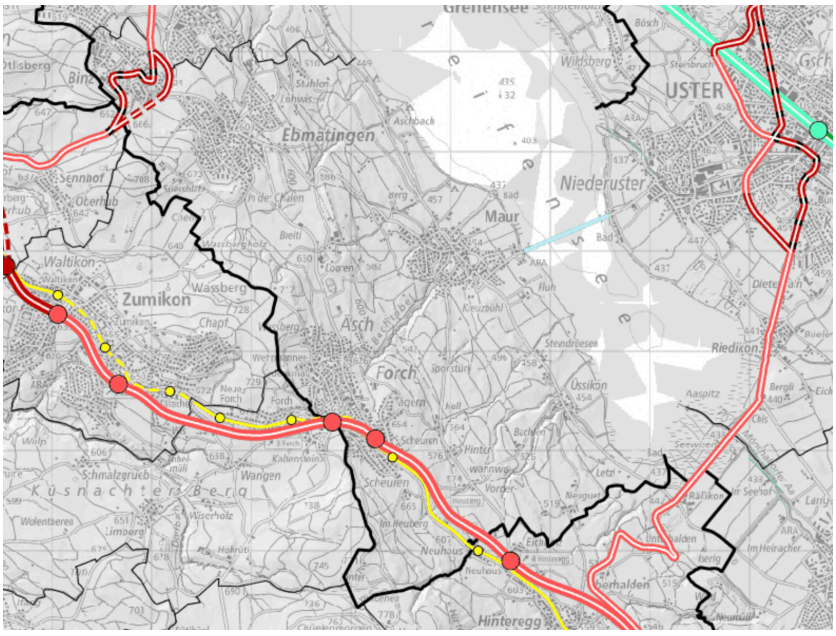
Die Landschaft soll als natürliche Lebensgrundlage erhalten und gestärkt werden. Gewässer sollen revitalisiert und als Vernetzungsachsen genutzt werden. Die Nutzungsvielfalt in den Ortschaften und insbesondere im Zentrum sollen gestärkt werden.

Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr
Festsetzung 7. Juli 2017

Die Festlegungen wurden ungeändert aus dem Richtplan übernommen.

Legende





2.2 Planungsregion Glattal

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr
Festsetzung 14.02.2018

Der regionale Richtplan der Planungsregion Glattal (ZPG) übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor.

Die Festsetzung des regionalen Richtplans Glattal erfolgte mit Beschluss des Regierungsrats vom 14. Februar 2018.

Zielbeschreibung Verkehr

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Glattal folgende drei Hauptziele:

a) Verlagerung und Kanalisierung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen

Der überregionale Durchgangsverkehr soll wieder vermehrt, auf lärmempfindliche Nutzungen Rücksicht nehmend, auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert werden. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist der motorisierte Verkehr zu steuern und mit flankierenden Massnahmen zu lenken. Durch diese Entlastung soll das regionale Netz seine Funktionen wieder vermehrt erfüllen können und Ausweichverkehr durch die Quartiere vermieden werden. Damit die Entlastung des regionalen Strassennetzes aufgrund der Kanalisierung nicht durch Mehrverkehr kompensiert wird, soll das bestehende Strassennetz nicht ausgebaut sondern mit den Netzen der übrigen Verkehrsträger besser verknüpft werden. Dafür sind auf allen Planungsstufen flankierende Massnahmen vorzusehen.

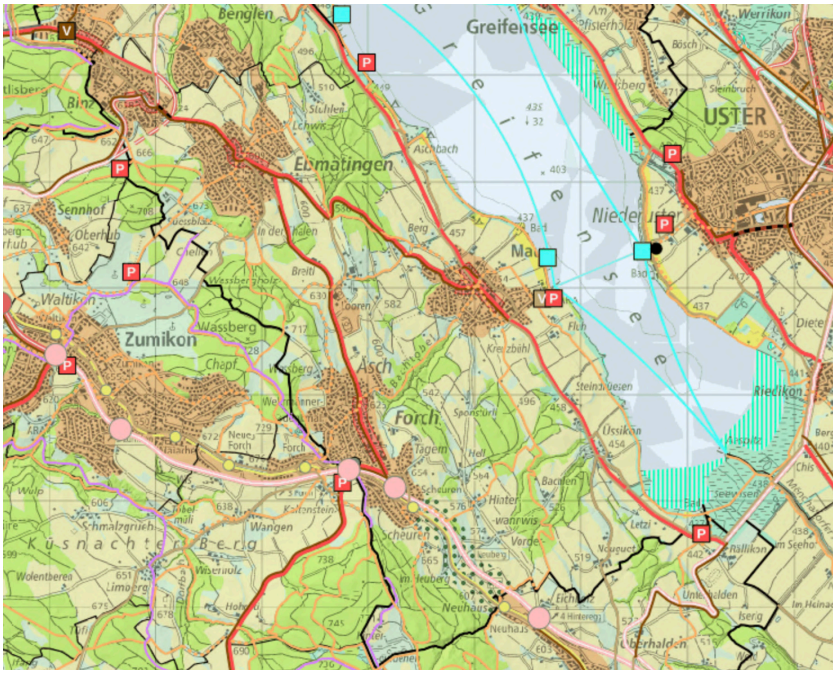
b) Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren

Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Dafür werden in Abhängigkeit der Umfeldnutzung und der Strassenbelastung Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes im Richtplan festgelegt. Umgestaltungen dienen der Förderung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie der Homogenisierung des Verkehrs in Zentren. Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbesondere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen. In diesen Gebieten ist der Ausbaustandard der Staatsstrassen entsprechend sorgfältig festzulegen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind gezielte verkehrsberuhigende respektive homogenisierende und gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und zur Förderung des ÖV auf dem Staatsstrassennetz vorzusehen. Bei der Planung und Realisierung der Umgestaltung der Strassenräume sind akustische Prinzipien zu berücksichtigen.

c) Landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung von Infrastrukturen

Bestehende Infrastrukturen sollen im Bereich der dicht bebauten Siedlungsgebiete besser in die Siedlung integriert werden. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr soll mittels Homogenisierung des Verkehrsflusses optimiert werden. Geplante Infrastrukturen sind landschafts- und siedlungsverträglich einzupassen

Richtplan Verkehr



Bestehende Netze und Netzausbauten

Die im regionalen Richtplan bezeichneten bestehenden Netze und geplanten Netzausbauten wurden im kommunalen Verkehrsplan unverändert übernommen.

Sie sind nachfolgend aufgeführt, jedoch nicht Gegenstand der kommunalen Richtplanfestlegungen. Bezüglich den ausführlichen Erläuterungen wird auf den regionalen Richtplan verwiesen.

Staatsstrassen

Festlegung

In Maur haben folgende Strassen eine übergeordnete Bedeutung:

- Neue Forchstrasse
- Zufahrtstrasse
- Aeschstrasse
- Zürichstrasse
- Zollikonstrasse
- Witikonstrasse
- Fällandenstrasse
- Rellikonstrasse

Aufwertung Ortsdurchfahrten

Festlegung

Die folgenden Ortsdurchfahrten sollen gestalterisch aufgewertet werden:

- Zürichstrasse geplant
- Zollikonstrasse geplant
- Fällandenstrasse geplant
- Rellikonstrasse geplant
- Aeschstrasse geplant

Parkierungsanlagen

Der regionale Richtplan bezeichnet in Maur zwei Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. An das Gemeindegebiet grenzen weitere regionale Parkplätze.

Festlegung

- Parkierungsanlage Seehüser
- Parkierungsanlage Zelg

Radweg

Folgende Verbindungen sind im regionalen Richtplan aufgeführt:

Bestehende regionale Routen:
- die regionalen Radwegrouten wurden gemäss Planeintrag übernommen

Geplante regionale Routen:
- Witikonerstrasse (bis Zürcherstrasse)
- Zürichstrasse (Binz, Ebmatingen, Maur)
- Zollikonstrasse (Binz)
- Aeschstrasse (Von Ebmatingen bid und durch Aesch)
- Zufahrtstrasse (Aesch)
- Kehlhofstrasse (Maur)
- Rellikonstrasse (Maur)

Hinweis:
In Binz sind heute auf der Witikonstrasse beidseitige Velostreifen vorhanden. Dieser war bis anhin als regionale Route gekennzeichnet. Gemäss Bericht zu den Änderungen des regionalen Richtplans können die entsprechenden Abschnitte bei Bedarf in die kommunalen Instrumente übernommen werden. Daher wird diese Verbindung neu als bestehende kommunale Verbindung aufgeführt.

Fuss- und Wanderweg

Festlegung

Folgende Fuss- und Wanderwege führen durch das Gemeindegebiet:

SchweizMobil:
- Pfannenstielweg (Forch – Meilen: Schweiz Mobil Route, entlang Gemeindegrenze zu Küsnacht)

Bestehende regionale Routen:
- Die regionalen Fuss- und Wanderwege wurden gemäss Planeintrag übernommen.

Geplante regionale Routen:
- Es sind keine neuen Fuss- und Wanderwege geplant.

Öffentlicher Verkehr

Im regionalen Richtplan Verkehr ist das Ziel verankert, den öffentlichen Verkehr durch Eigentrassees zu fördern und einen möglichst störungsfreien Busbetrieb zu gewährleisten. Im Kapitel 4.3.1 ist der angestrebte Grundtakt zu den Normalverkehrszeiten festgelegt.

Der Hafen und die Forchbahn sind als bestehende Anlagen bezeichnet. In Maur sind des Weiteren keine speziellen Ausbauvorhaben bezeichnet.

3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

3.1 Verkehrspolitische Ziele

REK

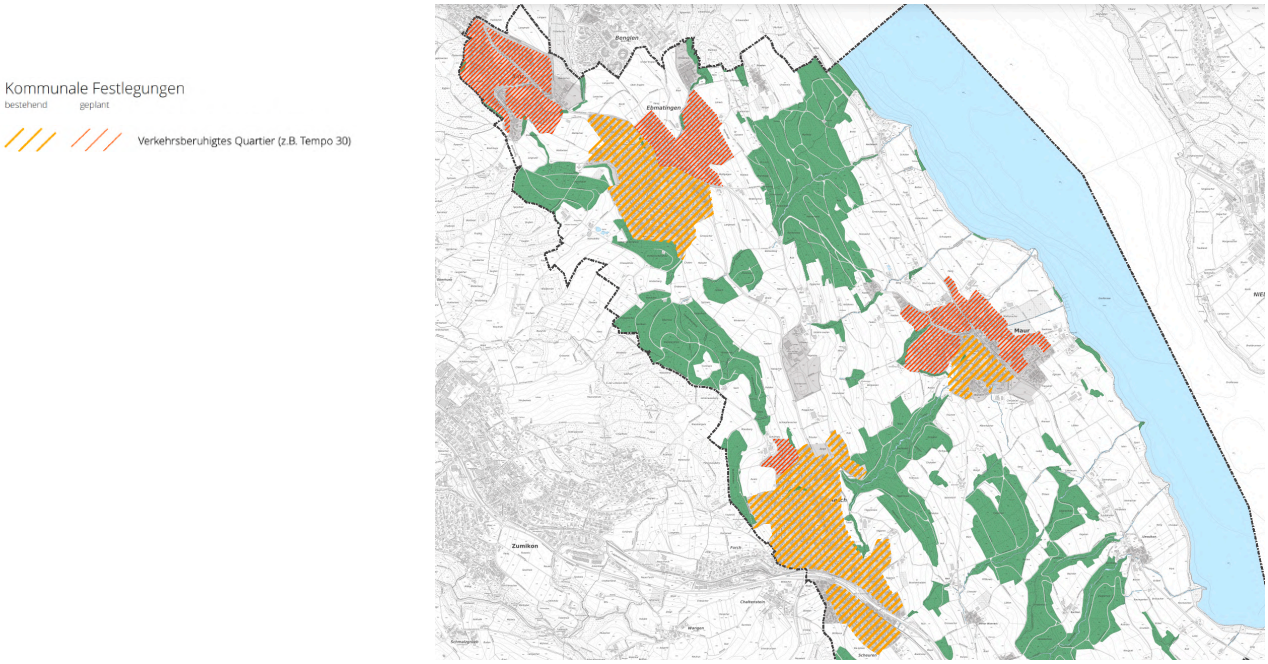
Der Gemeinderat hat am 4. Oktober 2021 den Entwurf des kommunalen Richtplans mit folgenden verkehrspolitischen Zielen verabschiedet:

Leitgedanken

1 Sicherheit:
Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird weiter optimiert. Der Gemeinderat setzt sich für eine siedlungsverträgliche Verkehrsorganisation ein, insbesondere auf den Ortsdurchfahrten.
2 Strassenräume:
Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Strassenräume werden situationsgerecht gestaltet.
3 Attraktive Verbindungen zwischen den Ortsteilen:
Das Netz für die Fussgänger/innen und Velofahrer/innen wird sicher ausgestaltet und weiter optimiert.
4 Naherholungsnetz:
Die Verbindungen in die Natur- und zu den Naherholungsräumen sind so zu gestalten und auszurüsten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht wird.
5 ÖV fördern:
Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass alle Ortsteile gute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind.

Zielgeschwindigkeiten und Netzhierarchie

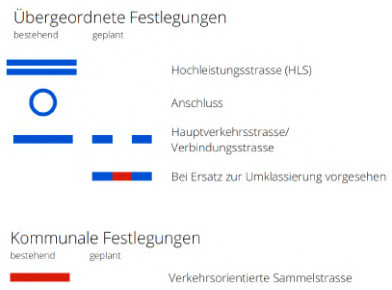
Die Verkehrssicherheit in den Quartieren soll weiter verbessert werden. Überdies soll zusammen mit dem Kanton die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Ortsdurchfahrten erhöht werden.

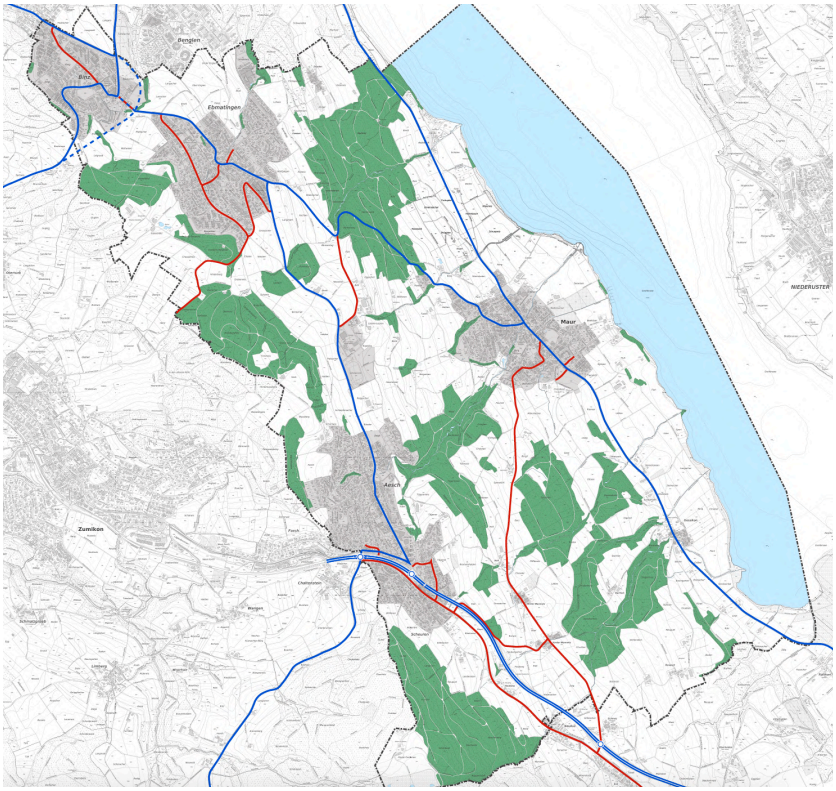


3.2 Strassen mit Sammelfunktion

Festlegungen

• Aeschstrasse	bestehend
• Alte Forchstrasse	bestehend
• Bachlenstrasse	bestehend
• Chalenstrasse	bestehend
• Ebmatingerstrasse	bestehend
• Eggstrasse	bestehend
• Forchstrasse	bestehend
• Friedhofstrasse	bestehend
• Hellstrasse	bestehend
• Leeacherstrasse	bestehend
• Loorenstrasse	bestehend
• Seestrasse	bestehend
• Steinmüristrasse	bestehend
• Tägernstrasse	bestehend
• Zürichstrasse	bestehend





Rechtswirkungen

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Strassen mit Sammelfunktion sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen voll zulasten der Gemeinde. Die Ortseinfahrten sind gestalterisch aufzuwerten. Entlang von kommunalen Strassen mit Sammelfunktion und überkommunalen Verbindungsstrassen sind Baumpflanzungen und Baumreihen zu prüfen.

Erläuterungen

Die im Richtplan Verkehr bezeichneten Strassen mit Sammelfunktion besitzen eine höhere Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr. Sie stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren und Ortsteilen von Maur her, kanalisieren den Verkehr aus den Quartieren und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab.

Die Strassen mit Sammelfunktion sind für alle Verkehrsteilnehmer durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität hat. Im Interesse der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr sind diese Strassen in der Regel mit einem separaten Fussgängerschutz (Trottoir) ausgestaltet.

Die geometrischen Anforderungen, welche die Strassen zu erfüllen haben, sind in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung geregelt.

Gestaltung

Neben den verkehrlichen Belangen besitzen die Strassen mit Sammelfunktion auch eine wichtige ortsbauliche Funktion. Sie sind im Rahmen von Strassenbauprojekten als Rückgrat der Quartiere siedlungsorientiert und in Abstimmung auf die angrenzende Bebauung zu gestaltet, so dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht.

3.3 Quartiererschliessungsstrassen

Festlegungen

Alle Strassen, die nicht als Sammelstrassen festgelegt sind, gelten als Quartierschliessungsstrassen.

Rechtswirkungen

Die Strassen für die Quartiererschliessung dienen der Feinerschliessung der Baugebiete. Diese Strassen sind Gemeinde- oder Privatstrassen. Es sind siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten sicherzustellen.

Erläuterungen

Die im Richtplan Verkehr nicht speziell bezeichneten Strassen besitzen eine untergeordnete Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr. Sie stellen die Zugänge zu den Baugrundstücken in den Quartieren her. Die Verkehrsteilnehmer werden entweder getrennt oder im Mischverkehr geführt. Entsprechend ihrer untergeordneten Bedeutung werden diese Strassen in der Regel als Bestandteil von Langsamverkehrszonen konzipiert. Die geometrischen Anforderungen, welche die Strassen zu erfüllen haben, sind in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung geregelt. Bei Tempo-30-Zonen gelten geringere Anforderungen an den Ausbaustandard. Neben den verkehrlichen Belangen besitzen die Quartiererschliessungsstrassen auch eine wichtige Funktion für das Leben in den Quartieren. Sie besitzen in der Regel ein begrüntes Erscheinungsbild, welches durch angrenzenden Randbepflanzungen auf den Baugrundstücken dominiert wird. Im Rahmen von Strassenbauprojekten ist eine auf das Quartierbild abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu achten.

3.4 Strassenraumaufwertung / -gestaltung

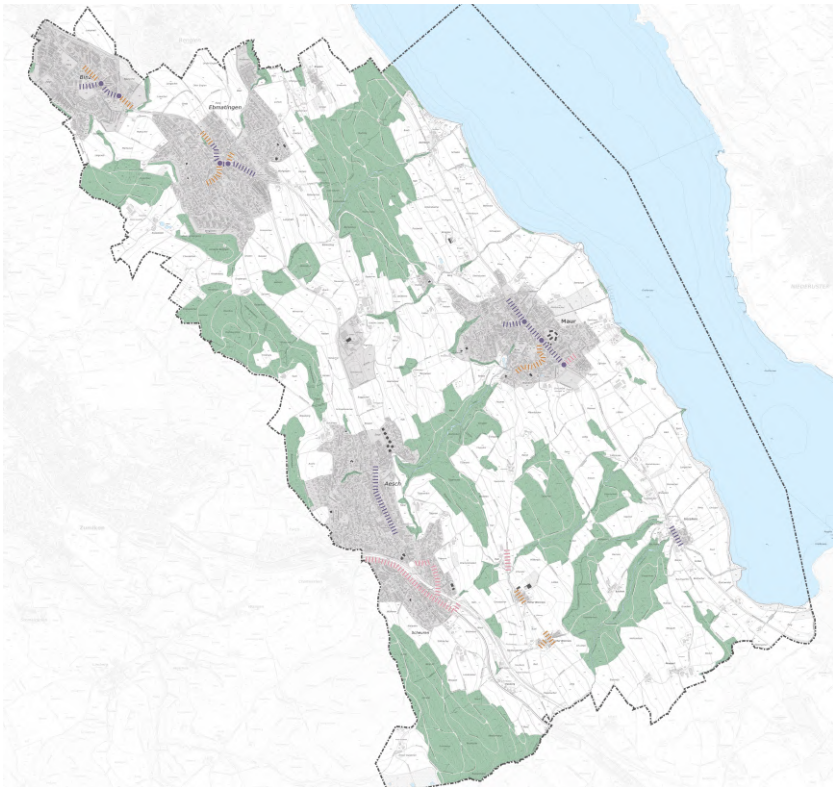
Festlegungen

Kommunale Strassen
(im Kontext der Kernzonen):

- Bachlenstrasse bestehend
- Chalenstrasse bestehend
- Eggstrasse bestehend
- Stuhlenstrasse bestehend
- Zürichstrasse bestehend

Kommunale Strassen
(mit Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit):

- Eggstrasse geplant
- Forchstrasse geplant
- Hellstrasse geplant
- Seestrasse geplant



Rechtswirkungen Umgestaltung Ortsdurchfahrtem

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für sichere und ansprechend gestaltete „Ortsdurchfahrten“ ein.

Die Strassen im Kontext der Kernzonen sollen auf den Charakter der jeweiligen Kernzonenstrukturen gestaltet werden. Die Festlegung bedeutet, dass bei Strassensanierungen ein besonderes Augenmerk auf eine gute Strassenraumgestaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Ortskerne zu legen ist. Es sind bauliche Massnahmen zu realisieren, die über die blosse Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Diese Strassenräume sind überdies in den Kernzonenplänen bezeichnet.

Im Verkehrsplan sind zudem diejenigen Strassen bezeichnet, auf denen die Verkehrssicherheit erhöht werden soll. Die Festlegung im Verkehrsplan bewirkt, dass die Gemeinde auf den Strassen innerhalb dieser Gebiete polizeiliche und/oder bauliche Massnahmen prüft, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Erläuterungen

Kommunales Ziel ist es, den Verkehr in den Ortschaften siedlungsverträglich abzuwickeln. Mit Umgestaltungen sollen die Durchlässigkeit des Strassenraums verbessert (Fussgängerquerung) und die Wohn- sowie Aufenthaltsqualität erhöht werden. Ein besonderes Augenmerk gilt der sorgfältigen Ausgestaltung des Übergangs von den privaten Grundstücken zum öffentlichen Raum. Die Verkehrskapazität soll durch die Umgestaltung nicht reduziert werden.

Im Bereich der Ortskerne ist der Fokus längerfristig auf die Aufwertung der Strassenräume zu legen. Die Strassenraumgestaltung soll hier mit Rücksicht und in Abstimmung auf die bestehenden Kernzonenbauten und deren platzartigen Vorbereiche und Pflanzgärten erfolgen. Die privaten Vorbereiche und die Strassenräume sollen als gestalterische Einheit wahrgenommen werden und sind sorgfältig auszugestalten.

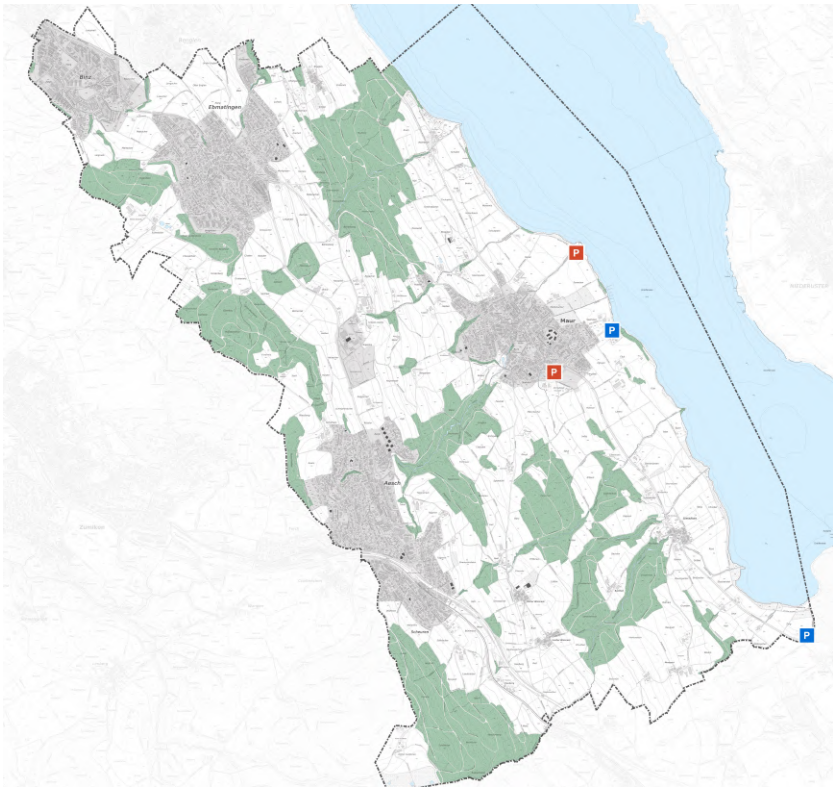
Mit den Langsamfahrzonen sollen zum einen Erschliessungsdefizite gemäss Zugangsnormalien in den Quartieren behoben und zum anderen an neuralgischen Stellen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

Sofern eine Beschränkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf generell 50km/h vorgesehen ist, muss gemäss der Signalisationsverordnung (Art. 108) ein Gutachten erarbeitet werden. Dieses hat darzulegen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist und ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Alternativ zur Änderung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit "Generell 50" sind bauliche Massnahmen denkbar, die zu einem vergleichbaren Effekt mit angemessener Fahrweise führen. Die Bedürfnisse des Linienbusbetriebs sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs soll durch Langsamfahrzonen nicht zusätzlich behindert werden.

3.5 Parkierung im öffentlichen Interesse

Festlegungen	• Parkplatz Badeanstalt Seebadi Maur	bestehend
	• Parkplatz Kirche Maur	bestehend



Rechtswirkungen

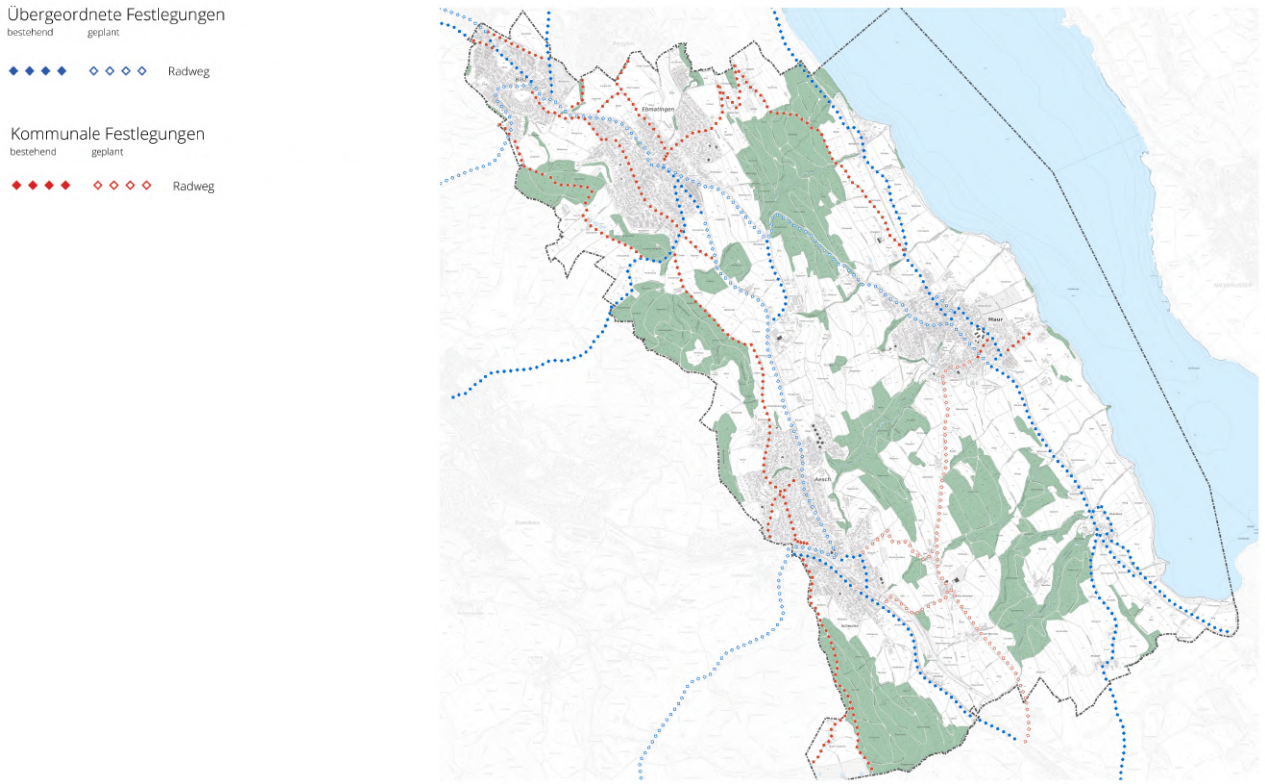
Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Sicherung von Parkierungsanlagen, die in der Regel in einem direkten Zusammenhang mit öffentlichen Bauten oder öffentlichen Anlagen stehen. Mit dem Eintrag im kommunalen Richtplan gelten Parkierungsanlagen im Landwirtschaftsgebiet als standortgebunden.

Erläuterungen

Unabhängig vom Planeintrag kann die Gemeinde für die Parkplätze auf öffentlichem Grund ein Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzept erarbeiten.

3.6 Radwege

Festlegungen	**Bestehende Radwege**	
	• Alter Seeweg	bestehend
	• Bundtstrasse	bestehend
	• Guldenenstrasse	bestehend
	• Gulgenweg	bestehend
	• Gütschstrasse	bestehend
	• Hauflandweg	bestehend
	• Holzbodenstrasse	bestehend
	• Holzbodenweg	bestehend
	• Jörentobelweg	bestehend
	• Leeacherweg	bestehend
	• Seestrasse	bestehend
	• Sennhofweg	bestehend
	• Stuhlenstrasse	bestehend
	• Süessplätzstrasse	bestehend
	• Wassbergstrasse	bestehend
	• Weidstrasse	bestehend
	• Witikonstrasse	bestehend
	• Zufahrtstrasse	bestehend
	Neue Radwege	
	• Bachlenstrasse	geplant
	• Eggstrasse	geplant
	• Grossacherweg	geplant
	• Hellstrasse	geplant



Rechtswirkungen

Diese Festlegung bedeutet, dass auf den betroffenen Strassen Massnahmen für einen sicheren Veloverkehr geprüft und, wenn verhältnismässig und sinnvoll, umgesetzt werden.

Erläuterungen

Ziel der Festlegungen ist es, in Ergänzung zum übergeordneten Netz ein attraktives kommunales Radwegnetz zu etablieren. Die regionalen Radwege verlaufen mehrheitlich entlang der stark befahrenen Verkehrsträger und bilden das Alltagsnetz.

Die landschaftlich ausgerichteten kommunalen Netzergänzungen dienen vorrangig der Erschliessung der Schulanlagen sowie dem Freizeitverkehr und sollen die Naherholungslandschaften erschliessen.

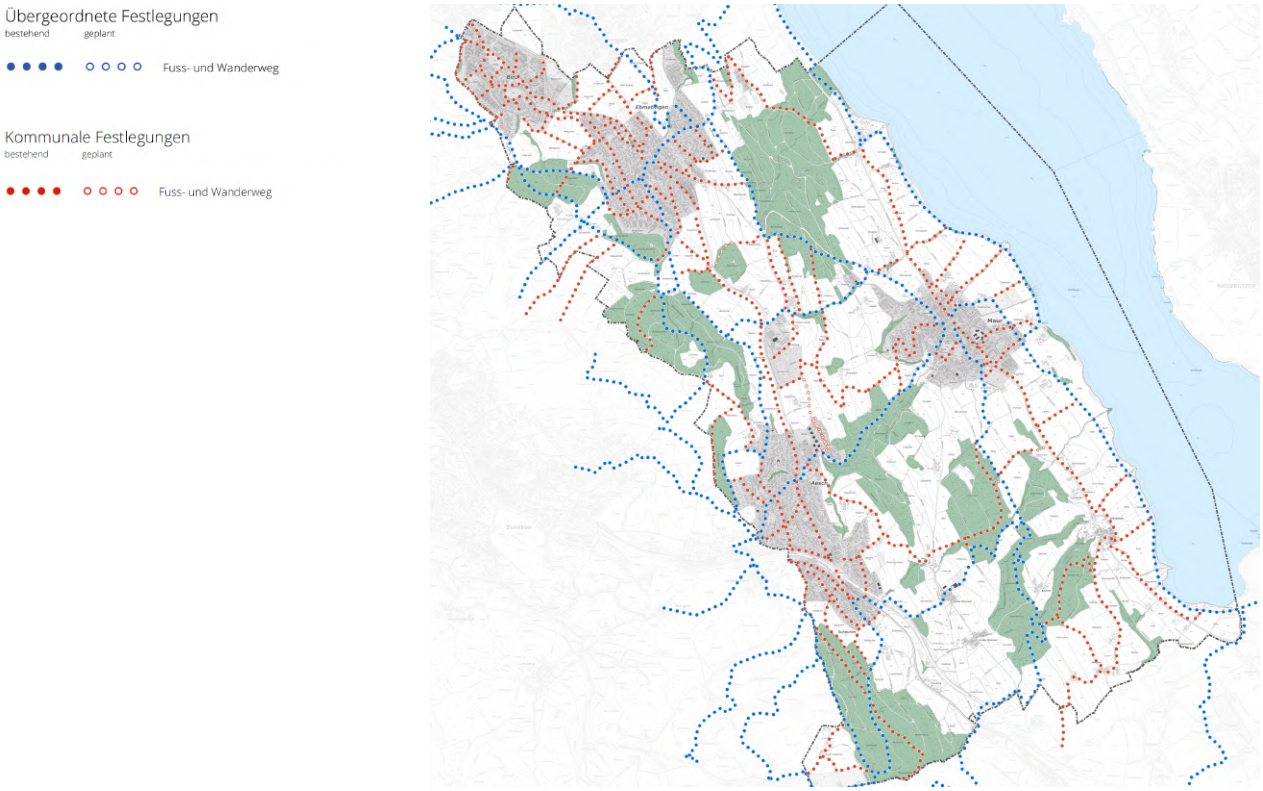
3.7 Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

Bestehende Wege
Auf die Aufzählung aller bestehenden Fusswege wird verzichtet. Sie sind im kommunalen Verkehrsplan dargestellt.

Neue Wegverbindungen:

• Erlenhölzliweg entlang Aschbach	geplant
• Eggenbergstrasse – Looren	geplant
• Verlängerung Tannetenbachweg	geplant
• Verbindung Höhenstrasse Schönbüelweg	geplant



Rechtswirkungen

Die regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen kommt hingegen das Landwirtschaftsgesetz zur Anwendung.

Wo Fusswegrechte fehlen, sind diese mit den Grundeigentümern auszuhandeln. Wegverbindungen auf Privatgrundstücken können mit Zustimmung der Grundeigentümer ins öffentliche Eigentum überführt werden.

Erläuterungen

Es wird ein feinmaschiges Fusswegnetz angestrebt, mit dem die wichtigsten Zielgebiete und die Naherholungsräume miteinander vernetzt

werden. Der Verkehrsplan bezeichnet die Weglücken, die geschlossen werden sollen, wobei mit den Grundeigentümern die entsprechenden Rechte zu verhandeln sind.

Verkehrssicherheit / Querungsstellen

Wo die öffentlichen Fusswege entlang von Strassen geführt werden, ist auf einen hohen Komfort für die Fussgänger zu achten und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Ein besonderes Augenmerk gilt den Strassenquerungen. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, Einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig etc.).

3.8 Bushaltestellen/Busbetrieb

Festlegungen

- Haltestellen gemäss Planeintrag bestehend

ÖV-Erschliessung und Einzugsgebiete

Übergeordnete Festlegungen

bestehend geplant

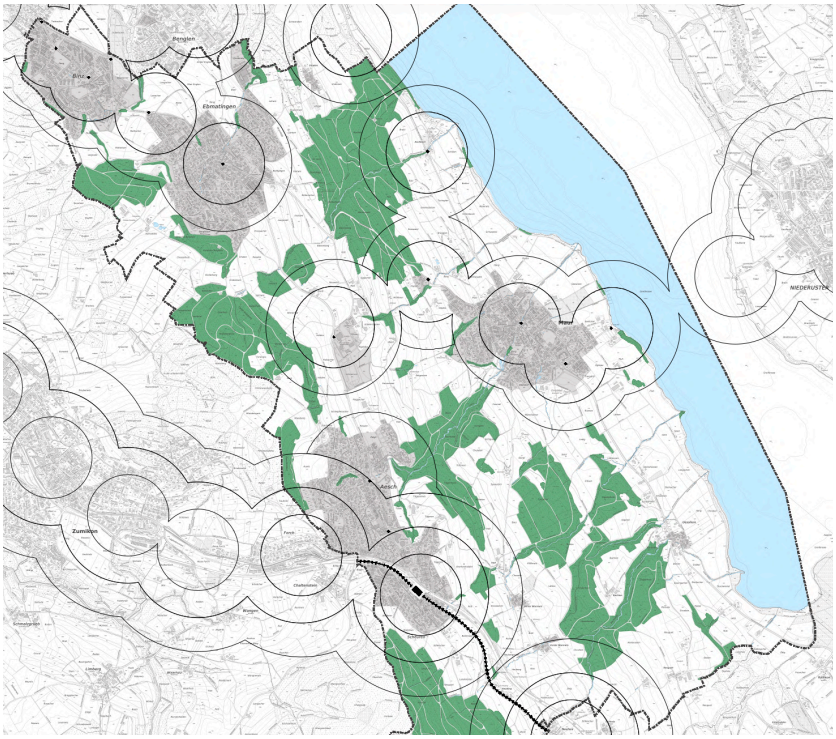
Bahnlinie

Bahnhof

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant

Bushaltestelle



Rechtswirkungen

Der Gemeinderat setzt sich beim marktverantwortlichen Unternehmen (VZO) und beim ZVV für eine bedarfsgerechte Erschliessung des Siedlungsgebiets ein. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten. Die Gemeinde setzt sich für einen hohen Benutzungskomfort ein (situationsgerechte Beschilderung, Möblierung und Ausstattung).

Erläuterungen

Im Rahmen von Strassensanierungen und Strassenraumgestaltungen sind Haltestellen allgemein behindertentauglich auszugestalten. Es wird eine auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltung angestrebt.

4 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan Verkehr 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 Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Die Bereiche Siedlung und Verkehr wurden im Rahmen der Richtplanung aufeinander abgestimmt, indem der Richtplan Verkehr auf der Grundlage des REK erarbeitet wurde.

Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans Verkehr wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Fokus des Richtplans Verkehr liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Mit angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- Das vorhandene Fusswegnetz soll in Abstimmung mit innerörtlichen Zielgebieten (Schulen, Bereiche mit öffentlichen Gebäuden und Erholungsgebiete) punktuell verdichtet und mit kommunalen Radwegen ergänzt werden. Hiermit wird insbesondere bei kurzen Wegen im Siedlungsgebiet eine Modal-Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Regionale Vorgaben

Der kommunale Richtplan Verkehr entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans Glattal.

5 AUFHEBUNG BISHERIGES RECHT

Der kommunale Richtplan Verkehr vom 19. Dezember 2001 wird mit der Rechtskraft der Genehmigung dieser Totalrevision aufgehoben.