



Gemeinde Dinhard

Kanton Zürich

Gesamtrevision Richt- und Nutzungsplanung

KOMMUNALER VERKEHRSPLAN

Verkehrsplantext mit Erläuterungen

Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 10.5.2022

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

31100 – 22.3.2022

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Wesen des Verkehrsplanes	3
1.2	Allgemeines	3
1.3	Kostenfolgen	5
1.4	Mitwirkung	6
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	6
3	STANDORTBESTIMMUNG	9
3.1	Historische Entwicklung	9
3.2	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)	10
3.3	Verkehrsentwicklung	11
3.4	Mobilitätstrends	11
3.5	Verkehrsbelastungen	13
3.6	Fazit	14
4	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	15
4.1	Kommunale Ziele	15
4.2	Verweise auf die regionalen Gesamtverkehrsziele	16
5	ÖFFENTLICHER VERKEHR	17
5.1	Allgemeines	17
6	STRASSENNETZ	18
6.1	Allgemeines	18
6.2	Übergeordnete Festlegungen	18
6.3	Haupterschliessungsstrassen	19
6.4	Aufwertung Ortsdurchfahrt	19
7	PARKIERUNG	21
7.1	Allgemeines	21
8	RADWEGE	22
8.1	Allgemeines	22
8.2	Übergeordnete Festlegungen	23
8.3	Kommunale Netzergänzungen	23
9	FUSSWEGE	24
9.1	Allgemeines	24
9.2	Übergeordnete Festlegungen	25
9.3	Kommunale Netzergänzungen	25
10	AUSWIRKUNGEN	27
11	MITWIRKUNGSVERFAHREN	28

Auftraggeber

Gemeinde Dinhard

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Fiona Mera, Noëlle Reich, Tim Accola, Viviane Zuber

1 EINLEITUNG

1.1 Wesen des Verkehrsplanes

**Auslegeordnung und
Koordinationsinstrument**

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

Stellenwert des Verkehrsplans

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

Planungshorizont

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

1.2 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne

Die im kantonalen Richtplan vom 28. Oktober 2019 sowie im regionalen Richtplan der Planungsgruppe Region Winterthur und Umgebung (RWU) vom 9. November 2016 festgelegten Inhalte werden im kommunalen Verkehrsplan als übergeordnete Festlegungen ausgewiesen.

**Kommunaler Verkehrsplan/
Aufhebung kommunaler
Gesamtplan**

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

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

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

Kommunales REK (räumliches Entwicklungskonzept)

Als Grundlage für die anstehende Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung wurde für die Gemeinde ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet, welches in die Themen Siedlung, Verkehr, Landschaft und Energie gegliedert ist. Hinsichtlich dem Verkehr sieht es vor, die Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen Dinhard und Vorder Grüt siedlungsverträglich umzugestalten und das Fuss- und Radwegnetz zu optimieren (Verbesserung Durchlässigkeit, Sicherheit und Attraktivitätssteigerung). Zudem sollen die ortstypischen Vorgärten nicht durch Autoabstellplätze verdrängt werden. Insgesamt ist zudem die Möglichkeit zum Parkieren in den Dorfkernen zu überprüfen, um ein Wildparkieren im Strassenraum zu verhindern.

Richtplanung als Zwischenstufe

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

Verbindliche Festlegungen

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

Behördenverbindliche Festlegungen

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

Erläuterungen zu den Festlegungen:

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

im kommunalen Verkehrsplan aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar "neu" gekennzeichnet.

In diesem Bericht sowie im kommunalen 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

Der kommunale Verkehrsplan selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten.

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

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

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

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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

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

1.4 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG

Der vorliegende Entwurf des Verkehrsplans wurde im Gemeinderat am 8.12.21 zuhanden der Mitwirkung und Anhörung nach § 7 PBG verabschiedet. Während der 60-tägigen Auflagefrist kann sich jedermann zu den Planfestlegungen äussern und Änderungsanträge einreichen.

Gleichzeitig werden die Nachbargemeinden, die Region Winterthur und Umgebung (RWU) sowie der Kanton eingeladen, zum Verkehrsplan Stellung zu nehmen.

Bericht zur Mitwirkung

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

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

Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

Die aufgrund der Mitwirkung und Anhörung bereinigte Revisionsvorlage wird der Stimmbevölkerung zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Verkehrsplan wird voraussichtlich an der Gemeindeversammlung im Mai 2022 traktandiert.

Raumordnungskonzept



Handlungsräume	
■	Stadtlandschaft
■	urbane Wohnlandschaft
■	Landschaft unter Druck
■	Kulturlandschaft
■	Naturlandschaft

2 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

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

Die fünf Leitsätze lauten:

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

Es werden fünf Handlungsräume unterschieden, die den vielfältigen räumlichen Strukturen im Kanton Zürich Rechnung tragen und eine differenzierte Entwicklung ermöglichen.

80 % des erwarteten Wachstums soll dabei in den "Stadtlandschaften" und den "urbanen Wohnlandschaften" stattfinden, 20 % in den übrigen Landschaften.

Handlungsraum Dinhard

Dinhard befindet sich im Bereich der Kulturlandschaft. Es ist in den kommenden Jahren von einer moderaten Bevölkerungszunahme auszugehen.

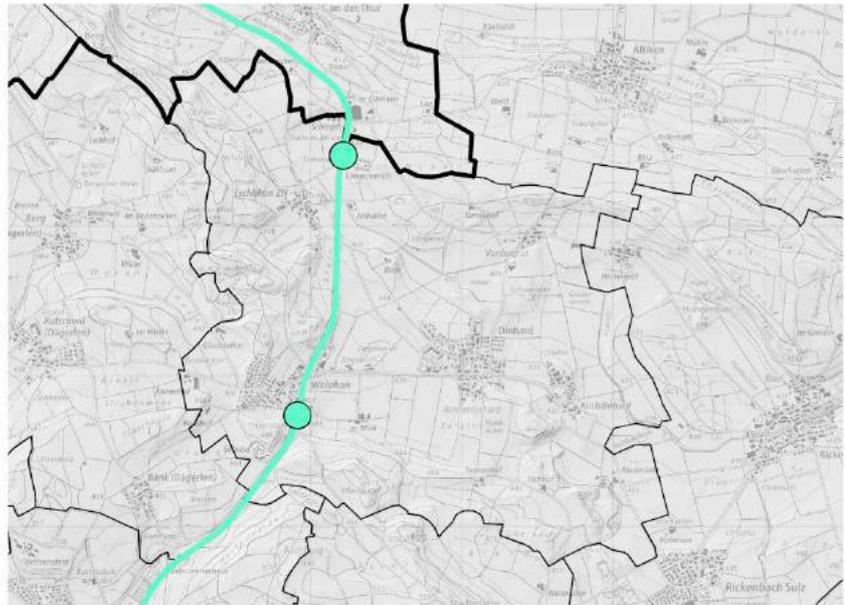
Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr

Festsetzung 28. Oktober 2019

Der kantonale Richtplan bezeichnet keine Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet von Dinhard.

Ausschnitt aus der kantonalen Richtplan-
karte, Teilbereich Verkehr

bestehend	geplant	
		Bahnlinie einpurig
		Station / Haltestelle



Quelle: GIS-ZH, 28.10.2020

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr

Festsetzung 9. November 2016

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

Die Festsetzung des regionalen Richtplans Region Winterthur und Umgebung (RWU) erfolgte mit Beschluss des Regierungsrats vom 9. November 2016.

Zielbeschreibung Verkehr

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Winterthur und Umgebung (RWU) folgende Leitziele:

- Mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden die wirtschaftlich erforderlichen und sozial erwünschten Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch abgewickelt.
- Dem Fuss- und Veloverkehr wird ein sicheres und durchgehendes Wegnetz angeboten.
- Der Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr wird durch die Region gefördert und der Verbund von Bahn und Bus ist in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung und Nachfrage auszubauen.

- Das bestehende regionale Strassennetz muss dem weiter steigenden Verkehrsvolumen genügen und wird nur dort ergänzt, wo ausgewiesene Lücken bestehen.

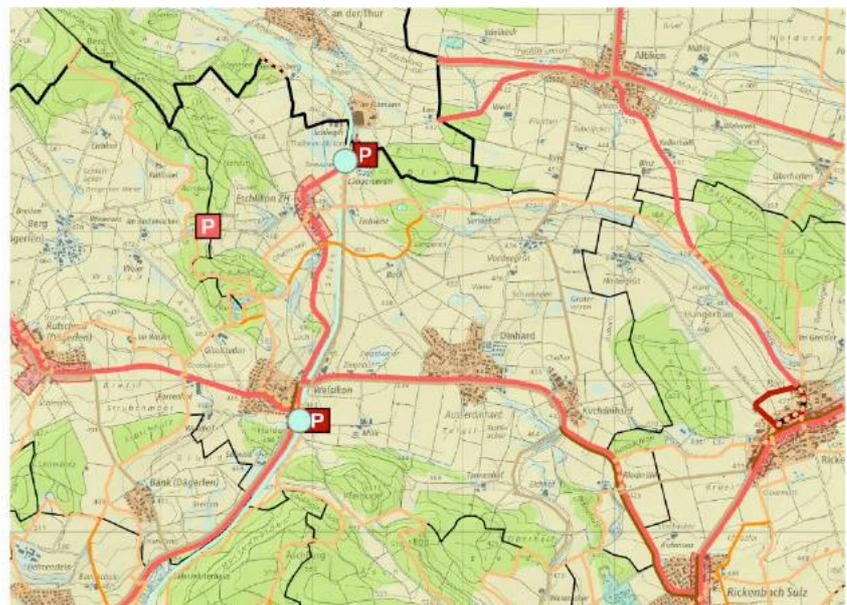
Geplante Massnahmen

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

- Verbindungsstrassen: Anbindungen an Seuzach (Süden), Dägerlen (Westen), Thalheim an der Thur und Altikon (Norden) und Rickenbach (Osten)
- Umgestaltung Strassenraum im Ortsteil Eschlikon (Typ B, Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds)
- Geplante Parkierungsanlage beim Bahnhof Thalheim-Altikon (Park+Ride-Anlage auf den Gemeindegebieten Dinhard und Thalheim)
- Erweiterung des Park+Ride- sowie des Bike+Ride-Angebots beim Bahnhof Dinhard (Ortsteil Welsikon)
- Zwei bestehende Radwege in Nord-Südrichtung sowie die Ost-West-Verbindung, welche die einzelnen Ortsteile miteinander verbindet; geplanter Radweg in Welsikon, um die Lücke im Radwegnetz zu schliessen
- Fuss- und Wanderwege

Ausschnitt aus der regionalen Richtplan-
karte, Teilbereich Verkehr

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



Quelle: GIS-ZH, 28.10.2020

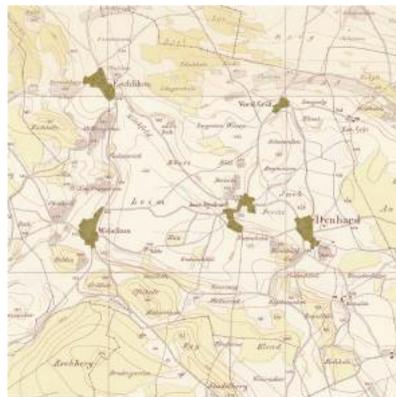
3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 Historische Entwicklung

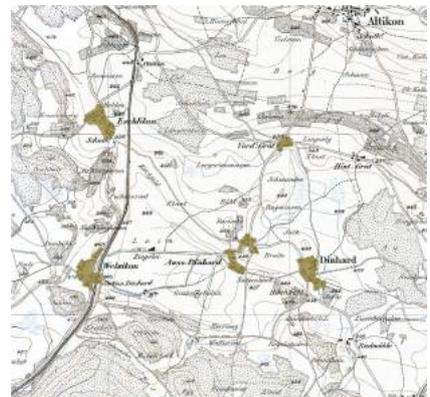
Siedlungsentwicklung

Dinhard ist bis heute auf die Siedlungskörper der Ortsteile Dinhard, Ausserdinhard, Kirchdinhard, Welsikon, Vorder Grüt und Eschlikon aufgeteilt. Kirchdinhard wurde bis 1880 noch als Dinhard, also als Hauptzentrum der Gemeinde bezeichnet. Der heutige Ortsteil Dinhard war bis dahin weitgehend unbebaut und wurde als Ausserdinhard bezeichnet.

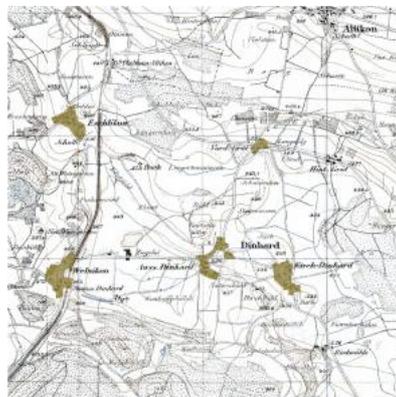
Allen Ortsteilen gemein ist die starke Ausrichtung entlang den Durchgangswegen, was sich bis heute ablesen lässt.



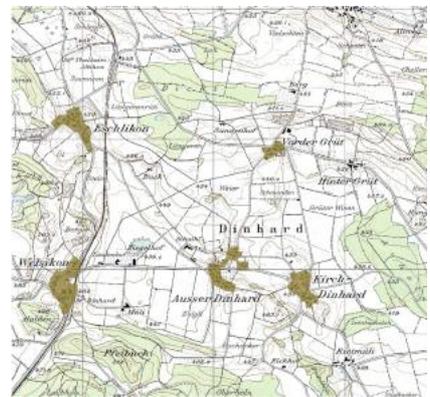
Historische Karte J. Wild (1850)



Siegfriedkarte 1880



Siegfriedkarte 1930



Alte Landeskarte 1956-65

3.2 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das IVS bezeichnet im Gemeindegebiet von Dinhard folgende Abschnitte als historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung:

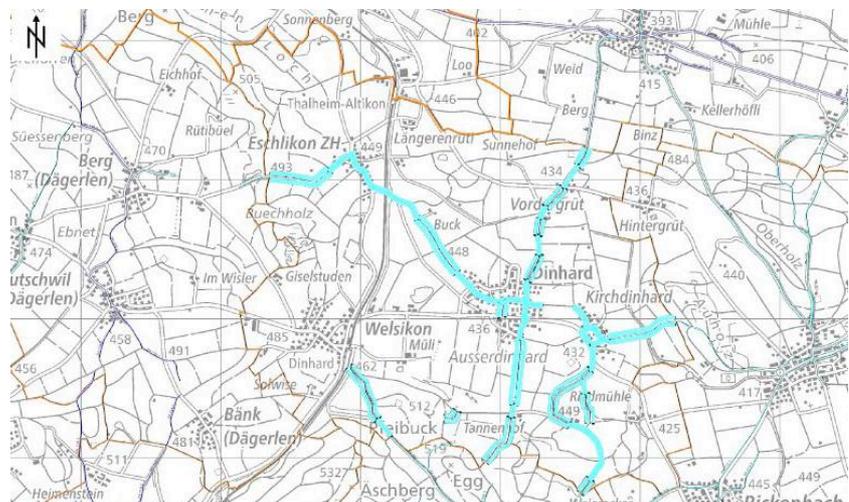
- ZH 706.1
Oberstammheim/Felderer – Stadel; Ältere Linienführung
Historischer Verlauf, teilweise mit Substanz
- ZH 706.2
Vorder Grüt – Stadel; Wege über den Stadler Berg
Historischer Verlauf, teilweise mit Substanz
- ZH 715
(Henggart) – Dägerlen – Dinhard – Rickenbach
Historischer Verlauf, teilweise mit Substanz
- ZH 750
Welsikon – Mörsburg (- Stadel/- Sulz)
Historischer Verlauf, teilweise mit Substanz

Es werden keine Verkehrswege von nationaler oder regionaler Bedeutung bezeichnet.

Legende

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

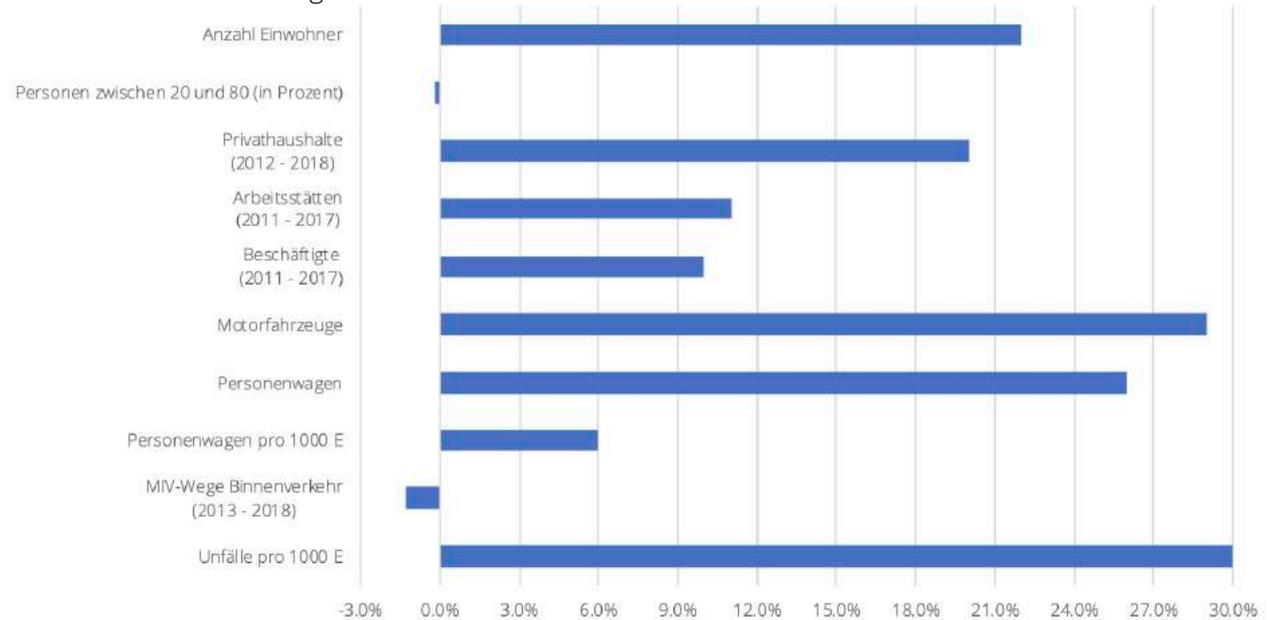


3.3 Verkehrsentwicklung

Verkehrszunahme

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung wichtiger verkehrsrelevanter Kennwerte in Dinhard in den Jahren 2010–2019 (Statistisches Amt Kanton Zürich). Dabei ist zu bedenken, dass die Verbesserungen im Busverkehr, welche seit 2019 bestehen, noch nicht berücksichtigt wurden. In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung um rund 22 %.

Übersicht der Entwicklung relevanter Mobilitätskennzahlen im Zeitraum 2010–2019 in %



Obige Grafik zeigt einen überproportionalen Zuwachs der Motorfahrzeuge im Vergleich zum Bevölkerungswachstum. Entsprechend haben auch die Unfallzahlen pro 1'000 Einwohner deutlich zugenommen (rund 30 %). Auffällig ist die zeitgleiche Abnahme der MIV-Wege im Binnenverkehr. Einerseits zeigt die Gegebenheit die Attraktivität der Gemeinde für Zuzüger auf, welche ihren Arbeitsplatz weiterhin ausserhalb der Gemeinde Dinhard haben, wodurch der Pendlerverkehr stärker wächst als der Binnenverkehr. Andererseits kann interpretiert werden, dass dem Fuss- und Veloverkehr ein grösserer Stellenwert zugeschrieben wird.

3.4 Mobilitätstrends

Mikrozensus

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

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

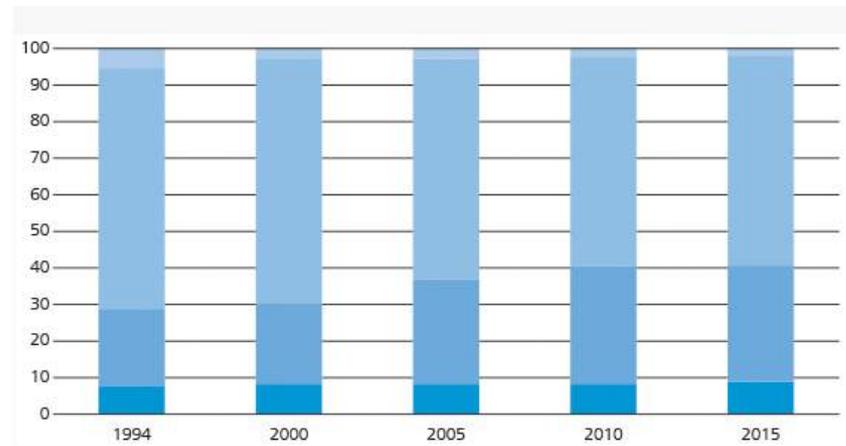
Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (40 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück) mit rund 25 %.

Entwicklung Modalsplit

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

Legende:

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

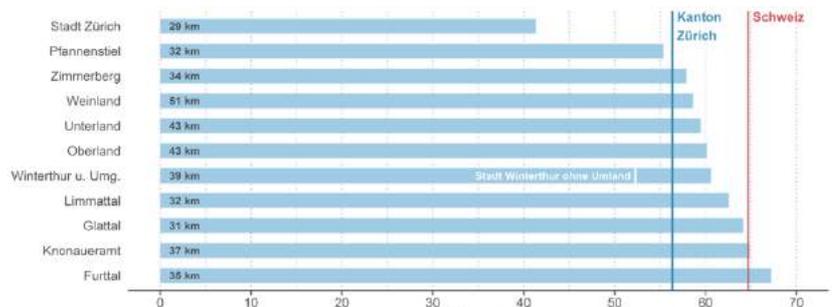


Quelle: Bundesamt für Statistik / Mikrozensus 2015

Im kantonalen Vergleich zeigte sich, dass in der Region Winterthur und Umgebung pro Kopf und Tag 39 Kilometer zurückgelegt werden, gut 60 % davon mit dem Auto (gem. Agglomerationsprogramm Kanton Zürich, dritte Generation).

Regionaler Anteil des Autos an der mittleren Tagesdistanz

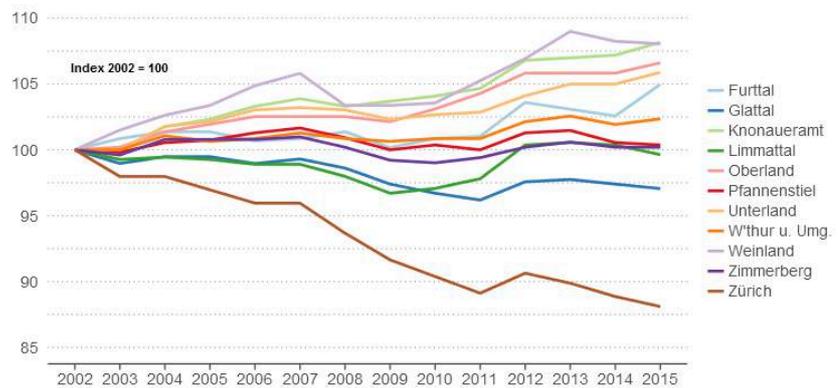
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich bewegt sich der Motorisierungsgrad in der Region Winterthur und Umgebung auf einem konstanten Niveau. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen.

Entwicklung Motorisierungsgrad
Kanton Zürich
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Elektromobilität

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

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

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

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

3.5 Verkehrsbelastungen

Übergeordnete Strassen als Hauptverkehrsträger

Durch Dinhard verlaufen insgesamt 3 Kantonsstrassen, welche sich im Ortsteil Welsikon kreuzen. Auf sämtlichen Strassen im Gemeindegebiet herrscht zur Zeit Tempo-50. Daher ergeben sich besonders hohe Anforderungen an die teils divergierenden Ziele "Verkehr durchleiten" und „fussgänger- und velofreundliche Infrastruktur in den Ortszentren“.

Für die Kantonsstrassen (Seuzacherstrasse, Rutschwilerstrasse und die Riedmühle-/Welsikerstrasse) wird eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung bis 2030 prognostiziert. Dies gilt auch für jene Strassen, für welche im Rahmen des vorliegenden Verkehrsplans eine Aufklassierung beabsichtigt wird.

Übersicht durchschnittlicher
Tagesverkehr 2016 (Kantonsstrassen)
Quelle: maps.zh.ch

rot = bestehende Kantonsstrassen
orange = geplante Aufklassierungen
gemäss vorliegendem Verkehrsplan



3.6 Fazit

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Im Vergleich der Verkehrsentwicklung über die letzten 15 Jahre zeigen sich folgende Tendenzen:

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

Trotz verhältnismässig konstant bleibender Tagesdistanzen und konstanter Unterwegsseinzeiten ist aufgrund des Bevölkerungswachstums eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu verzeichnen, was zu Engpässen und zur Zunahme von unerwünschten Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Unfallpotenzial) führt. Die Verbesserungen im Busverkehr bestehen erst seit kurzem, sodass noch keine Daten vorliegen und keine Aussagen gemacht werden können.

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

4 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

4.1 Kommunale Ziele

Grundhaltung

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

Zielbild der Verkehrsentwicklung gemäss räumlichem Entwicklungskonzept (REK)

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

Ziele für den kommunalen Verkehrsplan

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

- Der motorisierte Individualverkehr soll auf den Hauptachsen (Kantonsstrassen) kanalisiert bleiben.
- Innerörtliche Strassenzüge sollen mit Blick auf den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und siedlungsorientiert gestaltet werden.
- Das Strassennetz soll hinsichtlich dem motorisierten Verkehr eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen, verkehrssicher und siedlungsverträglich gestaltet sein.
- Die Rad- und Fusswegverbindungen sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen sowie die Verbindung zwischen den Ortsteilen.
- Mittels stellenweiser Schliessung von Netzlücken soll der Radverkehr gestärkt werden.
- Die übergeordnete Koordination soll mit einer abgestimmten Planung sichergestellt werden.

4.2 Verweise auf die regionalen Gesamtverkehrsziele

Regionaler Richtplan

Auszug regionale Ziele

Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem in der Region sicherzustellen, ist/sind:

- bei der Nutzweise und Nutzungsdichte der Siedlungsgebiete die Erschliessungsqualität zu berücksichtigen.
- der Anteil von öffentlichem Personenverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen.
- die Verbindungen zwischen den Zentren innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region zu stärken.
- verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Personenverkehr siedlungsverträglich sicherzustellen.
- die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Bevölkerung zu erhöhen.
- grenznahe Strassenprojekte mit den Nachbargemeinden und -regionen abzustimmen.

Bi-Modalsplit

In der Region Winterthur und Umgebung soll gemäss regionalem Richtplan beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 23 % (Stand 2011) auf 30 % (2030) erhöht werden.

5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

5.1 Allgemeines

S-Bahn

Der Bahnhof Dinhard wird im Halbstundentakt von der S29 (Turbo) bedient (Verbindung Winterthur-Stein am Rhein). Der Bahnhof Thalheim-Altikon (Gemeindegebiet Thalheim an der Thur) ist zudem insbesondere für Bewohner von Eschlikon von Bedeutung.

Buslinien

In Dinhard verkehrt die Buslinie 612 (Andelfingen, Bahnhof nach Seuzach, Bahnhof) und bedient in Dinhard insgesamt drei Haltestellen. Verbindungen bestehen Montag – Sonntag jeweils im Stundentakt.

Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Dinhard, Grüt	bestehend
• Dinhard, Gemeindehaus	bestehend
• Welsikon	bestehend

Wirkung

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

Erläuterungen

Nebst den Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfallimer und ggf. Veloabstellplätze). Die bestehenden Haltestellen werden zurzeit hindernisfrei ausgebaut.

6 STRASSENNETZ

6.1 Allgemeines

Strassenfunktion

Im kommunalen Verkehrsplan werden zwei Strassenkategorien unterschieden:

- Strassen mit übergeordneter Bedeutung
- Kommunale Sammelstrassen (Groberschliessung)

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

Grundsatz

Das Siedlungsgebiet von Dinhard wird von drei übergeordneten Strassenzügen durchquert. Bei allen der betroffenen Strassenzügen handelt es sich um regionale Verbindungsstrassen des Kantons, welche innerorts mit Tempo 50/60 und ausserorts mit Tempo 80 signalisiert sind.

In Dinhard wurden noch keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen eingeführt. Eine Tempo-30-Zone im Ortsteil Eschlikon ist in Planung.

6.2 Übergeordnete Festlegungen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Dinhard haben die Seuzacherstrasse, die Welsiker-/Riedmühlestrasse und die Rutschwilerstrasse eine übergeordnete Bedeutung. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Auf dem Gemeindegebiet von Dinhard sind keine Ausbauvorhaben bezeichnet. Im Ortsteil Eschlikon ist gemäss regionalem Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Da auch wesentliche Abschnitte der übergeordneten Strassen mitten durch Wohnquartiere führen, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen und der Verkehrssicherheit ebenso Rechnung getragen wird wie im übrigen Gemeindegebiet. Mit dem regionalen Karteneintrag zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt in Eschlikon sind diese Bemühungen punktuell bereits in die übergeordnete Planung eingeflossen.

Bestehende Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- | | |
|------------------------------|--------------|
| • Seuzacherstrasse | K, bestehend |
| • Welsiker-/Riedmühlestrasse | K, bestehend |
| • Rutschwilerstrasse | K, bestehend |

6.3 Haupterschliessungsstrassen

Bestehende kommunale Sammelstrassen

Es werden folgende Sammelstrassen bezeichnet:

• Altikerstrasse	bestehend
• Bergstrasse	bestehend
• Büelstrasse	bestehend
• Giselstuden	bestehend
• Neugutstrasse	bestehend
• Rickenbacherstrasse	bestehend

Wirkungen

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

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

Erläuterungen

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

6.4 Aufwertung Ortsdurchfahrt

Strassenraumaufwertungen

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

• Seuzacherstrasse (Ortsteil Eschlikon)	R, geplant
-----------------------------------------	------------

Kommunal

• Welsikerstrasse (Ortsteil Dinhard)	geplant
• Rickenbacherstrasse (Ortsteil Vorder Grüt)	geplant

Wirkungen

Die Festlegungen bedeuten, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine attraktive und aufenthaltsfreundliche Gestaltung unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Der Strassenraum soll in Abstimmung auf die Nutzungen der betroffenen Ortsteile (Dinhard und Vorder Grüt) aufgewertet werden. Da die geplante Strassenraumaufwertung im Ortsteil Dinhard auf der Welsikerstrasse (Kantonsstrasse) vorgesehen ist, ist eine Koordination mit dem Amt für Verkehr vorzusehen. Im Ortsteil Vorder Grüt ist eine kommunale Sammelstrasse (Rickenbacherstrasse) betroffen, weshalb hier die Kompetenz gänzlich bei der Gemeinde Dinhard liegt.

Beispiel Strassenraumaufwertung
Stationsstrasse, Hettlingen



Erläuterungen

Die kommunal geplanten Strassenraumaufwertungen präzisieren die vorgesehenen Massnahmen aus dem regionalen Richtplan. Sie sollen die Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptstrassen unterstützen und dadurch die ursprüngliche Einbindung in die bebaute Umgebung der Aussenwacht (Vorder Grüt) erlebbar machen. Insbesondere in Vorder Grüt bestehen in der Kernzone zahlreiche, für die Gemeinde Dinhard ortstypische Vorgärten. Diese sind im Rahmen einer Strassenraumaufwertung in die Planung miteinzubeziehen und sollen nicht durch Autoabstellplätze verdrängt werden.

Gegebenenfalls können die Strassenraumaufwertungen zusammen mit Eingangstoren realisiert werden, welche auf das bebaute Gebiet der beiden betroffenen Ortsteile abgestimmt sind. Wichtig bei der Realisierung allfälliger Eingangstore ist eine velofreundliche Ausgestaltung. Bei einseitigen Einengungen des Strassenraumes durch die geplante Torwirkung sollen insbesondere bei bestehenden Gefahrenstellen mittels Velofurt die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrradfahrende hinter der baulichen Massnahme hindurchzuleiten.

Beispiel Eingangstor
Hauptstrasse, Rickenbach



Ansicht ortseinwärts



Ansicht ortsauswärts

7 PARKIERUNG

7.1 Allgemeines

Pflichtparkplätze

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

Parkierung im Strassenraum

Um ein Wildparkieren zu verhindern, kann in den Dorfkernen überprüft werden, ob im Strassenraum eine Anordnung von Parkierungsmöglichkeiten sinnvoll wäre.

Parkplatzbewirtschaftung

Die Gemeinde Dinhard verfügt zur Zeit über keine einheitliche Regelung zur Parkplatzbewirtschaftung. Es besteht auch keine Regelung hierzu in der BZO. Die Möglichkeit zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung ist in der Polizeiverordnung gegeben und könnte da unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien her jederzeit erfolgen.

Parkierung im öffentlichen Interesse

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

•	Parkierungsanlage beim Bahnhof Thalheim-Altikon	R, bestehend
•	Parkierungsanlage beim Bahnhof Dinhard*	R, bestehend
•	Erweiterung des Park+Ride-Angebots beim Bahnhof Dinhard (Welsikon)	R, geplant
•	Erweiterung des Park+Ride-Angebots beim Bahnhof Thalheim-Altikon	R, geplant

Kommunal

•	Parkplatz Gemeindeverwaltung	bestehend
•	Parkplatz Schulhaus Dinhard	bestehend

* Die bestehende Hochwasserproblematik am Bahnhof Welsikon soll im Rahmen eines zukünftigen Hochwasserschutzkonzeptes gelöst werden.

8 RADWEGE

8.1 Allgemeines

Regionale Radwege

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

Radwegnetz

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

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

Veloparkierungsanlagen

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

Kommunal

Es werden folgende Veloparkierungsanlagen bezeichnet:

• Veloparkierung Bahnhof Dinhard	bestehend
• Veloparkierung Sporthalle Dinhard	bestehend
• Veloparkierung Primarschule Dinhard	bestehend
• Veloparkierung Gemeindeverwaltung Dinhard (2x)	bestehend
• Veloparkierung Reformierte Kirche	bestehend

Veloparkierung Bahnhof Thalheim-Altikon

Im Verkehrsplan ist die Veloparkierung beim Bahnhof Thalheim-Altikon als Informationsinhalt vermerkt, da diese Veloparkierung für Pendler zur Kombination des Veloverkehrs mit dem ÖV von Bedeutung ist (insbesondere für die Bewohner Eschlikons).

Anforderungen

Hinweis auf Planungshilfen

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

Zusätzlich richtet sich der Ausbaustandard nach folgenden Planungshilfen:

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

8.2 Übergeordnete Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle Radwege eingetragen.

Überkommunal

In der Gemeinde Dinhard sind folgende überkommunalen Ausbaumassnahmen als "geplant" bezeichnet:

- Zwischen Kirchdinhard und Gemeindegrenze Rickenbach (Riedmühlestrasse): Erstellung Veloweg (Nebenverbindung) R, geplant
- Seuzacherstrasse, Welsikon: Punktuelle Schwachstellen bei der Ortsdurchfahrt Welsikon beheben R, geplant

8.3 Kommunale Netzergänzungen

Kommunal

Radwege

- Altikerstrasse zwischen Riedmühlestrasse und Vorder Grüt; Gemischte Führung Fuss- und Veloverkehr auf überbreitem Trottoir bestehend
- Eschlikerstrasse zwischen übergeordneter Radverbindung Welsikon - Bahnhof Thalheim-Altikon und Büelstrasse (Dinhard) bestehend
- Altikerstrasse zwischen Kreuzung Vorder Grüt und Ende Mischführung Fuss- / Velo-Trottoir; Ergänzung Radstreifen geplant
- Büelstrasse zwischen Kreuzung Eschlikerstrasse und Welsikerstrasse; Ergänzung Radstreifen geplant

Wirkungen

Die Festlegungen bedeuten, dass auf den als „geplant“ bezeichneten Abschnitten Massnahmen für einen sicheren Veloverkehr geprüft und wenn verhältnismässig sinnvoll umgesetzt werden.

Erläuterungen

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

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

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

9 FUSSWEGE

9.1 Allgemeines

Grobmaschiges regionales Netz

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

Dichtes Netz im Siedlungsgebiet

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

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

Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.

Anforderungen an die Beläge

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

9.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

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

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

9.3 Kommunale Netzergänzungen

Festlegungen

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| • Grundhofstrasse (Riedmühlestrasse bis Gemeinde-grenze zu Winterthur) | bestehend |
| • Ab Altikerstrasse via Flurweg bis Grütstrasse und entlang Ellikerbach auf Aufeldstrasse bis zur Gemeindegrenze Rickenbach | bestehend |
| • Welsiker-/Riedmühlestrasse ab Seuzacherstrasse bis Ortseingang Kirch-Dinhard | bestehend |
| • Büelstrasse zwischen Kreuzung Eschlikerstrasse und Ebnestrasse | bestehend |
| • Eschlikerstrasse (Verbindung Schulhaus – Welsikerstrasse) | bestehend |
| • Altikerstrasse ab Welsikerstrasse bis Vorder Grüt (überbreites Trottoir mit kombinierter Fussgänger- / Veloführung) | bestehend |
| • Altikerstrasse ab Vorder Grüt bis Gemeindegrenze | Bestehend |
| • Altikerstrasse – Eichwiesen (Verbindung Vorder Grüt – Eschlikon) | bestehend |
| • Riedmühlestrasse ab Ortseingang Kirch-Dinhard bis Abzweigung Grundhofstrasse | geplant |
| • Verbindung östlich des Bahnhofs Welsikon bis Welsikerstrasse (Analog übergeordnet geplante Netzergänzung Veloverkehr)* | geplant |

* Die Verbindung östlich des Bahnhofs Welsikon bis Welsikerstrasse tangiert einen inventarisierten Reptilienlebensraum und ist entsprechend mit dem Reptilienschutz abzustimmen.

Wirkungen

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt das Wanderweggesetz.

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

Erläuterungen

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

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

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

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

Weiterführung an der Gemeindegrenze

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

10 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

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

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

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

Regionale Vorgaben

Der kommunale Richtplan Verkehr entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans der Region Winterthur und Umgebung (RWU), der durch den Regierungsrat am 9. November 2016 festgesetzt wurde.

11 MITWIRKUNGSVERFAHREN

Kantonale Vorprüfung

Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 24. August 2020 zum kommunalen Richtplan Stellung genommen und darin 11 Anträge und Hinweise formuliert.

öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung liegt vom 8. Januar bis 9. März 2022 während 60 Tagen öffentlich auf.

Während dieser Zeit kann jedermann sich zur Vorlage äussern.

Anhörung

Während der öffentlichen Auflage findet die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt.

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Zu sämtlichen Anträgen und Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren wird in einem separaten Bericht Stellung genommen. Sofern diese berücksichtigt werden können, fliessen die Anliegen in den vorliegenden Verkehrsplandtext ein.