

Revision Richtplanung

Genehmigte Fassung

Bericht zum kommunalen Verkehrsplan

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung am 24. Juni 2019

Namens der Gemeindeversammlung:

Der Präsident:

Der Schreiber:

Genehmigung durch die Baudirektion am 8. Mai 2020

Für die Baudirektion

BDV-Nr. 0401/20

Auftraggeberin
Bearbeitung

Gemeinde Hittnau
Suter • von Känel • Wild • AG
Fiona Mera

Inhalt		
	1. Einleitung	4
	1.1 Ausgangslage / Handlungsbedarf	4
	1.2 Bedeutung des Richtplans	5
	1.3 Gesamtplan 1985	7
	1.4 Grundlagen	10
	2. Leitlinien und Strategien	11
	2.1 Übergeordnete Stossrichtung	11
	2.2 Vorgaben der Gemeinde Hittnau	16
	3. Bereich Verkehr	17
	3.1 Allgemeines	17
	3.2 Ziele der Gemeinde	17
	3.3 Übergeordnete Festlegungen	18
	3.4 Kommunale Festlegungen	21
	4. Auswirkungen	30
	4.1 Allgemeines	30
	4.2 Auswirkungen des Bevölkerungswachstums auf den Verkehr	31
	5. Mitwirkung	32
	5.1 Öffentliche Auflage	32
	5.2 Anhörung	32
	5.3 Hinweise aus der Vorprüfung	34
	Anhang	49
	Abkürzungsverzeichnis	49

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage / Handlungsbedarf

Lage und Entwicklung

Die Gemeinde Hittnau liegt im Bezirk Pfäffikon oberhalb des Pfäffikersees an der Verbindungsachse Pfäffikon - Bauma. Hittnau bietet ein vielfältiges Wohn sowie für eine ländliche Gemeinde vielfältiges Arbeitsplatzangebot. In Hittnau hat in den vergangenen 15 Jahren eine moderate Entwicklung stattgefunden. Die Bevölkerungszahl wuchs von 2'980 Einwohnern im Jahre 2000 auf 3'640 Einwohner per Ende 2015.

Bedient wird Hittnau zurzeit mit drei Buslinien. Bus Nr. 835 verbindet Pfäffikon mit Bauma und bedient dabei den Ortsteil Unterhittnau und die Weiler Hasel und Schönau. Bus Nr. 837 fährt von Pfäffikon via Oberhittnau zur Industrie in Unterhittnau. Bus Nr. 858 fährt während den Stosszeiten probeweise bis Ende 2017 von Wetzikon via Ober- und Unterhittnau nach Isikon. Ob die Linie nach dieser Probephase aufrecht erhalten bleibt, ist noch offen.

Mit dem Auto kann man Zürich in ca. 30 Minuten erreichen, in ca. 10 Minuten gelangt man ins Zentrum von Wetzikon. Mit dem Zug benötigt man von Hittnau nach Zürich rund 50 Minuten.

Überarbeitung Planungsinstrumente

Der Gesamtplan Verkehr (kommunaler Richtplan, damals noch als Gesamtplan bezeichnet) stammt vom 25. Januar 1985.

Die Gesamtpläne "Siedlungs- und Landschaftsplan", "Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen" sowie der "Versorgungsplan" sind seit rund 30 Jahren (1985) unverändert in Kraft.

Die rechtsgültige Richtplanung ist in verschiedenen Teilen nicht mehr zeitgemäss. Richtplanungen sollten alle 15 bis 20 Jahre überprüft und an die aktuellen Gegebenheiten und künftigen Bedürfnisse angepasst werden. Die Revision der kommunalen Richtplanung soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und die Grundlage für eine qualitätsvolle und nachhaltige Entwicklung bilden. Die Verkehrsplanung von Hittnau ist auf die künftigen Bedürfnisse, unter Berücksichtigung der Ziele des Leitbilds und der Regionalplanung, auszurichten.

Alle bisherigen Richtpläne werden aufgehoben. Auf den kommunalen Verkehrsplan mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung darf gemäss § 31 Abs. 2 PBG hingegen nicht verzichtet werden. Der kommunale Verkehrsplan wird daher neu festgesetzt. Die Inhalte der übrigen Richtpläne sind überholt oder in andere Planungsmittel eingeflossen (bspw. Zonenplan, Leitbild, GEP, GWP etc.), weshalb sie nicht revidiert werden.

Revisionsbestandteile

Die Revision des kommunalen Richtplans besteht aus folgenden Teilen:

- Neue Festsetzung Verkehrsplan 1:5000
- Bericht zum kommunalen Verkehrsplan mit Festlegungen und Erläuterungen
- Formelle Aufhebung der Richtplanteile "Verkehr", "Siedlung und Landschaft", "öffentliche Bauten und Anlagen" und "Versorgung"
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

1.2 Bedeutung des Richtplans

Inhalt

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen öffentlichen Aufgaben mit räumlicher Wirkung. Der Richtplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche raumwirksame Vorhaben verschaffen, die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen und die künftige innere Entwicklung der Gemeinde festlegen.

Richtplanung als Zwischenstufe

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

Pflicht zur Erstellung von Richtplänen

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft, Versorgung und Verkehr bekannt. Auf den kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 Abs. 2 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplans zu halten.

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt auch die langfristig angestrebte Entwicklung auf.

Der Richtplan muss von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Einträge im Richtplan bilden die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb. Anzustreben ist immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen ein Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer Festlegung gemäss kommunalem Richtplan jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagsrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

Politische Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Verkehrsplan sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat hat bei seinen Entscheiden auf den Verkehrsplan zu achten; die Entwicklung und Lenkung im Bereich Verkehr soll im Rahmen der Festlegungen des Richtplans erfolgen.

1.3 Gesamtplan 1985

Die Gemeinde Hittnau verfügt über folgende Richtpläne aus dem Jahr 1985 (Kommunaler Richtplan, ehemals als Gesamtplan bezeichnet):

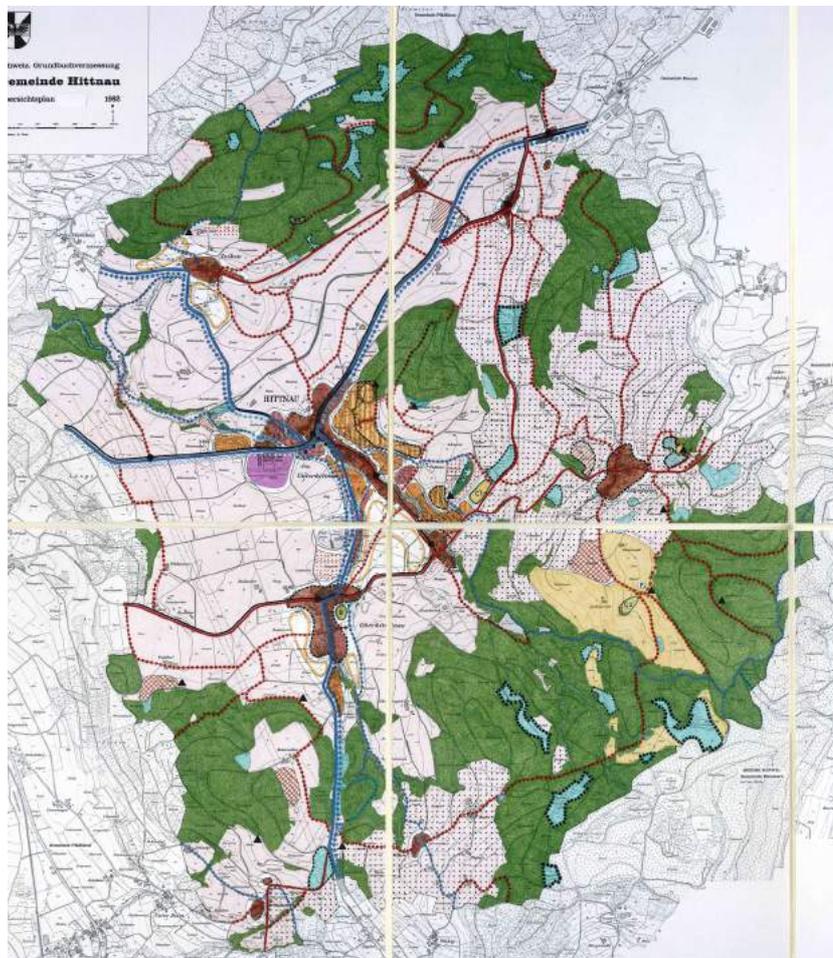
Gesamtplan Siedlung, Landschaft und Verkehr 1985

Siedlungsplan

- SCHUTZWÜRDIGES ORTSBILD
- LANDSCHAFTLICH EMPFINDLICHE LAGE
- INDUSTRIEGEBIET UND GEWERBEGEBIET
- WOHNGBIET MIT GEWERBEBEILEICHTERUNG
- GEBIET MIT HOHEM ANTEIL OFFENTLICHER BAUTEN
- WOHNGBIET
- BAUENTWICKLUNGSGEBIET
- BAUEN NUR NACH GESTALTUNGSPLAN
- IM REGIONALEN RICHTPLAN FESTGELEGTE GEBIETE
- GEMEINDEGRENZE

Landschaftsplan

- WALD
- LANDWIRTSCHAFTSGEBIET
- LANDWIRTSCHAFTSGEBIET MIT ERHÖHTER ERHOLUNGSATTRAKTIVITÄT
- UMGEBUNGSSCHUTZGEBIET
- AUSSICHTSPUNKT
- ALLGEMEINES ERHOLUNGSGEBIET
- BESONDERES ERHOLUNGSGEBIET
B = Friedhof
C1 = Sportanlage
C2 = Golfhausareal
- NATURSCHUTZGEBIET
- MATERIALGEWINNUNG UND EVT. AUFFÜLLUNG
- MATERIALABLAGERUNG
- ÜBRIGES GEBIET
- WALD- UND GEWÄSSERABSTANDSFLÄCHEN
- GEWÄSSER
- IM KANTONALEN RICHTPLAN FESTGELEGTE GEBIETE
- IM REGIONALEN RICHTPLAN FESTGELEGTE GEBIETE



Verkehrsplan

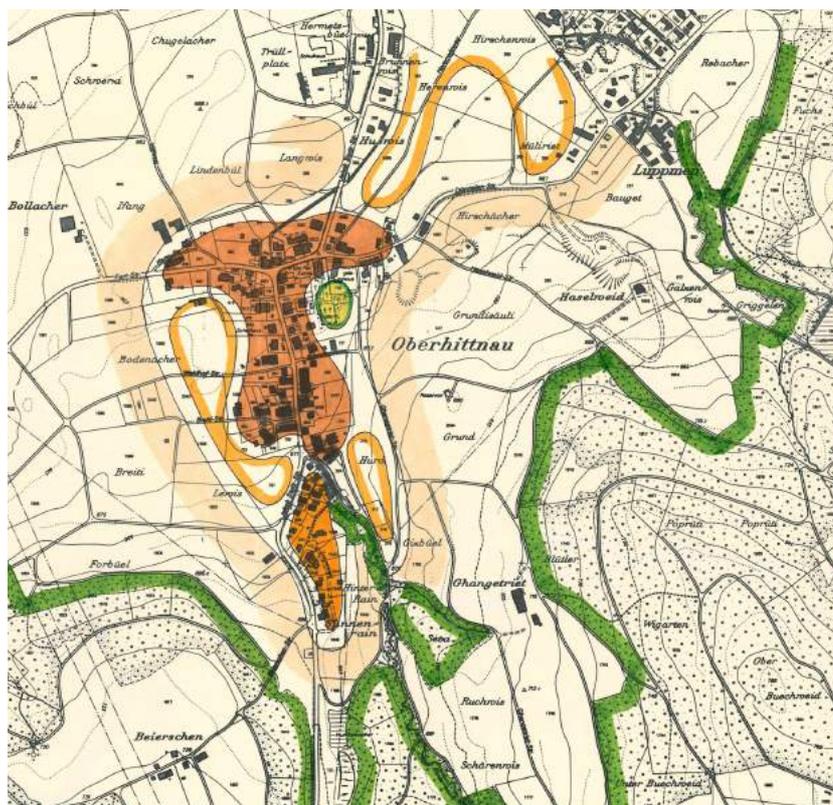
Übergeordnete Festlegungen

bestehend	geplant	POSTAUTOLINIE
bestehend	geplant	HAUPTVERKEHRSSTRASSE
bestehend	geplant	PARKIERUNG IM ÖFFENTLICHEN INTERESSE
bestehend	geplant	RADWEG
bestehend	geplant	FUSS- UND WANDERWEG

Kommunale Festlegungen

bestehend	geplant	POSTAUTO HALTESTELLE
bestehend	geplant	SAMMELSTRASSE
bestehend	geplant	PARKIERUNG IM ÖFFENTLICHEN INTERESSE
bestehend	geplant	FUSS- UND WANDERWEG

Ausschnitt Oberhittnau Gesamtplan
Teilrevision von 1985



Siedlungs- und Landschaftsplan

Der kommunale Richtplan 1985 enthält Aussagen zum Siedlungs-, Erholungs-, Schutz-, Landwirtschafts- und Forstgebiet. Durch das erarbeitete Leitbild, die Nutzungsplanung (Zonenplan), das Regio-ROK sowie durch den regionalen und kantonalen Richtplan ist die Mehrheit der Vorgaben redundant, weshalb der Siedlungs- und Landschaftsplan formell aufgehoben wird.

Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen. Der kommunale Verkehrsplan wird umfassend revidiert und mit ergänzenden Inhalten auf die aktuellen Gegebenheiten in der Region und in der Gemeinde abgestimmt und neu festgesetzt.

Plan der öffentlichen Bauten

Die Nachführung des Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen ist nicht vorgesehen. Die meisten Bauten im öffentlichen Interesse wurden bereits gebaut. Für die ausstehenden noch geplanten Anlagen (bspw. Neubau Gemeindeverwaltung) erfolgt die Landsicherung über einzelne Projekte resp. Verträge. Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wird formell aufgehoben.

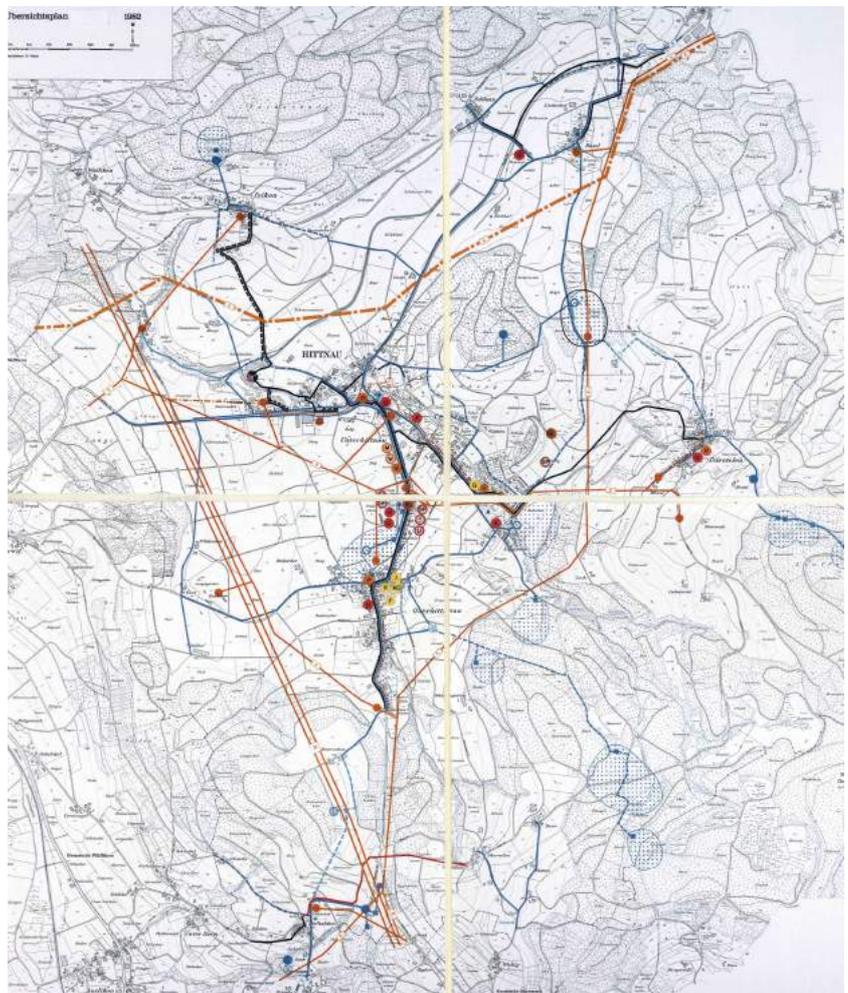
Versorgungsplan

Der Versorgungsplan stammt aus dem Jahr 1985.

Die Gemeinde verfügt über einen generellen Entwässerungsplan (GEP vom 3.9.2009) und eine generelle Wasserversorgungsplanung (GWP vom 15.3.2015). Weitere Inhalte sind im Kataster der belasteten Standorte (KbS) aktualisiert. Aufgrund der in genügendem Umfang vorhandenen Grundlagen wird der Versorgungsplan aufgehoben.

Mit dem Zusammenschluss mit der ARA Pfäffikon entfällt die im regionalen Richtplan definierte Abwärmequelle. Eine Energieplanung ist für Hittnau im Moment nicht vorgesehen.

Gesamtplan Versorgung und öffentliche Bauten und Anlagen 1985



Neue Gliederung
(Bestandteile)

Die Bestandteile des neuen Richtplans sind:

- Verkehrsplan 1:5000 (Übersichtsplan)
- Bericht zum Verkehrsplan

Festsetzung durch die
Gemeindeversammlung

Die Neufestsetzung des aktualisierten Richtplans erfordert einen formellen Beschluss der Gemeindeversammlung.

1.4 Grundlagen

Übergeordnete Grundlagen

- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Kantonaler Richtplan mit integriertem kantonalem Raumordnungskonzept ROK-ZH, festgesetzt vom Kantonsrat am 18.3.2014
- Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland (Analyse im Bereich Hittnau), RRB Nr. 1158 vom 30. November 2016
- Velonetzplan, RRB NR. 591/2016
- Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK, Stand 2010
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK), 30.6.2011
- Regionaler Richtplan Oberland, Festsetzung durch die DV am 23. November 2017

Kommunale Grundlagen

- Kommunale Richtplanung 1985 / Teilrevision 1985
- Kommunale Nutzungsplanung 1994 mit Teilrevisionen
- Leitbild Raumentwicklung vom 26.1.2009

2. Leitlinien und Strategien

2.1 Übergeordnete Stossrichtung

Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) bildet die Gesamtheit aller inventarisierten historischen Verkehrswege. Es besteht einerseits aus dem Bundesinventar und den historischen Verkehrswegen von nationaler Bedeutung. Andererseits gehören zum IVS auch Objekte, welche von den Kantonen als solche von regionaler und lokaler Bedeutung bezeichnet worden sind. Diese sind nicht Teil des Bundesinventars.

Die Objekte von nationaler Bedeutung "mit viel Substanz" und "mit Substanz" sind gemäss "Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung" vom 15. November 2012 mindestens in den Plänen für die Nutzungsordnung und in den relevanten Richtplänen einzutragen.

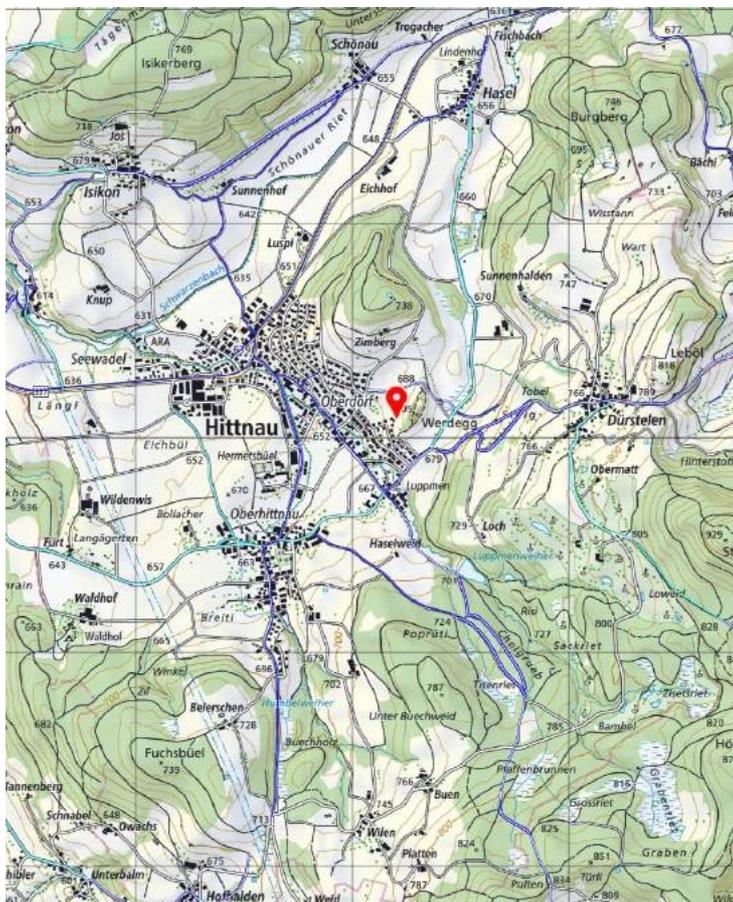
In der Gemeinde Hittnau befinden sich keine Objekte von nationaler Bedeutung. Es sind daher keine Einträge im Richtplan notwendig.

IVS National

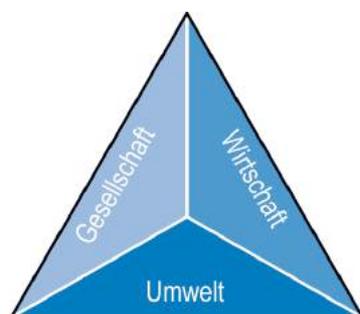
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
-  Historischer Verlauf mit Substanz

IVS Regional und Lokal

- 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



ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)



Ausschnitt aus der Karte Handlungs-
räume
(Quelle: ROK-ZH)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den neuen kantonalen Richtplan 2014 integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton und ist behördenverbindlich. Für die zukünftige Raumentwicklung, und damit auch für die Verkehrsstrukturen, gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Diese Leitlinien finden ihren Ausdruck im neuen kantonalen Richtplan 2014, dessen Philosophie von den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumplanung geprägt ist.

Im Raumordnungskonzept werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen. Die Städte Wetzikon, Uster und auch Pfäffikon entlang der S-Bahnlinien S3, S5 und S15 sind dem Raum "urbane Wohnlandschaft" zugeordnet, die Räume dazwischen zählen zu "Landschaft unter Druck". Das Gemeindegebiet von Hittnau befindet sich im Raum "Kulturlandschaft". Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen
- noch verbliebene unverbaute Landschaftskammern erhalten und ausgeräumte Landschaften aufwerten
- Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- auf weitere Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten
- Möglichkeiten interkommunaler Zusammenarbeit stärken
- zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern

Regio-ROK Oberland – Regionales Raumordnungskonzept

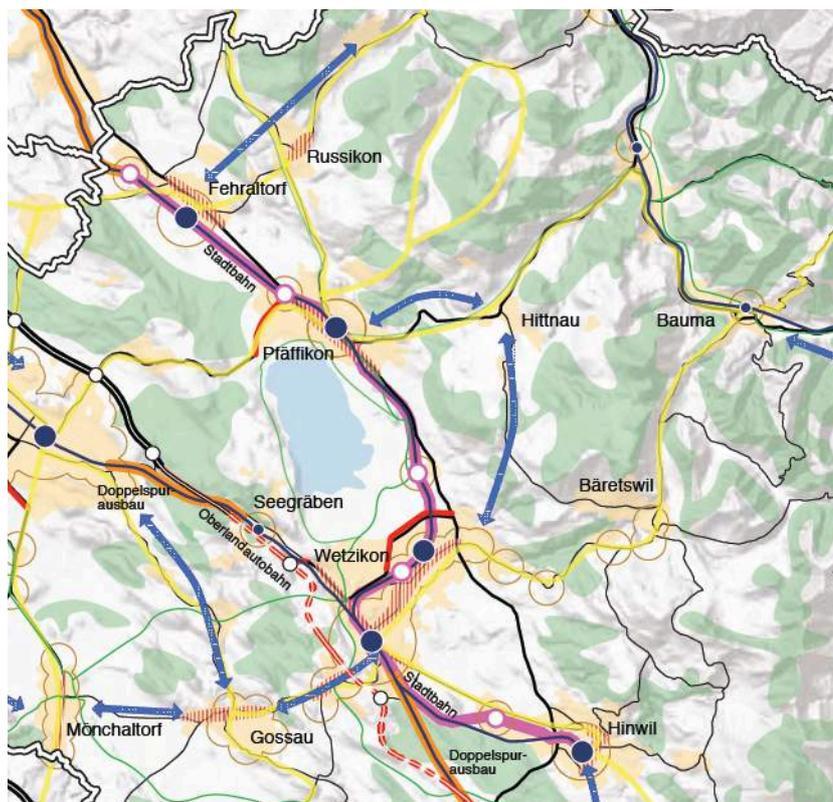
Für die Region Oberland wurde im Auftrag der Planungsgruppe Region Zürcher Oberland (RZO) das Regio-ROK Oberland (regionales Raumordnungskonzept) erarbeitet, welches am 30.06.2011 durch die Delegiertenversammlung verabschiedet wurde.

Das Regio-ROK hat den Status eines Leitbilds. Die Schlüsselemente sollen anschliessend im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans Oberland als konzeptioneller Überbau behördenverbindlich festgelegt werden. Für die Erarbeitung der kommunalen Richtplanung ist das Regio-ROK eine wichtige Basis.

Folgende Handlungsfelder im Regio-ROK im Bereich Verkehr tangieren Hittnau im näheren Sinn:

- Leistungssteigerung S-Bahnnetz durch Ausbau Bahnhof Stadelhofen und Ausbau von noch eingleisigen Abschnitten
- Langfristiger Betrieb einer Stadtbahn auf der Achse Fehraltorf - Pfäffikon - Wetzikon - Hinwil
- Ergänzungen im Busnetz, insbesondere: bessere Anbindung von Hittnau nach Wetzikon und Pfäffikon

Ausschnitt Regio-ROK Oberland (Teilkarte Verkehrsbild)



Regionales
Gesamtverkehrskonzept
Oberland

In enger Zusammenarbeit mit der Planungsregion wurde ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) erarbeitet, das vor allem den dichter besiedelten Teil des Oberlandes entlang den S-Bahn-Linien S5 und S3 umfasst. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen kurz- bis mittelfristige Lösungen aufzeigen, die später aufwärtskompatibel mit der Oberlandautobahn sein müssen. Die Ergebnisse liegen seit Mitte 2010 vor und fliessen in das Agglomerationsprogramm Oberland ein.

Agglomerationsprogramm
Zürcher Oberland

Das Zürcher Oberland ist eine der vier Regionen im Kanton Zürich, für die ein Agglomerationsprogramm (AP) der 2. und 3. Generation erarbeitet wurde.

Mit dem Agglomerationsprogramm bekennt sich die Region zu einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr und schafft die Voraussetzungen dafür, die hohe Attraktivität als Wohnregion zu pflegen, das Potenzial der regionalen Zentren als Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Kulturstandorte zu nutzen sowie die überregionale Anziehungskraft als Freizeit- und Erholungsregion zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Handlungsbedarf und Teilstrategien

- Regional differenzierte Siedlungsentwicklung
- Erhöhung des ÖV-Anteils
- Förderung des Langsamverkehrs
- Entlastung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten
- Sicherung der Erreichbarkeit im MIV
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Nachfragemanagement
- Erhalt und schonende Erschliessung der Landschafts- und Naturräume

Zukunftsbild Oberland
Gesamtbild



Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Zukunftsbild 2030

Massnahmen Hittnau

Folgende Massnahmen des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland 2. Generation betreffen die Gemeinde Hittnau:

- Netzergänzung gemäss kantonaler Radwegstrategie: Radweg von Hittnau nach Bäretswil
- Infrastrukturergänzung Busnetz: Buskonzept Hittnau - Wetzikon: neue Haltestellen in Hittnau, Balm und Kempten

Im Agglomerationsprogramms 3. Generation sind keine weiteren Massnahmen enthalten, welche Hittnau betreffen.

2.2 Vorgaben der Gemeinde Hittnau

Konzeptionelle Vorgaben

Die Festlegungen im Verkehrsplan berücksichtigen die kantonalen und regionalen Ziele.

Nachfolgend sind die ergänzenden Ziele der Gemeinde Hittnau aufgeführt, welche im Zusammenhang mit der Revision des Verkehrsplans stehen. Sie basieren einerseits auf den Leitsätzen des Leitbild Raumentwicklung 2009 und zum anderen auf allgemeinen verkehrspolitischen Zielen.

Übergeordnete Ziele im Leitbild

Das Leitbild Raumentwicklung zeigt die wichtigen Stossrichtungen der Gemeindeentwicklung für die nächsten 25 Jahre in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft auf. Das Leitbild dient dem Gemeinderat als Strategiepapier und ist behördenanweisend. Folgende Ziele sind als Grundhaltung zur Raumentwicklung formuliert:

- überschaubares und kontrolliertes Gemeindegrowth
- Voraussetzungen schaffen, dass die Bedürfnisse der ortsansässigen Bevölkerung in der Gemeinde abgedeckt werden können
- Weiterentwicklung und Erhaltung des Lebensraumes zum Wohle künftiger Generationen grosse Beachtung schenken
- Lebensqualität erhalten und weiter verbessern und dabei natürliche Ressourcen schonen
- Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen durch die Gemeinde und Private reduzieren

Leitbild Raumentwicklung

GEMEINDE HITTNAU
GEMEINSCHAFT HITTNAU



Gemeinderat Hittnau

3. Bereich Verkehr

3.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne
Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr von 2007 und im regionalen Richtplan der Region Zürcher Oberland von 1998 sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Kommunaler Richtplan
Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplänen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Velo-, Fuss- und Wanderwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt überdies die Groberschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastrukturen die Gemeinde verantwortlich ist.

3.2 Ziele der Gemeinde

Verkehrsziele im Leitbild

Folgende Ziele sind im Verkehrsplan zu berücksichtigen:

- Angestrebt wird ein sinnvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger. Jede Verkehrsart hat ihre Vorzüge und ihr bevorzugtes Einsatzgebiet.
- Der Individualverkehr soll schwächere Verkehrsteilnehmer nicht gefährden und umweltschonend sein.
- Zur Minimierung der Umweltbelastung sind der Velo- und Fussverkehr besonders zu fördern.
- Der regelmässige Berufs- und Schülerverkehr ist so weit als möglich mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln.
- Die bestehenden Wege sind zu erhalten und zu pflegen. Inner- und ausserhalb des Siedlungsgebietes soll ein feinmaschiges und attraktives Fuss- / Wanderwegnetz zur Verfügung stehen.
- Velofahrer sollen sich auf den Quartier- und Sammelstrassen gefahrlos bewegen können. Darüber hinaus sind ihnen für wichtige Verbindungen unabhängige Wege anzubieten.
- Die Lärm- und Luftbelastungen sind längerfristig zu reduzieren.
- Der Verkehr in den Quartieren ist im Interesse der Sicherheit und der Wohnqualität zu beruhigen.
- Die Zahl privater Parkplätze ist zu erhöhen, um ein Wildparkieren im Strassenraum zu verhindern.

Einzonung

Mittelfristig soll nach dem Willen der Gemeinde im Gebiet Hirschenwiese gestützt auf die Bezeichnung als Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan ein zusätzliches Wohngebiet entstehen. Das Gebiet befindet sich zwischen Ober- und Unterhittnau, ist von den Bushaltestellen gut erreichbar und verfügt über eine naheliegende öffentliche Infrastruktur. Der neue Siedlungsrand soll gezielt gestaltet werden und der Bevölkerung als gut erreichbarer und zugänglicher Freiraum dienen.

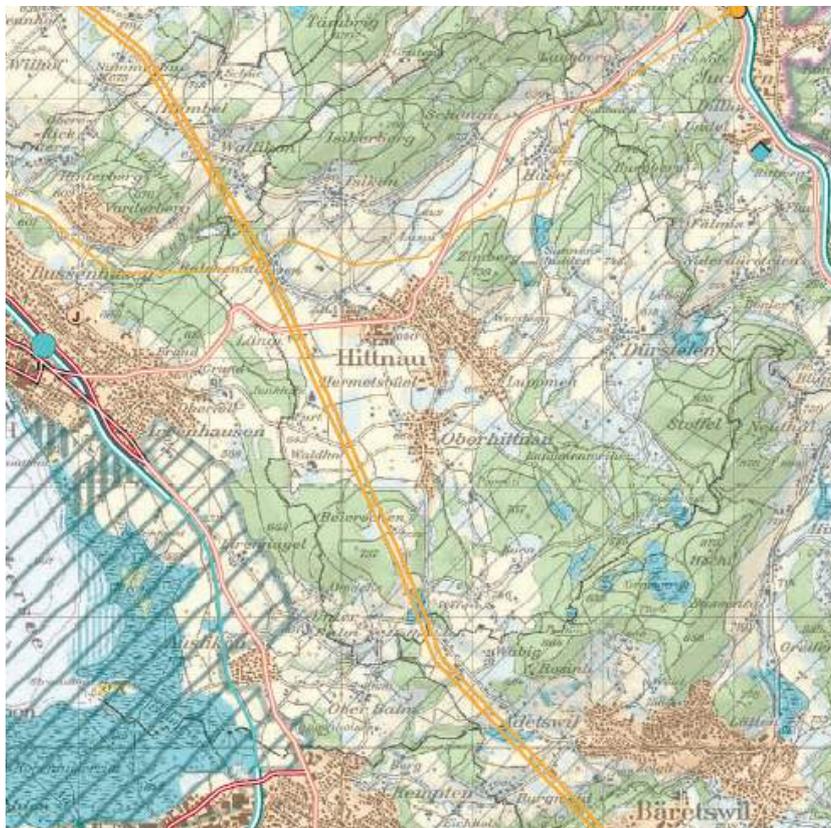
Allgemein

Die übergeordneten Festlegungen sind im kantonalen Richtplan und im regionalen Richtplan Oberland festgelegt. Sie gelten als Rahmenbedingungen für den kommunalen Richtplan. In den folgenden Ausführungen wird auf diejenigen Punkte eingegangen, die aufgrund ihrer Relevanz in den Verkehrsplan übernommen werden müssen.

Kantonaler Richtplan

Am 18.3.2014 wurde der kantonale Richtplan mit integriertem kantonalem Raumordnungskonzept (ROK-ZH) vom Kantonsrat festgesetzt. Der neue kantonale Richtplan enthält in Hittnau keine geplanten Festlegungen.

Verkehr	
	Hochleistungsstrasse
	Ausbau Hochleistungsstrasse
	Hauptverkehrsstrasse
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau
	Tunnel Hochleistungsstrasse
	Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse
	Tunnel Hauptverkehrsstrasse
	Variante / zu prüfende Linienführung
	Anschluss
	Autobahnraststätte
	Parkierungsanlage
	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
	Haltestelle Reisebusverkehr
	Güterumschlag
	Schmalspurbahn
	Rückbau bei Ersatz
	Schmalspurtunnel
	Variante / zu prüfende Linienführung
	Station / Haltestelle
	Aufzuhebende Station / Haltestelle
	Luftseilbahn



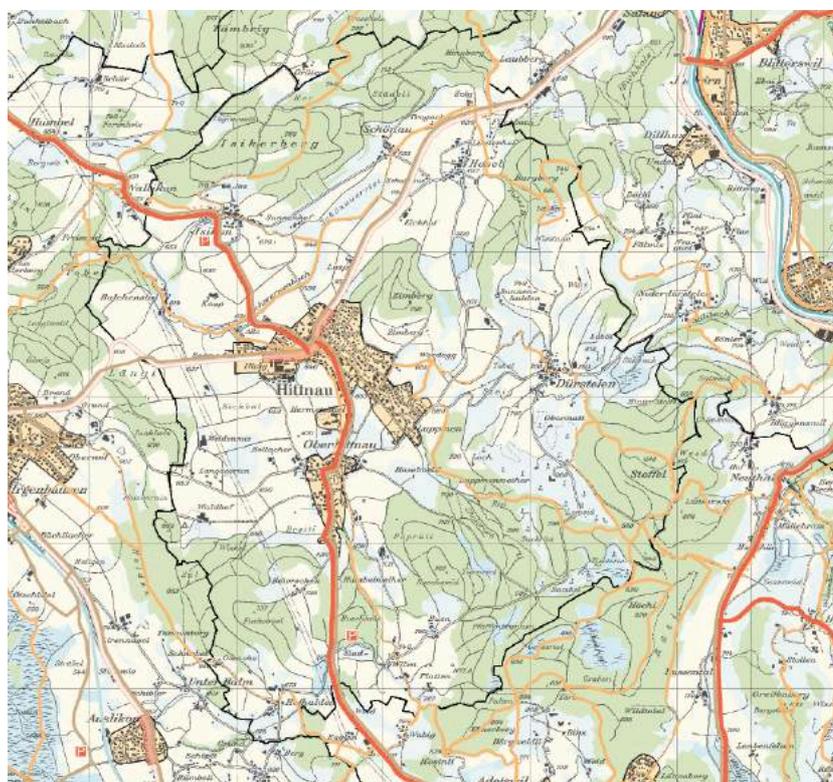
Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor, wie Fuss- und Radwege sowie Einrichtungen von regionalem Interesse (Parkierung, Park&Ride-Anlage). Der rechtskräftige regionale Richtplan Zürich Oberland stammt aus dem Jahr 1998. Aufgrund der erfolgten Revisionen des kantonalen Richtplans werden die regionalen Richtpläne zurzeit gesamthaft überarbeitet.

Der regionale Richtplan wurde am 23.11.2017 von der Delegiertenversammlung der RZO verabschiedet und am 19.12.2018 (RRB Nr. 1266/2018) durch den Regierungsrat festgesetzt. Er enthält zu den übergeordneten Verkehrsanlagen in Russikon folgende Festlegungen:

Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr (DV 2017)

Regional	Verkehr
beckend	Hochleistungsstrasse
gestrichelt	Ausbau Hochleistungsstrasse
	Hauptverkehrsstrasse
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Verbindungsstrassen
	Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Umgestaltung Strassenraum
	Tunnel Hochleistungsstrasse
	Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse
	Tunnel Hauptverkehrsstrasse
	Tunnel Verbindungsstrasse
	Variante / zu prüfende Linienführung
	Anschluss
	Parkierungsanlage
	Radroute von nationaler Bedeutung
	Radweg
	bei Ersatz aufzuhebender Radweg
	Reitweg
	Fuss- / Wanderweg
	Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
	bei Ersatz aufzuhebender Fuss- / Wanderweg
	Bustrasse
	Wichtige Haltestelle



Strassenabschnitte mit Umgestaltung des Strassenraums

- Pfäffiker-, Tösstalstrasse Kurzfristig geplant

Busangebot

- Von Hittnau nach Pfäffikon min. 30'-Takt
- Von Oberhittnau nach Pfäffikon min. 60'-Takt

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung und Themenwege (ohne Karteneintrag)

- Guyer-Zeller-Weg: Luppmentobelweg (Stoffel – Hittnau – Pfäffikon)

Freizeitroute

- Russikon – Hittnau – Bäretswil

Skating-Route von regionaler Bedeutung

- Mittelland-Skate Etappe Uster Kloten

Parkierungsanlagen für Erholungsnutzungen von regionaler Bedeutung

- Hittnau, Sud
- Hittnau, Isikon

Antrag auf Aufklassierung zu Hauptverkehrsstrassen

Die Gemeinde Hittnau hat im Rahmen der Anhörung des regionalen Richtplans Zürich Oberland die Aufklassierung folgender Strassenabschnitte zu Hauptverkehrsstrassen beantragt:

- Furtstrasse, Oberhittnau – Pfäffikon
- Wetzikerstrasse, Abzweigung Hittnauerstrasse – Balm – Wetzikon

Die Verbindung Russikon–Isikon–Unterhittnau–Oberhittnau–Adetswil–Bäretswil ist als regionale Verbindungsstrasse bezeichnet. Bei den Verbindungen Oberhittnau–Wetzikon über die Wetzikerstrasse und der Verbindung Oberhittnau–Pfäffikon über die Furtstrasse handelt es sich ebenfalls um regional bedeutende, vielgenutzte Routen, welche die umliegenden Gemeinden mit den regionalen Zentren Pfäffikon und Wetzikon verbinden. Diese beiden Strassen sind daher ebenfalls als regionale Verbindungsstrassen zu bezeichnen.

Die Aufklassierung der beiden Strassen wird auch von den betroffenen Nachbargemeinden Wetzikon und Pfäffikon unterstützt (vgl. Schreiben im Anhang).

Der Kanton hat eine Aufklassierung jedoch abgelehnt, weshalb die beiden Strassenabschnitte im kommunalen Richtplan weiterhin als kommunale Sammelstrassen bezeichnet werden.

Bei der nächsten Revision des kantonalen resp. regionalen Richtplans wird die Gemeinde aber erneut den Antrag stellen diese wichtigen Strassenverbindungen aufzuklassieren.

Antrag die Freizeitroute Russikon – Hittnau – Bäretswil als geplant und nicht als bestehend zu bezeichnen

Die Gemeinde Hittnau hat im Rahmen der Anhörung den Antrag formuliert, die Veloverbindung Russikon – Unterhittnau – Bäretswil entgegen dem Entwurf des Richtplans nicht als bestehenden, sondern als geplanten Radweg zu bezeichnen. Dies weil der besagte Radweg auf der gesamten Strecke ausserorts zwar ausgeschildert, baulich aber nicht vorhanden ist.

Der Kanton lehnt die Änderung ab. Die Gemeinde übernimmt die Vorgaben, bringt aber ihr Unverständnis zum Ausdruck und wird sich anderweitig um Änderung des Eintrags bemühen.

3.4 Kommunale Festlegungen

Inhalte des kommunalen Verkehrsplans

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohner von Hittnau, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fuss- und Radwege, Parkieranlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan dargestellten Strassen umfassen die Hauptsammelstrassen (rote Linie, dick). Die Hauptsammelstrassen bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zulasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erstellungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die Grundeigentümer überwälzen kann.

Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, im Verkehrsplan dargestellt. Ergänzend wird im Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

Sammelstrassen

Festlegungen

Sammelstrassen:

• Strasse Eichhof - Hasel - Fischbach	bestehend
• Strasse Unterhittnau - Luppen	bestehend
• Strasse Oberhittnau – Luppen - Dürstelen – Bauma	bestehend
• Strasse Schönau – Bollerwies	bestehend
• Schönaustrasse in Isikon	bestehend
• Furtstrasse, Oberhittnau – Pfäffikon	bestehend
• Wetzikerstrasse, Abzweigung Hittnauerstrasse – Balm – Wetzikon	bestehend

Rechtswirkung

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Sammelstrassen sind Gemeindestrassen im Sinne des Strassengesetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt sind Aufgabe der Gemeinde. Die übrigen Strassen sind Quartierstrassen im Sinne der Zugangsnormen.

Erläuterungen



Die meisten bereits bisher im Verkehrsplan bezeichneten Strassen behalten ihre Funktion als Sammelstrassen. Einzig die Nauenstrasse sowie die Schönaustrasse zwischen Schönau und Isikon werden nicht mehr als Sammelstrassen bezeichnet, da diese für die Groberschliessung nicht benötigt werden. In Anlehnung an die VSS-Norm SN 640 044 werden Sammelstrassen wie folgt definiert:

Sammelstrassen sind durchleitende Strassen, welche in Hittnau die Funktion der Verbindung zu den übergeordneten Hauptverkehrsstrassen übernehmen. Bei den Hauptsammelstrassen wird innerorts ein durchgehender Fussgängerschutz angestrebt. Der Fussgängerschutz längs der Sammelstrassen ist je nach Situation in Form eines Trottoirs, eines Gehbereichs oder eines frei geführten Wegs zu gewährleisten. Alle Formen sind in der Regel mit einem Hartbelag auszuführen. Sammelstrassen sind grundsätzlich eher verkehrsorientiert gestaltet. Den Anliegen der Velofahrenden ist gebührend Beachtung zu schenken.

Die übrigen Strassen sind Quartierstrassen im Sinne der Zugangsnormen und dienen primär der Feinerschliessung. Der erstmalige plankonforme Ausbau ist Sache der entsprechenden Grundeigentümer.

Verkehrsberuhigte Quartiere

Festlegung

- Verkehrsberuhigte Gebiete in den Wohnquartieren sind je nach Bedarf punktuell zu prüfen.

Rechtswirkung

Die Festlegung bedeutet, dass je nach Notwendigkeit geprüft wird, die Strassen in den Wohnquartieren mit geeigneten Massnahmen umzugestalten, die Fahrgeschwindigkeiten auf ein siedlungsverträgliches Mass zu beschränken und die Verkehrssicherheit zweckmässig zu steigern. Bei Bedarf sind die Strassenzüge primär auf niedrige Geschwindigkeiten zugunsten des Aufenthalts und der Begegnung auszurichten. Dabei sind den Anforderungen des Veloverkehrs Rechnung zu tragen.

Die Umsetzung solcher Massnahmen ist vorzugsweise im Zusammenhang mit anderen strassenbaulichen Massnahmen zu realisieren.

Erläuterung



Hittnau kennt heute weder Tempo-30-Zonen noch Begegnungszonen. Einige Quartierstrassen wurden bereits mit einfachen Mitteln so umgestaltet, dass die Massnahmen zu reduzierten Geschwindigkeiten des MIV führen und so die Aufenthaltsqualität auf den Strassen verbessert wird. Wie eine spürbare Temporeduktion auf Quartierstrassen erreicht werden kann, lässt sich ohne konkrete Projekte zum heutigen Zeitpunkt nicht bestimmen. Zur Auswahl stehen zahlreiche gestalterische und betriebliche Massnahmen. Typische Beispiele sind seitliche Einengungen, optische Verengungen (z.B. durch Baumpflanzungen), horizontale und vertikale Versätze, Beschilderungen, Tempomessgeräte (z.B. Anzeigetafeln), Misch- und Begegnungsflächen usw. Kommen solche Massnahmen zur Anwendung, ist sicherzustellen, dass der Veloverkehr nicht übermässig eingeschränkt wird (Hindernisfahrten).

In Hittnau bestehen in den Quartieren eher punktuell Probleme bezüglich Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrssicherheit. Aus diesem Grund wird darauf verzichtet, wie in anderen Gemeinden, flächendeckende Tempo 30-Zonen über alle Wohngebiete auszuscheiden.

Siedlungsorientierte Gestaltung

Festlegung

Eine eher siedlungsorientierte Gestaltung ist an folgenden Sammelstrassen denkbar:

- Oberdorfstrasse, Oberhittnau
- Schönaustrasse, Isikon
- Dürstelenstrasse, Dürstelen und Oberhittnau
- Haselstrasse, Hasel

Rechtswirkung

Gefordert ist eine attraktive Gestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer qualitativen Aufwertung des Strassenraumes in Abstimmung mit den örtlichen Verhältnissen. In den Bereichen mit siedlungsorientierter Gestaltung ist die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Querung der Strasse zu erleichtern. Die entsprechenden Massnahmen sind vorzugsweise im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) zusammen mit dem Kanton zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

Erläuterung

Mit der siedlungsorientierten Gestaltung der bezeichneten Sammelstrassenabschnitte soll der öffentliche Strassenraum aufgewertet und für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer, verbessert werden. Die Strassenraumgestaltung soll dabei auch unter Berücksichtigung von Prinzipien zur Verbesserung der Klangqualität erfolgen. Entsprechende Massnahmen sind vorzugsweise mit anstehenden Sanierungsarbeiten und Werkleitungserneuerungen anzugehen. Dies trägt dazu bei, die Kosten zu optimieren.

Auf Stufe Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) soll innerhalb des Siedlungsgebiets in einer umfassenden Betrachtungsweise aufgezeigt werden, wie die Integration der Strasse in den bestehenden Siedlungsraum und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.

Unterbindung von Schleichverkehr

Festlegung

Die beiden Bereiche Oberhittnau West und Herenwisweg wurden infolge Schleichverkehr bereits gesperrt. Geplant sind auch gezielte Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Unterbindung des Schleichverkehrs auf der Schönaustrasse zwischen Schönau und Isikon.

Eingangstore

Festlegung

An der Wetzikerstrasse ist bereits ein Eingangstor installiert.
An der Pfäffiker- und Tösstalstrasse sollen im Rahmen von Umbauarbeiten ebenfalls Eingangstore erstellt werden.
Ziel ist es, Eingangstore an allen Staatsstrassen auszubilden.

Erläuterung



Mit Eingangstoren wird der Siedlungsbeginn mit Beschränkung auf Tempo 50 gestalterisch hervorgehoben und die gefahrenen Geschwindigkeiten werden deutlich reduziert.

Bushaltestellen / Busbetrieb

Festlegungen

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| • Haltestellen der Buslinie 835 | bestehend |
| • Haltestellen der Buslinie 837 | bestehend |
| • Haltestellen der Buslinie 858 | bestehend |

Rechtswirkung

Die Festlegung einer Bushaltestelle verpflichtet den Gemeinderat, dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen. Die Ausstattung (Warteunterstand, Veloparkieranlagen u. dgl.) ist Sache der Gemeinde.

Erläuterungen

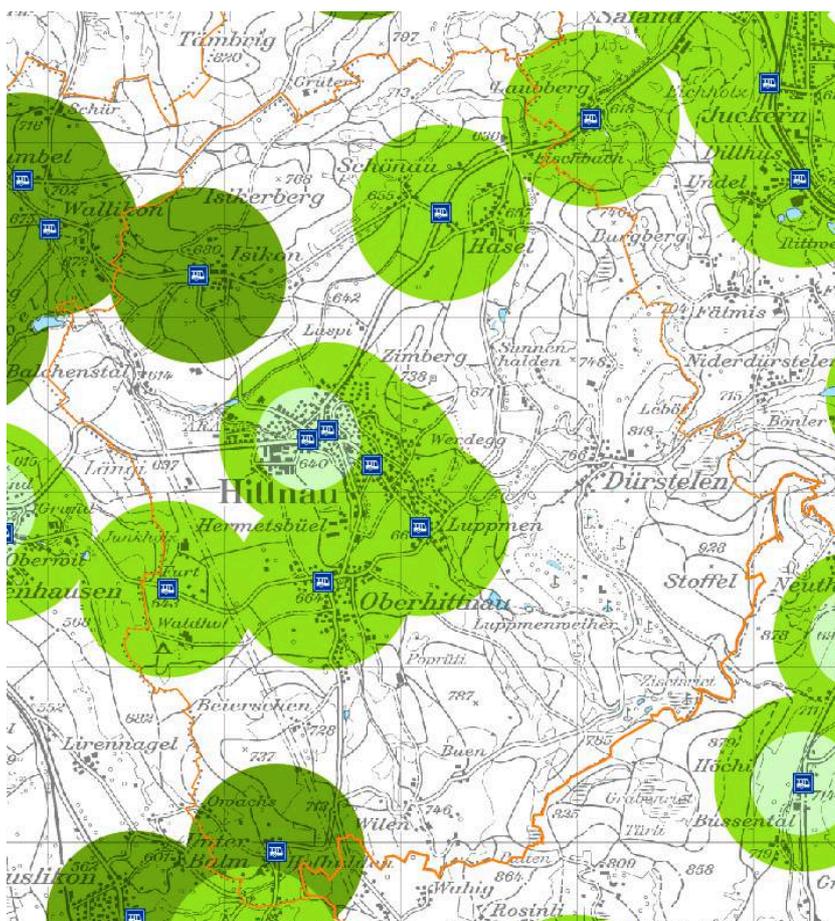


Die Gemeinde Hittnau wird heute von drei Buslinien der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) (Linie 858) und PostAuto (Linien 835 und 837) angefahren.

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen zu Bushaltestellen sollen 400 m nicht überschreiten.

ÖV-Güteklassen

Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
<300m	300-500m	501-750m	751-1000m
Klasse A	Klasse A	Klasse B'	Klasse C'
Klasse A	Klasse B	Klasse C'	Klasse D'
Klasse B	Klasse C	Klasse D'	-
Klasse C	Klasse D	Klasse E'	-
Klasse D	Klasse E	Klasse E'	-
Klasse E	Klasse E	-	-
Klasse F	Klasse F	-	-



Festlegungen

Fuss- und Wanderwege

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Die im Verkehrsplan von 1985 enthaltenen geplanten Wegabschnitte wurde allesamt entweder bereits erstellt oder sind gemäss dem angepassten Wegnetz nicht mehr notwendig. Es sind keine neuen Wegabschnitte geplant.

Im Plan wurde das gesamte Fuss- und Wanderwegnetz eingetragen. Die Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Netz zwischen den Quartieren und den wichtigsten Zielen wie Schulen, Kindergärten, Sport- und Freizeitanlagen, Bushaltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, Gemeindehaus, Altersheim, Kirchen etc.

Rechtswirkung

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. Tras-

seesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten.

Erläuterungen



Das bisherige Netz der bestehenden und geplanten Fuss- und Wanderwege erfährt zahlreiche Anpassungen. Mehrere Wege haben neu regionale und nicht mehr kommunale Bedeutung (z.B. Schützenhaus - Dürstelen). Das kommunale Wegnetz wurde auf die gemeindeeigenen Wege abgestimmt, welche die Gemeinde unterhält.

Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind alle geplanten Fusswege ohne Hartbelag auszuführen. Bei bestehenden Wegen mit Hartbelag soll bei allfälligen baulichen Sanierungen ein Naturbelag geprüft werden. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Radwege

Festlegungen

Die Schulwege sind als Radwege festgelegt. Sie sind bereits markiert und befinden sich auf Nebenstrassen.

• Schönaustrasse, Schönau – Tösstalstrasse	bestehend
• Haselstrasse, Hasel – Tösstalstrasse	bestehend
• Dürstelen – Luppmen, via Wanderweg, Nauen- und Dürstelenstrasse	bestehend
• Lättenstrasse, Lätten – Oberdorfstrasse	bestehend
• Oberdorfstrasse, zwischen Lätten- und Dürstelenstrasse	bestehend
• Herenwisweg, Oberdorfstrasse bis Jakob-Stutz-Strasse	bestehend

Rechtswirkung

Die Festlegung bildet die Grundlage für die Sicherung des Raumes (Baulinien), den Bau der Anlagen und die Markierung des Radwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Das regionale Radwegnetz reicht mehrheitlich aus, ist aber zeitnah zu realisieren. Die kommunalen Schulwege sind ausreichend gesichert. Deren Ausgestaltung ist im Rahmen von Strassensanierungen zu berücksichtigen.

Öffentliche Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge

Festlegungen

Die öffentlichen Parkierungsanlagen dienen insbesondere der Nutzung öffentlicher Bauten und Anlagen (Friedhof, Mehrzweckhalle, Wanderwege etc.). Zudem sollen im Raum Luppmen Park and Ride-Parkplätze (maximale Parkdauer 12 h) erstellt werden, die es insbesondere der Bevölkerung von Dürstelen ermöglichen, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

• Parkplatz beim Gemeindehaus	17	bestehend
• Parkplatz in Oberhittnau beim Kirchgemeindehaus	25	bestehend
• Park and Ride Raum Luppmen	2-5	geplant

Rechtswirkung

Mit der Festlegung der öffentlichen Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landschaftsicherung.

Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen



Im regionalen Richtplan sind zwei bestehende Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge eingetragen, welche in den kommunalen Verkehrsplan übertragen werden. Es handelt sich dabei um die folgenden bestehenden Anlagen:

- Stud
- Isikon

Die Parkierung bei Veranstaltungen in der Mehrzweckhalle der Schule wird einzelfallweise organisiert.

Öffentliche Veloparkierungsanlagen

Festlegungen

Um Insbesondere der Bevölkerung in den Weilern die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen, sollen die bestehenden Anlagen in den Richtplan aufgenommen werden.

• Bushaltestelle Luppen	12	bestehend
• Bushaltestelle Sonne	12	bestehend
• Bushaltestelle Oberhittnau	6	bestehend
• Bushaltestelle Industrie	4	bestehend

Rechtswirkung

Die Festlegung von Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben mit publikumsorientierten Nutzungen (öffentliche Bauten, Läden im Zentrum etc.) die Bedürfnisse der Velofahrer zu berücksichtigen. Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist Sache der Gemeinde, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterung



Die Festlegung der öffentlichen Veloabstellplatzanlagen ergänzt die Festlegungen der öffentlichen Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge. Ein zeitgemässes Angebot im Bereich von publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere (Velorahmen anschliessbar) Ausführung.

4. Auswirkungen

4.1 Allgemeines

Kosten

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 zuverlässig beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. 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:

- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)

Ausgaben in Finanzkompetenz des Gemeinderats

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

- Baukredite
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Strassenraumgestaltung)
- Feinerschliessung (z.B. öffentliche Wege)

Separate Kreditbeschlüsse notwendig

Für die meisten festgelegten Massnahmen sind somit noch separate Kreditbeschlüsse notwendig. Diese werden als Objektkredite durch die zuständigen Instanzen (z.B. Kanton, Gemeinderat) bewilligt oder den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Beschlussfassung unterbreitet.

4.2 Auswirkungen des Bevölkerungswachstums auf den Verkehr

Auswirkungen Wachstum

Die Gemeinde Hittnau beherbergt heute rund 3'584 Einwohner (Stand 2016). Die heutige Bauzonenfläche beträgt rund 809'000 m². Ca. 50'000 m² der bestehenden Bauzone sind noch nicht überbaut (Stand 2015).

Bei gleichbleibendem Bauzonenbedarf pro Kopf (2085 m²/Kopf) bieten die unüberbauten Bereiche Platz für rund 240 zusätzliche Einwohner. Durch Nachverdichtung könnten allenfalls 200 weitere Einwohner in der bereits überbauten Bauzone untergebracht werden. Das Fassungsvermögen der gültigen BZO beträgt daher rund 4'000 Einwohner.

Mit dem gut ausgebauten ÖV, dem feinmaschigen Fusswegnetz sowie dem gut ausgebauten Strassennetz lässt sich der Verkehr auch künftig gut bewältigen.

Für das Infrastrukturnetz sind durch das mögliche Bevölkerungswachstum ebenfalls keine Engpässe zu befürchten. Das Werkleitungsnetz verfügt grundsätzlich über die notwendige Kapazität, zumal dieses auf einen hohen Ausbaugrad ausgerichtet ist.

5. Mitwirkung

5.1 Öffentliche Auflage

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage wurde am 9.8.2017 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 15.9.2017 bis zum 15.11.2017. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Gemäss § 7 PBG sind abgelehnte Anliegen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung zu begründen. Es sind jedoch keine Einwendungen eingegangen.

5.2 Anhörung

Anhörung

Die Nachbargemeinden Bauma, Bäretswil und Pfäffikon sowie die Gemeinde Wetzikon und die Planungsgruppe Region Zürcher Oberland (RZO) wurden parallel zur öffentlichen Auflage zur Anhörung eingeladen.

Die Region Zürcher Oberland hat in diesem Rahmen 6 Anträge resp. Hinweise formuliert, welche im Folgenden behandelt wurden und gegebenenfalls in die Vorlage einfliessen.

Hinweis 1 Gesamtschau erforderlich

Es wird darauf hingewiesen, dass für eine künftige Nutzungsplanrevision mit der angestrebten Einzonung von Gewerbeland vom Kanton eine Gesamtsicht verlangt wird.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Antrag 2 Revision regionaler Richtplan

Der kommunale Verkehrsplan bildet den rechtsgültigen regionalen Richtplan 1998 ab. Die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans steht kurz vor dem Abschluss. Etliche übergeordnete Einträge im Entwurf des kommunalen Verkehrsplans entsprechen dem regionalen Richtplan deshalb nicht. Die Vorlage des regionalen Richtplans für den Beschluss der Delegiertenversammlung wird von der Planungskommission am 3. November verabschiedet.

Als Grundlage für den kommunalen Verkehrsplan ist der aktuelle Stand des regionalen Richtplans zu verwenden. Dies bedingt mehrere Anpassungen in Karte und Text.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Begründung	Bericht und Plan werden entsprechend angepasst.
Hinweis 3 Aufklassierung Furt- und Wetzikerstrasse	Die RZO hat im Entwurf für die 2. Vorprüfung und die öffentliche Auflage des regionalen Richtplans die beiden von Hittnau beantragten Aufklassierungen der Furtstrasse und der Wetzikerstrasse zu Verbindungsstrassen integriert. Der Kanton lehnt die Aufnahme jedoch mit der Begründung ab, dass die Gemeinden Hittnau, Pfäffikon und Wetzikon bereits gut mit Staatstrassen erschlossen sind. Die Führung einer Buslinie über diese Strassen reicht für eine Aufklassierung nicht aus.
Entscheid	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Begründung	Bericht und Plan werden entsprechend angepasst.
Antrag 4 Umgestaltung Strassenraum	Auf der Pfäffiker- und der Tösstalstrasse ist im regionalen Richtplan die Festlegung „Umgestaltung des Strassenraums“, Typ B (ohne Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds) festgelegt. Dies ist zu übernehmen. Diese Festlegung bildet die Grundlage für die angestrebten Eingangspforten
Entscheid	Der Antrag wird berücksichtigt.
Begründung	Diese regionale Festlegung wird im Plan entsprechend aufgenommen.
Hinweis 5 Regionale Radroute	Die regionale Radroute von Russikon über Hittnau nach Bäretswil und bis Wald ist eine „Freizeitroute“. Sie ist im regionalen Richtplan als bestehend einzutragen. Die Region anerkennt, dass Velo-Massnahmen auf der Konrad-Hitz-Strasse zur Schulsicherheit notwendig sind. Der Kanton lehnt jedoch den Eintrag als geplante Radroute im regionalen Richtplan ab, da es sich dabei um einen kommunalen Schulweg handelt.
Entscheid	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Begründung	Bericht und Plan werden entsprechend angepasst.
Antrag 6 Anpassungen Wanderwege	Im Weiteren sind einige Korrekturen an Wanderwegen (siehe Beilage) vorzunehmen.
Begründung	Der Antrag wird berücksichtigt. Der Plan wird entsprechend angepasst.

5.3 Hinweise aus der Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Parallel zur öffentlichen Auflage wurde die Revision, bestehend aus dem Verkehrsplan und dem Bericht gemäss Art. 47 RPV, dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 2.11.2017 Stellung genommen.

Es sind 35 Anträge resp. Hinweise eingegangen, welche im Folgenden behandelt wurden und gegebenenfalls in die Vorlage einfließen.

Antrag 1 Streichung Hauptverkehrsstrassen

Es wird beantragt, die folgenden Achsen als Hauptverkehrsstrassen zu streichen:

- Furtstrasse, Oberhittnau – Pfäffikon
- Wetzikerstrasse, Abzweigung Hittnauerstrasse – Balm – Wetzikon

Hauptverkehrsstrassen seien aus den übergeordneten Festlegungen zu übernehmen. Änderungen und Aufklassierungen seien aus übergeordneter Sicht keine vorgesehen und aus dem kommunalen Verkehrsplan zu streichen. Der Antrag auf Aufklassierung werde abgelehnt, was in dem im Entwurf vorliegenden regionalen Richtplan Oberland analog gehandhabt werde.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Der Gemeinderat erachtet eine Aufklassierung der Furt- und Wetzikerstrasse in eine kantonale Hauptverkehrsachse nach wie vor als richtig und notwendig. Die Unterlagen werden jedoch entsprechend dem abgelehnten Antrag angepasst.

Antrag 2 Anpassung Wanderwegnetz

Das Wanderwegnetz mit der Signatur der übergeordneten Festlegung, ist gemäss dem Wandernetz des Vereins Zürcher Wanderwege (ZW) anzupassen. Die im Verkehrsplan bestehenden Differenzen sind zu beheben.

Im Richtplan seien ausschliesslich, aber vollständig, Wege in das Fuss- und Wanderwegnetz aufzunehmen, welche im Wanderwegnetz des ZW enthalten sind.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Das übergeordnete Wanderwegnetz wird auf das Wanderwegnetz des Vereins Zürcher Wanderwege angepasst.

Empfehlung 3 Wanderwege

Es wird empfohlen, die Fussgängeranbindung an die Parkierungsanlagen zu überprüfen und wo angezeigt, beizubehalten. Mehrere kommunale Fuss- und Wanderwege, auch zu Parkierungsanlagen, werden aufgehoben. Diese Wege werden für Fussgänger zur Erschliessung der Parkplätze als wichtig erachtet.

Entscheid

Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Der Gemeinderat hat das kommunale Fuss- und Wanderwegnetz abgestimmt auf die aktuellen Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst. Das Fuss- und Wanderwegnetz sowie die öffentlichen Parkierungsanlagen ergänzen sich dabei gut.

Antrag 4 Anpassungen Velonetz

Die im Verkehrsplan und im Bericht Verkehr aufgeführten Veloverbindungen sind mit dem kantonalen Velonetzplan bzw. mit dem regionalen Richtplan RZO zu überprüfen und entsprechend anzupassen.

Der Regierungsrat habe 2016 den kantonalen Velonetzplan (VNP) beschlossen. Dieser bilde das kantonale Alltagsvelonetz ab und werde mit SchweizMobil Freizeitrouten ergänzt. Das kantonale Netz wird in den regionalen Richtplänen festgelegt. Die im Velonetzplan definierten linearen Schwachstellen werden im regionalen Richtplan als geplante Radwege festgesetzt. Im kommunalen Richtplan werde dies als informativer Inhalt „regionaler Radweg geplant“ dargestellt.

Als Radweg von übergeordneter Festlegung sei der Velonetzplan des Kantons Zürich bzw. der in kurz vor der Festsetzung stehende regionale Richtplan Oberland massgebend. Hier bestünden Differenzen (im kant. VNP sei nur die Pfäffiker-/Töss-talstrasse eine kant. Verbindung sowie eine SchweizMobil Velo- und Skatingroute) und neu geplante Radwege, wie zum Beispiel auf der Achse Isikerstrasse-Jakobstutzstrasse-Wetzikerstrasse seien zu bereinigen/streichen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die informativ dargestellten, übergeordneten Velowege werden an den regionalen Richtplan angepasst, auch wenn der im regionalen Richtplan als bestehend bezeichnete Veloweg Isikon – Unterhittnau- Oberhittnau – Bäretswil baulich nicht besteht und daher richtigerweise als geplant zu bezeichnen wäre.

Antrag 5
Angepasste Grundlagen

Im Bericht zum kommunalen Richtplan ist der Velonetzplan wie auch der vor der Festsetzung stehende revidierte reg. Richtplan als Grundlage (Seite 10) aufzunehmen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Der Bericht wird entsprechend ergänzt.

Empfehlung 6
Kommunales Velonetz

Es wird empfohlen, analog zum Fusswegnetz, die wichtigsten lokalen Veloverbindungen auszuweisen und damit das übergeordnete Netz feinmaschig zu erschliessen.

Die Zielsetzung (Seite 15/16 des Berichts), dass das Velo gefördert werden soll, werde begrüsst. Zudem sei vorgesehen, den Velofahrenden bei wichtigen Verbindungen unabhängige Wege anzubieten. Die weiteren Festlegungen insbesondere der Verzicht auf eine Festlegung von kommunalen Veloverbindungen würden den Zielsetzungen jedoch keine Rechnung tragen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die Gemeinde nimmt ergänzend zu den übergeordneten Radwegen, die Schulwegverbindungen als kommunale Radwege in den Verkehrsplan auf.

Antrag 7
Velos in verkehrsberuhigten Gebieten

Die Anforderungen des Veloverkehrs sind im Kapitel verkehrsberuhigte Quartiere (Seite 23) zu ergänzen.

Aus Sicht des Veloverkehrs seien verkehrsberuhigte Strassen eine geeignete Massnahme, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Aufzählung der zahlreichen gestalterischen und betrieblichen Massnahmen (Einengungen, Versätze usw.) dürften für den Veloverkehr nicht zur Hindernisfahrt werden, da dadurch eine gutgemeinte Massnahme ihre Wirkung zugunsten des Veloverkehrs nicht entfalten könne.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die Anforderungen des Veloverkehrs werden entsprechend ergänzt.

Antrag 8
Veloparkieranlagen

Die Liste der öffentlichen Veloparkieranlagen (Seite 28) ist zu überprüfen. Bei der geplanten B+R-Anlage Industrie ist die Anzahl geplante Veloabstellplätze festzuhalten.

Die Aufnahme der Bike and Ride (B+R) Anlagen in den kommunalen Verkehrsplan sowie deren Ausbau werde begrüsst. Es werde festgestellt, dass die Tabelle auf Seite 28 des Berichts

zur Revision der Richtplanung nicht mit den Einträgen im Verkehrsplan übereinstimme. Es werde davon ausgegangen, dass mit der „Bushaltestell Unterhittnau“ die „Bushaltestelle Industrie“ gemeint ist. Diese sei gemäss dem Planeintrag eine geplante Anlage, werde jedoch im Bericht als bestehende Anlage mit 4 Veloabstellplätzen bezeichnet.

Entscheid Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung Die Tabelle sowie die Planinhalte werden überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Empfehlung 9
Begrifflichkeiten

Im Rahmen der Überarbeitung wird empfohlen, die Begriffe zu vereinheitlichen und die im Folgenden unterstrichenen Begriffe zu verwenden:

- Radverkehr / Veloverkehr (wird auf kantonaler und Bundesebene verwendet)
- Rad / Velo
- Velowege / Radwege und Radstreifen, wenn explizit die Veloinfrastruktur gemeint ist
- Veloabstellanlagen / Veloparkieranlagen (entsprechend VSS Norm Nr. 640 065 bzw. der Begriffsverwendung im Kanton)

Entscheid Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung Die Begriffe werden im Bericht entsprechend ersetzt.

Antrag 10
Buslinie 858

In der Tabelle Festlegungen auf Seite 25 ist der Eintrag für die Haltestellen der Buslinie 858 in „bestehend“ abzuändern.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs werde grundsätzlich durch den Verkehrsrat festgelegt (§19 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr). Dies umfasse Linienführung, Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten.

Mit Entscheid vom 6. Juli 2017 habe der Verkehrsrat entschieden, dass die Buslinie 858 (Hittnau, Isikon – Wetzikon ZH, Bahnhof) per Dezember 2018 (Fahrplanjahr 2019) ins Verbundangebot aufgenommen werde. Dies sei entsprechend im Kapitel 3.4 (Bushaltestellen, Festlegung) zu berücksichtigen.

Entscheid Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung Der Bericht wird entsprechend ergänzt.

Antrag 11
Buslinien Betreiber

Im Abschnitt Erläuterungen auf Seite 25 sind die Betreiber der Buslinien anzupassen.

Unter 3.4 Bushaltestellen (Erläuterungen) müsse korrigiert werden, dass die Buslinien 835 und 837 von PostAuto und die Buslinie 858 von der Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland betrieben werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Der Bericht wird entsprechend ergänzt.

Antrag 12
Keine Buslinien im regionalen Richtplan

In der Tabelle Festlegungen regionaler Richtplan auf Seite 19 sind die Buslinien zu streichen.

Die Aussagen in Kap. 3.3 Übergeordnete Festlegungen (Regionaler Richtplan) seien veraltet. So werde im ersten Abschnitt erwähnt, dass der regionale Richtplan Buslinien festlegt. Buslinien seien aber nicht mehr Inhalt der regionalen Richtpläne (resp. aller Richtpläne). Unter den Festlegungen des regionalen Richtplanes Oberland werde die Buslinie Kempten-Hofladen-Oberhittnau als Option erwähnt, was wohl den damaligen Planungszustand der sich aktuell in Betrieb befindlichen Buslinie 858 (Isikon – Wetzikon) abbilde. Diese Ausführungen seien missverständlich und sollten mit Blick auf den vor der Festsetzung stehenden revidierten regionalen Richtplan Oberland gestrichen werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Der Bericht wird entsprechend angepasst.

Antrag 13
Überprüfung Parkieranlagen ausserhalb Bauzone

Im Hinblick auf die Überarbeitung des Verkehrsplans sind der Zweck der einzelnen Parkieranlagen aufzuzeigen, der Bewilligungsstatus für Anlagen ausserhalb der Bauzone aufzuführen und die funktionale Einbindung in das Verkehrsnetz nachzuweisen.

Im Verkehrsplan werden verschiedene, heute existierende Parkieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets resp. Ausserhalb der Bauzonen als „bestehende“ öffentliche Parkieranlagen für Motorfahrzeuge eingetragen. Die Tatsache, dass eine Parkieranlage ausserhalb des Siedlungsgebiets vorhanden ist, führe nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Verkehrsplan. Es ehe demzufolge beim Verkehrsplan nicht um ein Parkplatzverzeichnis, sondern um eine Auseinandersetzung innerhalb der Gemeinde, welchen Zweck und welchen Stellenwert den einzelnen Anlagen zukommen soll und wie die funktionale Einbettung in das Verkehrsnetz aussehe. Die diesbezügliche Auseinandersetzung sei

vorliegend nicht ersichtlich. Es würden auch keine Angaben gemacht, welchen Bewilligungsstatus die einzelnen Parkieranlagen aufweisen. Der Richtplaneintrag solle im Grundsatz zu keiner nachträglichen Legalisierung führen und möglicherweise später Ausbaubeglehen sowie eine neue Zonierung ermöglichen. Im Weiteren seien Parkplätze von Infrastrukturen wie dem Golfplatz und Schützenhaus als deren Bestandteile anzusehen und würden keines Eintrags im Verkehrsplan bedürfen.

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Begründung

Die meisten im Verkehrsplan enthaltenen Parkieranlagen waren bereits im rechtskräftigen Verkehrsplan von 1985 enthalten.

Auf die Aufnahme der Parkieranlagen Weidli wird verzichtet, da das Fuss- und Wanderwegnetz in diesem Bereich angepasst wurden.

Einzig die Parkieranlagen beim Schützenhaus wird neu aufgenommen. Dabei handelt es sich um eine öffentliche Nutzung auf öffentlichen Grund. Alle Parkplätze befinden sich zudem ausserhalb des Naturschutzperimeters.

Hinweis 14
Parkieranlagen
Schützenhaus

Es wird darauf hingewiesen, dass falls keine Bewilligung für die Parkplätze in der Naturschutzumgebungszone IIA an der Nauenstrasse vorliegt, die Parkplätze aufgehoben werden müssen.

Es gehe bei der Parkieranlage Schützenhaus aus den Unterlagen nicht hervor, ob diese auch die Plätze an der Nauenstrasse einschliesst, die sich in der Naturschutzumgebungszone IIA gemäss Verordnung zum Schutz von Naturschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in der Gemeinde Hittnau vom 7. März 1994 befinden. Gemäss Ziffer 4.2 seien in der Zone IIA u.a. das Errichten von Bauten und Anlagen aller Art, andere Nutzung als Streue- oder Dauerwiese und das Fahren abseits von Strassen und Wegen verboten. Eine Parkieranlage sei in dieser Zone nicht bewilligungsfähig. Wäre die Parkieranlage beim Schützenhaus genehmigungsfähig gewesen, so hätte der Eintrag im Verkehrsplan insofern präzisiert werden müssen, als dass die Parkieranlage nur die Plätze direkt beim Schützenhaus einschliesst.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die Parkieranlage Schützenhaus umfasst 10 Parkplätze, welche allesamt beim Gebäude angeordnet sind und nicht in der Naturschutzumgebungszone IIA liegen. Eine Anpassung der Unterlagen ist daher nicht notwendig.

Antrag 15
Öffentliche Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge

Es ist zu deklarieren, ob die Park & Ride-Anlage Luppmen innerhalb oder ausserhalb der Bauzone realisiert werden soll. Falls innerhalb, so kann für diesen Eintrag eine Genehmigung in Aussicht gestellt werden. Andernfalls stehen dem Eintrag hohe Hürden entgegen.

Ausserhalb der Bauzone sei der Nachweis im Bericht anhand einer Standortevaluation mit entsprechender Interessenabwägung und einer fundierten Begründung zu erbringen, wieso die geplante Anlage einen Standort ausserhalb der Bauzone bedarf. Die Chance diesen Nachweis erbringen zu können werde als sehr klein eingestuft.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die geplante Park & Ride Anlage befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets im Luppmenareal. Es wird versucht dies, trotz der engen Platzverhältnisse, plangraphisch besser darzustellen.

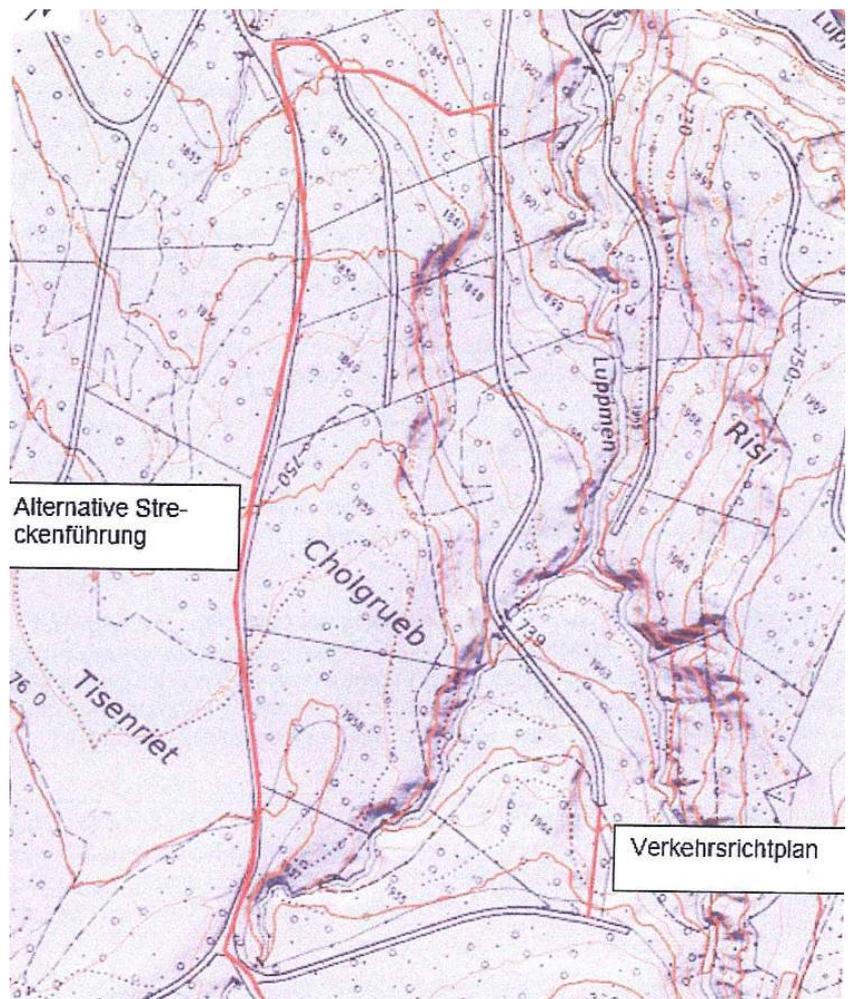
Antrag 16
Alternative Wegführung

Mit Ausnahme von zwei Teilstücken verlaufen die Wanderwege im Wald auf bestehenden Wegen bzw. Waldstrassen. Diese Festlegung sei problemlos und werde von der Abteilung Wald unterstützt.

Zwei kurze Wegstücke im Süden der Gemeinde, entlang der Luppmen, sind nicht auf einem bestehenden Trasse vorgesehen. Deren Umsetzung erfordere den bewilligungspflichtigen Wegebau. Der Neubau von Fuss- und Wanderwegen sei im Wald grundsätzlich möglich, sofern keine zumutbaren Alternativen bestehen. Bei der Prüfung der fraglichen Abschnitte stellte die Abteilung Wald fest, dass es im Gebiet Luppmenweiher – Sennweid (Cholgrueb) durchaus eine Variante gäbe, die zu prüfen sei:

Anstatt ein steiles Wegstück am Ende der Waldstrasse – allenfalls mit Treppen – zu bauen, besteht die Möglichkeit, einer Wegspur zu folgen und so im flachen Gelände nach kurzer Distanz auf eine weitere Waldstrasse zu gelangen, die entlang des Tisenrietes zum Gebiet Sennweid führt. Diese Streckenführung kann problemlos mit Kinderwagen begangen werden.

Alternative Streckenführung



Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Begründung

Die Wegführung dieses kommunalen Fuss- und Wanderweges wurde nochmals überdacht und wird neu grösstenteils entlang der Haselweidstrasse geführt. Es sind damit keine neuen Abschnitte im Wald notwendig.

Hinweis 17
Wanderweg Ober Sennweid

Es wird darauf hingewiesen, dass die Abteilung Wald der geplanten Verbindung von ca. 110 m durch den Wald im Bereich „Ober Sennweid“ zustimmen kann.

Hier bestehe keine valable Alternative zur vorgesehenen Linieneinführung.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Der geplante Abschnitt im Bereich "Ober Sennweid" entfällt, da der kommunale Fuss- und Wanderweg neu grösstenteils entlang der Haselweidstrasse geführt wird.

Hinweis 18
Parkplatz Weidli

Die Abteilung Wald stimmt dem Eintrag zu.

Der Platz existiere bereits und werde heute schon genutzt. Er befinde sich innerhalb des Waldabstandes. Diese Festlegung führe erfahrungsgemäss nicht zu einer Beeinträchtigung der Waldbewirtschaftung bzw. -entwicklung.

Entscheid

Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Auf die Bezeichnung der parkierungsanlage Weidli wird verzichtet, da das Fuss- und Wanderwegnetz in diesem Bereich angepasst wurden.

Hinweis 19
Raumbedarf Gewässer

Es wird im Hinblick auf nachfolgende planungsrechtliche Verfahren darauf hingewiesen, dass sich der erforderliche Raumbedarf der Gewässer nach der Gewässerschutzverordnung (GSchV) bemisst. Bis zur Festlegung des Gewässerraums nach Art. 41a GSchV kommt eine Übergangsbestimmung zur Anwendung, wonach beidseits des Gewässers ein Uferstreifen von Bauten und Anlagen freizuhalten ist. Die bauliche Nutzung und Gestaltung dieses Uferstreifens hat nach Art. 41c GSchV zu erfolgen und es ist sicherzustellen, dass dieser seine Funktionen hinsichtlich Hochwasserschutz und Ökologie jederzeit erfüllen kann. Die Zugänglichkeit zum Gewässer zu Unterhaltungszwecken ist ferner zu gewährleisten.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis 20
Verbreiterungen oder Anpassungen bestehender Wege entlang von Gewässern

Der geplante Radweg sei entlang des Hochwasserentlastungskanals Hinterbach, öffentliches Gewässer Nr. HE3.0, entlang des Hinterbachs, öffentliches Gewässer Nr. 3.0, entlang der Luppmen, öffentliches Gewässer Nr. 1.0, entlang des Schürwibächli, öffentliches Gewässer Nr. 2.1 abgebildet und sehe eine Querung des Isikertobelbachs, öffentliches Gewässer Nr. 1.3 vor.

Es ist zu beachten, dass Verbreiterungen oder Anpassungen bestehender Wege (auch eine Änderung des Oberflächenbelags) innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums mit dem AWEL abzusprechen sind. Innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums sind bei neuen oder angepassten Wegen grundsätzlich nur unbefestigte Beläge (z.B. wassergebundene Naturbeläge) zulässig.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis 21

Im Bereich des obenstehend erwähnten geplanten regionalen Radwegs liegen der Humbelweiher (Wasserrecht Nr. 159 Be-

Veränderungen an den Wasserrechtsanlagen

zirk Pfäffikon) sowie der Wasserrechtskanal und der Wasserrechtsweiher auf dem Grundstück Kat.-Nr. 3584 (Wasserrecht Nr. 161 Bezirk Pfäffikon).

Es ist zu beachten, dass ohne Einwilligung des AWEL und der Wasserrechtsinhaber keine Veränderungen an den Wasserrechtsanlagen vorgenommen werden dürfen.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis 22 Legendenergänzung

Einzelne Wegabschnitte (z.B. zwischen Belchenstal und Isikon, mit Querung einer Wasserrechtsleitung, Wasserrecht Nr. 23 Bezirk Pfäffikon sowie mit Querungen des Isikertobelbachs, öffentliches Gewässer Nr. 1.3) seien mit einer Signatur bezeichnet, welche aus einer Kombination der Signatur „Kommunale Festlegungen, bestehend: Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag“ und einer gelben breiten Liniensignatur besteht.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine solche kombinierte Signatur in der Legende fehlt, und sie zu ergänzen und deren Bedeutung zu klären ist.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die fehlende Signatur wird in der Legende ergänzt.

Antrag 23 Unterscheidung Aufhebung bestehender und geplanter Wege

Bei den mit der Signatur „Änderungen kommunale Festlegungen, Aufnahme: Fuss- und Wanderweg“ abgebildeten Abschnitten sei unklar, ob es sich um bestehende oder um geplante Wege handelt und ob es sich um eine Ausführung mit oder ohne Hartbelag handelt.

Es wird beantragt, dass diese Unterscheidungen in der Legende und im Plan eindeutig, d.h. mit separaten Signaturen, aufgeführt und bezeichnet werden.

Im Verkehrsplan sei direkt östlich des Luppenweihers (Wasserrecht Nr. 127 Bezirk Pfäffikon), mit Querung der zugehörigen Wasserrechtsleitung sowie mit Querung der Luppen, öffentliches Gewässer Nr. 1.0, ein Fuss- und Wanderweg verzeichnet, welcher zur Aufnahme in den Verkehrsplan vorgesehen ist. Auch hier sei wie obenstehend erwähnt zu präzisieren, ob es sich um einen bestehenden oder geplanten Weg handelt und ob eine Ausführung mit oder ohne Hartbelag vorliegt bzw. vorgesehen ist. Im erläuternden Bericht sind entsprechende Angaben zu diesem Weg zu ergänzen. Allfällig angestrebte bauliche Veränderungen der bestehenden Wege in diesem Gebiet sind mit dem sich in Erarbeitung befindlichen privaten Gestaltungsplan Luppenpark zu koordinieren.

Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Bei den zur Aufnahme beantragten Wanderwegabschnitten wird im Plan unterschieden zwischen bestehend und geplant. Ob es sich um eine Ausführung mit oder ohne Hartbelag handelt, wurde bereits dargestellt.
Antrag 25 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	<p>Es wird beantragt, eine Aufnahme der IVS Informationen in den Kommunalen Verkehrsplan zu prüfen. Im Planungsbericht ist das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) zu erörtern.</p> <p>Von Seiten der kantonalen Denkmalpflege (KDP) wird darauf hingewiesen, dass im Bericht zum kommunalen Verkehrsplan keine Hinweise auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) erfolgen. Dies, obwohl diverse Überlagerungen mit regional und lokal eingestuften Weg- bzw. Strassenabschnitten mit noch vorhandener Substanz bestehen.</p>
Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Der Bericht wird entsprechend ergänzt.
Antrag 26 Park & Ride Anlage Luppmen	<p>Es ist zu prüfen, ob anstelle der Park & Ride-Anlage am südöstlichen Ortseingang ein alternativer Standort innerhalb der Bauzone gefunden werden kann.</p> <p>Aus Sicht der KDP werde die Anlage hinterfragt. In unmittelbarer Nähe würden sich ein paar der wenigen überkommunalen Schutzobjekte der Gemeinde befinden. Hier sollte ein weniger störender Platz innerhalb der Bauzone gefunden werden.</p>
Entscheid	Das Anliegen ist bereits berücksichtigt.
Begründung	Die Park & Ride Anlage befinden sich im Luppmenareal. Es wird versucht dies, trotz der engen Platzverhältnisse, plangraphisch besser darzustellen.
Hinweis 27 Aufhebung Teilrichtpläne	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass für Hittnau ein umfassender kommunaler Gesamtplan aus dem Jahr 1985 (RRB/3225/1985), bestehend aus dem Verkehrsplan, einem Siedlungs- und Landschaftsplan, einem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen und einem Versorgungsplan besteht. 1986 fand eine untergeordnete Teilrevision am Gesamtplan statt (RRB/1878/1986).</p> <p>Mit der vorliegenden Revision der Richtplanung sollen, bis auf den Verkehrsplan, sämtliche Teilrichtpläne aufgehoben werden.</p>

Der Verkehrsplan selbst werde neu festgesetzt. Im vorliegenden Bericht zur Revision des kommunalen Richtplans werde auf den Seiten 4 bis 10 nachvollziehbar dargelegt, weshalb die vorerwähnten Teilrichtpläne aufgehoben werden sollen. Nichtsdestotrotz wird die Beibehaltung resp. Überarbeitung dieser Teilrichtpläne empfohlen. Eine umfassende kommunale Richtplanung biete die Möglichkeit, das Gemeindegebiet über die Nutzungsplanung hinaus zu strukturieren (Leitfragen können dabei sein: wo soll man entwickeln, wo bewahren, wo umstrukturieren?). Mit einem kommunalen Richtplan würden sich im Gegensatz zur Nutzungsplanung strategische und auch langfristige Massnahmen behördenverbindlich festhalten lassen. Gerade mit Blick auf die immer wieder geforderte Gesamtschau betreffend die künftige Gemeindeentwicklung stelle ein umfassender kommunaler Richtplan ein wertvolles Instrument dar und binde auch den Kanton an seine Festlegungen.

Entscheid	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Begründung	Der Gemeinderat möchte aus den im Bericht erläuterten Gründen dennoch auf eine Überarbeitung der anderen kommunalen Richtplänen verzichten und diese aufheben.
Antrag 28 Revision der Richtplanung	<p>Zum Zeitpunkt der Festsetzung der vorliegenden Revision der Richtplanung ist der dazumal vorliegende Planungsstand des regionalen Richtplans Oberland inkl. Regio-ROK abzubilden (derzeit: öffentliche Auflage).</p> <p>Derzeit werde der regionale Richtplan gesamthaft revidiert. Das Regio-ROK aus dem Jahr 2011 werde mit der Integration in die Gesamtrevision des regionalen Richtplans (Kapitel 1) behördenverbindlich und erfahre gegenüber 2011 Änderungen. Dieser Sachverhalt werde in den Unterlagen nicht erwähnt.</p>
Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Der revidierte regionale Richtplan Zürich Oberland wurde am 23. November 2017 von der Delegiertenversammlung festgesetzt und befindet sich zurzeit im Genehmigungsprozess beim Kanton. Sollte der regionale Richtplan bis zur Festsetzung dieses kommunalen Verkehrsplans genehmigt sein, wird der Bericht entsprechend angepasst.
Antrag 29 Agglomerationsprogramm 3. Generation	<p>Die Angabe wonach das Agglomerationsprogramm Oberland (dritte Generation) dem Bund Ende 2016 zur Genehmigung eingereicht wird, ist zu aktualisieren.</p> <p>Für Auskünfte zum Agglomerationsprogramm stehe das Amt für Verkehr zur Verfügung.</p>

Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Der Bericht wird entsprechend angepasst.
Hinweis 30 private Parkplätze	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielsetzung, wonach die Zahl privater Parkplätze erhöht werden soll, um so dem Problem der Parkierung im öffentlichen Strassenraum begegnen zu können, nicht als zielführend erachtet wird.</p> <p>Eine durchdachte Parkraumplanung mit entsprechender Beschilderung und Markierung im Strassenraum würde der Problematik des Fremdparkierens effizienter Abhilfe schaffen und so auch den Anliegen anderer Zielsetzungen der Gemeinde (u.a. Minimierung der Umweltbelastung, Vermeidung Lärm usw.) Rechnung tragen.</p>
Entscheid	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Begründung	Die Anregungen werden wenn möglich in die Parkraumplanung einfließen.
Antrag 31 Einzonung Hirschenwiese	<p>Es wird beantragt auf Seite 18 folgende Präzisierung anzubringen: „Mittelfristig soll <u>nach dem Willen der Gemeinde</u> im Gebiet Hirschenwiese gestützt ...“</p> <p>Gemäss dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK-ZH) sei die Gemeinde Hittnau dem Handlungsraum „Kulturlandschaft“ zugeordnet. Im Handlungsraum „Kulturlandschaft“ sei vorgesehen, dass der wesentliche Charakter der vorhandenen Landschaftsräume weitgehend erhalten bleibt. Eine moderate Entwicklung unter Mobilisierung der inneren Reserven sei möglich. Einzonungen würden jedoch vom Kanton restriktiv beurteilt.</p> <p>Mit der Ergänzung würde klar, dass sich der Kanton zu dieser Planungsmassnahme noch nicht geäussert hat.</p>
Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Der Bericht wird entsprechend ergänzt.
Hinweis 32 Sammelstrasse Schönau	Es wird darauf hingewiesen, dass der im Verkehrsplan ersichtliche (verbleibende) Sammelstrassen-Abschnitt Schönau-Bollerwies in der Tabelle der Sammelstrassen vergessen gegangen ist.
Entscheid	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Begründung	Die Tabelle wird entsprechend ergänzt.
Antrag 33 Verortung Unterbindung Schleichverkehr und Ein- gangstore	<p>Den Beschreibungen zu den beiden Themen „Schleichverkehr“ und „Eingangstore“ könne entnommen werden, dass sich diese kommunalen Festlegungen im Verkehrsplan verorten lassen.</p> <p>Im Sinne der Transparenz ist im Verkehrsplan grafisch festzuhalten, welche Schleichwege gemeint sind und an welchen Orten Eingangstore vorgesehen sind.</p>
Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Der Plan wird entsprechend angepasst.
Empfehlung 34 Verbesserung der Klangqualität	<p>Es wird empfohlen, die Erläuterungen von Kapitel 3.4 Siedlungsorientierte Gestaltung des kommunalen Richtplans Verkehr wie folgt zu ergänzen: „Die Strassenraumgestaltung soll dabei auch unter Berücksichtigung von Prinzipien zur Verbesserung der Klangqualität erfolgen.“</p> <p>Die Revision des kommunalen Verkehrsplans sei LSV-konform. Allerdings wäre es aus Sicht des Lärmschutzes sinnvoll, der akustisch guten Gestaltung der Strassen- und Siedlungsräume mehr Beachtung zu schenken. Bei der siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung sei darauf zu achten, dass durch betriebliche, gestalterische und bauliche Massnahmen keine Geräuschphänomene entstehen, die neu störend in den Vordergrund treten (z.B. vermehrte Beschleunigungsvorgänge). Ergänzend kämen Massnahmen zur aktiven Förderung der akustischen Aufenthaltsqualität hinzu (z.B. unversiegelte Böden und raue strukturierte Wandflächen). Als Arbeitshilfe diene die Publikation „Klangqualität für öffentliche Stadt- und Siedlungsräume“. Sie könne unter www.laerm.zh.ch/merkblaetter heruntergeladen werden.</p> <p>Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplanes biete die Gelegenheit, Grundsätze zur Förderung der Klag- und Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen festzulegen. Diese seien in der LSV zwar noch nicht vorgeschrieben, würden bei einer zukünftigen Revision jedoch sicher thematisiert werden. Die Gemeinde Hittnau würde mit der Festsetzung des Ziels von akustisch qualitativen Strassenräumen die absehbare Entwicklung der LSV in diese Richtung bereits berücksichtigen.</p>
Entscheid	Das Anliegen wird berücksichtigt.
Begründung	Der Bericht wird entsprechend ergänzt.

Hinweis 35
Grundwasserschutzzonen

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäss der Gewässerschutzkarte des Kantons Zürich (vgl. <http://maps.zh.ch>) das Strassennetz der Gemeinde Hittnau auf weiten Strecken im Gewässerschutzbereich A_u verläuft. Mehrere Strassen würden zudem die Grundwasserschutzzonen S2 (Engere Schutzzone) und S3 (Weitere Schutzzone) der für die Trinkwassergewinnung genutzten Grundwasser- und Quelfassungen Bosshart/Hittnau/Stucky (Grundwasserrecht h 11-1), Tisenriet/Waldwiesen/Pfaffenbrunnen (Grundwasserrecht h9030) und Hasel 1 und 2 (Grundwasserrecht h 12-1) tangieren und durchqueren. In den Schutzzonen gelten die Bestimmungen der entsprechenden Schutzzonenreglemente.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Kantonales Amt für Raumentwicklung (sofern nicht anders vermerkt)
AGV	Angebotsverordnung
BDV	Baudirektionsverfügung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
GEP	Genereller Entwässerungsplan
GWP	Genereller Wasserversorgungsplan
IVS	Verkehrswege der Schweiz
kbS	Kataster der belasteten Standorte
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LV	Langsamverkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz (kantonal)
REK	Raumentwicklungskonzept
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
RPV	Raumplanungsverordnung (eidgenössisch)
RZO	Region Zürcher Oberland
SSV	Signalisationsverordnung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
ZV	Zürcher Verkehrsverbund