

gemeinde maur

Kanton Zürich

Ortsplanungsrevision

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 19. September 2022

Namens der Gemeindeversammlung:

Der Präsident:
Yves Keller

Der Schreiber:
Christoph Bless

**Von der Baudirektion teilweise nicht genehmigt mit
BDV Nr. KS-0458/23 vom 26. September 2023**

Für die Baudirektion:

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

31087 – 3.12.2024

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Revision der Ortsplanung	3
1.2	Revision Richtplan Verkehr	4
1.3	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	6
1.4	Kostenfolgen	7
1.5	Gemeindeversammlung vom 19.9.2022	8
2	BEVÖLKERUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG	9
2.1	Entwicklung 2005–2020	9
2.2	Quell- und Zielverkehr	10
2.3	Modal-Split-Ziele	11
3	PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	13
3.1	Sachpläne und Inventare des Bundes	13
3.2	Kantonale Vorgaben	14
3.3	Fussverkehrspotenzial	15
3.4	RegioROK	15
3.5	Planungsregion Glattal	17
4	KOMMUNALE FESTLEGUNGEN	20
4.1	Verkehrspolitische Ziele	20
4.2	Strassen mit Sammelfunktion	21
4.3	Verkehrsberuhigte Quartiere	23
4.4	Strassen mit besonderen Massnahmen	25
4.5	Parkierung im öffentlichen Interesse	27
4.6	Velorouten	28
4.7	Fuss- und Wanderwege	31
4.8	Bushaltestellen/Busbetrieb	34
5	AUSWIRKUNGEN	35
6	AUFHEBUNG BISHERIGEN RECHTS	35

Beilage

- Ergebnis des informellen Mitwirkungsverfahrens zum Verkehrsplanentwurf

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 Mitwirkungsverfahren hatten die Möglichkeit, sowohl das REK als auch den Verkehrsplan zu kommentieren und auf Gefahrenstellen auf dem Strassennetz der Gemeinde 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 gemässiges 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.

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 angrenzende Inhalte)
- Planungsgrundlagen gemäss kantonalem GIS

Kommunale Planungen

- Raumentwicklungskonzept Gemeinde Maur 2020
- Ergebnis des informellen Mitwirkungsverfahrens zum Verkehrsplanentwurf
- Kommunaler Verkehrsrichtplan 2001

Öffentliche Auflage

Der vorliegende Richtplanentwurf wurde am 4. Oktober 2021 durch den Gemeinderat zuhanden der Anhörung und öffentlichen Auflage gemäss § 7 PBG verabschiedet. Im Rahmen der öffentlichen Auflage fand eine Informationsveranstaltung statt.

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

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

Über das Ergebnis der öffentlichen Auflage und Anhörung wurde ein separater Bericht zur Mitwirkung verfasst. In diesem Bericht sind sowohl die berücksichtigten als auch die nicht berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Wo der Gemeinderat sich den eingereichten Änderungsanträgen anschliessen konnte, wurde 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

Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Quartierleitbilder Vernetzungsprojekt 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

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 Grundeigentümerinnen und 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.

1.4 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

1.5 Gemeindeversammlung vom 19.9.2022

Beschlossene Änderungen

Die Stimmbevölkerung hat die Gesamtrevision der Richtplanung am 19.9.2022 nach ausführlicher Debatte festgesetzt. Die Stimmbevölkerung hat gegenüber der vom Gemeinderat zuhanden der Beschlussfassung vorgelegten Vorlage folgende drei Änderungen beschlossen:

Richtplankarte

- Ausweitung der Signatur «Strassen mit besonderen Massnahmen» auf der Zufahrtsstrasse vom Kreisel Aeschstrasse bis zur Wassbergstrasse.

Richtplantext

- Ergänzung der verkehrspolitischen Ziele im Kapitel 4.1 um ein neues Ziel 3 zu den Ortsdurchfahrten
Den Bedürfnissen für die Parkierung entlang der Ortsdurchfahrten wird eine gebührende Beachtung geschenkt.
- Ergänzung des bestehenden verkehrspolitischen Ziels Nr. 5 im Kapitel 4.1:
Die Ortsteile sind zu vernetzen, inkl. zu den Randzeiten.

2 BEVÖLKERUNGS- UND VERKEHRS-ENTWICKLUNG

2.1 Entwicklung 2005–2020

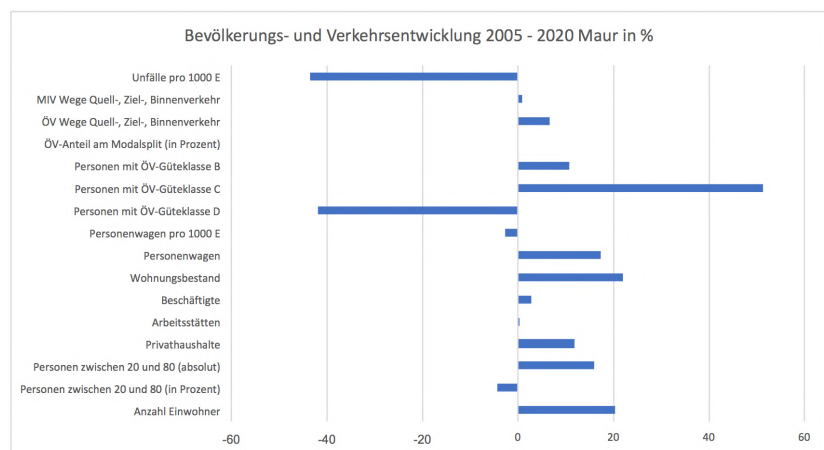
Einleitung

Nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklung wichtiger Kennwerte in der Gemeinde Maur in den Jahren 2005–2020 (statistisches Amt Kanton Zürich).

Übersicht Kennwerte

	2005	2010	2015	2017	2020	Veränderung %
Anzahl Einwohner	8'953	9'517	9'873	10'148	10'778	20.38
Personen zwischen 20 und 80 (in Prozent)	77.1	76.6	75.5	75	74	-4.28
Personen zwischen 20 und 80 (absolut)	6'903	7'181	7'372	7'558	8'012	16.07
Privathaushalte			4'194	4'355	4'694	11.92
Arbeitsstätten		649	657	612	660	0.46
Beschäftigte		2'243	2'268	2'212	2'306	2.81
Wohnungsbestand	4'119	4'355	4'566	4'722	5'021	21.90
Personenwagen	5'308	5'495	5'824	5'978	6'225	17.28
Personenwagen pro 1000 E	593	577	590	589	578	-2.58
Personen mit ÖV-Güteklasse D				887	517	-41.73
Personen mit ÖV-Güteklasse C				734	1'111	51.32
Personen mit ÖV-Güteklasse B				934	1'035	10.83
ÖV-Anteil am Modalsplit (in Prozent)			12	12	12	0.00
ÖV Wege Quell-, Ziel-, Binnenverkehr			3'790	3'949	4'038	6.54
MIV Wege Quell-, Ziel-, Binnenverkehr			28'550	30'243	28'782	0.81
Unfälle pro 1000 E		10.1	6.3	6.7	5.7	-43.56

Übersicht Veränderungen 2005 zu 2020



Veränderung 2005 bis 2020

- Seit 2005 leben rund 1'800 zusätzliche Personen in den Ortschaften der Gemeinde Maur (+20 %). Damit verbunden sind auch mehr Personenbewegungen auf dem Strassen-, Fuss- und Velonetz.
- Die Bevölkerung ist insgesamt besser durch den ÖV erschlossen worden. Dementsprechend konnte der Anteil ÖV-Wege am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr gesteigert werden (+6 %). Der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr verharrt jedoch mit 12 % auf bescheidenem Niveau.
- Die Anzahl Unfälle auf dem Gemeindegebiet hat um 43 % abgenommen. Im Jahr 2020 wurden jedoch über 50 Unfälle auf dem Gemeindegebiet registriert. Die meisten Unfälle ereignen sich auf den kantonalen Durchfahrtsstrasse.

- Der Motorisierungsgrad (Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner) der Maurer Bevölkerung ist im Betrachtungszeitraum praktisch unverändert geblieben.

2.2 Quell- und Zielverkehr

Erläuterung

Auf dem Gemeindegebiet von Maur finden gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell an einem durchschnittlichen Werktag rund 32'000 Personenbewegungen per Auto (28'300) beziehungsweise per ÖV (3'500) mit dem Ziel oder dem Ausgangspunkt Maur statt.

Rund 1'000 MIV-Bewegungen entfallen auf den Binnenverkehr innerhalb des Gemeindegebiets. Der ÖV-Anteil im Binnenverkehr liegt bei rund 25 %.

Von und nach Zürich werden täglich rund 7'000 Fahrten mit dem Auto und rund 2'600 Personenfahrten mit dem ÖV zurückgelegt, was einem ÖV-Anteil von 27 % entspricht.

Ausgeprägt ist zudem der Quell- und Zielverkehr Maur-Dübendorf (2'300 Fahrten) und Maur-Küsnacht (1'700 Fahrten). Die Fahrten werden überwiegend mit dem Auto zurückgelegt.

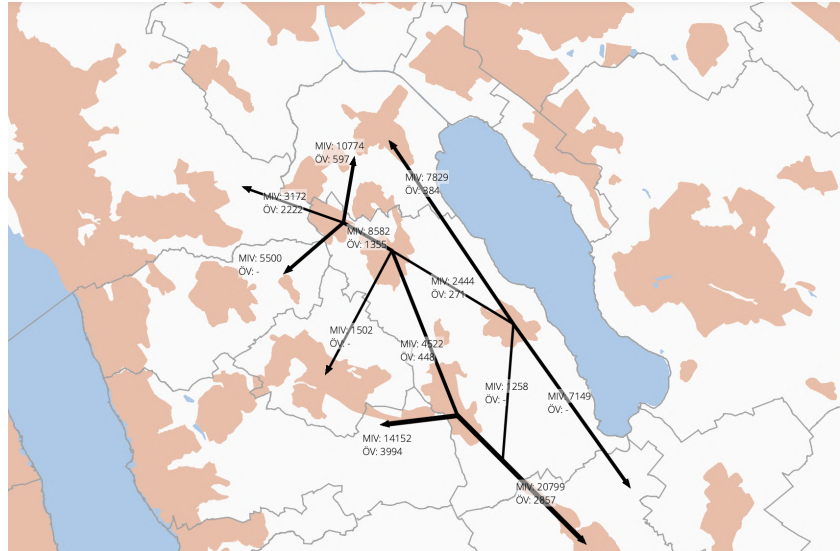
Quell- und Zielverkehr 2016:

Quelle: Kantonales Gesamtverkehrsmodell / GIS / eigene Grafik



Querschnittsbelastungen (DTV) 2018:

Quelle: Kantonales Gesamtverkehrsmodell / GIS / eigene Grafik



2.3 Modal-Split-Ziele

Einleitung

Das Verkehrssystem im Umfeld der Stadt Zürich und im Glattal ist teilweise gesättigt und kann nicht mehr beliebig viel Neuverkehr auf dem vorhandenen Strassennetz aufnehmen. Auf übergeordneter Stufe bestehen unterschiedliche Zielvorgaben zur künftigen Zusammensetzung des Modal Splits (rGVK Glattal 2005 / rGVK Flughafen 2011 / regionaler Richtplan 2019 / kantonaler Richtplan 2021).

Modal-Split-Ziele gemäss kantonalem Richtplan

Im kantonalen Richtplan (KRP) wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll (Abschnitt 4.1.1 b). Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen zu fördern.

Der KRP verweist für das generelle Modal-Split-Ziel auf das kantonale GVK. Dieses gibt für das gesamte Glattal eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von 21 % (2013) auf 30 % (2030) an.

Modal-Split-Ziele gemäss regionalem Richtplan

Der regionale Richtplan (RRP) legt zur künftigen Verkehrsorganisation folgende Ziele fest:

- Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen (gemäss Modalsplitziel regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafen und Glattal, rGVK).
- Der ÖV wird dank Glattalbahnverlängerung, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe deutlich verbessert.
- Die MIV-Netzerergänzungen (Glattalautobahn) erlauben ein tragfähiges Strassennetz.
- Die siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume wertet die Ortsdurchfahrten auf.
- Dem Langsamverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

Insgesamt sollen mehr als 50 % des Verkehrszuwachses vom ÖV aufgenommen werden.

Stossrichtung der Gemeinde Maur

Die Gemeinde Maur unterstützt entsprechend den räumlichen Gegebenheiten die übergeordneten Modal-Split-Ziele. Die Gemeinde will mit geeigneten Massnahmen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten nehmen. Der Anteil der Verkehrsmittel ÖV, Fuss- und Veloverkehr an den Personenwegen soll in Bezug auf folgende Beziehungen zulegen:

- Fussverkehr: Zunahme im Binnenverkehr in den Ortschaften
- Veloverkehr: Zunahme im Binnenverkehr auf dem Gemeindegebiet sowie auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden
- ÖV: Zunahme auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden und mit der Stadt Zürich sowie den Regionalzentren in der Umgebung

Einflussmöglichkeiten

Auf dem Gemeindegebiet von Maur bestehen folgende Möglichkeiten zur Beeinflussung des Modalsplits:

- Optimierung Busbetrieb und der Netzkonzeption im Sinne der Zielsetzungen im regionalen Richtplan
- Umgestaltung Ortsdurchfahrten
- Erhöhung Sicherheit auf dem Fusswegnetz / Schliessung von Netzlücken
- Ausbau Veloinfrastruktur (Sicherheit, Behebung Schwachstellen)
- Überprüfung Parkplatzbestimmungen im Rahmen der BZO-Revision

3 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

3.1 Sachpläne und Inventare des Bundes

Inventar historischer Verkehrswege (IVS)

Durch Maur führen mehrere historische Wegverbindungen von regionaler und lokaler Bedeutung. Einige Teilabschnitte weisen dabei Substanz bis viel Substanz auf und sind daher im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt.

Die historischen Verbindungen helfen, die Entstehung des Strassen- und Wegnetzes in Maur zu verstehen. Wo die Wegverbindungen heute noch vorhanden und Bestandteil des Netzes sind, sollen sie, wo dies zweckmässig ist, weiterhin im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet werden. Inventarobjekte sind bei Planungen zu berücksichtigen. Die Kantonsarchäologie ist bei Bauvorhaben in archäologischen Zonen und im Bereich von Objekten des IVS frühzeitig in die Planung miteinzubeziehen.

IVS Karte

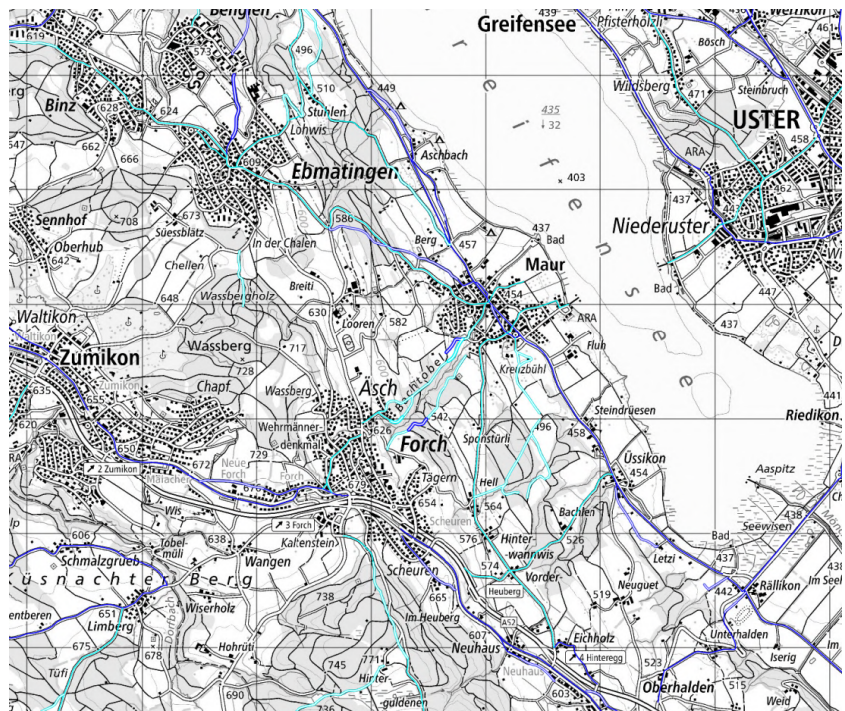
Quelle geo.admin.ch

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

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

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

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



Weitere Sachpläne und Inventare des Bundes

Weitere Sachpläne und Inventare des Bundes sind:

- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse
- Bundesinventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS):
- Sachplan Verkehr, Teil Luftfahrt

Diese Sachpläne und Inventare enthalten keine Festlegungen, die für den Verkehrsplan Maur von besonderer Bedeutung sind.

3.2 Kantonale Vorgaben

Kantonales Raumordnungskonzept



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 des Greifensees der "Naturlandschaft" zugeteilt. Aus übergeordneter Optik wird in diesem Handlungsspielraum eine gemässigte Entwicklung angestrebt. Grössere Neueinzonungen sind nicht vorgesehen.

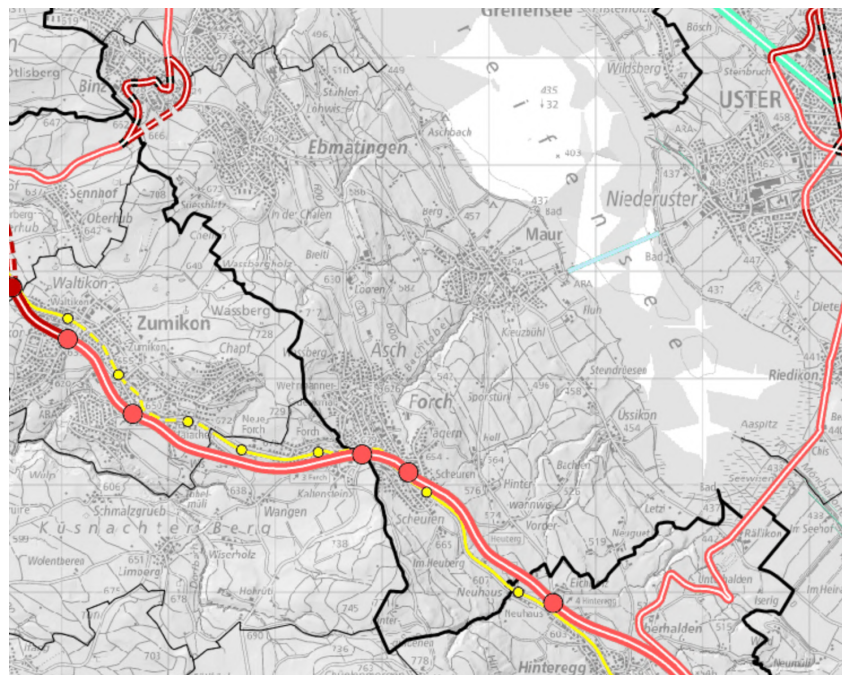
Die Ortschaften und Quartiere sind im Sinne der Vorgaben im Raumplanungsgesetz nach innen zu entwickeln. Dabei sind ortsspezifische Dichten erwünscht, die auch von der Bevölkerung getragen werden.

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

Verkehr		
bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Abkassierung
		Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse
		Tunnel
		Hauptverkehrsstrasse Variante / zu prüfende Linienführung
		Anschluss
		Parkierungsanlage
		Autobahnaststätte
		Radroute von nationaler Bedeutung
		Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
		Ausbau Bahnlinie
		Bahnlinie einspurig
		Rückbau bei Ersatz
		Bahntunnel doppel- oder mehrspurig
		Ausbau Bahntunnel
		Bahntunnel einspurig
		Variante / zu prüfende Linienführung
		Station / Haltestelle
		Aufzuhebende Station / Haltestelle
		Güterumschlag
		Haltestelle Reisebusverkehr
		Schmalspurbahn
		Rückbau bei Ersatz
		Schmalspurtunnel
		Variante / zu prüfende Linienführung
		Station / Haltestelle
		Aufzuhebende Station / Haltestelle
		Luftseilbahn
		Schiffahrtslinie

Die Festlegungen wurden unverändert aus dem Richtplan übernommen.



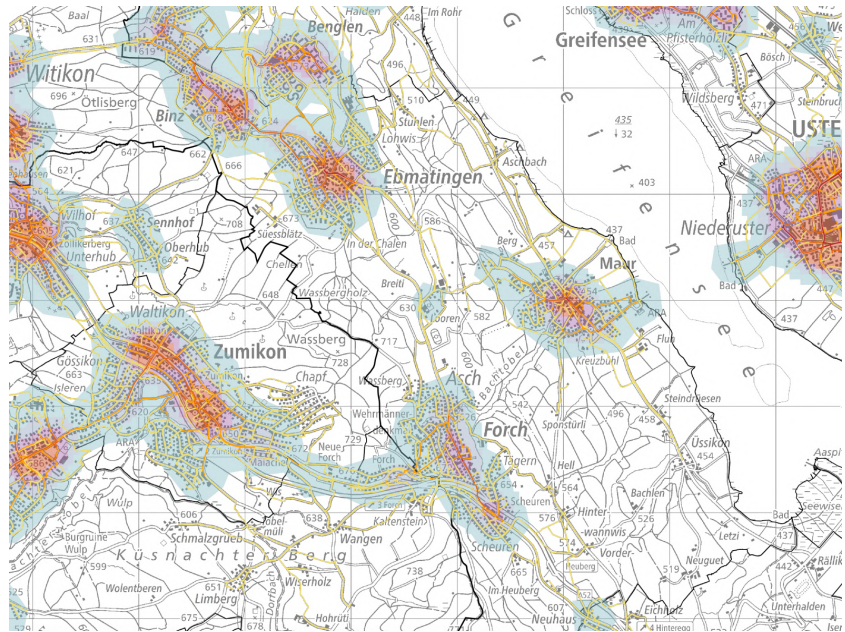
Denkmalschutz

Der historische Ortskern von Maur befindet sich im Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung. Inventarobjekte sind bei Planungen zu berücksichtigen. Entsprechend ist die kantonale Denkmalpflege bei Bauvorhaben an überkommunalen Schutzobjekten und im unmittelbaren Bereich von diesen frühzeitig in die Planung miteinzubeziehen.

3.3 Fussverkehrspotenzial

Fussverkehrspotenzial

Die kantonale Modellberechnung schätzt das Fussverkehrspotenzial auf dem Gemeindegebiet ab und legt dieses auf das Fusswegnetz um. Damit zeigen sich Abschnitte im Fusswegnetz, die für den Alltagsverkehr von grosser Bedeutung sind.



Bedeutung für den Verkehrsplan Maur

Der Verkehrsplan Maur legt das Fusswegnetz von kommunaler Bedeutung fest. Im Fokus der Netzkonzeption steht dabei:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit namentlich auf den stark belasteten Ortsdurchfahrten
- die Verbindungen zwischen den Ortschaften
- die Anbindung der Quartiere an die Zentrumsbereiche, die Bushaltestellen und die öffentlichen Einrichtungen
- die Optimierung der Freizeitwege

3.4 RegioROK

RegioROK

Als konzeptionelle Basis für die Neuausrichtung des regionalen Richtplans hat die Planungsregion Glattal im Jahr 2017 ein Regionales Raumordnungskonzept (RegioROK) erarbeitet. Das RegioROK definiert die Ziele und Stossrichtungen insbesondere zu den Themen Wachstum, Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung.

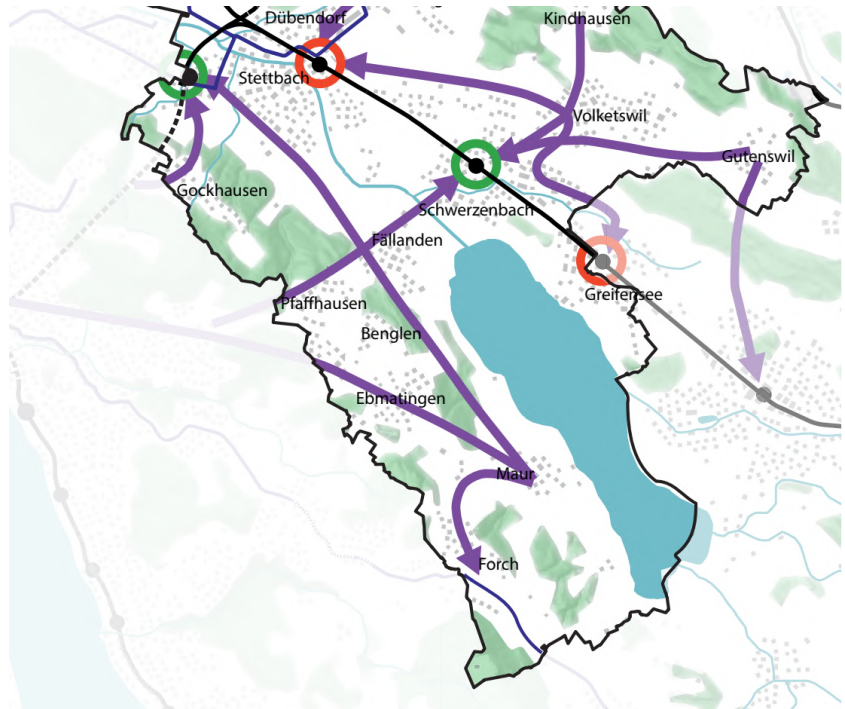
Bis 2030 erwartet die Planungsregion eine Zunahme um weitere 40'000 Personen und rund 33'000 Beschäftigte. Da das Verkehrssystem im Glattal insbesondere zu den Spitzenzeiten gesättigt ist, kann der zusätzliche Verkehr nicht beliebig auf dem vorhandenen Strassennetz abgewickelt werden.

Der Mehrverkehr ist daher insbesondere in den urbanen Gebieten des oberen und mittleren Glattals bestmöglich auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Der Durchgangsverkehr ist auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren.

Im RegioRok sind die Buskorridore und ÖV-Drehscheiben festgelegt. Maur befindet sich im ländlichen Umfeld des oberen Glattals und wird darin als Gemeinde mit einem Bedienstungsstandard 3 bezeichnet (15'- bis 30'-Takt).

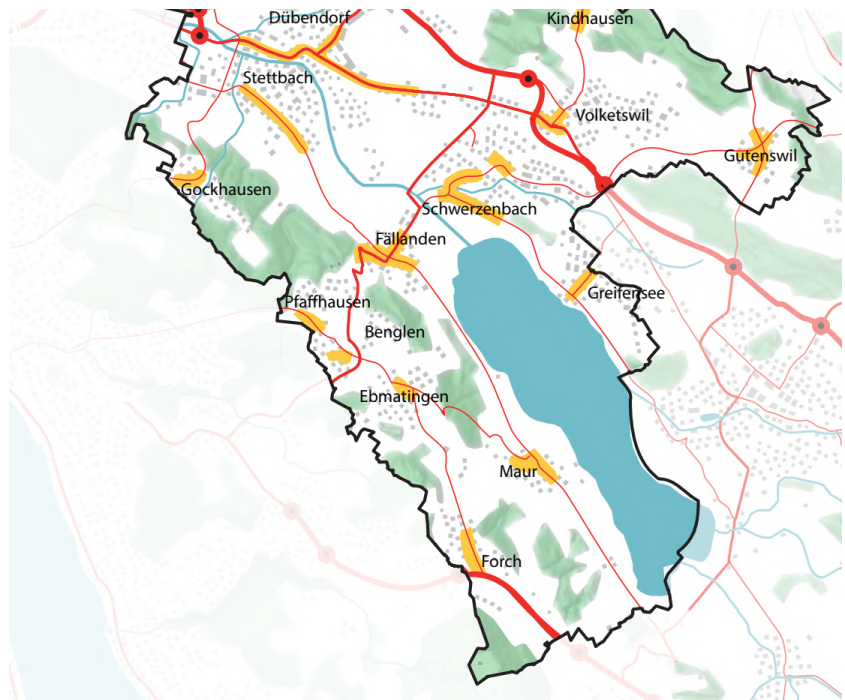
RegioROK:
Themenkarte Busanbindung und
multimodale Drehscheiben

- S-Bahn-Netz
- - - S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
- Stadtbahn
- Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
- Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
- Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min
- ➔ wichtige Busanbindungen
- Aufwertung Multimodaler Drehscheiben
- Aufwertung im Rahmen 1. Aggloprogramm



RegioROK:
Themenkarte Strassenraumgestaltung

- Strassen von regionaler Bedeutung
- Siedlungsorientierter Strassenraum



3.5 Planungsregion Glattal

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr Festsetzung 14.2.2018

Der regionale Richtplan der Planungsregion Glattal (ZPG) übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor, die durch die Gemeinde Maur zu beachten sind.

Die Festsetzung des regionalen Richtplans Glattal erfolgte mit Beschluss des Regierungsrats vom 14. Februar 2018. Die Teilrevision 2021 enthält keine Änderungen mit Relevanz für den Richtplan Verkehr der Gemeinde Maur.

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

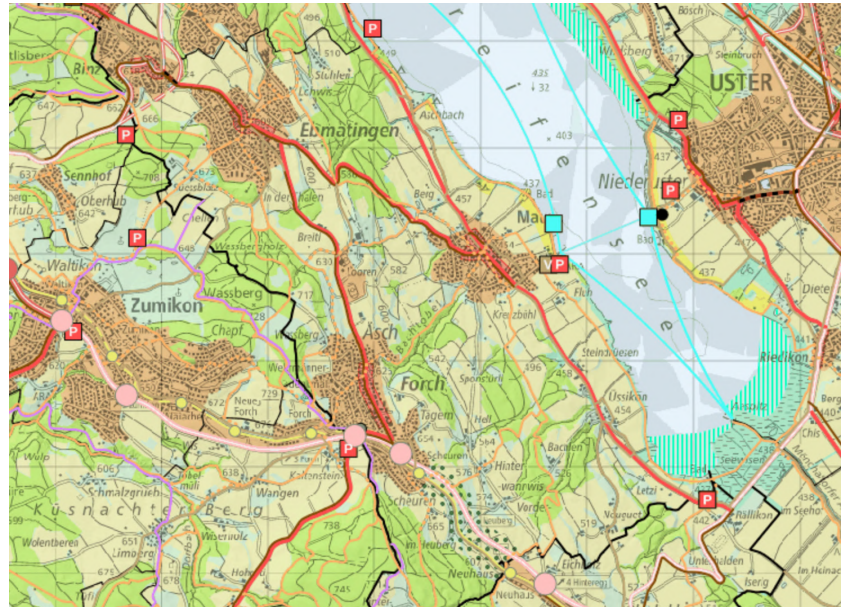
Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Dafür werden in Abhängigkeit der Umfeldnutzung und der Strassenbelastung Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraums im Richtplan festgelegt. Umgestaltungen dienen der Förderung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden 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 gezielt 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

Regional	Verkehr
bestehend	geplant
	Hochleistungsstrasse
	Hauptverkehrsstrasse
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Verbindungsstrasse
	Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Umgestaltung Strassenraum
	Tunnel Hochleistungsstrasse
	Tunnel Hauptverkehrsstrasse
	Anschluss
	Parkierungsanlage
	Radweg
	Reitweg
	Fuss- / Wanderweg
	Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
	Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
	Ausbau Bahnlinie
	Station / Haltestelle (Bahn)
	Güterumschlag
	Anschlussgleis
	Schmalspurbahn / Traminie
	Schmalspurtunnel / Tramtunnel
	Station / Haltestelle (Schmalspurbahn)
	Schifffahrtslinie
	Hafen / Bootslegeplatz
	Wichtige Haltestelle Bus



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 der ausführlichen Erläuterungen wird auf den regionalen Richtplan verwiesen.

Staatsstrassen

Festlegung

In Maur haben folgende Strassen eine übergeordnete Bedeutung:

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

Aufwertung Ortsdurchfahrten

Festlegung

Die folgenden Ortsdurchfahrten sollen gestalterisch aufgewertet werden:

- | | |
|--|---------|
| • Zürichstrasse, Binz, Ebmatingen und Maur | geplant |
| • Zollikonstrasse, Binz | geplant |
| • Fällandenstrasse, Maur | geplant |
| • Rellikonstrasse, Maur | geplant |
| • Aeschstrasse, Aesch | 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:

- Witikonstrasse (bis Zürcherstrasse)
- Zürichstrasse (Binz, Ebmatingen, Maur)
- Zollikonstrasse (Binz)
- Aeschstrasse (von Ebmatingen bis und durch Aesch)
- Zufahrtsstrasse (Aesch)
- Kehlhofstrasse (Maur)
- Rellikonstrasse (Maur)

Hinweis:

In Binz sind heute auf der Witikonstrasse beidseitige Velostreifen vorhanden. Die Verbindung 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: SchweizMobil-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 Ausbauprojekte bezeichnet.

4 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

4.1 Verkehrspolitische Ziele

REK

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

Leitgedanken

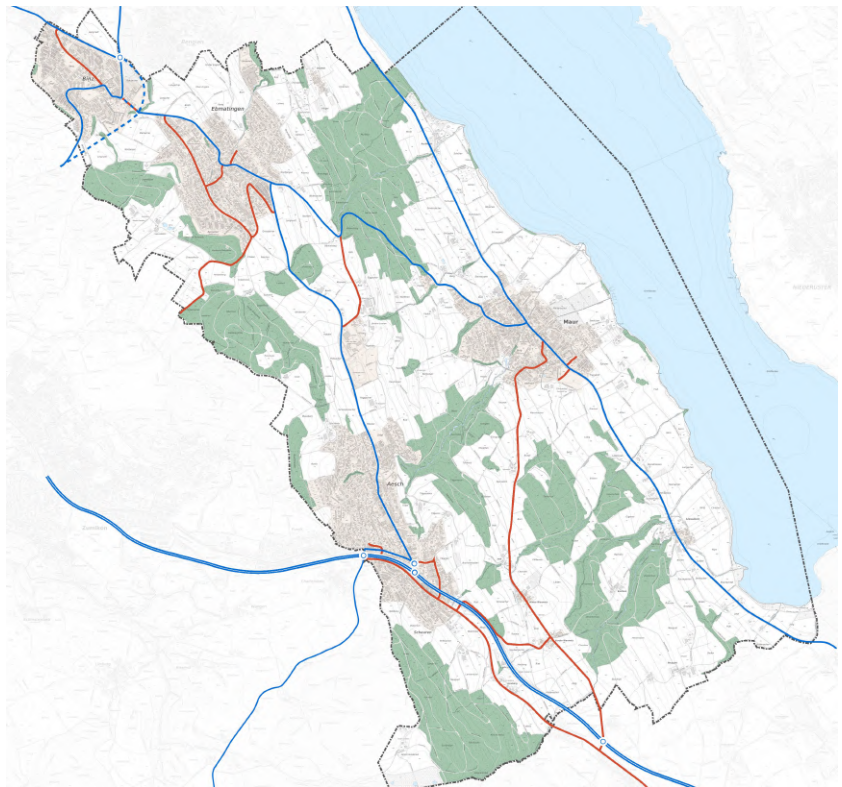
- 1 Sicherheit:
Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird weiter optimiert. Der Gemeinderat setzt sich für eine siedlungsverträgliche Verkehrsorganisation ein, insbesondere auf den Ortsdurchfahrten.
- 2 Strassenräume:
Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Strassenräume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

4.2 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

Übergeordnete Festlegungen	
bestehend	geplant
	Hochleistungsstrasse (HLS)
	Anschluss / Kreisel
	Hauptverkehrsstrasse/ Verbindungsstrasse
	Bei Ersatz zur Umklassierung vorgesehen
Kommunale Festlegungen	
bestehend	geplant
	Sammelstrasse (Groberschliessung)



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 (kommunale Festlegungen). 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. Der Einbezug der Sammelstrassen in Tempo-30-Zonen ist im Innerortsbereich möglich.

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 gestalten, so dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht.

Hinweis auf die nicht speziell bezeichneten Feinerschliessungsstrassen

Die im Richtplan Verkehr nicht speziell bezeichneten Strassen besitzen eine untergeordnete Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr. Sie bilden das Feinerschliessungsnetz und stellen die Zugänge zu den Baugrundstücken in den Quartieren her. Die Verkehrsteilnehmenden werden entweder getrennt oder im Mischverkehr geführt. Entsprechend ihrer untergeordneten Bedeutung werden diese Strassen in der Regel verkehrsberuhigt gestaltet. 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 Quartierserschliessungsstrassen auch eine wichtige Funktion für das Leben in den Quartieren. Sie besitzen in der Regel ein begrüntes Erscheinungsbild, welches durch angrenzende Randbepflanzungen auf den Baugrundstücken dominiert wird. Im Rahmen von Strassenbauprojekten ist eine auf das Quartierbild abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu achten.

Weitere Prüfaufträge

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurden mehrere Anträge zu Signalisationsänderungen gestellt. Auf der Eggstrasse und der Hellstrasse wurde die Einführung eines LKW-Verbots gewünscht. Signalisationsänderungen setzen eine Verfügung der Kantonspolizei voraus. Sie stützt sich dabei auf ein verkehrstechnisches Gutachten. Die Gemeinde wird ein LKW-Verbot näher prüfen.

4.3 Verkehrsberuhigte Quartiere

Festlegungen

Maur:

- Burg bestehend
- Unterdorf geplant
- Huebrain geplant
- Pünt geplant

Aesch/Scheuren

- Scheuren bestehend
- Aesch West bestehend
- Aesch Ost bestehend

Ebmatingen

- Ebmingen West bestehend
- Ebmingen Ost geplant

Binz

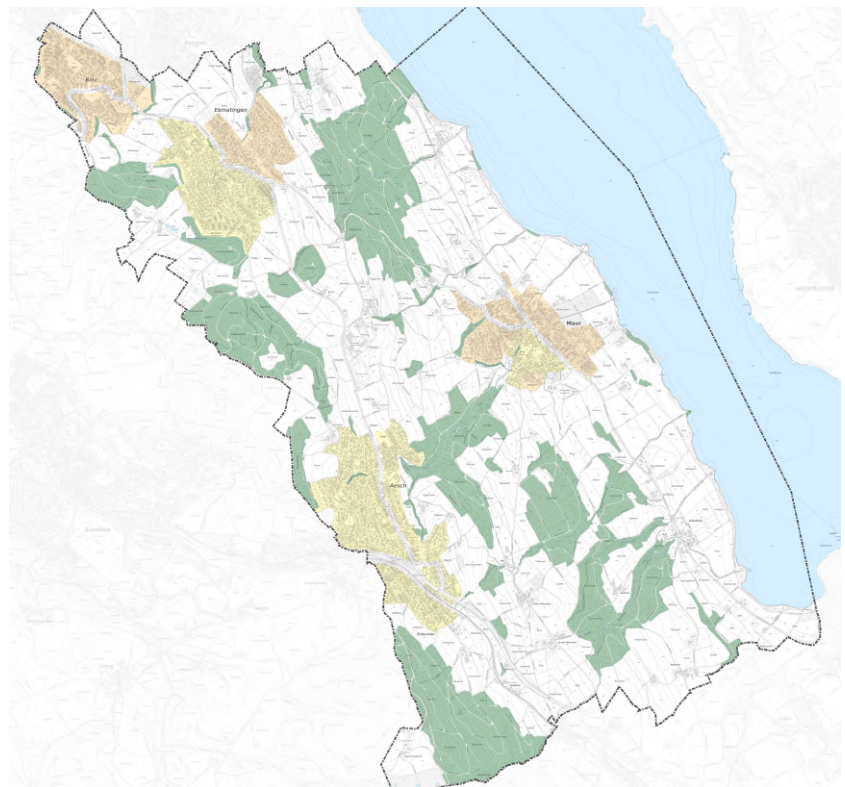
- Binz Nord geplant
- Binz Süd geplant

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant



Verkehrsberuhigtes Quartier
(z.B. Tempo 30,
Abgrenzung schematisch)



Rechtswirkung

In den Wohnquartieren sind die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fortzuführen. Das Massnahmenspektrum umfasst:

- Einführung von Tempo-30-Zonen
- Strassenraumgestaltungen zur Sicherstellung einer hohen Aufenthaltsqualität
- Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei örtlichen Gefahrenstellen

Erläuterung

In der Gemeinde Maur bestehen bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen.

Gemäss den Zielsetzungen im Raumentwicklungskonzept soll der innerörtliche Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. In der Richtplankarte sind die verkehrsberuhigten Quartiere bezeichnet, für die der Gemeinderat bei einer Annahme des Richtplans die Einführung von Tempo-30-Zonen prüft. In diesen Zonen befinden sich auch einige Sammelstrassen. Der Einbezug dieser Sammelstrassen in die Tempo-30-Zonen soll möglich sein, zumal gerade auf diesen Strassen aufgrund der Verkehrsmenge und der gefahrenen Geschwindigkeiten für jüngere Verkehrsteilnehmer und namentlich für den Veloverkehr Sicherheitsdefizite bestehen. Zudem sollen im Innerortsbereich häufige Signalisationswechsel vermieden werden. Dies setzt jedoch eine Interessenabwägung voraus. Die genaue Abgrenzung des Perimeters mit Geschwindigkeitsreduktion ist in diesem Gutachten aufzuzeigen und ist nicht Gegenstand der Richtplanfestlegung.

Verweis auf ergänzende Dokumente

Bezüglich der im Rahmen der öffentlichen Auflage eingereichten Anträge wird auf den Bericht zu den Einwendungen und den Beilagebericht "Ergebnis des informellen Mitwirkungsverfahrens zum Verkehrsplanentwurf" verwiesen.

Verfahren nach eidgenössischer Signalisationsverordnung

Die Festlegung eines Temporegimes ist nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans, zumal Verkehrsanordnungen und Signalisationsänderungen eine Verfügung der Kantonspolizei voraussetzen und nicht durch die Stimmbevölkerung beschlossen werden können. Das Vorgehen richtet sich nach der eidgenössischen Signalisationsverordnung.

Massnahmen

Der Eintrag im kommunalen Richtplan schafft die behördenverbindliche Voraussetzung, dass die verkehrsberuhigten Zonen in Verkehrsgutachten näher geprüft und entsprechend den Finanzkompetenzen in Etappen umgesetzt werden können. Bei der Realisierung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist deren akustische Wirkung zu beachten.

4.4 Strassen mit besonderen Massnahmen

Festlegungen

¹⁾ Genehmigung aufgrund Beschluss der Baudirektion Nr. KS-0458 / 23 vom 26.09.2023 verweigert.

Maur:

- Seestrasse geplant
- Unterdorfstrasse geplant
- Kehlhofstrasse geplant
- Eggstrasse geplant

Aesch/Scheuren

- Hellstrasse-Tägernstrasse geplant
- Forchstrasse geplant
- Zufahrtsstrasse *geplant ¹⁾*
- Aesch Ost bestehend

Ebmatingen

- Chalenstrasse geplant
- Stuhlenstrasse geplant

Binz

- Zürichstrasse *geplant ¹⁾*
(Koordination Kanton)

Vorder-Wannwis/Hinter-Wannwis

- Eggstrasse geplant

Uessikon

- Rellikonstrasse geplant
(Koordination Kanton)

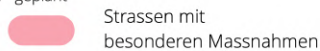
Übergeordnete Festlegungen

bestehend geplant

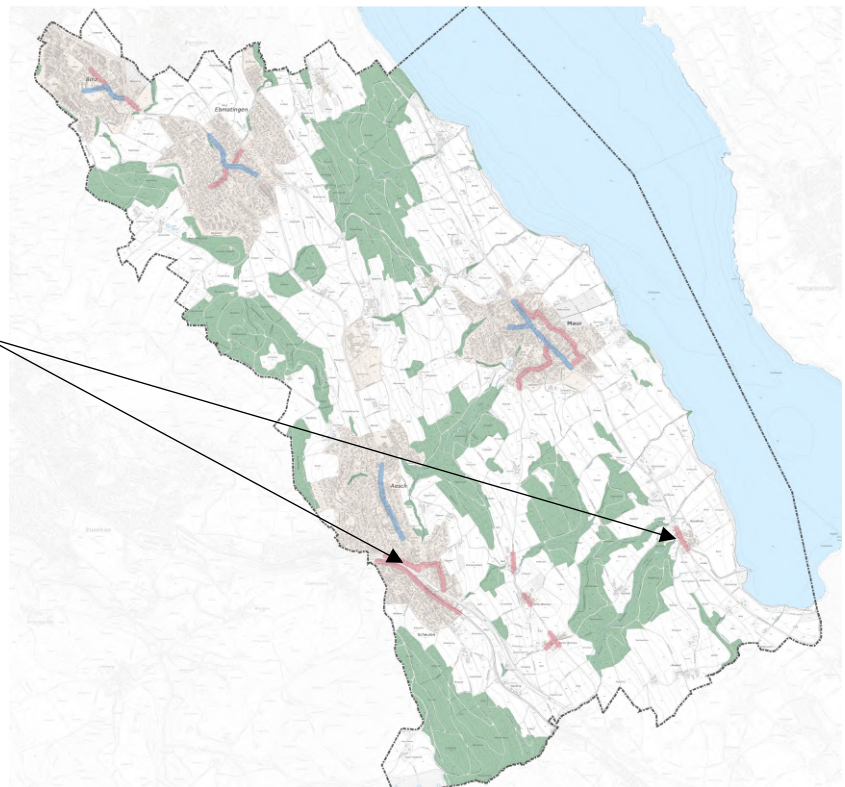


Kommunale Festlegungen

bestehend geplant



Genehmigung aufgrund Beschluss der Baudirektion Nr. KS-0458 / 23 vom 26.09.2023 verweigert.



Rechtswirkung

Auf den speziell bezeichneten Strassen sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fussgänger und Velofahrer zu prüfen. Das Massnahmenspektrum umfasst:

- Strassenraumgestaltungen
- Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei örtlichen Gefahrenstellen
- Einführung von Tempo-30-Zonen
- Signalisation von LKW-Fahrverboten

Die ortsspezifischen Massnahmen werden in der Regel im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgezeigt.

Erläuterungen

Der regionale Richtplan hat zum Ziel, die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) als wichtige innerörtliche Strassenräume gestalterisch aufzuwerten. Mit der Umgestaltung sollen die Zentren der Ortschaften von Maur gestärkt und die Situation für den Veloverkehr und den Busverkehr verbessert werden. Im Rahmen der Mitwirkung zum Richtplan Verkehr wurde von zahlreichen Personen gewünscht, dass insbesondere bei den Ortsdurchfahrten Aesch, Ebmatingen und Binz die Einführung von Abschnitten mit Tempo 30 geprüft wird. Der Gemeinderat setzt sich dementsprechend beim Kanton für sichere und ansprechend gestaltete "Ortsdurchfahrten" ein. Gemäss Gemeindeversammlungsbeschluss soll sich der Gemeinderat beim Kanton auch für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Zufahrtsstrasse einsetzen (Kantonsstrasse).

Ergänzend zu den regionalen Richtplanfestlegungen bezeichnet der kommunale Richtplan Verkehr mehrere Strassen, auf denen ortsspezifische Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen sind. Auf der Zürichstrasse und der Rellikonerstrasse sind die möglichen Massnahmen mit dem Kanton zu klären. Auf der Unterdorfstrasse sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Projektebene definiert und stehen kurz vor der Umsetzung (S-Kurve mit Trottoir, Verbreiterung des Strassenkörpers).

Die Strassenräume sollen gestalterisch aufgewertet, die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert 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.

Verfahren nach eidgenössischer Signalisationsverordnung

Sofern eine Beschränkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit (generell 50 km/h) erfolgen soll, 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.

4.5 Parkierung im öffentlichen Interesse

Festlegungen

¹⁾ Genehmigung aufgrund Beschluss der Baudirektion Nr. KS-0458 / 23 vom 26.09.2023 verweigert.

- Parkplatz Badeanstalt Seebadi Maur bestehend
- Parkplatz Kirche Maur bestehend ¹⁾
- Parkplatz Guldenen bestehend

Übergeordnete Festlegungen

bestehend geplant



Parkierung
im öffentlichen Interesse

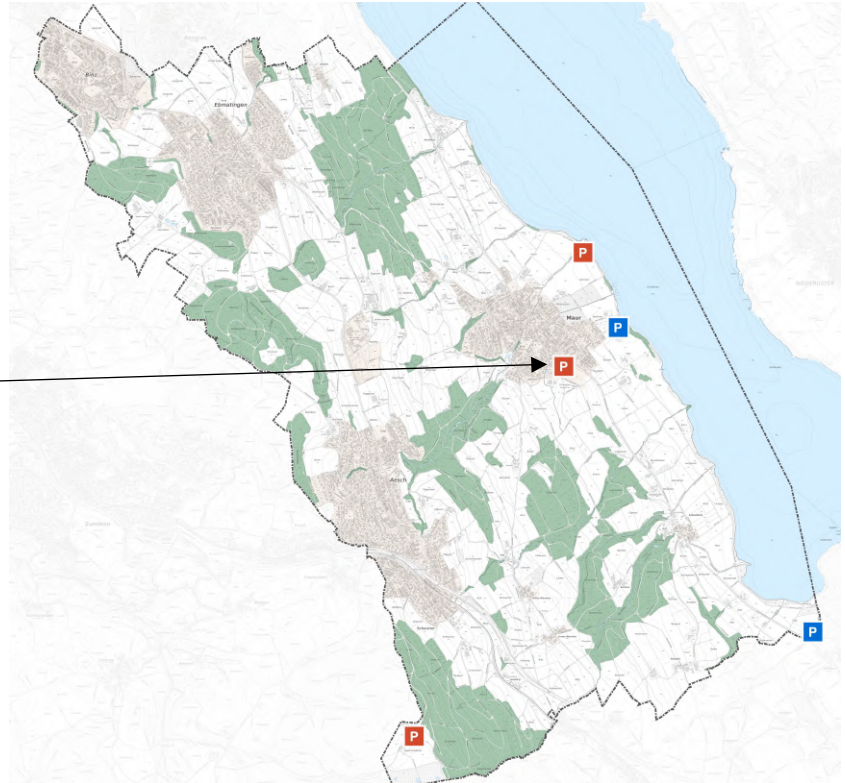
Kommunale Festlegungen

bestehend geplant



Parkierung
im öffentlichen Interesse

Genehmigung aufgrund Beschluss der Baudirektion Nr. KS-0458 / 23 vom 26.09.2023 verweigert.



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.

Koordinationshinweis

Im Gebiet Guldenen besteht Koordinationsbedarf mit den umliegenden Gemeinden bezüglich Erschliessung und Parkierung.

4.6 Velorouten

Festlegungen

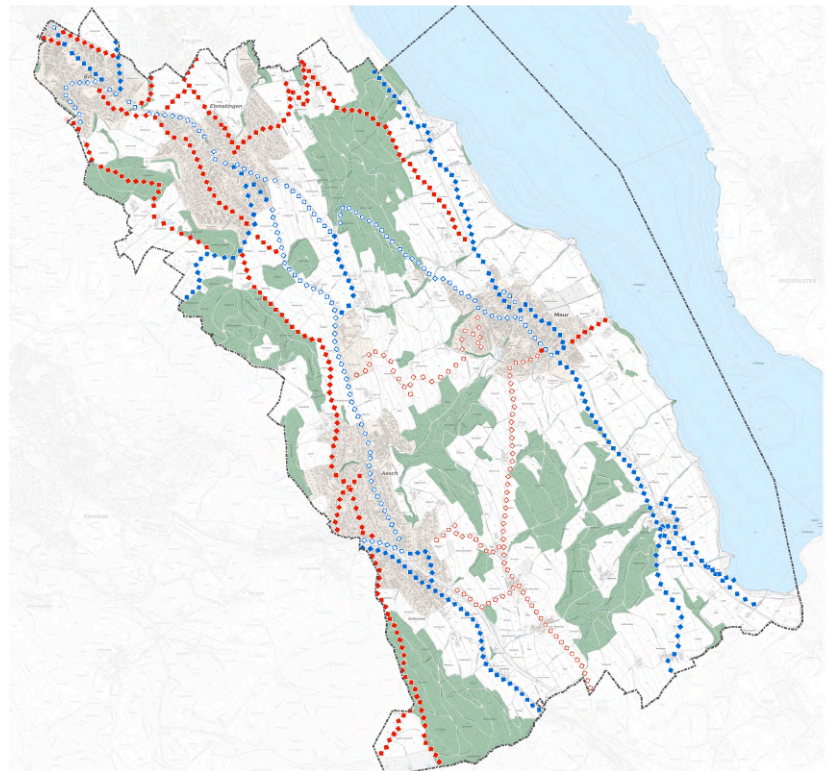
Bestehende Velorouten

- Gemäss Planeintrag

Neue Velorouten

- | | |
|-------------------------------|---------|
| • Bachlenstrasse | geplant |
| • Eggstrasse | geplant |
| • Grossacherweg | geplant |
| • Hellstrasse | geplant |
| • Haumesserweg–Hubrainstrasse | geplant |

Übergeordnete Festlegungen
bestehend geplant
◆◆◆◆ ◆◆◆◆ Radweg
Kommunale Festlegungen
bestehend geplant
◆◆◆◆ ◆◆◆◆ Veloroute



Rechtswirkungen

Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die verkehrssichere Ergänzung und Ausgestaltung der Verbindungen, für den Bau der Anlagen und für die Markierung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der kommunalen Anlagen gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Der Veloverkehr soll im Binnenverkehr und in den Verkehrsbeziehungen unter den Ortschaften und zu den Nachbargemeinden an Bedeutung gewinnen. Das Netz ist daher attraktiv und sicher auszugestalten.

In der Richtplankarte wird zwischen dem übergeordneten Netz (Radweg) und dem kommunalen Groberschliessungsnetz (kommunale Velorouten) differenziert. Das Basisnetz (Feinerschliessung) in den Quartieren ist nicht speziell dargestellt.

Das übergeordnete Netz ist im regionalen Richtplan bezeichnet und kann durch die Gemeinde nicht abgeändert werden. Es bildet das Rückgrat für den Veloverkehr. Zahlreiche übergeordnete Haupt- und Nebenverbindungen sind in der regionalen Richtplankarte aufgrund von bestehenden Schwachstellen, die behoben werden sollen, als geplant bezeichnet.

Das Groberschliessungsnetz (kommunale Velorouten) stellt eine Verfeinerung des regionalen Netzes dar. Gegenstand der kommunalen Richtplanfestlegung sind die wichtigsten Velorouten, welche die Verbindungen zwischen den Ortschaften der Gemeinde Maur sicherstellen, die öffentlichen Einrichtungen (insbesondere Looren) und die Naherholungsräume erschliessen.

Ziel der Festlegungen ist es, in Ergänzung zum übergeordneten Netz ein attraktives und sicheres kommunales Velonetz zu etablieren.

Generelle Grundsätze

Für die Ausgestaltung der "kommunalen Velorouten" (kommunales Groberschliessungsnetz) sind die folgenden Grundsätze wegleitend:

- Verkehrsknoten sind sicher auszugestalten.
- Die Velos werden auf den Gemeindestrassen mit geringem Verkehrsaufkommen in der Regel im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt. Punktuelle Sicherheitsdefizite sind zu beheben.
- Entlang von Sammelstrassen und bei Strassen mit Steigung sind geeignete Massnahmen für den Veloverkehr zu prüfen. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind Radstreifen oder separate Radwege anzustreben.
- Die Signalisation der wichtigsten Routen soll verbessert werden.

Kombinierte Fuss- und Radwege sind ausserhalb des Siedlungsgebietes denkbar. Innerhalb der Bauzonen sind diese kombinierten Verkehrsflächen nur möglich, wenn genügend Raum vorhanden ist und mögliche Konflikte mit dem Fussverkehr minimiert werden können.

Hinweis zum Bodenschutz

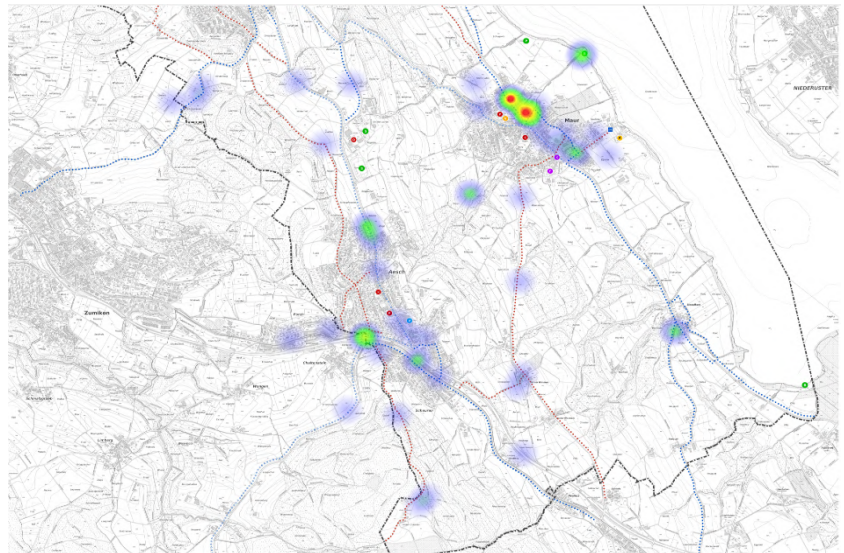
Die geplanten Velorouten Bachlenstrasse, Eggstrasse, Hellstrasse, Grossacherweg sowie die neue Verbindung Haumesserweg–Hubrainstrasse zur Schul- und Sportanlage Looren verlaufen entlang bestehender Strassen. Der Bau eines bergseitigen Velostreifens beansprucht in den Randlagen der Strasse Fruchtfolgefäche, da die Ortsteile praktisch gänzlich von FFF umgeben sind.

Bei der weiteren Projektierung der neuen Velorouten im Landwirtschaftsgebiet ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und namentlich an Fruchtfolgefächen (FFF) so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen. Auf dem Gemeindegebiet bestehen mehrere Bewirtschaftungsflächen der Nutzungseignungsklasse 6 (bedingte FFF), die je nach topografischer Situation aufgewertet werden können, was auf Projektstufe zu klären ist.

Hinweis auf Schwachstellen

Im Rahmen der informellen Mitwirkung zum Richtplanentwurf haben die Teilnehmenden der Online-Mitwirkung auf folgende Schwachstellen im Netz hingewiesen. Die entsprechenden Brennpunkte sind im Rahmen von Folgeplanungen näher zu analysieren.

Heatmap der Rückmeldungen



Weitere Prüfaufträge

Die Gemeinde überprüft den Bedarf an Veloabstellplätzen bei wichtigen Haltestellen und ergänzt diese bei Bedarf. Ebenso sind die bestehenden Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung bezüglich Angebot und Nachfrage zu überprüfen

Bezüglich Veloparkierung legt der regionale Richtplan Glattal fest, dass Gemeinden ihre Planungen und Verordnungen prüfen und bei Bedarf den Zielsetzungen der regionalen Richtpläne und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten anpassen sollen.

Koordinationshinweise

Die Veloverbindung zur Forchbahn ist mit der Nachbargemeinde Küssnacht zu koordinieren.

Im Gebiet Guldenen ist die Koordination bezüglich Linienführungen und Veloparkierung mit den Nachbargemeinden sicherzustellen.

Weiterer Koordinationsbedarf besteht im Gebiet Stifelacher zur Gemeinde Egg, da die Linienführung in Egg zurzeit nicht sichergestellt ist.

4.7 Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

Bestehende Wege

- Gemäss Planeintrag

Neue Wegverbindungen:

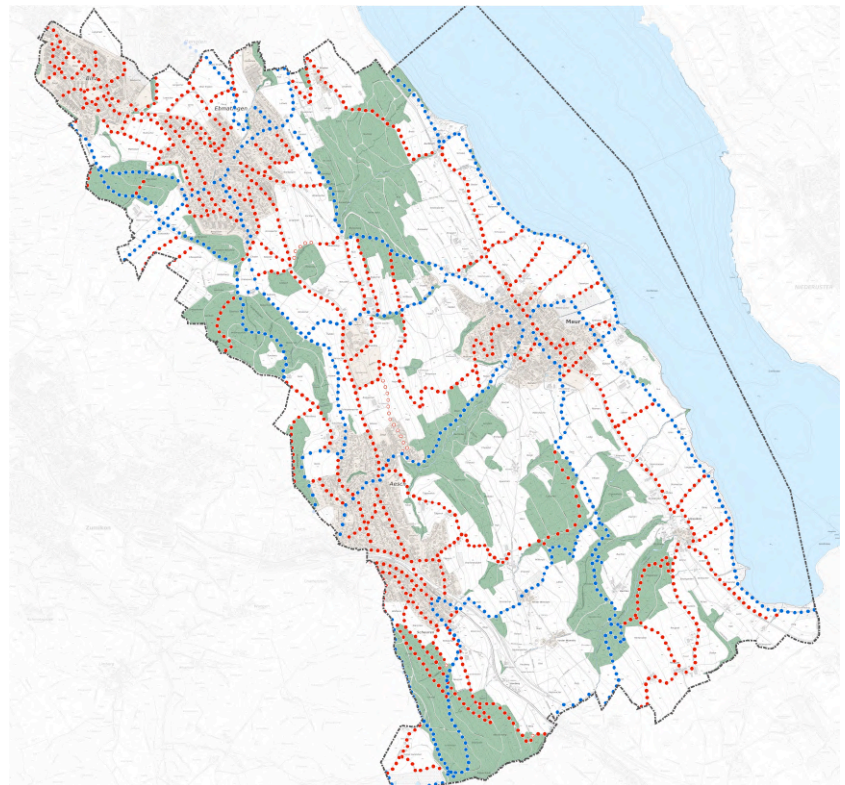
- Erlenhölzliweg entlang Aschbach geplant
- Eggenbergstrasse–Looren geplant
- Verbindung Höhenstrasse Schönbüelweg geplant
- Verbindung Hans Rölly-Weg Richtung Egg geplant

Übergeordnete Festlegungen

bestehend geplant
● ● ● ● ○ ○ ○ ○ Fuss- und Wanderweg

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant
● ● ● ● ○ ○ ○ ○ Fuss- und Wanderweg



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.

Generelle Erläuterung zur Netzkonzeption

In der Richtplankarte wird zwischen dem übergeordneten Netz und dem kommunalen Groberschliessungsnetz differenziert. Das Basisnetz stellt die Feinerschliessung der Quartiere und öffentlichen Anlagen sicher. Es wird im kommunalen Richtplan Verkehr nicht dargestellt, da das Zufussgehen auf sämtlichen öffentlichen Strassen und Wegen erlaubt ist.

Das übergeordnete Netz ist im regionalen Richtplan festgelegt und kann durch die Gemeinde nicht abgeändert werden.

Das Groberschliessungsnetz (kommunales Fusswegnetz) stellt eine Verfeinerung des regionalen Netzes dar und stellt die Verbindung zwischen den Ortschaften, den Wohnquartieren sowie zu den Ortskernen sicher. Das Netz dient auch der Naherholung und der Erschliessung öffentlicher Einrichtungen. Auf dem Groberschliessungsnetz wird der Fussgänger in der Regel auf einem Trottoir oder einem baulich abgetrennten Fussweg geführt. Bei entsprechender Signalisation kann der Fussgänger auf der Strasse im Mischverkehr geführt werden (insbesondere bei geringer Verkehrsmenge und in verkehrsberuhigten Quartieren).

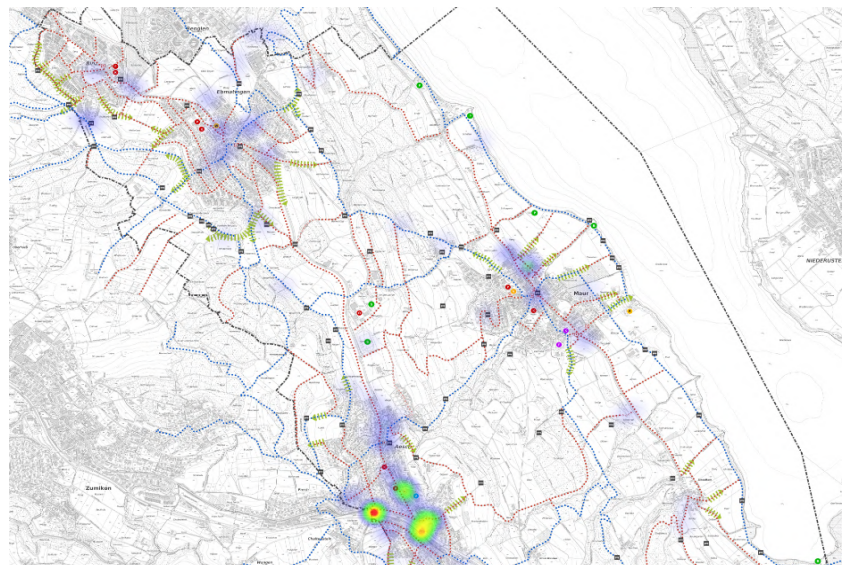
Verkehrssicherheit/ Querungsstellen

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

Hinweis auf Schwachstellen

Im Rahmen der informellen Mitwirkung zum Richtplanentwurf haben die Teilnehmenden der Online-Mitwirkung auf folgende Schwachstellen im Netz hingewiesen. Die entsprechenden Brennpunkte sind im Rahmen von Folgeplanungen näher zu analysieren.

Heatmap der Rückmeldungen



Hinweis zum Bodenschutz

Bei der weiteren Projektierung der neuen Fuss- und Wanderwege im Landwirtschaftsgebiet ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und namentlich an Fruchtfolgeflächen (FFF) so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen. Auf dem Gemeindegebiet bestehen mehrere Bewirtschaftungsflächen der Nutzungseignungsklasse 6 (bedingte FFF), die je nach topografischer Situation aufgewertet werden können, was auf Projektstufe zu klären ist.

Weitere Prüfaufträge

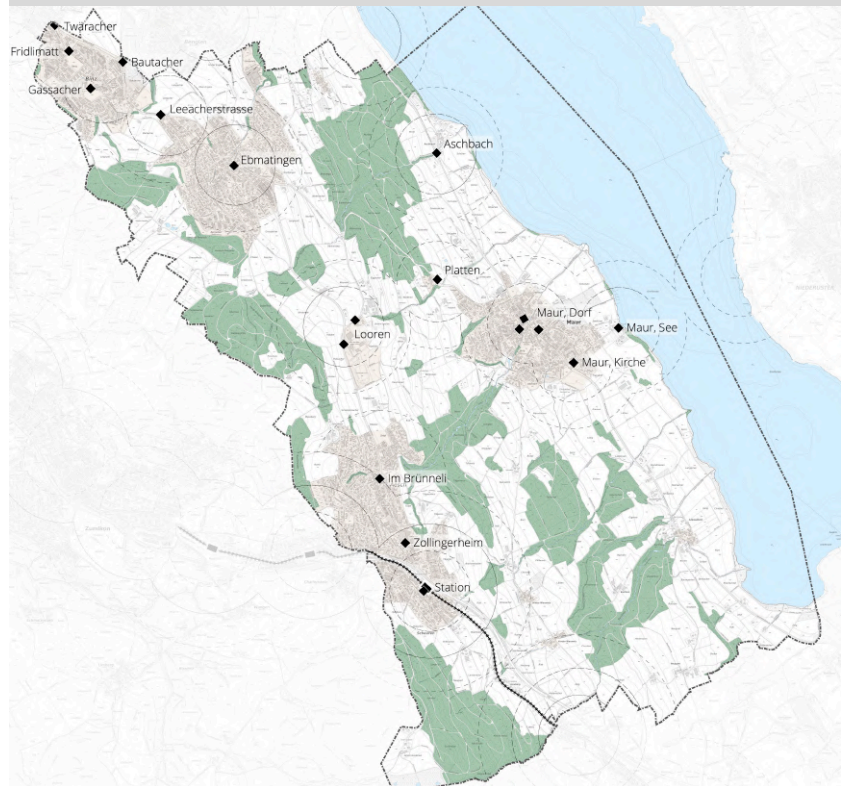
Die Fusswegverbindung Erlenhölzliweg verläuft entlang eines natürlichen/naturnahen Abschnitts des Aschbachs. Bei der weiteren Projektierung ist die Linienführung so zu wählen, dass der naturnahe Lebensraum geschont wird. Die Wegführung ist in Varianten zu untersuchen. Die massgebenden kantonalen Amtsstellen sind einzubeziehen.

4.8 Bushaltestellen/Busbetrieb

Festlegungen

Übergeordnete Festlegungen	
bestehend	geplant
	Bahnlinie
	Bahnhof / Station
Kommunale Festlegungen	
bestehend	geplant
	Bushaltestelle

- Haltestellen gemäss Planeintrag bestehend



Rechtswirkungen

Der Gemeinderat setzt sich beim marktverantwortlichen Unternehmen (VBZ) für eine bedarfsgerechte Erschliessung des Siedlungsgebiets ein. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten. Die Gemeinde setzt sich für einen hohen Komfort bei den Haltestellen ein (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung).

Erläuterungen

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

Massnahmen

In Zusammenarbeit mit dem marktverantwortlichen Unternehmen, der Zürcher Planungsgruppe Glattal und den Nachbargemeinden werden Massnahmen zur Optimierung des Busverkehrs geprüft und umgesetzt.

5 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 reduzierten Fahrgeschwindigkeiten in den Quartieren sollen die Verkehrssicherheit erhöht und der Komfort für den Veloverkehr verbessert werden.
- Das kommunale Velonetz wird auf die kantonalen Hauptrouten ausgerichtet. Das bezeichnete Netz schafft bei entsprechender Ausgestaltung gute Voraussetzungen, damit künftig mehr innerörtliche Wege und Wege zu den Nachbargemeinden per Velo zurückgelegt werden.
- Das vorhandene Fusswegnetz wird verdichtet und ergänzt. Bestehende Sicherheitsdefizite sind zu beheben.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Ortschaften in der Gemeinde Maur. Ein besonderes Augenmerk gilt den Ortsdurchfahrten und den Strassen in den Kernzonen. Nicht nur der öffentliche Raum, sondern auch die daran angrenzenden privaten Vorbereichen sollen gut gestaltet sein. Die innerörtlichen Strassen sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.

Regionale Vorgaben

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

6 AUFHEBUNG BISHERIGEN RECHTS

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