



Kanton Zürich
Gemeinde Mönchaltorf

Teilrevision Richtplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Richtplantext mit Erläuterungen gemäss
Art. 47 RPV

Verabschiedung z.H. Gemeindeversammlung



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

31036 – 23.9.2025

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	4
2	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	7
2.1	Bund	7
2.2	Kanton Zürich	8
2.3	Region Zürcher Oberland	11
3	STANDORTBESTIMMUNG	14
3.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	14
3.2	Bevölkerungsentwicklung	14
3.3	Aktuelle und künftige Verkehrssituation	15
3.4	Mobilitätstrends	17
3.5	Öffentlicher Verkehr	19
3.6	Fazit	23
4	VERKEHRSPLAN	24
4.1	Bestehender kommunaler Richtplan	24
4.2	Gesamtverkehrsstrategie	25
4.3	Kommunale Ziele	27
4.4	Öffentlicher Verkehr	28
4.5	Fussverkehr	32
4.6	Veloverkehr	39
4.7	Motorisierter Individualverkehr	45
5	AUSWIRKUNGEN	50
6	KOSTENFOLGEN	51
7	MITWIRKUNG	52
7.1	Übersicht	52
7.2	Öffentliche Auflage	52
7.3	Anhörung	52
7.4	Kantonale Vorprüfung	53

Auftraggeber

Gemeinde Mönchaltorf

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
 Peter von Känel, Anita Brechbühl, Cédric Arnold

Titelbild

Homepage Gemeinde Mönchaltorf

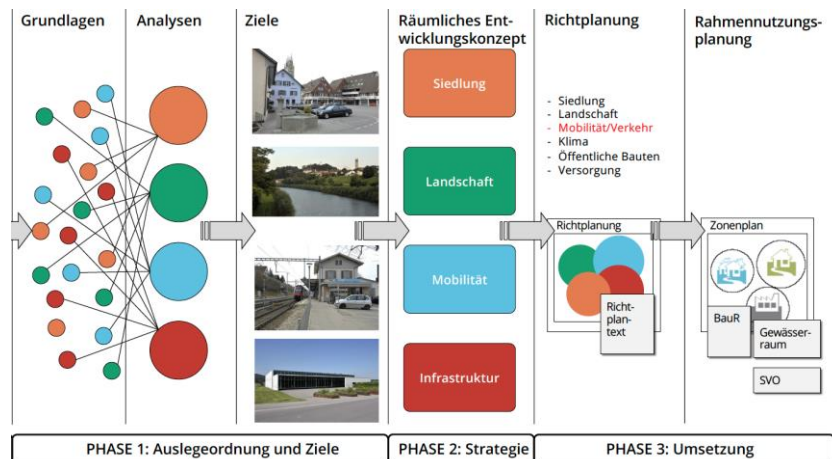
1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Der rechtskräftige Verkehrsplan der Gemeinde Mönchaltorf stammt aus dem Jahr 1997. Der Richtplan ist inhaltlich veraltet und weicht in zahlreichen Punkten von den übergeordneten Festlegungen ab.

Planungsprozess



Verkehrs- und Parkierungskonzept

Aufgrund verschiedener Fragestellungen zur Verkehrsinfrastruktur in Mönchaltorf hat der Gemeinderat bereits in den Jahren 2021/2022 ein Verkehrs- und Parkierungskonzept erarbeiten lassen. Die bestehenden Defizite sowie das Aufwertungspotenzial auf dem kommunalen Strassennetz wurden systematisch ermittelt. Die Resultate wurden in einem Plan sowie dem zugehörigen Massnahmenkatalog dokumentiert. Das als strategisch geltende Konzept nimmt sich dabei folgenden Themen an:

- Fusswegnetz: Schulwegsicherung, Fusswegverbindungen zu den Zielorten in Mönchaltorf;
- Velowegnetz: Schulwege, Erholungsrouten und Abstellplätze;
- Netz für den motorisierten Individualverkehr: Strassenfunktionen, Verkehrsberuhigung im Interesse der Verkehrssicherheit;
- Parkieranlagen: öffentlich genutzte Parkplätze sowie Situation in den Quartieren;
- Öffentlicher Verkehr: Optimierungspotenzial, Ausstattung der Haltestellen

Revisionsbestandteile

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr basiert auf den Zielen und Grundsätzen des Verkehrs- und Parkierungskonzepts und umfasst folgende Bestandteile:

- Richtplantext mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte Verkehr MIV/ÖV/Veloverkehr, 1:5000
- Richtplankarte Verkehr Fussverkehr, 1:5000

1.2 Aufgaben und Inhalte 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.

Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen

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

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Vernetzungsprojekt Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	Siedlungs- und Landschaftsplan	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht		(Inventare)	
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

Zuständigkeit

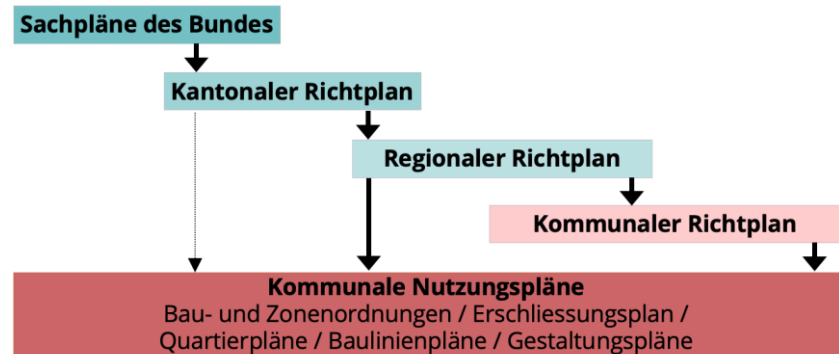
Der kommunale Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung. Der Genehmigung der Richtplanung erfolgt durch die Baudirektion.

Planungshorizont

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20-25 Jahren ausgerichtet, d.h. die Richtplanung zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10-15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

Übersicht Planungssystem

Das Planungssystem in der Schweiz ist hierarchisch strukturiert. Der untergeordnete Planungsträger hat die Festlegungen der übergeordneten Planungen zu übernehmen bzw. bei seinen Handlungen zu beachten. Gleichzeitig können die untergeordneten Planungsträger im Sinne des Gegenstromprinzips ihre Anliegen bei den übergeordneten Planungen einbringen und Änderungen beantragen.



Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der kommunale Richtplan berücksichtigt die übergeordneten Vorgaben im regionalen Richtplan der Planungsgruppe Zürcher Oberland und des kantonalen Richtplans. Die entsprechenden Inhalte wurden unverändert übernommen.

Die im Richtplan enthaltenen kommunalen Festlegungen (Kapitel 4) werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich. Dies bedeutet, dass die Behörde an die Festlegungen im Grundsatz gebunden ist. Der Richtplan besitzt bei der Anwendung jedoch den erforderlichen Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherung, zum Beispiel für Fuss- und Velowege;
- die Verhandlung von Fuss- und Fahrwegrechten, sofern solche fehlen;
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Strassenraumgestaltungen, wenn Strassen saniert werden müssen;
- Baulinienpläne, Werkpläne und Landerwerbsverhandlungen, wenn Land für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur benötigt wird;
- die Aufhebung von Flurwegen und die Überführung der Wegflächen in das öffentliche Eigentum oder das Privateigentum;
- die Sicherstellung der Finanzierung von Groberschliessungsanlagen im kommunalen Erschliessungsplan;
- die Umsetzung von Projekten, zum Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- die Erarbeitung eines Feinerschliessungsplans gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VErV).

Festlegung und Wirkungen

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

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Planeinträgen verbindliche Festlegung und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Erläuterungen

Die übrigen Textpassagen dienen der Erläuterung und sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung.

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Bund

IVS

Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthält umfangreiche Informationen zum Verlauf der historischen Wege, ihrer Geschichte, ihrem Zustand und ihrer Bedeutung gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz.

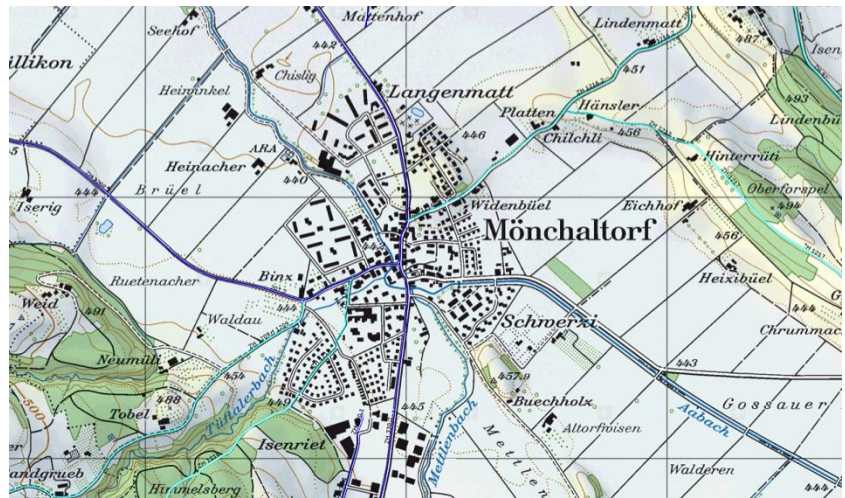
In Mönchaltorf bestehen mehrere Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung. In der folgenden Abbildung sind die Verläufe der historischen Verkehrswege ersichtlich.

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

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

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

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



BLN

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) umfasst einzigartige Landschaften, für die Schweiz typische Landschaften, Erholungslandschaften und Naturdenkmäler. Es hat zum Ziel, die landschaftliche Vielfalt der Schweiz zu bewahren.

Das Gemeindegebiet von Mönchaltorf befindet sich in keinem BLN-Gebiet. Die nächstgelegenen BLN-Gebiete sind die Drumlinlandschaft Zürcher Oberland zwischen Wetzikon und Dürnten, das Gebiet rund um den Lützelsee und das Ützikerriet sowie der Pfäffikersee.

ISOS

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) ist ein Grundlageninstrument, das den Behörden der Denkmalpflege und des Bau- und Planungswesens hilft, baukulturelle Werte zu erkennen und langfristig zu sichern.

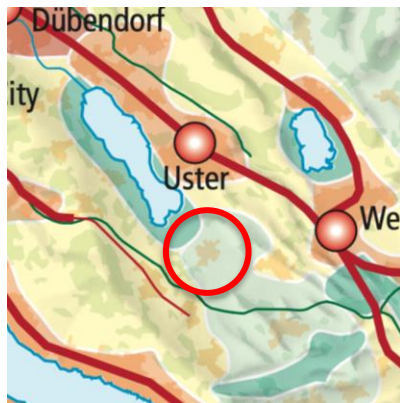
Die Gemeinde Mönchaltorf ist nicht im ISOS aufgeführt.

ROK-ZH – kantonales Raumordnungskonzept

2.2 Kanton Zürich

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

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstruktur 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.



- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Im ROK-ZH werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Das Siedlungsgebiet von Mönchaltorf ist dem Handlungsraum «Kulturlandschaft» zugewiesen. Für diesen Raum ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip «Charakter erhalten»:

- 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 eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten;
- Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken;
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern.

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan wurde letztmals 2014 einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen. Seither wurden im Sinne einer laufenden Anpassung immer wieder Themenbereiche teilrevidiert. Die aktuell gültige Fassung wurde am 6. Februar 2023 vom Kantonsrat festgesetzt. Massgebend für die verkehrliche Entwicklung als auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind die im Richtplan definierten Zielsetzungen. Der öffentliche Verkehr (ÖV), der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Fuss- und Veloverkehr sind wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems.

Diesbezüglich definiert der Kanton die folgenden Ziele:

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

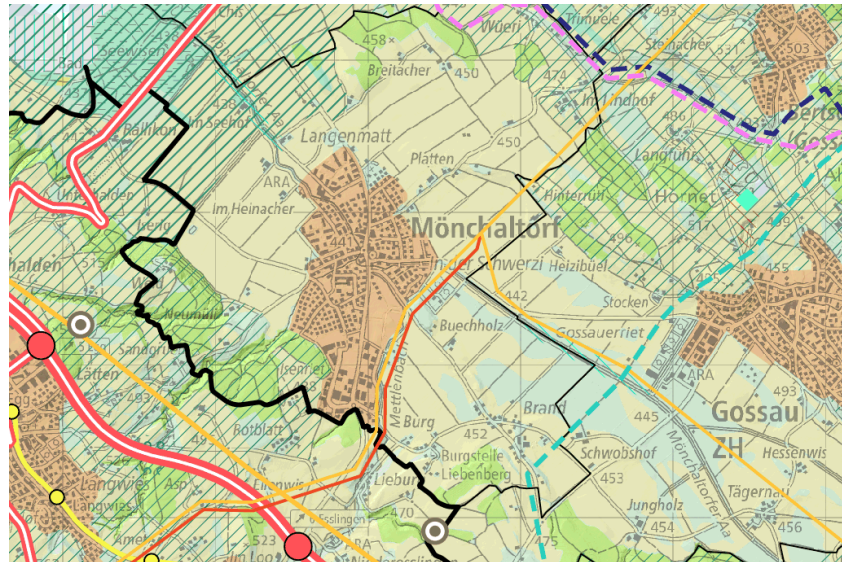
Auszug kantonale Richtplankarte

Siedlung

bestehend	geplant	
		Siedlungsgebiet
		Zentrumsgebiet
		Schutzwürdiges Ortsbild

Versorgung, Entsorgung

bestehend	geplant	
		Grundwasserschutzareal
		Grundwasseranreicherung
		Grundwasserfassung
		See- oder Flusswasserfassung
		Aufbereitungsanlage
		Reservoir
		Stufenpumpwerk
		Wassertransportleitung
		Materialgewinnungsgebiet
		Wasserkraftwerk
		Unterwerk
		Hochspannungsleitung
		Höchstspannungsleitung
		Kabelleitung



Festlegungen in Mönchaltorf

Der kantonale Richtplan enthält keine relevanten Festlegungen im Bereich Verkehr innerhalb des Gemeindegebiets von Mönchaltorf.

rGVK Oberland

Die Region Zürcher Oberland verfügt aktuell über kein regionales Verkehrskonzept. Das rGVK wird durch den Kanton in Einbezug der Planungsregion ab September 2025 erarbeitet.

Ausnahmetransportroute

Durch Mönchaltorf führen folgende Ausnahmetransportrouten:

- Esslingerstrasse, Typ II (bestehend)
- Gossauerstrasse, Typ II (bestehend)
- Rällikerstrasse, Typ II (provisorisch)
- Usterstrasse, Typ II (geplant)

Die provisorische Ausnahmetransportroute auf der Rällikerstrasse ist bei einem Ersatz aufzuheben. Sämtliche Ausnahmetransportrouten entsprechen dem Typ II, der folgende Anforderungen zu erfüllen hat:

- Minimale lichte Höhe 4.80 m
- Minimale lichte Breite 6.50 m
- Maximales Totalgewicht 240 t
- Maximale Achslast 20 t

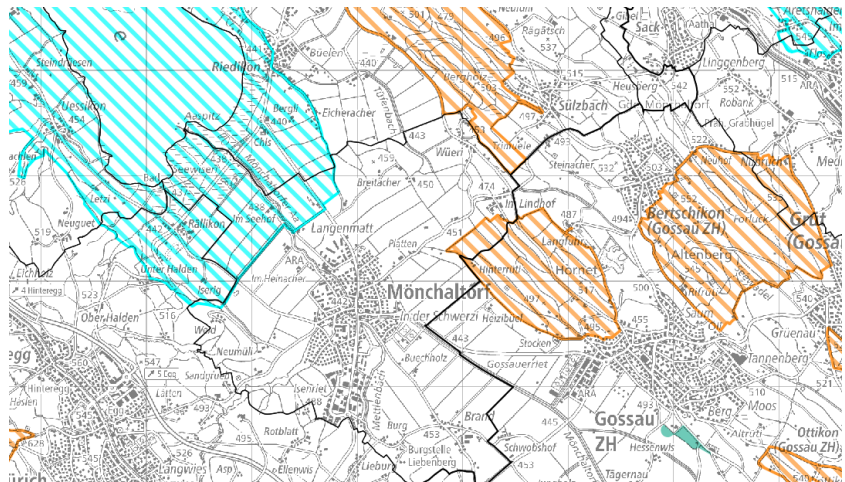
Regenwasserbewirtschaftung

Der Kanton Zürich (AWEL) hat das Dokument «Regenwasserbewirtschaftung Richtlinie und Praxishilfe zum Umgang mit Regenwasser» herausgegeben, welches zusammen mit der SIA Norm SN 592 000 von 2024 massgeblich für künftige Projekte ist. Bei Sanierungen und Umgestaltungen von Verkehrsflächen ist der Umgang mit Regenabwasser und der dazu notwendige Raum für die Strassenabwasserbehandlung, -versickerung und -ableitung frühzeitig in die Planung zu integrieren.

Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

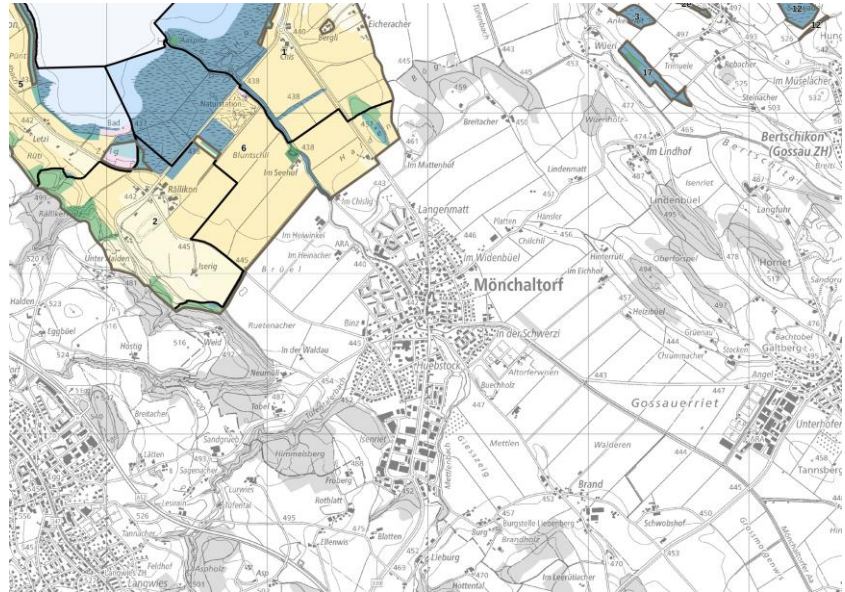
Das Sachgebiet Landschaftsschutz mit den Landschaftsschutzobjekten von überkommunaler Bedeutung wurde anfangs 2022 aus dem «Inventar 80» herausgelöst und in ein neues «kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte» (KILO) überführt. Im Gemeindegebiet von Mönchaltorf sind die Gossauer Drumlins Leeberg, Lindenbüel, Hornet, Galtberg sowie die Gewässerlandschaft Greifensee enthalten.

-  Geomorphologisch geprägte Landschaften
-  Gewässerlandschaften



Schutzanordnungen Natur und Landschaft

Auf dem Gemeindegebiet besteht ein schützenswertes Objekt von überkommunaler Bedeutung. Die Verordnung zum Schutz des Greifensees aus dem Jahr 1994 bezeichnet das schützenswerte Objekt parzellenscharf, gliedert es in verschiedene Schutzzonen und bezeichnet die zugehörigen Schutzziele. Der Greifensee und seine Uferbereiche sind ein Lebens- und Landschaftsraum mit grossem biologischem und landschaftlichem Wert. Er zählt zu den wertvollsten Landschaften des Kantons Zürich.



Quelle: GIS-ZH

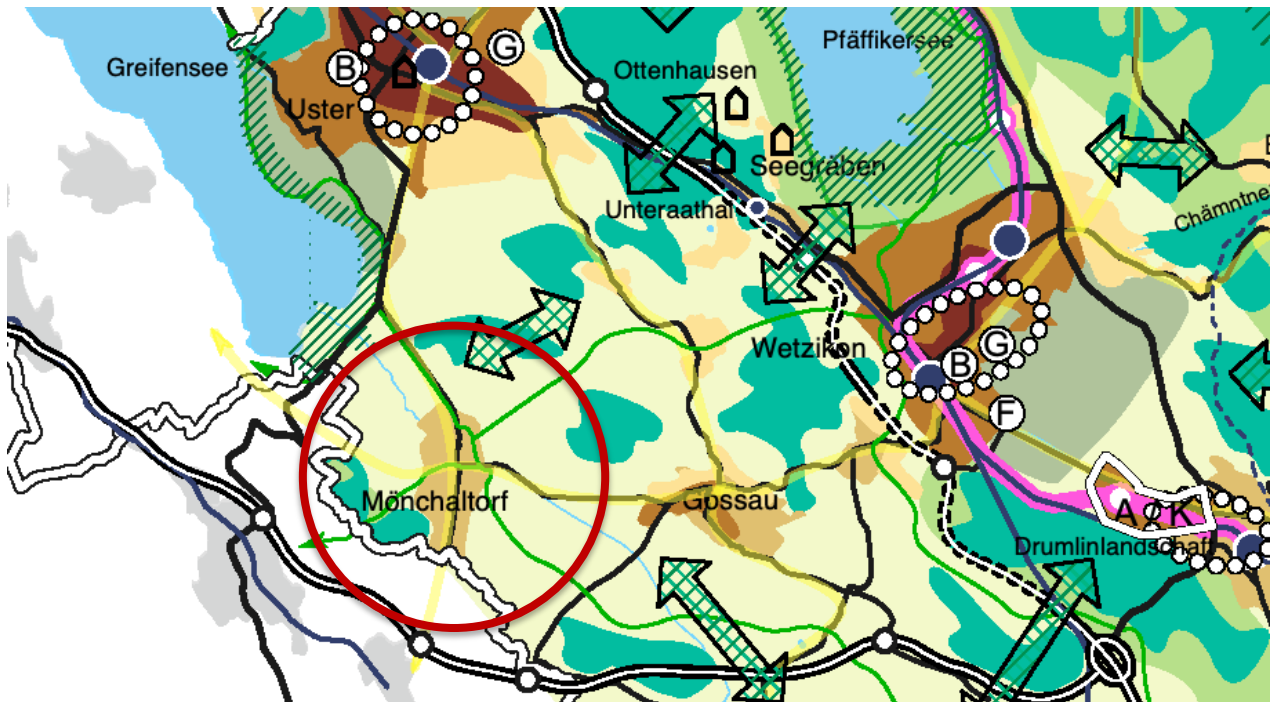
2.3 Region Zürcher Oberland

Regio-ROK

Das Regio-ROK zeigt das angestrebte Zukunftsbild 2030 der Region Zürcher Oberland auf. Mönchaltorf liegt im Handlungsraum «Landschaft unter Druck».

Gemäss Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (ROK-ZH) sollen vom prognostizierten Wachstum von ca. 340'000 zusätzlichen Einwohnern bis 2040 80 % in den Gemeinden abgedeckt werden, die den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» zugewiesen sind. Die restlichen 20 % sollen den Gemeinden in den übrigen Handlungsräumen zugewiesen werden.

Auszug Regio-ROK, Teilkarte Zukunftsbild



Regionaler Richtplan

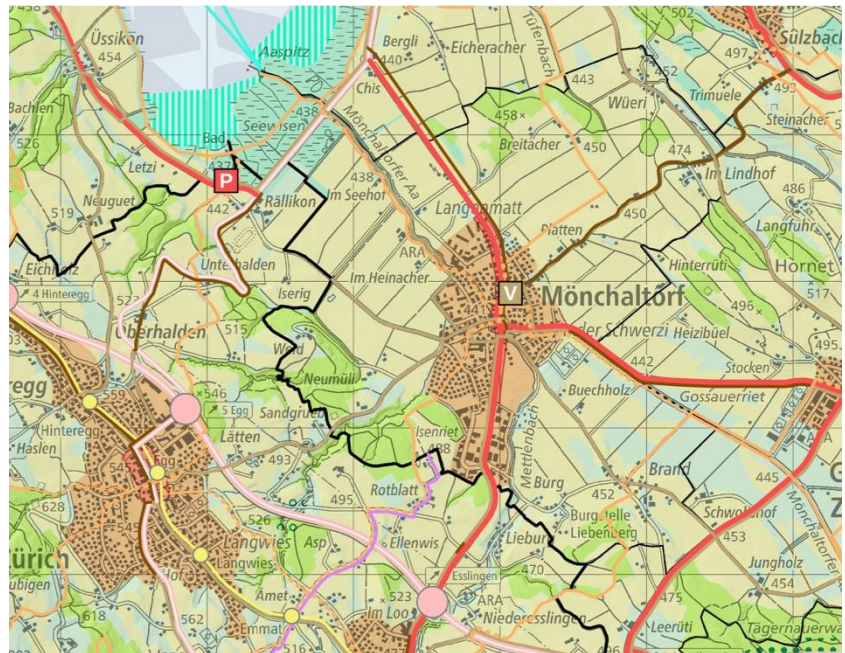
Die Planungsregion Oberland hält in ihrem Richtplan fest, dass der Gesamtverkehr möglichst nachhaltig und umweltverträglich abgewickelt werden soll. Dabei sollen die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden. Um dies zu erreichen, sind die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen.

Ziel ist es, die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen und alle Verkehrsträger optimal aufeinander abzustimmen. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer im Strassenraum ist insbesondere im Siedlungsgebiet zu erhöhen. Dabei hat die Strassenraumgestaltung unter anderem unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen.

Strassenraumgestaltung Esslinger- und Usterstrasse

Im regionalen Richtplan sind Strassenabschnitte bezeichnet, die bezüglich Verkehrssicherheit, Lärm oder Gestaltung Defizite aufweisen. In Mönchaltorf ist aufgrund einer als «kritisch» eingestuftes Siedlungsverträglichkeit über den gesamten Strassenzug der Uster- und Esslingerstrasse eine Umgestaltung des Strassenraums vorgesehen.

Auszug Karte regionaler Richtplan Zürcher Oberland



Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Unter Federführung des Amts für Mobilität des Kantons Zürich wurde mittlerweile das Agglomerationsprogramm der 5. Generation erarbeitet und eingereicht. Unter den 16 Gemeinden des AG-Perimeters befindet sich auch Mönchaltorf.

Im Agglomerationsprogramm werden Zukunftsbilder, Strategieelemente und Massnahmenpakete definiert. Für Mönchaltorf relevant sind:

- Strukturierung und Stabilisierung im ländlichen Umfeld
- Weiterentwickelte regionale Arbeitsplatzgebiete
- Schutz- und Nutzungsfunktion der differenzierten Landschaften sind abgestimmt
- Ökologische Vernetzung und Verbindung der wertvollen Landschaftsräume sind gewährleistet
- Grossräumiges Netz von Frei- und Erholungsräumen mit guter Erholungsinfrastruktur steht zur Verfügung
- ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- Vernetzte und zugängliche Verkehrsdrehscheiben
- Attraktives und sicheres Velowegnetz
- Sichere und attraktive Erschliessung für Zufussgehende
- Siedlungsverträglicher Strassenraum

3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Koordination Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr Folgendes festgehalten:

«Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken.»

An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, die sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Dementsprechend ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

Wirksame Abstimmung von Siedlung und Verkehr

(Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsplanung)

Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, die kurze Wege begünstigen und die mit dem öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr gut erschlossen oder erschliessbar sind. Die Raumplanung trägt dazu bei, indem sie die Siedlungsentwicklung auf die Einzugsgebiete des öffentlichen Verkehrs konzentriert und dadurch zur Verkehrsvermeidung beiträgt und eine ausreichende Nutzungsdurchmischung mit hoher Nutzungsdichte fördert.

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungszuwachs

Im Zeitraum von 1992 bis 2022 hat die Einwohnerzahl der Gemeinde Mönchaltorf von 3'449 auf 4'113 Personen zugenommen. Nach einem Bevölkerungsrückgang in den 90er-Jahren und stagnierenden Zahlen Anfang der 00er-Jahre ist die Einwohnerzahl seit 2005 stark angestiegen. Der durchschnittliche Zuwachs seit 2005 beträgt rund 55 Personen pro Jahr. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichem Wachstum von etwa 1.5 %.

Bevölkerungsentwicklung 1992 – 2022

Einwohner

Mönchaltorf

Bevölkerungsentwicklung

Gemeinde Mönchaltorf

Region Oberland West

Kanton Zürich

Quelle: Statistisches Amt, Kt. Zürich



Vergleich mit Kanton und Region

Im Vergleich zur Region Oberland West und zum Kanton Zürich weist Mönchaltorf in den letzten 30 Jahren ein deutlich unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Aufgrund des vorübergehenden Bevölkerungsschwundes ist dieser Vergleich für die aktuelle Bevölkerungsentwicklung jedoch wenig aussagekräftig. Das Bevölkerungswachstum in Mönchaltorf seit 2005 liegt mit 33.5 % rund 7 % über dem kantonalen Durchschnitt.

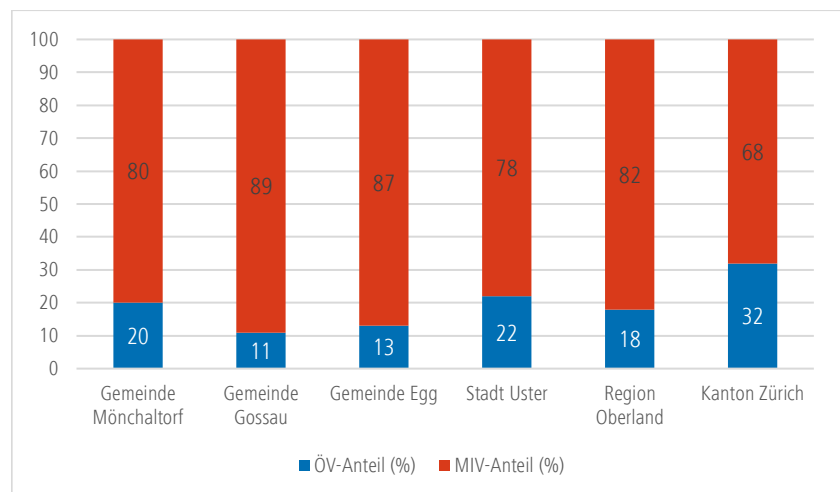
3.3 Aktuelle und künftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass in Mönchaltorf der Anteil, der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege bei 20 % liegt. Dies ist deutlich mehr als in den meisten Nachbargemeinden und etwa auf gleichem Niveau wie in der Region Oberland als Ganzes. Vergleicht man den ÖV-Anteil von Mönchaltorf mit dem des Kantons, besteht ein deutlicher Unterschied. Im Kanton Zürich werden durchschnittlich über 1,5-mal so viele Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wie in Mönchaltorf.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wege) der Gemeinde, ausgewählten Nachbargemeinden, der Region und des Kantons im Jahr 2019

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des Amtes für Mobilität



Quell- und Zielverkehr

Die Auswertung der Verkehrszahlen zeigt, dass die Verkehrsbeziehungen zu Uster, Wetzikon und der Stadt Zürich am bedeutendsten sind. Es ist gut zu erkennen, dass der Anteil an Fahrten beim motorisierten Individualverkehr höher ist als beim öffentlichen Verkehr.

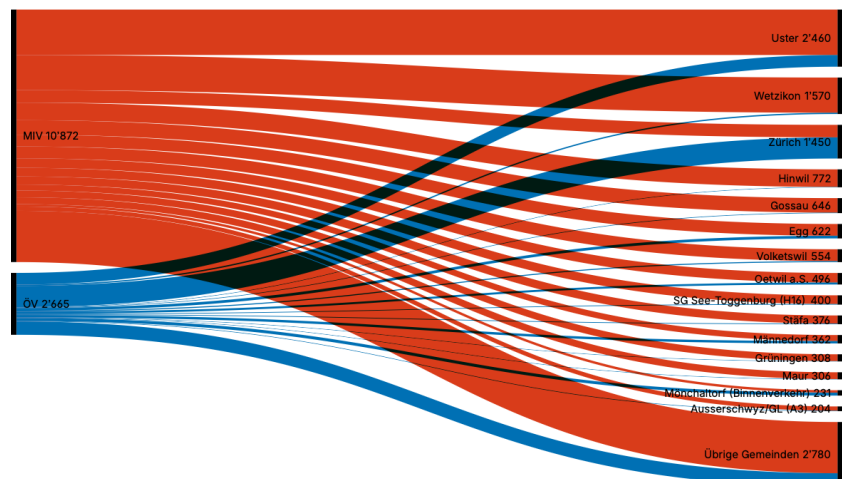
Beim öffentlichen Verkehr hebt sich die Stadt Zürich als Quell- und Zielverkehrsort deutlich ab.

Beabsichtigte Entwicklung

Im regionalen Richtplan ist in der Gesamtstrategie Verkehr das Ziel festgehalten, den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs auf 25 % bis ins Jahr 2030 zu erhöhen. Dies bestärkt das kantonale Modalsplit-Ziel, das besagt, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt.

Diese Entwicklung ist auch in der Gemeinde Mönchaltorf im Grundsatz anzustreben und es sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Je nach Zielregion ist mit unterschiedlich starken Verbesserungen bei den ÖV-Anteilen zu rechnen. Während nach Zürich das 25 %-Ziel bereits deutlich übertroffen ist, haben die Wegbeziehungen in die Nachbargemeinden grosses Optimierungspotenzial. So wird in Richtung Uster, Egg und Oetwil am See zwar ein ÖV-Anteil von 17 bis 20 % erreicht. Bei anderen Nachbargemeinden wie Wetzikon oder Gossau liegt dieser Wert jedoch deutlich unter 5 %. Insbesondere für den wichtigen Quell- und Zielort Wetzikon besteht entsprechend ein grosses Potenzial.

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen in Mönchaltorf

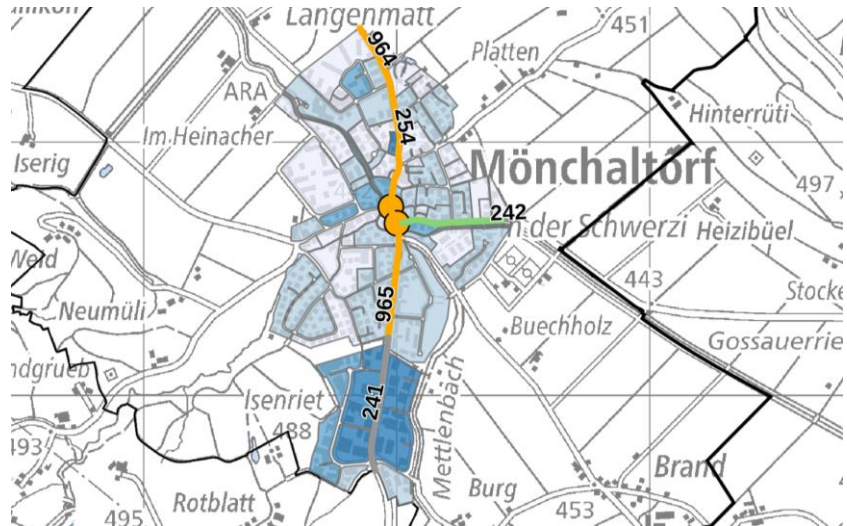


Quelle: Amt für Mobilität, Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen, Stand 2019

Aktuelle Verkehrsschwachstellen

Gemäss dem kantonalen «Monitoring Siedlung und Verkehr» bestehen in Mönchaltorf mehrere Schwachstellen auf dem kantonalen Strassennetz. Die Siedlungsverträglichkeit der Achse Uster-/Esslingerstrasse wird als kritisch beurteilt. Die Gossauerstrasse wird hingegen als verträglich beurteilt. Weiter ist die Knotenauslastung der beiden Knoten Gossauerstrasse und Rällikerstrasse in den Abendspitzenstunden kritisch. Der Kanton beabsichtigt, die Situationen mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu verbessern.

Auszug «Monitoring Siedlung und Verkehr»



3.4 Mobilitätstrends

Mikrozensus

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine Person in der Schweiz pro Tag im Durchschnitt über eine Strecke von rund 37 Kilometern unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die Länge der Pendlerwege ist in den vergangenen Jahren angewachsen. Im Jahr 2016 mass ein Pendlerweg durchschnittlich 14.8 km. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Steigerung um 15 %.

Im Kanton Zürich liegt die mittlere Tagesdistanz bei 35 Kilometern. Rund 57 % der Tagesdistanz werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 32 % fallen auf den öffentlichen Verkehr und etwas weniger als 10 % auf den Fuss- und Veloverkehr.

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (44 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück), gefolgt vom Einkaufsverkehr. In den vergangenen zwei Jahrzehnten verlor der Freizeitverkehr an Bedeutung, während der Arbeits- und Ausbildungsverkehr zugelegt hat.

Aktualisierung 2021

Ende April 2023 wurde der Mikrozensus 2021 publiziert. Die Mobilität der Bevölkerung stand 2021 zum Teil unter dem Einfluss der Covid-Pandemie und den gesundheitspolitischen Massnahmen, was bei der Betrachtung der Zahlen zu beachten ist.

Die Länge der Wegstrecke hat sich im Vergleich zum Mikrozensus 2015 verkürzt und beträgt im Jahr 2021 noch rund 30 Kilometer. Entsprechend hat sich auch die Tagesunterwegszeit auf 80.2 Minuten verringert. Auch die mittlere Tagesdistanz in der Agglomeration Zürich hat sich auf 29.1 Kilometer reduziert.

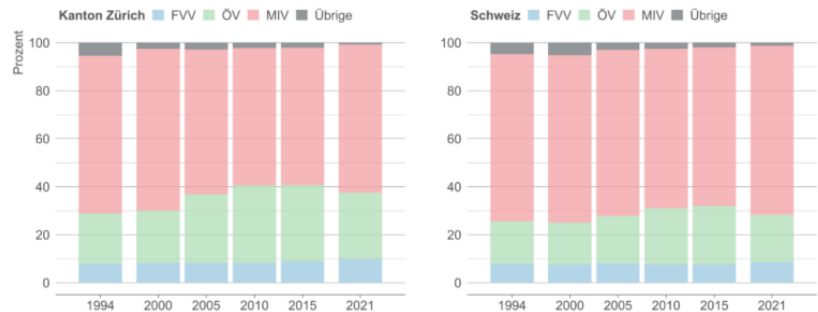
Der Freizeitverkehr bleibt mit 43 % weiterhin der wichtigste Verkehrszweck, gefolgt vom Pendlerverkehr mit einem Anteil von 28 %.

Entwicklung Modalsplit Kanton Zürich

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem Mikrozensus (2021) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zugunsten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

Modalsplit 1994 bis 2021 im Kanton Zürich und in der Schweiz

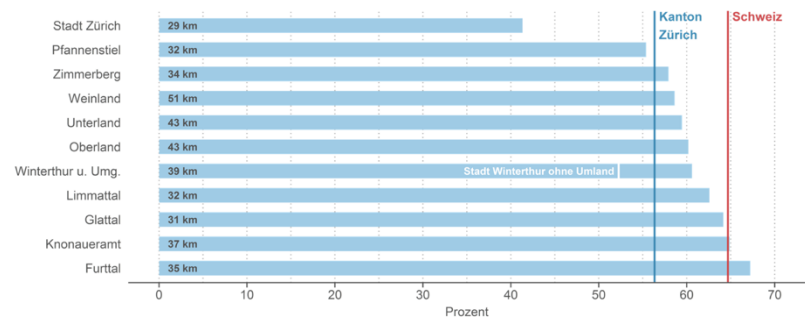
Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;
Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr



Region Oberland

Im kantonalen Vergleich zeigt sich, dass in der Region Oberland pro Kopf und Tag 43 Kilometer zurückgelegt werden. Dies ist deutlich mehr als im kantonalen Schnitt und dürfte auf die teilweise ländlichen Gebiete und weiten Wege in die Stadt Zürich zurückzuführen sein.

Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;
Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015



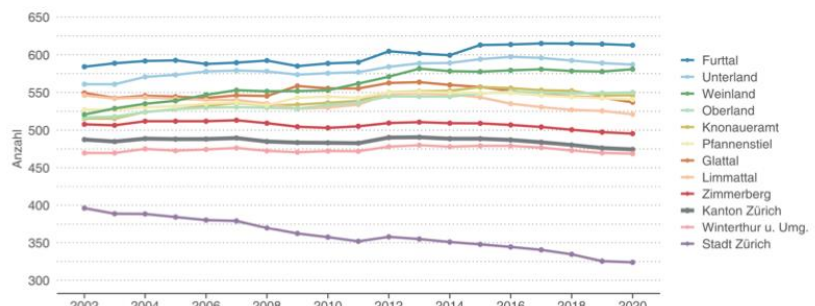
Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad in der Region Oberland ist leicht zunehmend. Die ist eine im Vergleich zum Kanton gegensätzliche Entwicklung. Der Motorisierungsgrad ist in Mönchaltorf mit 563.3 Personenwagen pro 1'000 Einwohnende höher als der regionale Durchschnitt, jedoch tiefer als in den Nachbargemeinden Gossau, Egg und Maur.

Motorisierungsgrad 2002-2020

Anzahl PW pro 1'000 Einwohnende

Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet das Potenzial, die CO₂- und Schadstoffemissionen des Verkehrs zu senken und trägt damit zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Es ist davon auszugehen, dass der Trend anhält und der Marktanteil bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb weiter stark ansteigen wird. Gemeinden können diese Entwicklung unterstützen, indem sie gute Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen schaffen.

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

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

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

3.5 Öffentlicher Verkehr

ÖV-Angebot

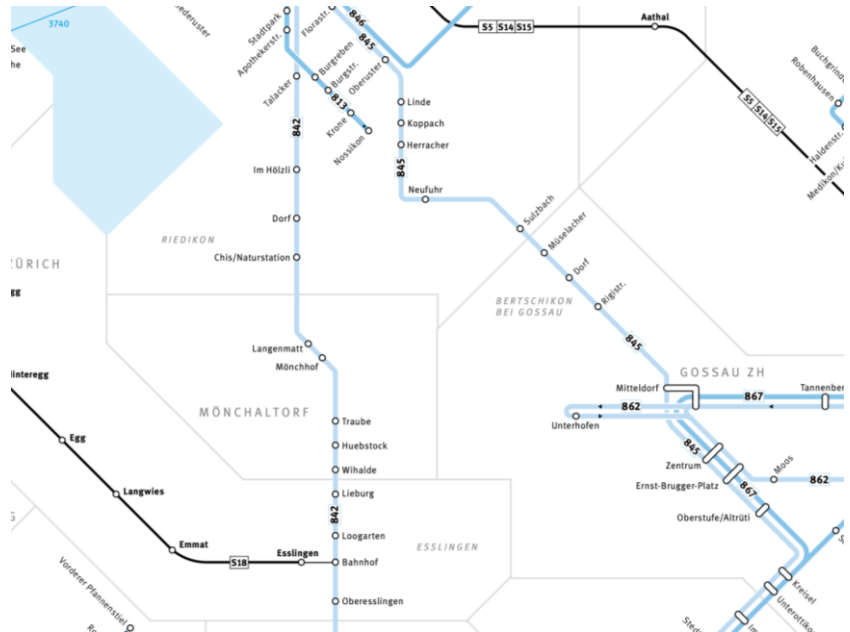
Im Gemeindegebiet von Mönchaltorf befindet sich kein Bahnhof. Näher gelegene Bahnhöfe liegen in Uster und Wetzikon. Weiter befinden sich in Maur und Esslingen einige Haltestellen der Forchbahn. Die Endhaltestelle der Forchbahn in Esslingen ist dabei die einzige Haltestelle, die an das Busnetz angeschlossen ist und somit mit dem öffentlichen Verkehr aus Mönchaltorf direkt zu erreichen ist. Der Achse Uster-/Esslingerstrasse kommt als Zubringerstrecke zum Bahnhof Uster und der Forchbahn eine grosse verkehrliche Bedeutung zu. Während den Spitzenzeiten sind auf der Linie 842 im Abschnitt Chis-Kreisel bis Uster infolge Verkehrsüberlastung Fahrzeitverluste zu verzeichnen, die sich auf die Zuverlässigkeit der Linie 842 negativ auswirken.

Bestehende Linien

In der Gemeinde Mönchaltorf verkehren folgende Buslinien:

Linien Nr.	Linienbeschreibung	Taktspitze
842	Uster, Bahnhof – Esslingen, Bahnhof	7.5-Min.-Takt
	Uster, Bahnhof – Oetwil am See, Zentrum	15-Min.-Takt
N84	Uster, Bahnhof – Oetwil am See, Zentrum	60-Min.-Takt

Netzplan ZVV



Geplante Linie

Die Buslinie 866 (Esslingen – Mönchaltorf – Gossau – Wetzikon) soll zu den Hauptverkehrszeiten wieder eingeführt werden. Morgens und abends sollen jeweils vier bis fünf Verbindungen im 30-Min.-Takt verkehren. Aufgrund von Verzögerungen beim Betriebs- und Gestaltungskonzept und der Bus-Bevorzugung an der Gossauerstrasse ist der Termin für die Wiederinbetriebnahme der Buslinie 866 offen.

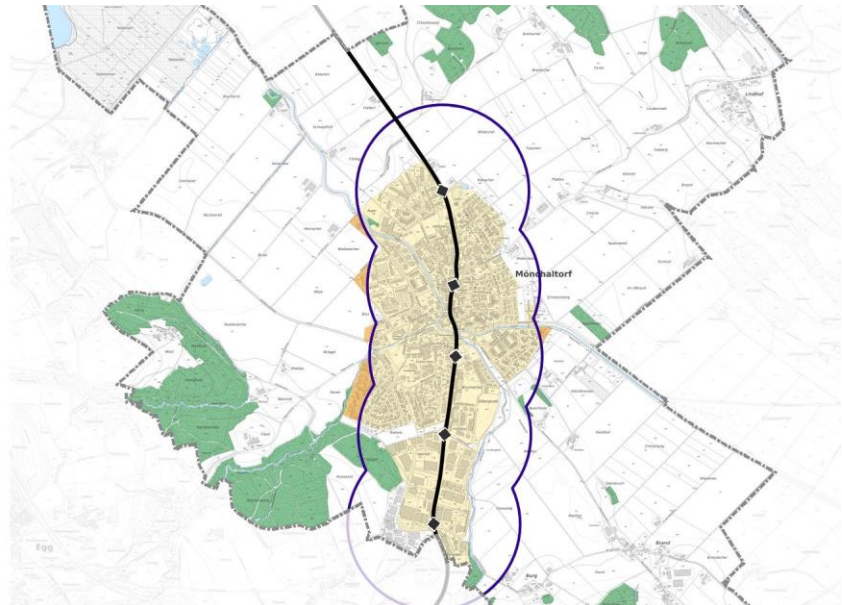
Erschliessungsgrad

Nach der Angebotsverordnung des Kantons Zürich (Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr) gilt das Siedlungsgebiet als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topografischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen (Bushaltestellen)
- 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen (Bahnhof)

Erschliessungsgrad

- Einzugsradius:
Bushaltestelle (400m)
Bahnhof (750m)
- ◆ Bushaltestelle
- Buslinie
- Schlechte ÖV-Erschliessung
(innerhalb Siedlungsgebiet)
- Siedlungsgebiet

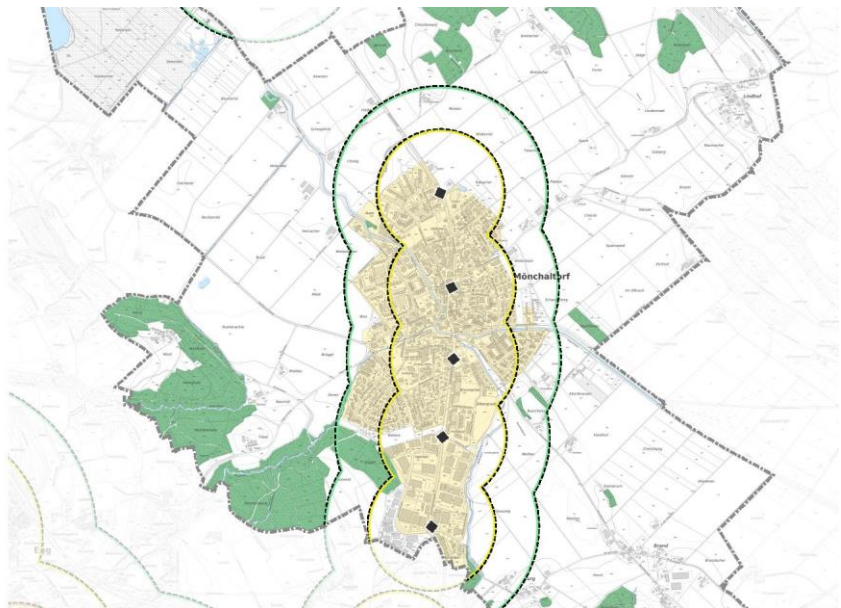


ÖV-Güteklassen

Die ÖV-Güteklassen von Bushaltestellen werden in Distanzen von <300 m sowie 300–500 m eingeteilt. Da heute lediglich eine Buslinie durch das Dorf fährt, ziehen sich die ÖV-Güteklassen wie eine Linie durch Mönchaltorf. Mit der bereits konkreten neuen Buslinie via Gossau nach Wetzikon wird sich dies ändern, wobei die Hauptschliessung weiterhin über die Achse Uster-/Esslingerstrasse erfolgen wird. Bis zu 300 m von der Hauptachse Uster-/Esslingerstrasse befinden sich die Gebiete entsprechend in der Güteklasse C, was rund 75 % der Bevölkerung entspricht, während weiter aussen noch die Güteklasse D erreicht wird. Das gesamte Siedlungsgebiet kommt so in einer ÖV-Güteklasse zu liegen. Lediglich ein Teil des Sportplatzes Schwerzi liegt gänzlich ausserhalb der Güteklassen.

ÖV Güteklassen

-  ÖV-Güteklasse B
-  ÖV-Güteklasse C
-  ÖV-Güteklasse D
-  ÖV-Güteklasse E
-  Bushaltestellen



3.6 Fazit

Angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV

Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen, insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrsnetze attraktiver.

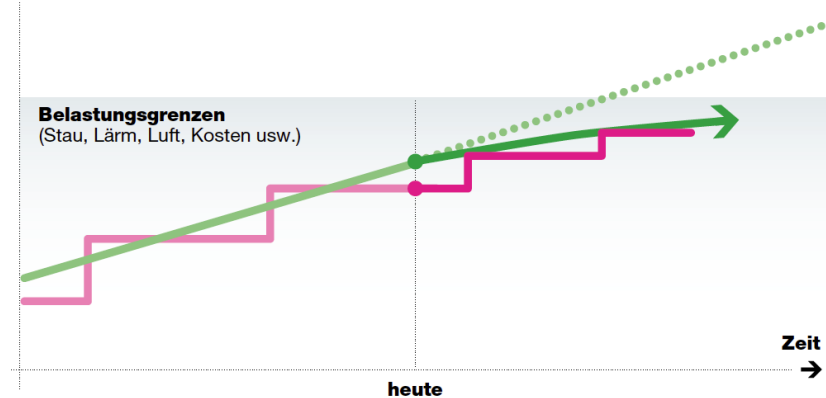
Im Rahmen der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) orientiert sich Mönchaltorf weitgehend am kantonalen Gesamtverkehrskonzept und setzt auf ein angebotsorientiertes Strassennetz.

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenze

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, 2018

↑ Nachfrage, Angebotskapazität



Kommunale Strategieansätze

- Bauliche Entwicklung schwerpunktmässig im Bereich der gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete
- Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie Stärkung und Verkehrsberuhigung des Zentrums
- Schaffen von guten Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sowohl für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs

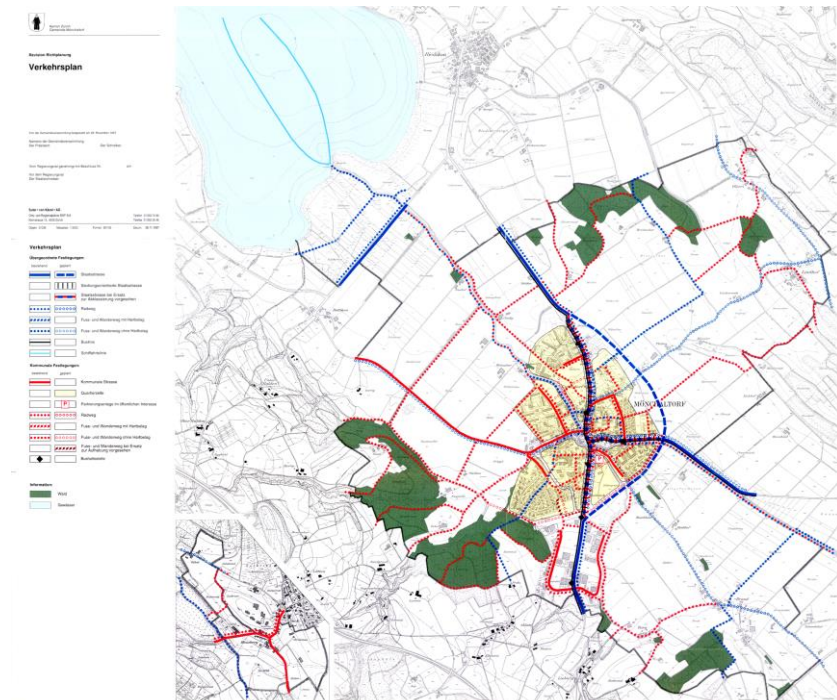
4 VERKEHRSPLAN

4.1 Bestehender kommunaler Richtplan

Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan der Gemeinde Mönchaltorf, bestehend aus dem Verkehrsplan, dem Landschaftsplan und dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wurde am 28. November 1997 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Seither fand keine Überarbeitung statt.

Kommunaler Verkehrsplan 1997



Beschluss

Mit der vorliegenden Teilrevision wird der Verkehrsplan revidiert und der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen aufgehoben. Der Landschaftsplan bleibt vorerst in seiner bestehenden Form erhalten und soll zu einem späteren Zeitpunkt revidiert werden.

4.2 Gesamtverkehrsstrategie

Übergeordnete Vorgaben

Die strategischen Ziele für den Verkehr leiten sich aus der übergeordneten Gesetzgebung, dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und der übergeordneten Richtplanung ab. Für die kommunalen Ziele ist insbesondere die Zielsetzung der regionalen Richtplanung massgebend.

Regionaler Richtplan Leitziele Verkehr

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Oberland folgende Ziele:

- Es sind die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen. Um dies zu erreichen, sind die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen.
- Es ist der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 17 % auf 25 % im Jahr 2030 anzuheben (Bimodal-Split). Der ÖV-Anteil soll insbesondere auf den Achsen von und nach der Stadt Zürich und dem Glattal gesteigert werden. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20 % (2011) auf 22 % (2030) gesteigert werden (Trimodal-Split).
- Es ist ein multimodales Verkehrssystem zu fördern und die Verkehrsträger sind an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abzustimmen.
- Es sind die Kapazitäten des übergeordneten Strassen- und Bahnnetzes als Rückgrat der Mobilität sicherzustellen und die bestehenden Lücken zu schliessen, um eine gute Anbindung innerhalb des Oberlandes und an die umliegenden Regionen zu gewährleisten.
- Es sind verlässliche Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sicherzustellen.
- Es ist die Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer im Strassenraum insbesondere im Siedlungsgebiet zu erhöhen. Dabei hat die Strassenraumgestaltung unter anderem unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen.

Massnahmen

Neben den Zielen gibt der regionale Richtplan auch Massnahmen vor, die für die kommunale Ebene von Bedeutung sind. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

Gesamtstrategie

- Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen von kommunalen Planungen (Richt- und Nutzungsplanungen sowie Parkplatzverordnungen) die kantonalen und regionalen Zielsetzungen.

Strassenverkehr

- Die Gemeinden setzen an den bezeichneten Abschnitten zur Umgestaltung des Strassenraums gemeinsam mit dem Kanton und der Region geeignete Massnahmen zur Aufwertung um. In Ergänzung zur Strassenraumumgestaltung auf den Hauptachsen setzen sie in den Quartieren und Ortszentren flankierende Massnahmen um.

Öffentlicher Personenverkehr

- Die Gemeinden sorgen für attraktive Haltestellen, die gut in die Fuss- und Velowegnetze eingebunden sind und genügend sowie gut ausgerüstete Abstellplätze für Velos aufweisen.
- Sie bringen sich im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen aktiv ein und setzen sich, wenn nötig, für eine lokale Angebotserweiterung ein.
- Die Gemeinden sichern den für Bustrassees erforderlichen Raum in ihren Planungen und Projekten.

Fuss- und Veloverkehr

- Die betroffenen Gemeinden bzw. das kantonale Tiefbauamt bauen die noch fehlenden Wegverbindungen. Sie ergänzen an geeigneten Orten die Infrastruktur mit Informationstafeln, Feuerstellen, Sitzbänken, Robidogs usw.
- In ihren Planungen wie Meliorationen, Vernetzungsprojekten usw. nehmen die Gemeinden Rücksicht auf die historischen Verkehrswege und achten auf den Erhalt der alten Wegsubstanz.
- Die Gemeinden verbessern den Zugang zu den ÖV-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Aufwertung ihrer Bahnhofsgebiete. Sie sorgen dafür, dass an wichtigen Zielorten (Bahnhöfe, wichtige Bushaltestellen, Schulen usw.) genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.
- Die Gemeinden verdichten mit kommunalen Radwegen das Netz der Radwege und sichern, soweit kommunale Strassen betroffen sind, den Raumbedarf für solche Radwege. Sie unterhalten in Absprache und im Auftrag mit dem Kanton die Fuss- und Wanderwege sowie die Radrouten auf kommunalen Strassen.

Parkierung

- Die Gemeinden überprüfen kommunale Erlasse, welche die Parkierung regeln, und passen sie bei Bedarf den Zielsetzungen, den regionalen Richtplänen und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept an. Bei Neu- oder Ausbauten von Parkieranlagen ist ein Gesamtkonzept bezüglich Parkplatzbewirtschaftung zu erarbeiten, das umliegende kommunale Parkierungsmöglichkeiten miteinschliesst.

Güterverkehr

- Die Gemeinden sorgen mit entsprechenden Rechtsmitteln dafür, dass bestehende Raumsicherungen von Anschlussgleisen erhalten und umgesetzt werden.

4.3 Kommunale Ziele

Kommunale Gesamtverkehrsziele

Basierend auf der Standortbestimmung und den daraus abgeleiteten Stossrichtungen sowie den Massnahmen aus der übergeordneten Richtplanung sind für den Verkehrsplan folgende Gesamtverkehrsziele wegleitend:

Übergeordnete Ziele

- Die Gemeinde Mönchaltorf unterstützt die übergeordneten Ziele, die vorsehen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zunimmt.
- Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt Mönchaltorf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und setzt sich für Bus-Infrastrukturmassnahmen in Mönchaltorf und den Nachbargemeinden ein.

Öffentlicher Verkehr

- Mönchaltorf verfügt über ein attraktives ÖV-Angebot mit kundenfreundlichen und schnellen Verbindungen zu den wichtigsten Zielen der Region.
- Auf der Achse Uster/Esslingen ist das ÖV-Angebot und der Betrieb optimiert.
- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind gut ans Fuss- und Velowegnetz angebunden, hindernisfrei zugänglich und zweckmässig ausgestattet.

Fuss- und Veloverkehr

- Mönchaltorf verfügt über ein attraktives, dichtes und sicheres Fuss- und Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr. Bestehende Schwachstellen sind behoben und Netzlücken geschlossen.
- Wichtige Zielorte im Siedlungsgebiet (z.B. Schulen, Zentrum, Sportanlagen) als auch die Erholungs- und Freiräume sind mit möglichst direkten und durchgängigen Wegen erschlossen und verfügen über gut erreichbare und ausreichende Veloabstellplätze.
- Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raums innerhalb der Ortskerne und der innerörtlichen Verkehrsachsen ist dank gezielten Massnahmen zur Umgestaltung der Strassenräume deutlich erhöht.

Motorisierter Individualverkehr

- Die grossen Verkehrsströme und der Schwerverkehr sind auf den übergeordneten Verkehrsachsen kanalisiert.
- Der innerörtliche Verkehr wird durch situativ passende Massnahmen siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.
- Die Gestaltung der Strassenräume ist auf die unterschiedlichen Raumtypen und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit abgestimmt.
- Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen ist minimal. Das Angebot an privaten Parkplätzen wird entsprechend der Erschliessungsgüteräumlich differenziert gestaltet. Parkflächen auf öffentlichem Grund werden nur bei öffentlichem Interesse vorgesehen.

Güterverkehr

- Der Transport von Gütern erfolgt umweltgerecht, sicher und wirtschaftlich.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Buslinien

Übergeordnete Festlegungen
(K: Kantonal, R: Regional)

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende übergeordneten Festlegungen:

Siedlungsgebiet	Gemeinde	Grundtakt	Hauptschliessung zu	Status
Mönchaltorf		15'	Uster	bestehend, R

Kommunale Festlegungen

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde bei der regionalen Verkehrskonferenz für ein attraktives Busangebot mit guten Anbindungen an die Nachbargemeinden ein und stützt die notwendigen Infrastrukturmassnahmen und Busbevorzugungen. Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sind zusätzliche Bushaltestellen anzustreben. Die Umsteigebeziehungen und der Fahrzeitbedarf sind weiter zu optimieren, um die Attraktivität des Angebots durch Betriebsoptimierungen zu erhöhen.

Wirkung

Im Rahmen von Vernehmlassungen zu Fahrplänen und Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs setzt sich die Gemeinde für eine sinnvolle und bedürfnisgerechte Weiterentwicklung des Busangebots ein. Es sollen folgende Punkte erreicht werden:

- Ausbau des Angebotsstandards
- Schaffung einer Verbindung Richtung Wetzikon
- Verbesserung der Erschliessung in den Quartieren abseits der Hauptachsen
- Verbesserung der Betriebsstabilität

Erläuterungen

Gemäss kantonalen Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere die S-Bahn abgedeckt werden. Dabei ist neben der Entwicklung im Umfeld von Bushaltestellen auch auf die Verbesserung der ÖV-Qualität sowie direkte und attraktive Umsteigebeziehungen zu achten. Insbesondere eine effiziente Verbindung zum Bahnhof Uster ist wichtig. Auch für schlecht erschlossene Gebiete (z.B. Weiler und Aussenwachen) soll langfristig ein besseres Angebot bestehen, das möglichst flexibel nutzbar ist.

Grundsatz der Erschliessung

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

Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessungsqualität

Zur besseren Anbindung der Quartiere sowie für eine direkte Verbindung nach Wetzikon treibt die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem ZVV, dem TBA-ZH und der VZO die Machbarkeit der neuen Buslinie 866 weiter voran.

Bushaltestellen

Übergeordnete Festlegungen
 (K: Kantonal, R: Regional)

Kommunale Festlegungen

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Nachfolgend sind die bestehenden und geplanten Bushaltestellen aufgeführt.

Nr.	Objekt	Status
HS1	Langenmatt	bestehend
HS2	Mönchhof	bestehend
HS3	Traube	bestehend
HS4	Huebstock	bestehend
HS5	Wihalden	bestehend
	Widenbühlstrasse	bestehend
HS6	In der Schwerzi	geplant

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant

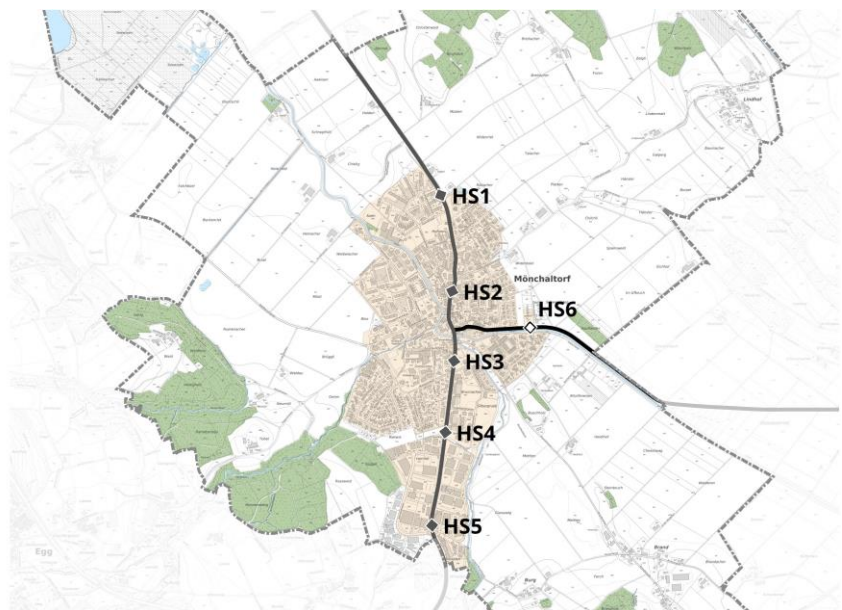


Bushaltestelle

Informationsinhalte



Buslinie



Wirkung

Die Festlegungen bilden die Grundlage für die Sicherung des Raums, den Bau sowie den Unterhalt der Bushaltestellen. Die Gemeinde wird beauftragt, beim Verkehrsrat respektive der regionalen Verkehrskonferenz und den VZO bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen.

Erläuterungen

Die Qualität und Lage der Haltestelle ist ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Bushaltestellen sind gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gestalten und bedarfsgerecht auszustatten. Die Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Abfalleimer, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde.

Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen.

HS6 – Schwerzisteg/Werkhof

Auf der Gossauerstrasse, auf Höhe des Werkhofes ist eine neue Bushaltestelle geplant. Die Haltestelle soll durch eine neue Buslinie nach Gossau und Wetzikon bedient werden. Das Vorhaben wurde bereits vom marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (VZO) und der regionalen Verkehrskonferenz gutgeheissen. Eine Umsetzung soll in absehbarer Zeit erfolgen. Die Inbetriebnahme steht dabei jedoch in Abhängigkeit zur baulichen Umsetzung von geeigneten Schleppkurven sowie Buspriorisierungen am Knoten Gossauerstrasse sowie vorbehältlich der Genehmigung durch den ZVV.

Schifffahrt

Übergeordnete Festlegungen
 (K: Kantonal, R: Regional)

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende übergeordneten Festlegungen:

Schifffahrtslinie

Rundfahrt (Maur – Fällanden – Greifensee –) Niederuster – Mönchaltorf (– Maur)

Status

bestehend, R

Anlegestelle Kursschiff

Mönchaltorf (Aaspitz)

Status

bestehend, R

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde setzt sich, unter Berücksichtigung des Naturschutzes, für den Erhalt einer guten Anbindung des Anlegestegs durch den Fussverkehr ein. Eine Beeinträchtigung der geschützten Naturräume am Greifensee durch den Freizeitverkehr ist zu vermeiden.

Wirkung

Die Festlegung legt die Absichten zum Umgang mit der Schifffahrt auf dem Greifensee fest. Die Gemeinde wird damit beauftragt, gegenüber Kanton, Region und Verkehrsbetrieben die Festlegung zu vertreten.

Erläuterungen

Die Anlegestelle Mönchaltorf (Aaspitz) liegt inmitten eines empfindlichen Naturraums, dem die Gemeinde Mönchaltorf einen hohen Stellenwert beimisst. In der Verordnung zum Schutz des Greifensees werden die Ziele und Massnahmen für diesen Raum umschrieben. Die Gemeinde setzt sich für den Erhalt der bestehenden Schifffahrt ein, wobei die Bedürfnisse der Erholungssuchenden mit dem notwendigen Naturschutz abgestimmt werden. Ein Ausbau der Infrastruktur sollte in jedem Fall kritisch geprüft und auf das technisch notwendige Minimum beschränkt werden.

4.5 Fussverkehr

Fuss- und Wanderwege
 Übergeordnete Festlegungen
 (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan Fussverkehr sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen. Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende speziell bezeichneten übergeordneten Festlegungen:

Hindernisfreie Wanderwege

Nr.	Route	Status
H1	Grüningen – Mönchaltorf – Riedikon, Kies	bestehend, R
H8	Greifensee-Rundweg	bestehend, R

Kommunale Festlegungen

Im Plan Fussverkehr sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen.

Für ein sicheres und komfortabel ausgestaltetes Fusswegnetz gelten folgende Grundsätze:

- Die Fussgängerquerungen über stark befahrene Strassen sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei Schulwegen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindungen in die Nachbargemeinden und zum übergeordneten Wegnetz sind sicherzustellen.

Netzerweiterungen

Nachfolgend sind die zu schliessenden Netzlücken aufgelistet.

Nr.	Route	Status
	Südstrasse – Isenrietstrasse (Umlegung des heutigen Weges)	
	Auenstrasse – Püntenweg – Seestrasse	
	Auenstrasse – Usterstrasse	
	Esslingerstrasse – Brandstrasse	
	Esslingerstrasse – Brandstrasse (entlang Umfahrungsstrasse)	
FN1	Durchgehender Weg Rietwis – Tüftalerbach – Neumüli	geplant
FN2	Rällikerstrasse	geplant
FN3	Wüerholzstrasse – Lindhofweg	geplant

Übergeordnete Festlegungen

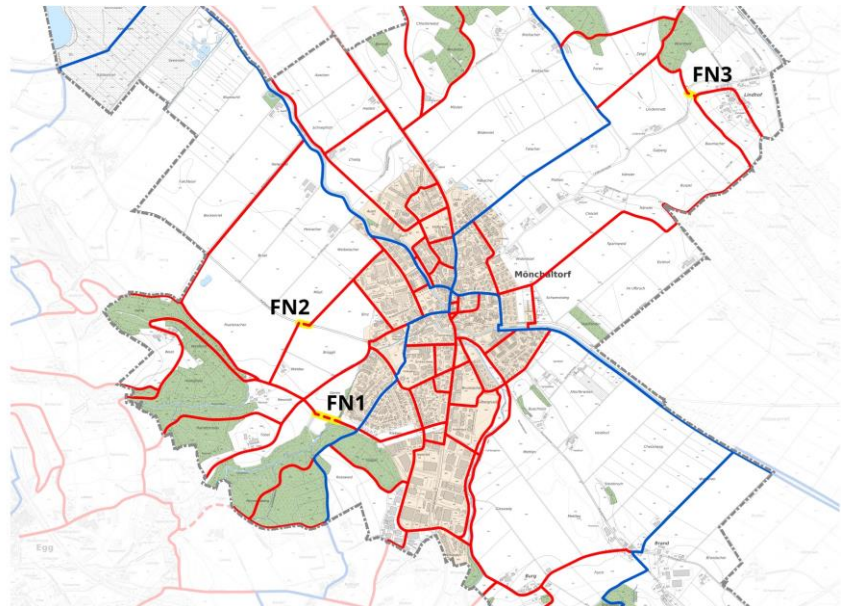
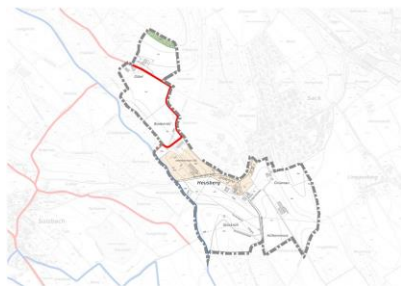
bestehend geplant

— Fuss- und Wanderweg

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant

— Fuss- und Wanderweg



Wirkung

Die Festlegung des Fussverkehrsnetz bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegerecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der kommunalen Festlegungen gehen zulasten der Gemeinde.

Wo Fusswegrechte auf Privatwegen oder Genossenschaftswegen fehlen, sind die Nutzungsrechte sowie der bauliche und betriebliche Unterhalt in entsprechenden Dienstbarkeiten zu regeln.

Erläuterung

Das kommunale Fusswegnetz stellt eine Verfeinerung des regionalen Netzes dar. Die Naherholungsgebiete, die öffentlichen Bauten, die einzelnen Wohnquartiere und das Zentrum werden mit einem attraktiven, durchgehenden und sicheren Fusswegnetz verbunden. Der Fussgänger wird in der Regel auf einem Trottoir oder einem baulich abgetrennten Fussweg geführt. Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Stassen einzusetzen.

Ausbaustandard

Der Ausbau entspricht grundsätzlich den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. Bei der Sanierung von bestehenden Wegen sind die Fusswege möglichst den Normen entsprechend auszubauen. Abweichungen davon sind im Rahmen der Verhältnismässigkeit zulässig. Geplante Fusswege sind normgerecht zu erstellen. Die Wanderwege sowie insbesondere Fuss- und Genossenschaftswegen sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Es gilt ausserdem das Wanderweggesetz.

FN1: Rietwies – Tüftalerbach – Neumüli

Mit dem geplanten Abschnitt soll ein durchgängiger Fussweg entlang des Wald- und Siedlungsrandes zwischen Rietwies und Neumüli geschaffen werden. Der rund 120 m lange Abschnitt bedingt unter anderem eine neue Querung des Tüftalerbachs. Die beiden nächstgelegenen Bachquerungen liegen in rund 300 m und 1.1 km Entfernung und damit rund 1.4 km auseinander. Wichtige Erholungsgebiete westlich von Mönchaltorf sind ohne die geplante Netzergänzung aus den Quartieren Müllibach, Rietwies und dem Industriegebiet Isenriet nur mit grossen Umwegen möglich. Die alternativen Wege sind dabei häufig mindestens doppelt so lang und für Erholungssuchende aufgrund der Führung entlang von Strassen deutlich weniger attraktiv. Weiter kann mit der Netzergänzung der in den letzten Jahren bereits erfolgreich ausgebaute und ökologisch aufgewertete Spazierweg durch die Freihaltezone Rietwies optimal an das übrige Wanderwegnetz angebunden werden.



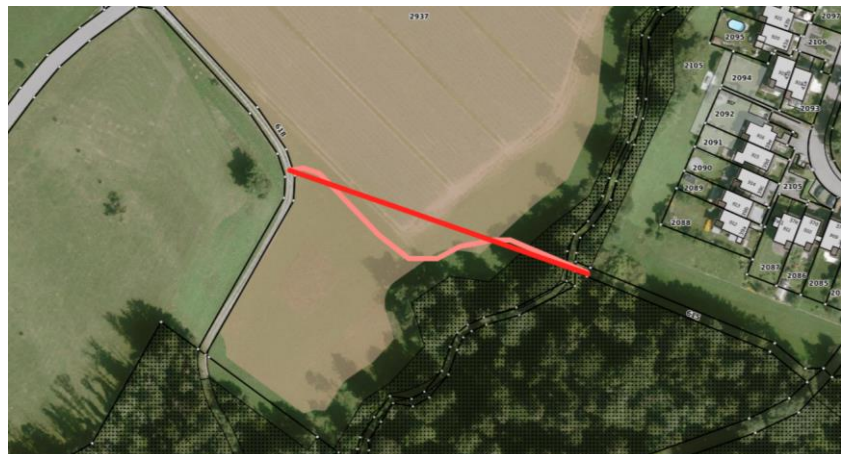
FN1: Beanspruchung Fruchtfolgeflächen

Rund 180 m des gesamthaft etwa 300 m langen Weges bestehen heute bereits als Sackgassen und dienen den angrenzenden Flächen zur Bewirtschaftung. Eine Nutzung als Fuss- und Wanderweg führt dabei zu keiner massgeblichen Beeinträchtigung der Natur. Es besteht kein ausserordentlich hohes Schutzbedürfnis, wobei sich die Landwirtschaftsflächen noch knapp im Gebiet zur Förderung von Feldhasen befindet. Das Feldhasenförderungsgebiet befindet sich grossflächig auf beinahe dem gesamten landwirtschaftlich genutzten Talboden. Der durch den Weg betroffene Teil liegt damit äusserst peripher. Die übrigen und effektiv als geplant bezeichneten 120 m Weg führen durch Fruchtfolgeflächen der Nutzungseignungsklasse 1–5 sowie im Bereich der notwendigen Bachquerung durch Wald. Der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung ist zu entnehmen, dass in diesem Bereich grosse Teile, voraussichtlich aufgrund der Form sowie der Nähe zum südlich gelegenen Wald, nicht dem Ackerbau dienen, sondern als extensiv genutzte Wiese bewirtschaftet werden. Eine Wegführung vollständig ausserhalb des als Ackerfläche genutzten Bereiches erscheint problemlos möglich. Bei einer Wegbreite von 2.0 m müssten damit voraussichtlich rund 100 m² Fruchtfolgeflächen, welche seit 2013 lediglich, als extensiv genutzte Wiese bewirtschaftet werden, beansprucht werden.

Braun = FFF 1-5 Klasse

Rot = Richtplaneintrag geplant

Rosa = mögliche Linienführung im Projekt



FN1: Beeinträchtigung Gewässer/Wald

Der Tüftalerbach ist im Abschnitt als natürlich, naturnah respektive wenig beeinträchtigt bezeichnet. Der Bach befindet sich dabei etwa 2 bis 3 m tiefer als die angrenzenden Böschungsoberkanten und weist eine Gewässersohle von 3.5 bis 4 m auf. Die Böschungen sind dabei vollständig bewaldet, wodurch auch der Tüftalerbach beschattet wird. Im Bereich der angestrebten Bachquerung findet der Wechsel zwischen zwei leicht unterschiedlich beurteilten Abschnitten statt. Im südlichen und oberen Abschnitt besteht eine beidseitige überwiegende Böschungsverbauung aus Naturstein. Zusätzlich ist die Breiten- und Tiefenvariabilität eingeschränkt. Um den Eingriff so gering wie möglich zu halten, sollte eine einfache Brücke entsprechend nur im wenig beeinträchtigten Abschnitt vorgesehen werden. Durch die Höhendifferenz und das bereits hohe Mass an Beschattung durch die Vegetation ist die Beeinträchtigung des Gewässers durch eine Fussgängerbrücke gering.

Für den Bau der Brücke müssten einige Bäume gefällt werden. Diese Massnahme dürfte im Einklang mit der Forstbewirtschaftung stehen. Mittels optimaler Positionierung und dank der geringen Breite der Brücke dürften die Kronen mittelfristig jedoch wieder durchgehend sein.

FN1: Interessenabwägung

Die Beanspruchung von rund 100 m² Fruchtfolgefläche sowie die Beeinträchtigung von Wald und des Tüftalerbachs müssen dem Nutzen des geplanten Weges gegenübergestellt werden. Die Attraktivität des Wegnetzes kann mit dem geplanten Weg lokal deutlich verbessert werden. Alternative Wegführungen sind nicht ersichtlich. Die Eigentums- und Bebauungsstruktur erschweren eine Wegführung weiter nördlich, wobei eine Bachquerung auch weiter nördlich nicht umgangen werden könnte und nur im naturnahen Abschnitt des Baches möglich wäre. Weiter wäre der Nutzen innerhalb des Wegnetzes nördlicher deutlich geringer. Eine Querung weiter südlich der vorgesehenen Position würde hingegen mitten im Wald zu liegen kommen und damit einen bedeutend grösseren Eingriff in die Vegetation bedingen. Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig insbesondere auch im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Mönchaltorf. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dann zumal mit einem Detailprojekt überprüft und vertieft beurteilt werden.

FN2: Rällikerstrasse

Die Rällikerstrasse verfügt ausserorts über keinen designierten Fussgängerbereich. Soll sie zwischen den beiden Flurwegen im Gebiet Waldau gequert werden, muss ohne jeglichen Fussgängerschutz und bei geltendem Tempo 80 eine Strecke von rund 60 m zurückgelegt werden. Dieser Abschnitt soll zur Sicherheit der Fussgänger und der allgemeinen Steigerung der Attraktivität des Fusswegnetzes entsprechend mit einem Fussgängerbereich ausgebaut werden. Da die Situation Übersichtlich und die Fussgängerfrequenzen tief sind, wird keine Querungshilfe im Sinne eines Fussgängerstreifens beabsichtigt. Der Weg ist unbefestigt als Chaussierung oder Kiesfläche auszugestalten. Bei einer Breite von 2.0 m entspricht das einer Wegfläche von rund 120 m². Aufgrund des Abstandes der Fruchtfolgeflächen zur Rällikerstrasse, würde lediglich rund die Hälfte der beanspruchten Fläche in Fruchtfolgeflächen zu liegen kommen. Die Beeinträchtigung ist damit im Verhältnis zum Nutzen des kurzen Wegabschnittes gering.



FN2: Interessenabwägung

Die Beanspruchung von rund 120 m² Fruchtfolgefläche müssen dem Nutzen des geplanten Weges gegenübergestellt werden. Die Netzergänzung trägt deutlich zur Sicherheit und damit auch zur Attraktivität des Wegabschnittes bei. Mit einer befahrbaren Breite von rund 5.5 m und einer signalisierten Geschwindigkeit von 80 km/h sowie der Funktion als kommunale Sammelstrasse erscheint ein minimaler Fussgängerschutz angebracht. Eine alternative Linienführung ist aufgrund des gegebenen Flurwegnetzes nicht möglich oder wäre unverhältnismässig. Die beanspruchte Fläche wird zudem seit über 20 Jahren lediglich als extensive Wiese bewirtschaftet. Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig insbesondere auch im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Mönchaltorf. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dannzumal mit einem Detailprojekt überprüft und vertieft beurteilt werden.

FN3: Wüeriholzstrasse – Lindhofweg

Die Wüeriholzstrasse führt etwas ausserhalb von Lindhof in die Lindhofstrasse. Wie bei schwach befahrenen untergeordneten Überlandstrassen üblich, verfügen diese über keinen Fussgängerschutz. Rund 40 Meter von der Kreuzung entfernt liegt der Lindhofweg einige Meter höher. Es handelt sich dabei um eine attraktive Alternative zur Lindhofstrasse, welche lediglich der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dient. Die kurze Lücke zwischen den beiden Wegverbindungen soll geschlossen werden. Damit werden sowohl Umwege vermieden als auch die Attraktivität der Wegführung gesteigert. Wie aus den AV-Daten hervorgeht, hat ein solcher Weg auch bereits einmal bestanden. So besteht bereits eine 2 bis 3 m breite Wegparzelle zwischen der Lindhofstrasse und dem Lindhofweg, welche sich im Besitz der Gemeinde Mönchaltorf befindet. Der Weg würde bei einer Breite von 2.0 m rund 100 m² Fruchtfolgeflächen der Nutzungseignungsklasse 6 in Anspruch nehmen. Aufgrund der steilen Topografie mit einem Höhenunterschied von rund 6 m wird die Fläche heute als übrige Dauerwiese genutzt.



FN3: Interessenabwägung

Die Beanspruchung von rund 100 m² Fruchtfolgefläche müssen dem Nutzen des geplanten Weges gegenübergestellt werden. Mit der äusserst kurzen Netzergänzung kann die Wegdistanz auf rund einen Viertel reduziert werden wobei rund die Hälfte der entfallenen Strecke bisher auf der knapp 5 m breiten und in diesem Bereich kurvigen Lindhofstrasse geführt wurden. Die Sicherheit der Fussgänger sollte dadurch markant erhöht werden können. Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnis-mässig insbesondere auch im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Mönchaltorf. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dannzumal mit einem Detailprojekt überprüft und vertieft beurteilt werden.

Koordinationshinweis Nachbargemeinden	Die kommunalen Fuss- und Wanderwege stossen teilweise an die Gemeindegrenzen an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich und die Wege bestehen.
Koordinationshinweis Projektierung	Nach aktuellem Stand erscheinen die geplanten Wegführungen mit verhältnismässigen Eingriffen in übergeordnete Schutzinteressen umsetzbar. Die Eingriffe sind minimal und stehen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen der Bevölkerung. Ergeben sich bei der Projektierung neue Erkenntnisse, welche den aktuellen Wissensstand übersteigen, sind diese ausgewogen in einer Interessenabwägung den Zielen der Festlegung gegenüberzustellen. Die Erläuterungen zu den geplanten Wegen stellen damit lediglich den aktuellen phasengerechten Wissensstand dar.
Bodenschutz (Fruchtfolgeflächen)	Bei der weiteren Projektierung von Naherholungswegen im Landwirtschaftsgebiet ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und namentlich an Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen.
Historische Verkehrswege	Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Planungen dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) Rechnung zu tragen und insbesondere die Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe des Bundesamts für Strassen verfügbar.

4.6 Veloverkehr

Velowege
Übergeordnete Festlegungen
(K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Velowege wird verzichtet. Im Plan MIV / ÖV / Veloverkehr sind alle festgelegten Velowege eingetragen. Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende übergeordneten geplanten oder zusätzlich spezifischen Festlegungen:

Hauptverbindungen

Abschnitt

Mönchaltorferstrasse, Gossau – Gossauerstrasse, Mönchaltorf
Ortskern bis Kreisel Chies

Status

geplant, R
geplant, R

Freizeitrouten

Abschnitt

Gossau – Lindhof – Uster
Naturstation Silberweid – Mönchaltorf – Sulzbach – Sack – Brücke
Athal – Seegräben

Status

bestehend, R
geplant, R

Kommunale Festlegungen

Für ein sicheres und komfortabel ausgestaltetes Velowegnetz gelten folgende Grundsätze:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen, insbesondere bei Kreuzungen, ist hohe Bedeutung beizumessen. Auf stärker befahrenen Strassenabschnitten sind nach Möglichkeit mindestens 1.5 m breite Velostreifen oder 2.0 m breite Velowege vorzusehen. Es ist auf schnelle und direkte Verbindungen für Velopendler zu achten.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Velowegnetz zu achten. Die Verbindungen in die Nachbargemeinden und zum übergeordneten Velowegnetz sind sicherzustellen.

Im Plan MIV / ÖV / Veloverkehr sind alle festgelegten Velowege bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet.

~~Verbindung Südstrasse – Isen-~~
~~rietstrasse~~
~~Esslingerstrasse – Brandstrasse~~
~~(entlang künftiger Umfahrungs-~~
~~strasse)~~

Übergeordnete Festlegungen

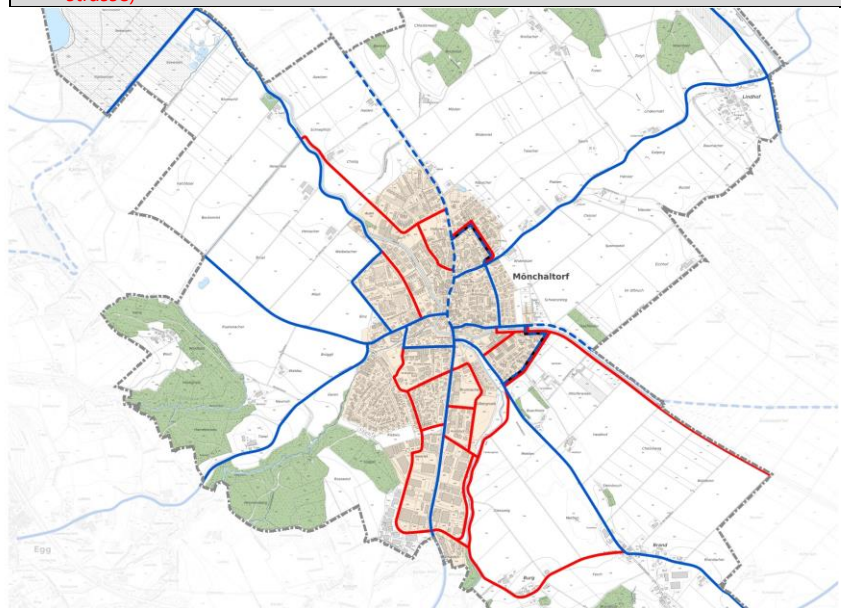
bestehend geplant

— Veloweg
 — bei Ersatz aufzuhebender Veloweg

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant

— Veloweg



Wirkung

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie Unterhalt der übergeordneten Velowege sind Sache des Kantons. Für die kommunalen Velowege ist die Gemeinde zuständig. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Bei regionalen Velowegen hat die Gemeindebehörde darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen

Die Velowege sollen ein zusammenhängendes, attraktiv zu befahrendes, gefahrenarmes Netz bilden, das sowohl dem Alltagsverkehr als auch dem Freizeitverkehr dient. Mit den überkommunalen Velowegen ist bereits ein zusammenhängendes Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr vorgesehen, das Mönchaltorf mit den überkommunalen Erholungsgebieten und den Nachbargemeinden verbindet. Die bezeichneten kommunalen Velowege bilden zusätzliche wichtige Routen für den Alltags- und Freizeitverkehr und knüpfen an die überkommunalen Verbindungen an.

Abweichungen zum effektiven Zustand

Die übergeordneten Festlegungen sind im kommunalen Richtplan unverändert zu übernehmen. Bei der Überprüfung der Inhalte wurden vermeintliche Abweichungen zum tatsächlichen Zustand entdeckt. In Rücksprache mit der Regionalplanung konnte festgestellt werden, dass dies nicht zutrifft und die Angaben korrekt sind.

Zur Klarstellung: Die Usterstrasse, Abschnitt Mühle bis Kreisel wird trotz dem Bestehen einer Veloinfrastruktur als geplant bezeichnet, da bei den Bushaltestellen Mönchaltorf, Langenmatt und Riedikon, Chis/Naturstation lokale Schwachstellen bestehen.

Die Rällikerstrasse wird als bestehend bezeichnet, obwohl keine sichtbare Veloinfrastruktur besteht, da gemäss den kantonalen Velo-Standards die Führung im Mischverkehr ausserorts bis zu einem DTV von 2'500 Fahrzeugen pro Tag erlaubt ist. Die Rällikerstrasse liegt mit 1'430 Fahrzeugen pro Tag deutlich unter diesem Wert.

Abklassierung überkommunale Festlegungen

Gemäss regionalem Richtplan sollen zwei bestehende Veloverbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes von Mönchaltorf bei Ersatz aufgehoben werden. Die beiden Verbindungen befinden sich auf dem Buechholzweg respektive auf der Widenbüel- und Rübacherstrasse und ermöglichen eine rückwärtige Verbindung abseits der stärker frequentierten Staatsstrassen. Nach dem Ausbau der Veloinfrastruktur auf der Uster- und Gossauerstrasse sollen die rückwärtigen Verbindungen aus dem regionalen Richtplan entlassen werden. Der Gemeinde Mönchaltorf erscheinen diese alternativen Verbindungen abseits des Verkehrs jedoch als ausserordentlich wichtig, da sie auch das kommunale Wegnetz vervollständigen. Die beiden Verbindungen sollen deshalb nur abklassiert statt aufgehoben werden. Bei einem entsprechenden Ersatz gemäss regionalen Richtplan werden die Verbindungen von regionalen zu kommunalen Festlegungen abgestuft. Ein Widerspruch zu den regionalen Festlegungen besteht darin nicht.



Widenbüelstrasse / Rübacherstrasse



Buechholzweg

Stark befahrene Strassen

Velowege entlang stark befahrener Strassen sind separat geführt oder mit Radstreifen markiert. Um die Sicherheit auf diesen Velorouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z.B. Knoten) allenfalls ergänzende Massnahmen im Rahmen von Strassenprojekten zu prüfen.

Ausbaustandard

Bei der Sanierung von Strassenzügen wie auch bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Punktuelle Gefahrenstellen sollen behoben und sichere Querungen ermöglicht werden. Die kantonalen «Standards Veloverkehr» sind als Empfehlung richtungsweisend und soweit möglich zu berücksichtigen.

Veloabstellanlagen
Übergeordnete Festlegungen
(K: Kantonal, R: Regional)

Kommunale Festlegungen

Bestehende Veloabstellanlagen

Übergeordnete Festlegungen
bestehend geplant

 Veloparkierungsanlage

Kommunale Festlegungen
bestehend geplant

 Veloparkierungsanlage



Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende übergeordneten Festlegungen:

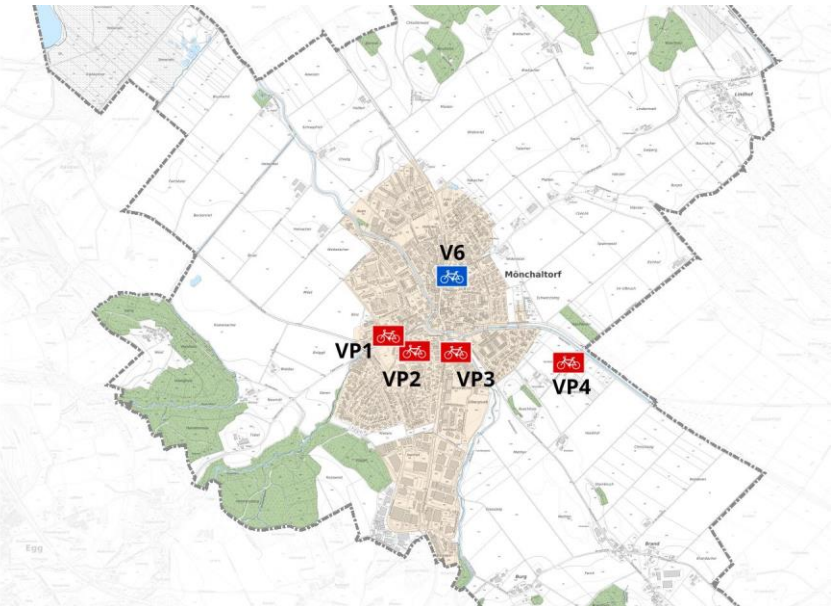
Nr.	Objekt	Anzahl PP	Status
V6	Mönchhof	30	bestehend

Für ein attraktive Veloinfrastruktur sind auch die öffentlich zugänglichen Abstellplätze von grosser Bedeutung. Für die Ausgestaltung und Arrondierung von Veloabstellanlagen gelten folgende Grundsätze:

- Die Abstellplätze sind möglichst nah am Zielort und benutzerfreundlich zu erstellen. Die Anschliessvorrichtungen und allfällige Witterungsschütze sind auf die beabsichtigte Nutzergruppe abzustimmen.
- Bei wichtigen kommunalen Zielorten und öffentlichen Einrichtungen sind grosszügige Abstellflächen mit genügend Platz für Anhänger und Cargobikes bereitzustellen.
- Mit steigender Nutzung sind Anlagen auszubauen. Die Erweiterbarkeit ist von Anfang an zu berücksichtigen.

Nachfolgend sind die bestehenden Abstellanlagen im öffentlichen Interesse aufgelistet.

Nr.	Objekt	Anzahl PP	Status
VP1	Schulhaus Hagacher	39	bestehend
VP2	Schulhaus Rietwis	50	bestehend
	Mönchhof		
VP3	Bushaltestelle Traube	50	bestehend
VP4	Sportanlage Schwerzi	20	bestehend
	Reformierte Kirche		bestehend



Wirkung

Die Festlegung von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet die Gemeindebehörde, bei grösseren Bauvorhaben der bezeichneten öffentlichen Bauten und Anlagen die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig, wobei diese Aufgaben auch an Private delegiert werden können.

Erläuterungen

Ein zeitgemässes Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen im Bereich von publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung.

4.7 Motorisierter Individualverkehr

Strassen
Übergeordnete Festlegungen
(K: Kantonal, R: Regional)

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende über-geordneten Festlegungen:

Objekt	Status
Rällikerstrasse (HVS)	bestehend, K
Usterstrasse (RVS)	bestehend, R
Gossauerstrasse (RVS)	bestehend, R
Esslingerstrasse (RVS)	bestehend, R

Kommunale Festlegungen

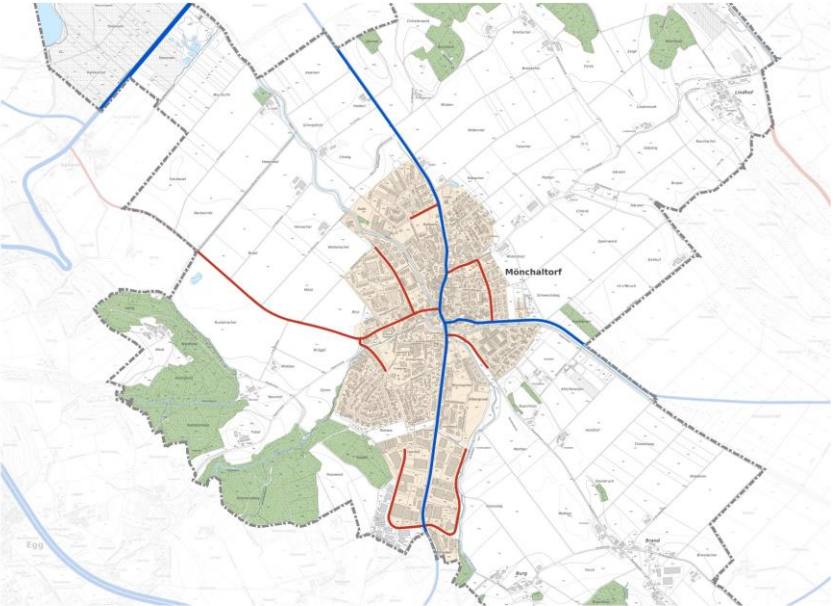
Nachfolgend sind die kommunalen Sammelstrassen aufgelistet:	
Objekt	Status
Rällikerstrasse	bestehend
Lindhofstrasse – Widenbüelstrasse	bestehend
Isenrietstrasse	bestehend
Mettlenbachstrasse	bestehend
Südstrasse	bestehend
Seestrasse	Bestehend
Auenstrasse (Abschnitt Usterstrasse – Auendörfli)	Bestehend
Brandstrasse	Bestehend
Sulzbachstrasse, Heusberg Heusbergstrasse, Heusberg	bestehend
Bertschikerstrasse, Heusberg	bestehend

Übergeordnete Festlegungen
bestehend geplant

 Hochleistungsstrasse
 Hauptverkehrsstrasse
 Verbindungsstrasse

Kommunale Festlegungen
bestehend geplant

 Sammelstrasse



Wirkung

Die übergeordneten Strassen (blau) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Gestaltung, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind kommunale Sammelstrassen. Diese stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt 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 Erschliessungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Erläuterungen

Im kommunalen Verkehrsplan werden drei Strassenkategorien unterschieden:

- Hauptverkehrsstrassen (übergeordnet / kantonal)
- Verbindungsstrassen (übergeordnet / regional)
- Sammelstrassen (kommunal)

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

Übergeordnete Strassen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Mönchaltorf sind dies die periphere Rällikerstrasse als Hauptverkehrsstrasse und die Uster-, Gossauer- und Esslingerstrasse als Verbindungsstrasse, die durch das Siedlungsgebiet von Mönchaltorf führen.

Kommunale Strassen

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung. Es handelt sich generell um siedlungsorientierte Sammelstrassen mit einer Zielgeschwindigkeit von max. 30 km/h (innerorts).

Aufwertung Strassenraum

Übergeordnete Festlegungen
 (K: Kantonal, R: Regional)

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen folgende übergeordneten Festlegungen:

Objekt	Realisierungshorizont	Status
Uster-/Esslingerstrasse	mittelfristig	geplant, R

Kommunale Festlegungen

Nachfolgend sind die geplanten Strassenraumaufwertungen aufgelistet.

Nr.	Objekt	Status
S1	Rällikerstrasse	geplant

Übergeordnete Festlegungen
 bestehend geplant



Kommunale Festlegungen
 bestehend geplant



Wirkung

Die Festlegung bedeutet, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild und unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien.

Erläuterungen

Für die definierten Abschnitte soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bautiefe (Betrachtung von Fassade zu Fassade) als Basis für die Umgestaltung dienen. Die Aufwertung des öffentlichen Raums kann am besten mit den laufenden Strassensanierungen erfolgen. Die Gemeinde stimmt diese mit dem Richtplan ab. Hauptziele sind ein verkehrssicherer und attraktiver Raum für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Auf die Anforderungen an eine Ausnahmetransportroute des Typ II sowie eine mögliche Umleitung von VZO-Bussen bei einer Sperrung der Usterstrasse ist Rücksicht zu nehmen. Die Gestaltung des Strassenraums sollte die öffentlichen Bauten wie das Schulhaus oder das geplante Gemeindehaus mit einbeziehen.

Abweichung zu tatsächlichem Zustand

Der Strassenraum der Esslingerstrasse wurde bereits umgestaltet, weshalb eine erneute Umgestaltung nicht notwendig ist. Die heutige Situation entspricht bereits einer siedlungsorientierten Gestaltung.

Verkehrsberuhigung

Übergeordnete Festlegungen
 (K: Kantonal, R: Regional)

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunale Anliegen an übergeordneten Strassen

Die Gemeinde setzt sich beim Kanton dafür ein, dass auf den aufgeführten übergeordneten Strassen die signalisierte Geschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 reduziert wird und situativ passende Verkehrsberuhigungselemente umgesetzt werden.

Objekt

Uster-/Esslingerstrasse (Abschnitt Gemeindehaus bis Friedhof)
 Gossauerstrasse

Status

geplant
 geplant

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde führt in sämtlichen Wohnquartieren Tempo-30-Zonen ein und setzt diese mit situativ passenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen um.

Kommunale Festlegungen

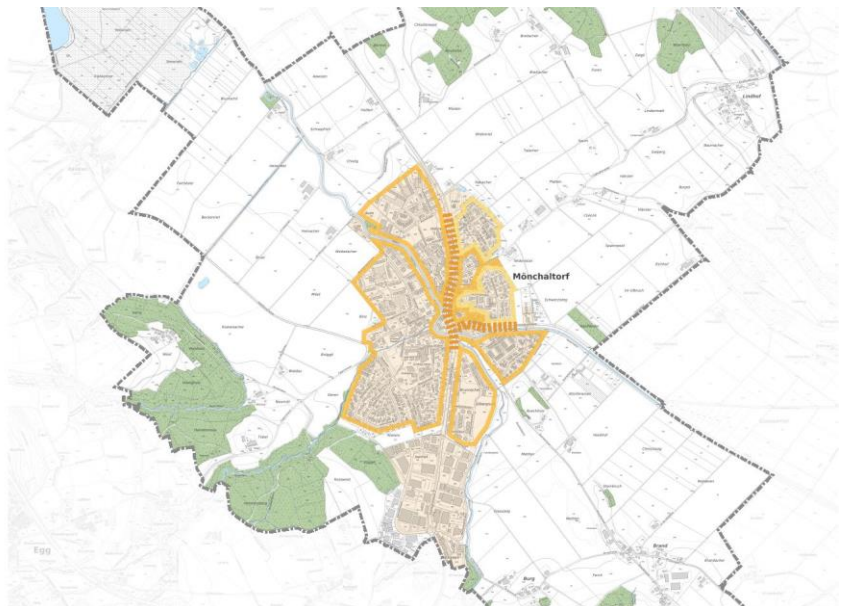
bestehend geplant



Verkehrsberuhigte Quartiere



Verkehrsberuhigte Strassen



Wirkung

Die Festlegung bedeutet, dass die Gemeindebehörde beauftragt wird, in sämtlichen Wohnquartieren Tempo-30-Zonen mit geeigneten Massnahmen umzusetzen. Auf den bezeichneten übergeordneten Strassen ist die Gemeindebehörde angehalten, sich beim Kanton als Strasseneigentümer für eine Tempo-30-Signalisation einzusetzen. Es sind dazu situativ passende Signalisationen und bauliche Massnahmen vorzunehmen.

Die Einführung von Tempo-30-Zonen wird durch die Kantonspolizei verfügt. Seit Anfang 2023 braucht es dafür auf nicht verkehrsorientierten Strassen nicht mehr zwingend ein Gutachten.

Erläuterungen

Die Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeit mittels Einführung von Tempo-30-Zonen dient der gegenseitigen Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nimmt die Verkehrssicherheit zu, bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab und Gefahrenstellen werden entschärft.

Parkierungsanlagen
Übergeordnete Festlegungen
(K: Kantonal, R: Regional)

Für das Gemeindegebiet von Mönchaltorf bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunale Festlegungen

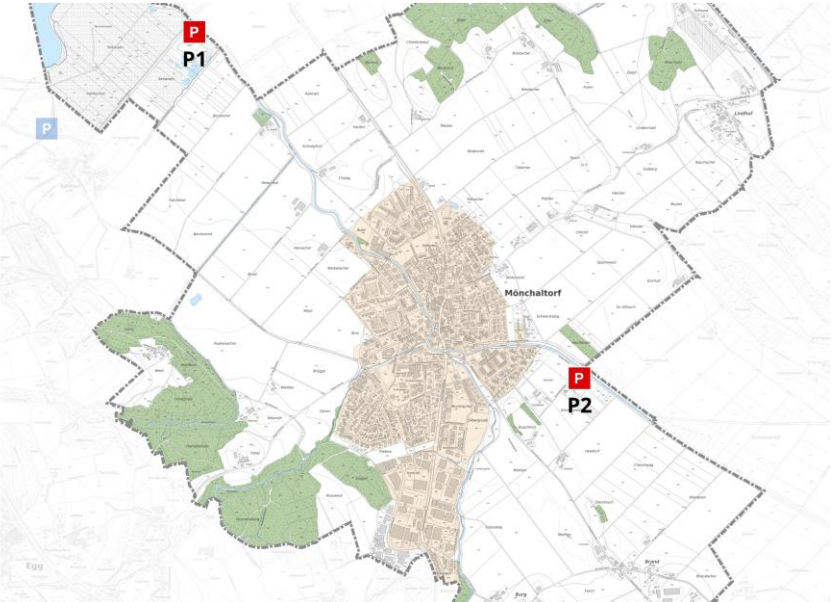
Nachfolgend sind die Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse aufgelistet.		
Nr.	Objekt	Status
P1	Brunnacher/Mettlenbach	geplant
P1	Silberweid	bestehend
P2	Sportplatz Schwerzi	bestehend

Übergeordnete Festlegungen
bestehend geplant

 Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse

Kommunale Festlegungen
bestehend geplant

 Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse



Wirkung

Mit der Festlegung der Parkierungsanlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert und die Grundlage für die Landsicherung geschaffen. Die Arelsicherung, Bau und Unterhalt der kommunalen Anlagen sind Sache der Gemeinde, wobei der Bau und Betrieb der Anlage an private delegiert werden kann.

Erläuterungen

Das nutzungsspezifische Angebot an Parkplätzen ist grundsätzlich Sache der Eigentümer und auch durch diese zu erstellen. Im Richtplan werden entsprechend Parkierungsanlagen festgehalten, die eine übergeordnete Funktion haben, die allein aus der angegliederten Nutzung nicht begründet werden kann.

5 AUSWIRKUNGEN

Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Groberschliessung des Siedlungsgebietes für den motorisierten Individualverkehr, zeigen die Anbindungen an den öffentlichen Verkehr auf und bezeichnen das kommunale Fuss- und Veloverkehrsnetz. Der Verkehrsplan ist damit ein zentrales Instrument für die verkehrlichen Belange in nachgelagerten Planungen und Verfahren.

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

Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele

Der kommunale Richtplan Verkehr übernimmt die Festlegungen der übergeordneten Richtpläne und ergänzt diese mit kommunalen Festlegungen. Mit verschiedenen Festlegungen werden die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestmöglich aufeinander abgestimmt. Insbesondere die nachfolgenden Massnahmen tragen zu einer Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs bei:

Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist insbesondere die neue geplante Bushaltestelle inkl. neuer Verbindung Richtung Gossau von Bedeutung. Damit kann die Anbindung von Mönchaltorf in die Region spürbar verbessert werden.

Fuss- und Veloverkehr

Zur Stärkung des Fussverkehrs wird das kommunale Fusswegnetz punktuell verdichtet und ergänzt. Neu werden allgemein gültige Aussagen zur Attraktivität und Sicherheit des Netzes festgelegt.

Das kommunale Velowegnetz wurde überarbeitet und auf die übergeordneten und nebengelagerten Radwege sowie die aktuellen Gegebenheiten abgestimmt. Es verbindet die einzelnen Quartiere miteinander. Das neue Netz schafft zusammen mit den allgemein gültigen Aussagen zur Ausgestaltung der Velowege die Voraussetzung, dass künftig mehr Wege mit dem Velo zurückgelegt werden. Ein wichtiger Bestandteil sind hierbei auch die Veloabstellanlagen.

Strassenverkehr

Mit der Aufwertung der bezeichneten Strassenräumen sowie der Einführung von Tempo 30 in sämtlichen Quartieren wird die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr verbessert und der öffentliche Raum gestalterisch aufgewertet.

6 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:

- Planungs- und Projektierungskredite für Infrastrukturprojekte
- Baukredite (z.B. Veloweg, Strassenraumgestaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Landerwerb)

Abschätzung Fusswege

Die nachstehenden Kostenangaben für die geplanten Fusswege sind grob geschätzt. Es handelt sich dabei um keinen Kostenvoranschlag, sondern lediglich um eine grobe Abschätzung anhand von Erfahrungswerten. Es wird davon ausgegangen, dass ein Laufmeter Fussweg rund Fr. 180.- und eine Fussgängerbrücke rund Fr. 28'000.- pro Laufmeter kostet.

- FN1 Durchgehender Weg Rietwis – Tüftalerbach – Neumüli
– ca. Fr. 360'000.-
- FN2 Rällikerstrasse
– ca. Fr. 12'000.-
- FN3 Wüeriholzstrasse – Lindhofweg
– ca. Fr. 8'000.-

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:

- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierung)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

7 MITWIRKUNG

7.1 Übersicht

Bisherige Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bevölkerung

- Informationsveranstaltung vom 22. Mai 2025
- Öffentliche Auflage
- Gemeindeversammlung

7.2 Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wird vom 9. Mai bis am 7. Juli 2025 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

Während der Auflagefrist gingen keine Einwendungen zur Richtplanung ein. Auf einen Bericht zu den Einwendungen wird entsprechend verzichtet.

7.3 Anhörung

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

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wird den Gemeinden Uster, Seegräben, Wetzikon, Gossau, Egg und Maur sowie der Planungsgruppe Region Zürcher Oberland (RZO) zur Anhörung unterbreitet.

Nachbargemeinden

Stadt Uster

Die Nachbargemeinden haben wie folgt Stellung genommen:

Die Stadt Uster bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die generellen Anliegen und Stossrichtungen werden als übereinstimmend mit jenen der Stadt Uster gewürdigt. Es wird auf eine Abweichung, respektive nicht weitergeführte Veloverbindung entlang des Tüfenbachwegs hingewiesen.

Gemeinde Seegräben

Von der Gemeinde Seegräben ging keine Stellungnahme ein.

Stadt Wetzikon

Die Stadt Wetzikon stellt fest, dass die Revision ihre Interessen nicht tangiert und verzichtet deshalb auf eine Stellungnahme.

Gemeinde Gossau

Die Gemeinde Gossau bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Es bestehen keine Festlegungen, welche die Interessen der Gemeinde Gossau berühren. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erschliessung von Brand und Heusberg andere Lösungsansätze gewünscht respektive von Gossau geprüft werden. Die Inhalte weisen keine Festlegungen im Richtplan auf, weshalb sich die Gemeinde Gossau diesbezüglich bilateral bei der Gemeinde Mönchaltorf melden wird.

Gemeinde Egg	Die Gemeinde Egg stellt fest, dass ein regionaler Reitweg in Mönchaltorf nicht weitergeführt wird. Dabei handelt es sich um eine regionale Festlegung, welche nicht durch Mönchaltorf kompensiert werden kann.
Gemeinde Maur	Von der Gemeinde Maur ging keine Stellungnahme ein.
Region Zürcher Oberland (RZO)	Die Regionalplanung Zürcher Oberland würdigt die Umsetzung der regionalen Ziele und Festlegungen im kommunalen Richtplan. Die Region weist dabei auf Änderungen, welche im Rahmen der laufenden Teilrevision des regionalen Richtplans anfallen werden, hin. Da die Änderungen noch nicht rechtskräftig sind, entfalten sie keine Wirkung auf kommunaler Ebene.

7.4 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom	Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplans wurde im Mai 2025 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 5. September 2025 Auskunft. Den Anliegen und Forderungen des Vorprüfungsberichts wurde grossmehrheitlich entsprochen. Auf eine detaillierte Aufzählung der daraus resultierenden Änderungen wird verzichtet.
Nicht beachtete Anliegen	Folgenden vom ARE empfohlenen Regelungen wird nicht entsprochen: • Es wird kein Symbol für die erforderliche Busbevorzugung in der Richtplankarte aufgenommen. Bei der Busbevorzugung handelt es sich weder um eine übergeordnete noch kommunale Festlegung. Die Gemeinde ist überdies nicht befugt, Festlegungen auf Staatsstrassen wie dies die Gossauerstrasse eine ist, vorzunehmen. • Verschiedene textliche Ergänzungen zum öffentlichen Verkehr, welche in die allgemeinen Ziele und Strategien aufzunehmen seien, werden lediglich in den spezifischen Festlegungen aufgenommen. Eine Erwähnung von Bus-Infrastrukturmassnahmen in der allgemeinen Strategie erscheint nicht stufengerecht.