



**Kanton Zürich  
Gemeinde Seegräben**

## **Gesamtrevision des kommunalen Richtplans Verkehr**

### **Richtplantext zum Verkehrsrichtplan inkl. Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV**

---

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: ...

Namens der Politischen Gemeinde Seegräben:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.



**INGESA AG**  
**INGENIEURE. FORMEN. LEBENSRAUM.**

Guyer-Zeller-Strasse 27 | 8620 Wetzikon (ZH)  
044 934 33 88 | wetzikon@ingesa.ch

**Gemeinde Seegräben**  
Rutschbergstrasse 10  
8607 Seegräben



## **Management Summary**

### **Ausgangslage**

Die Gemeinde Seegräben ist als ländlich geprägte Gemeinde vor allem an den Wochenenden ein sehr beliebter Ausflugsort mit dem Pfäffikersee und der Jucker Farm, andererseits sieht sich die Gemeinde auch mit einem täglich hohen Verkehrsaufkommen durchs Aatal konfrontiert.

Mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich, dem geplanten Bau der Oberlandautobahn und dem Ausbau des S-Bahnnetzes wird der Druck auf das Erholungsgebiet um den Pfäffikersee weiter steigern. Auf die Gemeinde kommen weitere verkehrsplanerische Herausforderungen zu.

Der rechtskräftige kommunale Richtplan der Gemeinde Seegräben stammt aus dem Jahr 1983 und entspricht aufgrund seines Alters nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten. Seit der Genehmigung wurde lediglich eine geringfügige Anpassung im Bereich der Gstalderstrasse vorgenommen.

Seit der Festsetzung des kommunalen Verkehrsrichtplan wurden diverse übergeordnete Planungen revidiert. Der kommunale Richtplan ist jedoch nie den veränderten Verhältnissen angepasst worden und wird deshalb an diese übergeordneten Planungen angepasst und mit weiteren kommunalen Planungen ergänzt.

### **Aufgaben des Richtplans**

Der Verkehrsrichtplan enthält bestehende und geplante Verkehrsinfrastrukturen, die mit der Erfüllung kommunaler und übergeordneter öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und einer räumlichen Abstimmung bedürfen. Er ist somit ein Planungs- und Arbeitsinstrument für einen Planungshorizont vom mindestens 15 Jahren. Als behördenverbindliches Planungsinstrument konkretisiert er die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans und enthält die kommunalen verkehrlichen Festlegungen.

### **Verkehrspolitische Ziele**

Der Gesamtverkehr soll möglichst nachhaltig und umweltverträglich abgewickelt werden. Gemäss kantonalen Zielsetzung soll der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von 17% bis ins Jahr 2030 auf 25% angehoben werden. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% auf 22% gesteigert werden.

Auf kommunaler Ebene sollen insbesondere die Auswirkungen des Ausflugverkehrs weiter reduziert werden. Dieses Legislaturziel aus der Legislatur 2018 – 2022 wurde in den Zielen für die neue Legislatur weiter konkretisiert. So sollen die Wochenendanbindung an den ÖV langfristig gesichert, der Fussgänger- und Veloverkehr am See entflechtet, die Erstellung einer Fussgänger- und Velobrücke übers Aatal vorangetrieben sowie zur Verkehrsberuhigung Tempo 30-Zonen, vorbehaltlich der Zustimmung der Bevölkerung, eingeführt werden.

### **Inhalte des Richtplanes**

Aus dem kantonalen Richtplan fliessen der geplante Doppelspurausbau der Bahnlinie (Uster – Wetzikon), der Bahnhof, die geplante Oberlandautobahn sowie die rückzubauende Bundesstrasse (Zürichstrasse) in den kommunalen Richtplan als überkommunale Festlegungen ein. Aus dem regionalen Richtplan zudem die Bushaltestelle, die Fuss- und Wanderwege, das Velonetz sowie die Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) beim Bahnhof Aathal und beim Gemeindehaus und die Parkierung für Velos beim Gemeindehaus übernommen.

#### *Strassen, Parkierung*

Das kommunale Strassennetz erfährt gegenüber dem Richtplan 1983 keine Veränderungen da bereits alle Ortsteile gut untereinander verbunden. Neu wird in den drei Siedlungsgebieten Sack, Seegräben und Aretshalden eine Tempo 30-Zone eingeführt. Der Parkplatz beim Otto's Warenposten an der Zürichstrasse wird neu als Festlegung mit aufgenommen. Im Jahr 2022 wurde zudem das Parkleitsystem eingeführt, um den Verkehr nicht unnötig nach Seegräben fließen zu lassen. Der Standort der Anzeigetafel an der Zürichstrasse ist im Richtplan aufgenommen worden.

#### *Veloverkehr*

Beim Velonetz werden neue regionale Linienführungen übernommen, kommunal bleiben nur die bestehenden Verbindungen erhalten. Auf regionaler Ebene ist die Anpassung der Linienführung am See vorgesehen sowie die Brücke für Fussgänger über das Aatal mit der Anbindung an den Bahnhof. Zudem ist die Linienführung der Veloschnellroute Uster – Wetzikon durchs Aatal angepasst worden. Für die Veloparkierung sind

zwei neue Standorte in der Nähe des Pfäffikersees vorgesehen. Diese sollen der Entflechtung des Velo- und Fussverkehrs dienen und zur Verringerung der Missachtung des Fahrverbotes beitragen.

*Fuss- und Wanderwegnetz*

Auf regionaler Ebene ist eine neue Linienführung des Wanderwegs am See vorgesehen. Zudem wurden diverse kommunale Linienführungen ins regionale Netz übernommen. Weggefallen auf regionaler Ebene sind im Gegenzug die Wege im Gebiet Gibelholz sowie im Gebiet Bodenholz /Oberacher. Diese beiden Wege sollen weiterhin bestehen bleiben und werden deshalb neu ins kommunale Netz aufgenommen. Als neu aber bereits bestehender Fussweg ist die Verbindung ins Gebiet Juhee in Richtung Wetzikon, zwei zum Helsana-Trail gehörende Flurwege im bzw. zum Oberustermer Wald, sowie der Fussweg zum Dinosauriermuseum Aathal durch das Gestaltungsplangebiet Talwis im Richtplan aufgenommen worden.

*Öffentlicher Verkehr*

Neu im Richtplan ist die Bushaltestelle beim Gemeindehaus im Richtplan informativ dargestellt. Diese Festlegung fliesst aus dem regionalen Richtplan ein. Damit soll nicht nur die aus dem regionalen Richtplan angedachte Busverbindung in Richtung Bahnhof Aathal, sondern auch der zeitlich befristete Busbetrieb zum Bahnhof Uster dauerhaft gesichert werden.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>1</b>
1.1	<i>Berichterstattung nach Art. 47 RPV.....</i>	1
1.2	<i>Aufgaben und Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans.....</i>	1
1.2.1	<i>Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans.....</i>	1
1.2.2	<i>Grundlagen zum kommunalen Verkehrsrichtplan .....</i>	2
<b>2</b>	<b>Übergeordnete Planungen.....</b>	<b>3</b>
2.1	<i>Bund.....</i>	3
2.1.1	<i>Historische Verkehrswege .....</i>	3
2.1.2	<i>Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) .....</i>	3
2.2	<i>Kanton.....</i>	4
2.2.1	<i>Kantonaler Richtplan.....</i>	4
2.2.2	<i>Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung.....</i>	4
2.3	<i>Region.....</i>	5
2.3.1	<i>Regionaler Richtplan Verkehr.....</i>	5
<b>3</b>	<b>Standortbestimmung .....</b>	<b>6</b>
3.1	<i>Verkehrsentwicklung und -belastung, motorisierter Individualverkehr (MIV) .....</i>	6
3.2	<i>Öffentlicher Verkehr (ÖV).....</i>	7
3.3	<i>Mobilität in Zukunft.....</i>	8
3.4	<i>Sicherheitsprobleme .....</i>	8
<b>4</b>	<b>Verkehrspolitische Ziele .....</b>	<b>9</b>
4.1	<i>Übergeordnete Ziele .....</i>	10
4.2	<i>Kommunale Ziele.....</i>	10
4.3	<i>Ziel- und Quellgebiete.....</i>	11
<b>5</b>	<b>Inhalte des kommunalen Verkehrsrichtplans .....</b>	<b>12</b>
5.1	<i>Strassennetz.....</i>	12
5.1.1	<i>Überkommunale Festlegungen .....</i>	12
5.1.2	<i>Kommunale Festlegungen (Verbindungs- und Sammelstrassen).....</i>	12
5.1.3	<i>Tempo 30.....</i>	13
5.1.4	<i>Bauliche Massnahmen in der Umgebung von Denkmalschutzobjekten .....</i>	13
5.2	<i>Parkieranlagen.....</i>	14
5.3	<i>Parkleitsystem.....</i>	15
5.4	<i>Veloverkehr .....</i>	15
5.4.1	<i>Grundlagen.....</i>	15
5.4.2	<i>Überkommunale Festlegungen .....</i>	16
5.4.3	<i>Kommunale Festlegungen (Velonetz).....</i>	17
5.4.4	<i>Kommunale Festlegungen (Velonetz) - Übersicht.....</i>	19
5.5	<i>Veloparkierung.....</i>	19
5.6	<i>Fuss- und Wanderwegnetz.....</i>	20
5.6.1	<i>Grundlagen.....</i>	20
5.6.2	<i>Übergeordnete Festlegungen.....</i>	20

5.6.3	Kommunale Festlegungen (Fuss- und Wanderwegnetz) .....	21
5.6.4	Kommunale Festlegungen (Fuss- und Wanderwegnetz) - Übersicht.....	30
5.7	Öffentlicher Verkehr .....	31
5.7.1	Bahn .....	31
5.7.2	Buslinien .....	32
5.8	Weitere Festsetzungen.....	32
<b>6</b>	<b>Auswirkungen .....</b>	<b>33</b>
6.1	Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung.....	33
6.2	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS).....	33
6.3	Bodenschutz.....	33
6.4	Gewässer.....	34
6.5	Wald .....	35
<b>7</b>	<b>Mitwirkung .....</b>	<b>36</b>
7.1	Kantonale Vorprüfung.....	36
7.2	Öffentliche Auflage und Mitwirkung gemäss § 7 PBG .....	36
7.3	Anhörung .....	36
7.4	Nicht berücksichtigte Einwendungen.....	36
7.5	Gemeindeversammlung .....	36
7.6	Genehmigung.....	36

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung, Ausschnitt Gemeinde Seegräben (GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriffsdatum 11.08.2022).....	3
Abbildung 2:	Kantonaler Richtplan Thema Verkehr vom 7. Juni 2021, Gemeinde Seegräben (GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff 11.08.2022).....	4
Abbildung 3:	Übersicht des Inventars der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung der Gemeinde Seegräben (GIS-Browser ZH, Zugriff am 05.04.2023).....	4
Abbildung 4:	Übersicht der Denkmalschutzobjekte und Archäologische Zone der Gemeinde Seegräben (GIS-Browser ZH, Zugriff am 30.08.2022). .....	5
Abbildung 5:	Regionaler Richtplan (Thema Verkehr) vom 29. Juni 2022, Gemeinde Seegräben.....	5
Abbildung 6:	Gesamtverkehrsmodell 2018 bzw. 2040 Motorisierter Individualverkehr (MIV) Kanton Zürich (GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff am 11.08.2022) .....	6
Abbildung 7:	Wahl des Verkehrsmittels von Besuchern der Juckerfarm (übernommen aus der Befragung Seegräben, HSR, April 2016 S.19).....	7
Abbildung 8:	Ausschnitt Karte Verkehrsunfälle – Gstalderstrasse (map.geo.admin.ch, Zugriff 05.09.2022) (oben) und Ausschnitt Google Streetview (unten).....	8
Abbildung 9:	Ausschnitt Karte Verkehrsunfälle – Zürichstrasse Aathal (map.geo.admin.ch, Zugriff 05.09.2022) (oben) und Luftbild 2020 (unten) .....	9
Abbildung 10:	Auflistung der übergeordneten Strassen.....	12
Abbildung 11:	Tempo 30 Zonen.....	13
Abbildung 12:	Kommunaler Richtplan Verkehr, Parkplatz bei Otto's Warenposten / Zürichstrasse .....	14
Abbildung 13:	Auszug Richtplantext regionaler Richtplan vom 29.6.2022.....	14
Abbildung 14:	Kommunaler Richtplan Verkehr – Standort der Tafel des Parkleitsystems (grauer Punkt).....	15
Abbildung 15:	Velonetz Alltag, Gemeinde Seegräben, Zugriff am 02.08.2022 .....	16
Abbildung 16:	Auszug Richtplantext regionaler Richtplan vom 29.6.2022.....	16
Abbildung 17:	Auszug Richtplantext regionaler Richtplan vom 29.6.2022 .....	17
Abbildung 18:	Velonetz V1, Uster – Ottenhausen - Ruetschberg.....	17

Abbildung 19: Velonetz V2, Ottenhausen – Weidriet.....	18
Abbildung 20: Velonetz V3, Sack.....	18
Abbildung 21: Richtplantext regionaler Richtplan für die Veloparkierung vom 29.6.2022 .....	19
Abbildung 22: Veloparkierung im kommunalen Richtplan Verkehr im Gebiet Bächli und Schlachtmad.....	20
Abbildung 23: Richtplantext regionaler Richtplan für das Fuss- und Wanderwegnetz vom 18.11.2021 .....	20
Abbildung 24: Fussweg im Gebiet Gstalder (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	21
Abbildung 25: Fussweg entlang der Gstalderstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	21
Abbildung 26: Fussweg vom Ortsteil Sack in Richtung Gibelweid (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	22
Abbildung 27: Fussweg vom Ortsteil Seegräben – Ottenhausen (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	22
Abbildung 28: Fussweg im Gebiet Lerchen, Verbindung zw. Seegräben - Aretshalden (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	23
Abbildung 29: Fussweg entlang der Aretshaldenstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	23
Abbildung 30: Fussweg entlang der Aretshaldenstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	24
Abbildung 31: Fussweg im Gebiet Bachtälen (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	24
Abbildung 32: Fussweg bei Aretshalden über das Gebiet Juhee (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	25
Abbildung 33: Fussweg im Gebiet Gibelholz (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	25
Abbildung 34: Fussweg Bodenholzweg, Oberacher (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan) .....	26
Abbildung 35: Fussweg auf der unteren Purpelstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	26
Abbildung 36: Fussweg auf der Eichbühlstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	27
Abbildung 37: Fussweg auf der Eichbühlstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	27
Abbildung 38: Fussweg auf der Aathal-Brücke (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	28
Abbildung 39: Fussweg entlang der Zürichstrasse und Gstalderstrasse.....	28
Abbildung 40: Fussweg auf der Eichbühlstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	29
Abbildung 41: Fussweg auf der Eichbühlstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan).....	29
Abbildung 42: ÖV-Güteklassen der Gemeinde Seegräben (GIS-Browser ZH, Zugriff am 28.08.2022). .....	31
Abbildung 43: Auszug aus dem regionalen Richtplan .....	31
Abbildung 44: Auszug aus dem Richtplantext (regionaler Richtplan), Buslinie Seegräben.....	32
Abbildung 45: Auszug aus dem Richtplantext vom 18.11.2022 .....	32
Abbildung 46: Fruchtfolgefleichen in der Gemeindeseegräben gemäss GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff am 29.08.22 .....	34



## **1 Einleitung**

Die Richtplanung versteht sich als behördenverbindliches Instrument, um die Entwicklung der Gemeinde in den Bereichen Siedlung und Landschaft, Verkehr, sowie Ver- und Entsorgung und öffentliche Bauten und Anlagen besser steuern zu können. Sie wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt.

Der kommunale Richtplan kann sich auf einzelne Teilbereiche beschränken. Auf den Verkehrsplan mit den kommunalen Strassen für die Erschliessung und mit den Wegen von kommunaler Bedeutung darf jedoch gemäss § 31 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) nicht verzichtet werden. Die Gemeinde ist daher verpflichtet zumindest einen kommunalen Richtplan Verkehr auszuarbeiten. Im kommunalen Richtplan werden die übergeordneten Festsetzungen aus der kantonalen und regionalen Planung aufgenommen und nach Möglichkeit entsprechend den Bedürfnissen der Gemeinde ergänzt.

Der rechtskräftige kommunale Richtplan der Gemeinde Seegräben stammt aus dem Jahr 1983 und entspricht aufgrund seines Alters nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten. Im Jahr 2019 wurde lediglich eine Teilrevision vorgenommen, da die ursprünglich geplante Überführung Gstalterstrasse durch die Verlegung der Bahngleise und den Tunnelbau nicht mehr realistisch ist und deshalb ersatzlos gestrichen werden konnte. Die Teilrevision war notwendig, da die Linienführung der Gstalterstrasse den privaten Gestaltungsplan Talwis tangierte und die Realisierung der Massnahmen aus dem Gestaltungsplan verhindert hätte. Die Teilrevision wurde am 11. Juni 2019 von der Gemeindeversammlung festgesetzt und am 16. Dezember 2020 von der Baudirektion genehmigt.

Der kommunale Verkehrsrichtplan dient der Gemeinde als Planungs- und Arbeitsinstrument. Für die nächste Planungsperiode von ca. 15 Jahren bildet der Verkehrsrichtplan jene Festlegungen mit entsprechenden Massnahmen ab, welche von der Gemeinde in Zukunft weiterverfolgt werden sollen. Die Arbeit der Behörde wird dahingehend bezüglich der Kommunikation mit der Gemeindebevölkerung, aber auch bezüglich der Abstimmung mit deren Anliegen gegenüber den übergeordneten Planungen, erleichtert. Damit der behördenverbindliche kommunale Verkehrsrichtplan als Arbeitsinstrument verwendet werden kann, muss ein Spielraum bei der Detailumsetzung der Festlegungen und Massnahmen gewährleistet sein.

### **1.1 Berichterstattung nach Art. 47 RPV**

Der Bericht gibt gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung des Bundes Auskunft über die planerischen Überlegungen welche der Revision der kommunalen Richtplanung zu Grunde liegen. Der Bericht hat informativen Charakter und ist nicht rechtsverbindlich.

Ein Bericht zur Richtplanung gibt der Gemeindeexekutive auch die Möglichkeit, die wesentlichen Stossrichtungen ihrer Raumordnungspolitik zu konkretisieren, ohne Entscheide im Rahmen einer Bau- und Zonenordnung bereits vorwegnehmen zu müssen.

### **1.2 Aufgaben und Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans**

Damit der kommunale Richtplan, dessen rechtsgültige Version aus dem Jahr 1983 stammt, weiterhin von den Behörden der Gemeinde Seegräben bei politischen Entscheidungen und Bauvorhaben beigezogen werden kann, muss der Plan aktualisiert werden.

#### **1.2.1 Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans**

Der kommunale Richtplan Verkehr besteht aus folgenden Dokumenten:

- Kommunalen Richtplan Verkehr, 1:5000
- Richtplandtext (in diesem Bericht enthalten)

Grundsätzlich hält der Gemeinderat an den bisherigen Inhalten fest. Ziel der Überarbeitung war es, den alten Plan zu digitalisieren und auf das aktuelle planerische Umfeld und die Bedürfnisse der Gemeinde abzustimmen. Seit 1983 hat sich in der Gemeinde Seegräben einiges verändert, die ländlich geprägte Gemeinde ist einerseits vor allem an den Wochenenden ein sehr beliebter Ausflugsort mit dem Pfäffikersee und der Jucker Farm, andererseits sieht sich die Gemeinde auch mit einem täglich hohen Verkehrsaufkommen durchs Aatal konfrontiert.

Die folgenden Inhalte sind Bestandteil des kommunalen Richtplans Verkehr, 1:5000:

**überkommunale  
Festsetzungen**

- Bahnhof
- Bahnlinie
- Bushaltestelle
- Hochleistungsstrasse
- Velonetz
- Fuss- und Wanderweg-  
netz
- Veloparkierung
- Parkplätze
- Bootsanliegeplatz

**kommunale  
Festsetzungen**

- Verbindungs- und  
Sammelstrasse
- Velonetz
- Fuss- und Wanderweg-  
netz
- Parkplätze
- Einzugsgebiet Tempo 30
- Parkleitsystem  
(Anzeigetafel)

**Informationsinhalte:**

- Gemeindehaus
- Schule/Kindergarten
- Badi

## **1.2.2 Grundlagen zum kommunalen Verkehrsrichtplan**

### Planerische Grundlagen

- Kantonaler Richtplan mit Richtplangentext vom 7. Juni 2021
- Regionaler Richtplan und Richtplangentext Oberland, vom 29. Juni 2022
- Kommunaler Verkehrsrichtplan 1:5000, Jahr 1983
- Befragung Seegräben, Grundlagen für ein Mobilitätskonzept Pfäffikersee und ein Teilkonzept Seegräben, April 2016

### Datengrundlagen

- Haupt- und Nebenstrassen
- Wanderwegnetz (Kanton Zürich)
- Velonetz Alltag
- Veloinfrastruktur
- SchweizMobil Routen
- öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen
- Fruchtfolgeflächen
- öffentliche Fliessgewässer
- Übersichtsplan Kanton Zürich (WMS)

## 2 Übergeordnete Planungen

Bei der Erarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplanes sind die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen.

### 2.1 Bund

#### 2.1.1 Historische Verkehrswege

Auf Bundesebene ist im Bereich der Verkehrsplanung das Inventar der historischen Verkehrswege Schweiz (IVS) zu berücksichtigen. Es sind keine national eingestuften und damit im eigentlichen Bundesinventar (IVS) enthaltene Verkehrswege von den kommunalen Festlegungen des Verkehrsrichtplans betroffen. Wege von regionaler und lokaler Bedeutung sind jedoch vom Gemeinwesen bei den Planungen miteinzubeziehen. Bei Planungen im Bereich von Strassen und Wegen in diesem Inventar ist die Kantonsarchäologie frühzeitig miteinzubeziehen.

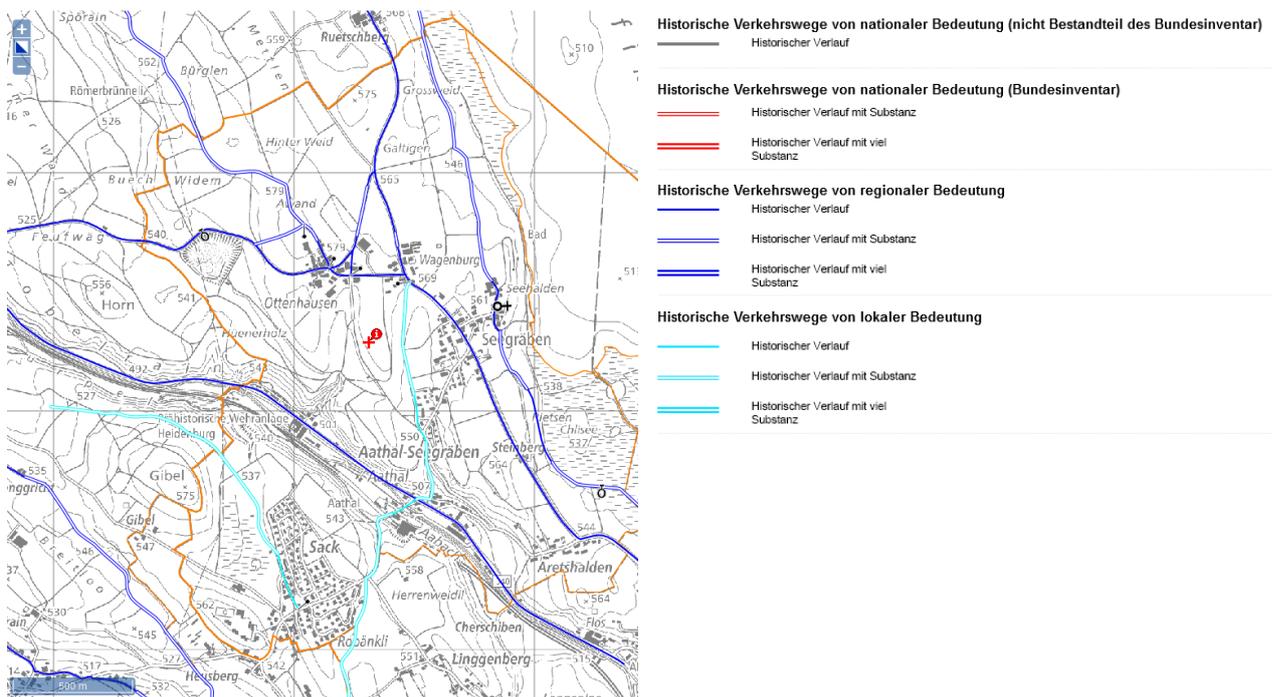


Abbildung 1: Historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung, Ausschnitt Gemeinde Seegraben (GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriffsdatum 11.08.2022)

#### 2.1.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) umfasst schützenswerte Dauersiedlungen der Schweiz und differenziert Gebiete und Baugruppen sowie Umgebungszonen nach ihrem räumlichen oder historischen Zusammenhang.

Dieses umfasst für den Ortsteil Seegraben eine ehemalige bäuerliche Siedlung auf Geländeterrasse über dem Pfäffikersee, sechs Einzelobjekte und drei Gebiete Umgebungsrichtung (Bereich von Bedeutung für den weiträumigen Bezug).

Für den Ortsteil Aathal umfasst das ISOS mit dem ehemaligen Spinnereienensemble in Unteraathal, der ehemaligen Mühle- und Textilindustriesiedlung im Bereich Aathal zwei ortbildprägende Gebiete mit mehreren historischen Einzelelementen (u.a. ehem. Spinnereigebäude, Bahnhofgebäude, Mühle) und einer bedeutsamen Baugruppe (ehem. Spinnerei Schellenberg mit zugehörigen Fabrikanten- und Arbeiterwohnhäusern) an der Aretshaldenstrasse. Zudem bildet der schmale, unbebaute Bereich des Talbodens mit Bachlauf, Bahnlinie und Durchgangsstrasse zwischen den bewaldeten Abhängen drei Umgebungszonen.

## 2.2 Kanton

### 2.2.1 Kantonaler Richtplan

Es werden die übergeordneten Planungen im Bereich Verkehr integriert. Aus dem kantonalen Richtplan werden die Bahnlinie (Uster – Wetzikon) mit dem geplanten Doppelspurausbau, der Bahnhof, die Kantonsstrasse (Zürichstrasse) sowie die geplante Nationalstrasse A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster–Kreisler Betzholz in den kommunalen Richtplan als überkommunale Festlegungen übernommen.

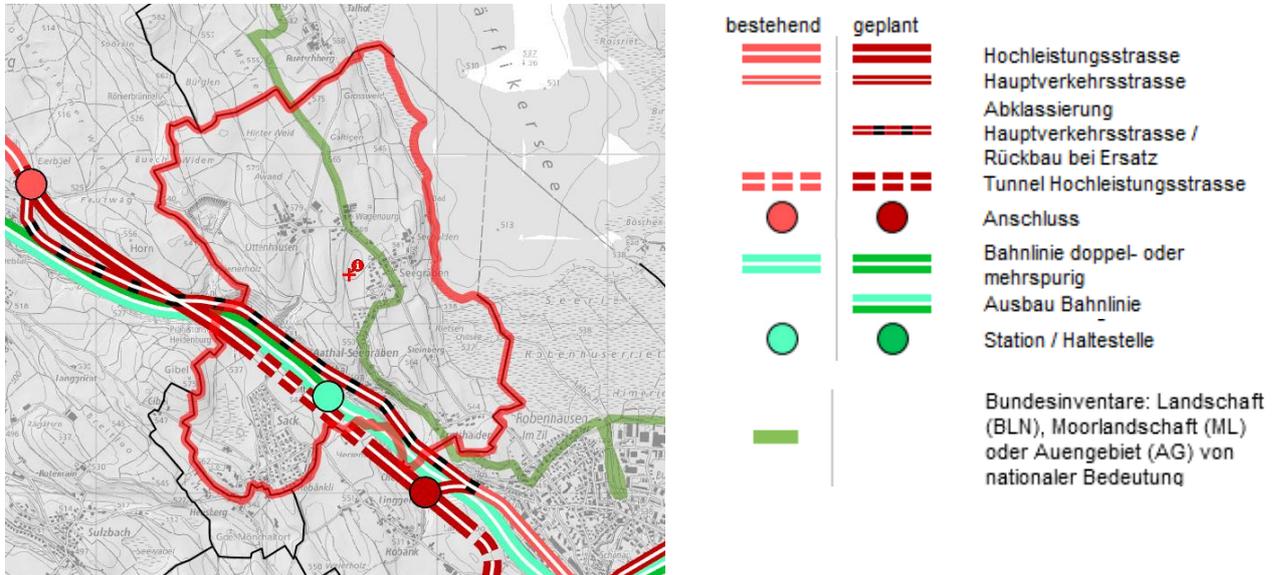


Abbildung 2: Kantonaler Richtplan Thema Verkehr vom 7. Juni 2021, Gemeinde Seegraben (GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff 11.08.2022)

### 2.2.2 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

In der Gemeinde Seegraben gehören die Ortsteile Unter Aathal, Ottenhausen und Seegraben zum Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von kantonaler Bedeutung.

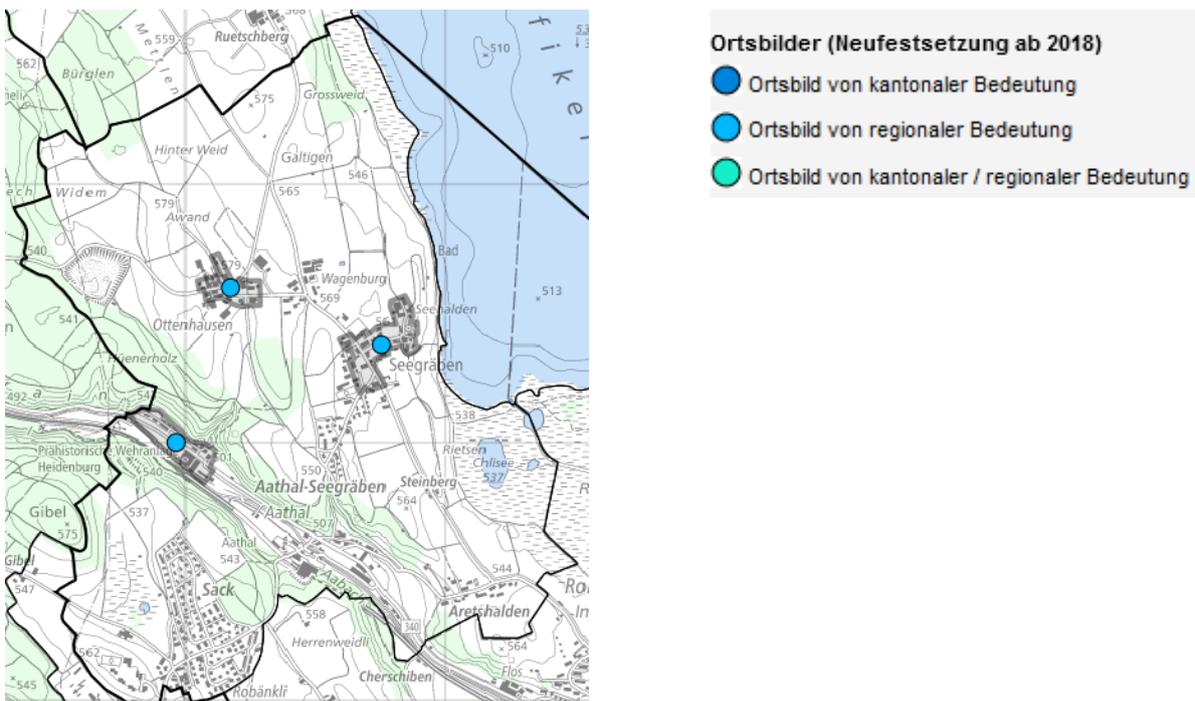


Abbildung 3: Übersicht des Inventars der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung der Gemeinde Seegraben (GIS-Browser ZH, Zugriff am 05.04.2023).

Nicht nur in den geschützten Ortsbildern sind Denkmalschutzobjekte vorhanden. Das Aathal verfügt u.a. aufgrund seiner Industriegeschichte über verschiedene historisch relevante Objekte wie die untenstehende Abbildung zeigt.

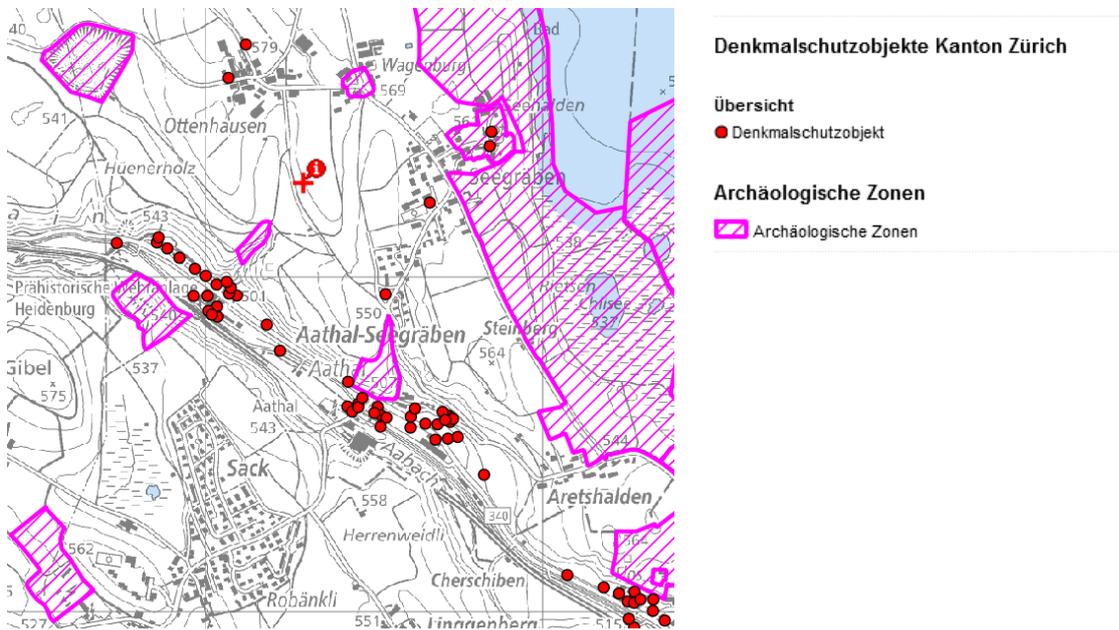


Abbildung 4: Übersicht der Denkmalschutzobjekte und Archäologische Zone der Gemeinde Seegraben (GIS-Browser ZH, Zugriff am 30.08.2022).

## 2.3 Region

### 2.3.1 Regionaler Richtplan Verkehr

Aus dem regionalen Richtplan fliessen die Strassen von regionaler Bedeutung, die Bahnlinie und Bahnstation, die Bushaltestelle, die Fuss- und Wanderwege, das Velonetz sowie die Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Velo in den kommunalen Richtplan mit ein.

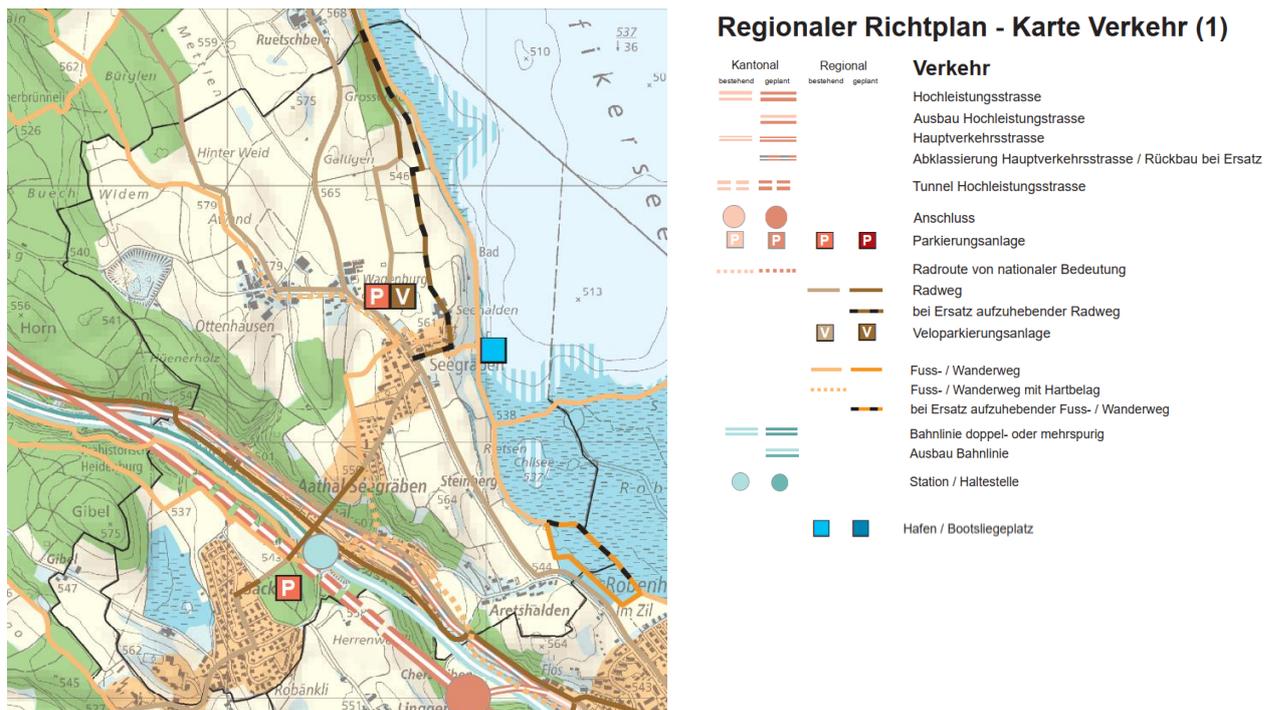


Abbildung 5: Regionaler Richtplan (Thema Verkehr) vom 29. Juni 2022, Gemeinde Seegraben

### 3 Standortbestimmung

In diesem Kapitel wird die aktuelle Situation im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs analysiert. Zudem wird die Bedeutung der Erholungs- und Freizeitnutzung, welche in der Gemeinde Seegräben ein grosses Gewicht hat, behandelt.

#### 3.1 Verkehrsentwicklung und -belastung, motorisierter Individualverkehr (MIV)

Auf überkantonaler und kantonaler Ebene wurde ein Gesamtverkehrsmodell als Prognoseinstrument entwickelt. Mit dem Gesamtverkehrsmodell ist ein Blick in die Zukunft möglich, jedoch beschränkt sich das Modell auf Verkehrswege von kantonaler oder regionaler Bedeutung. Für eine Standortbestimmung ist dies im Falle der Gemeinde Seegräben jedoch ausreichend.

Das Hauptverkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) befindet sich in der Gemeinde Seegräben vor allem auf der Zürichstrasse (Hochleistungsstrasse). Das Verkehrsaufkommen ist dort im Vergleich zum übrigen Gemeindegebiet um mehrere Grössenordnungen höher und weist während den Stosszeiten städtische Ausmasse auf.

Im Gesamtverkehrsmodell wird der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) für die wichtigsten Strassen abgebildet. Man erkennt darin die Hauptschlagadern, durch welche der Verkehr in der Gemeinde fliesst. Die Daten stammen aus dem Jahr 2018, zudem wurden Prognosen für das künftige Verkehrsaufkommen für die Jahre 2030 und 2040 gemacht. Auf der Zürichstrasse bewegt man sich im Jahr 2018 noch im Bereich von 30'000 Fahrzeugen pro Tag (DWV). Im restlichen Gemeindegebiet liegt der DWV in der Kategorie 1'000 bis 5'000 und nur auf wenigen Strassenabschnitten im Ortsteil Wagenburg/Seegräben (Parkplatz Juckerfarm) leicht darüber.

#### Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) Motorisierter Individualverkehr 2018 und 2040

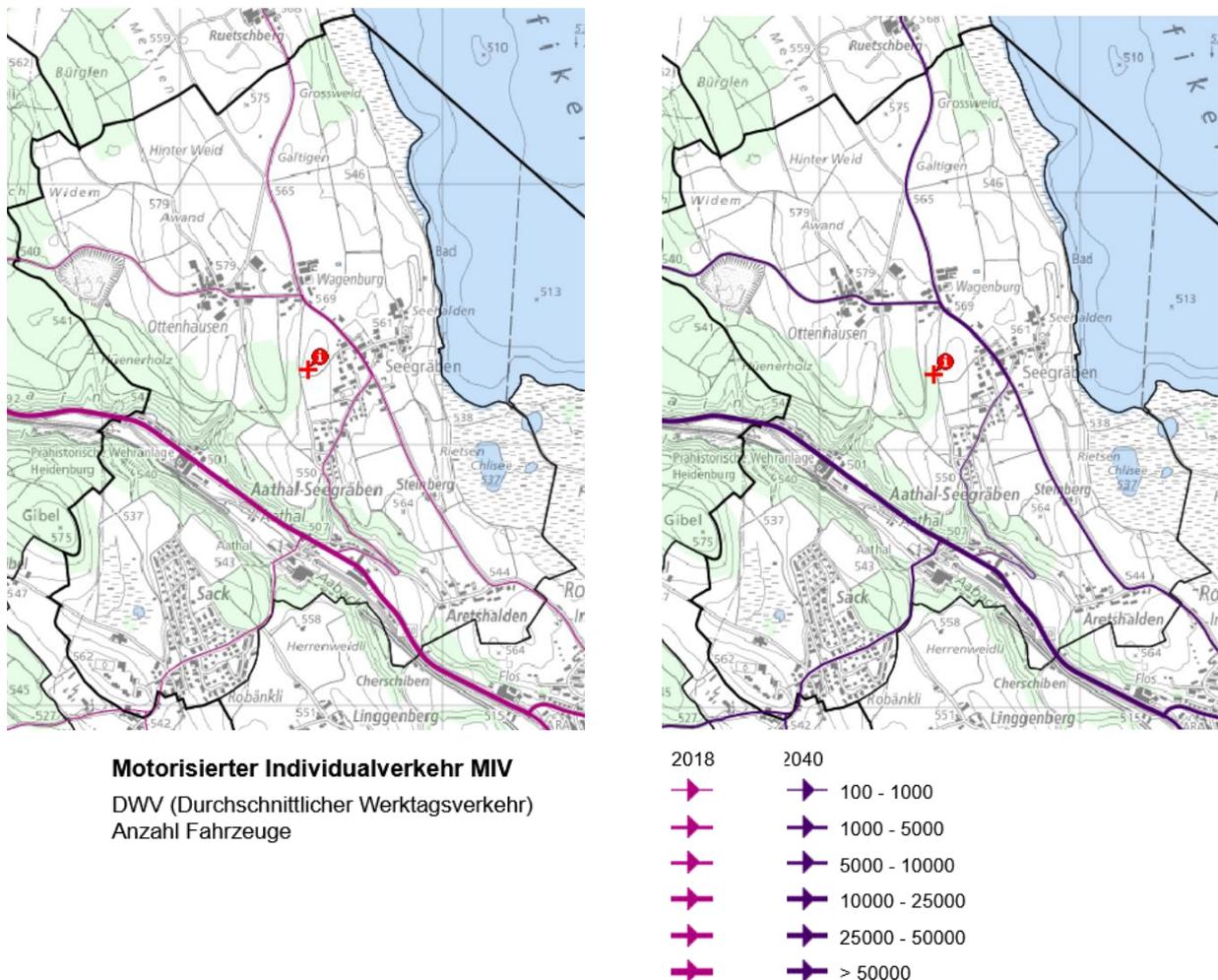


Abbildung 6: Gesamtverkehrsmodell 2018 bzw. 2040 Motorisierter Individualverkehr (MIV) Kanton Zürich (GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff am 11.08.2022)

Man erkennt beim Blick auf die Darstellung für das Jahr 2040, dass das Verkehrsaufkommen zunimmt. Auf der Zürichstrasse ist aufgrund der geplanten Umfahrung mit einer geringen Zunahme zu rechnen. Im restlichen Gemeindegebiet steigt das Verkehrsaufkommen deutlich an. Vor allem zwischen dem Ortsteil Wagenburg und Seegräben im Bereich des Parkplatzes der Juckerfarm, wo bereits heute ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen herrscht ist bis im Jahr 2040 mit nahezu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens zu rechnen (von 5'800 auf 11'300). Auf der Rutschbergstrasse ist deshalb in Zukunft mit einer noch höheren Verkehrsbelastung für die Gemeinde zu rechnen. Bei den anderen Strassen sind die erwarteten Verkehrszunahmen weniger markant.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass in Zukunft vor allem das Aatal (Zürichstrasse) aufgrund der übergeordneten Planungen bezüglich MIV entlastet wird, hingegen das Verkehrsaufkommen im übrigen Gemeindegebiet v.a. auf der Rutschbergstrasse stark zunehmen wird. Gründe dafür sind das attraktive Erholungsgebiet Pfäffikersee und die Juckerfarm sowie die Parkierungsmöglichkeit beim Gemeindehaus. Mit dem Parkleitsystem, welches die Gemeinde im Jahr 2022 eingeführt hat, kann der unnötige Suchverkehr zukünftig ferngehalten werden.

### 3.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Für den öffentlichen Verkehr liegen vom Gesamtverkehrsmodell Daten vom Jahr 2018 vor, es sind jedoch keine Prognosen verfügbar. Dass der ÖV im Vergleich zum MIV vor allem für Erholungssuchende wenig attraktiv ist bzw. selten benutzt wird zeigen die Ergebnisse einer Befragung der Hochschule Rapperswil vom April 2016. Die Befragung hat gezeigt, dass Erholungssuchende (v.a. Besucher der Juckerfarm) mehrheitlich mit dem MIV anreisen. Ein Grund dafür kann sein, dass der Bahnhof Aathal aufgrund seiner Lage nicht dazu dient, den Pfäffikersee oder die Juckerfarm zu besuchen. Eine feste Busverbindung fehlt bisher in Seegräben. Lediglich in der Hauptsaison (vom Mai bis Oktober) verkehrt am Wochenende als zeitlich bis Ende 2023 befristeter Versuch ein Bus vom Bahnhof Uster zum Gemeindehaus Seegräben.

#### Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) Motorisierter Individualverkehr 2018

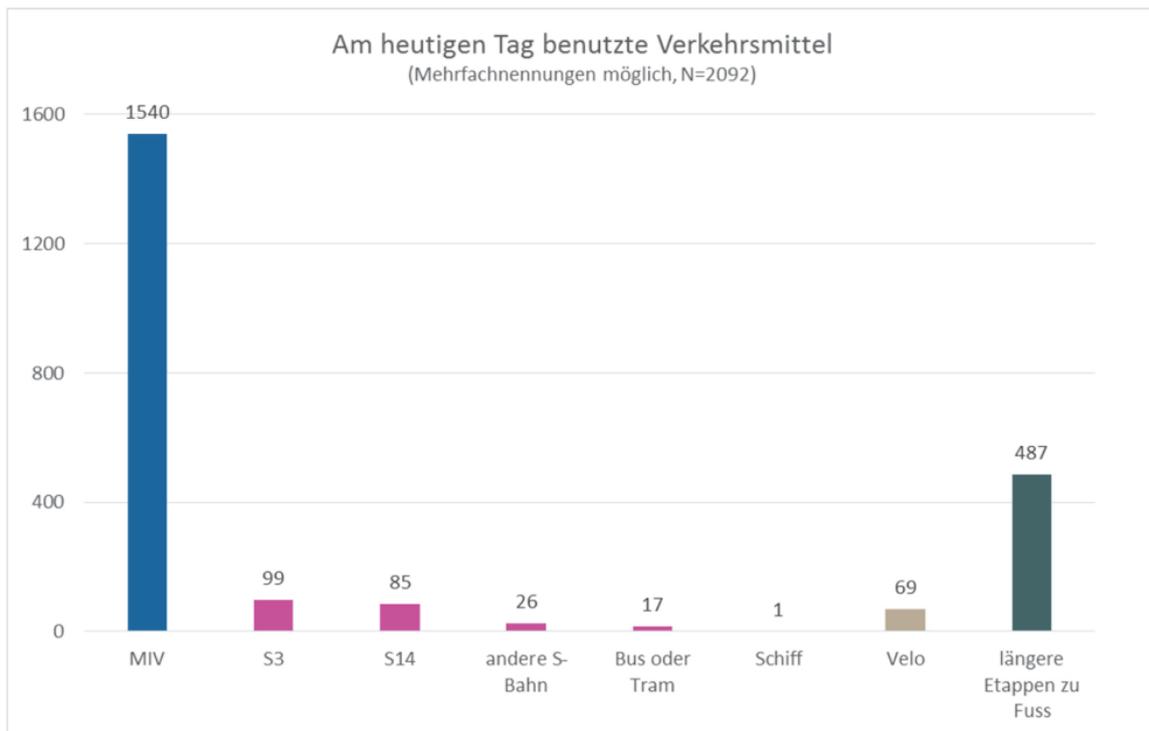


Abbildung 7: Wahl des Verkehrsmittels von Besuchern der Juckerfarm (übernommen aus der Befragung Seegräben, HSR, April 2016 S.19)

Als Fazit zum ÖV wird festgehalten, dass das Potential vorhanden wäre. Die Realisierung der Rad- und Fussgängerbrücke würde die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessern, sodass künftig vielleicht mehr Personen den ÖV anstatt das Auto wählen.

### 3.3 Mobilität in Zukunft

Wie das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich prognostiziert, wird in der Gemeinde Seegräben der MIV nicht an Bedeutung verlieren. Im Modal-Split ist eine Erhöhung des ÖV-Anteils anzustreben damit das zum Teil hohe Verkehrsaufkommen des MIV abgedeckt werden kann.

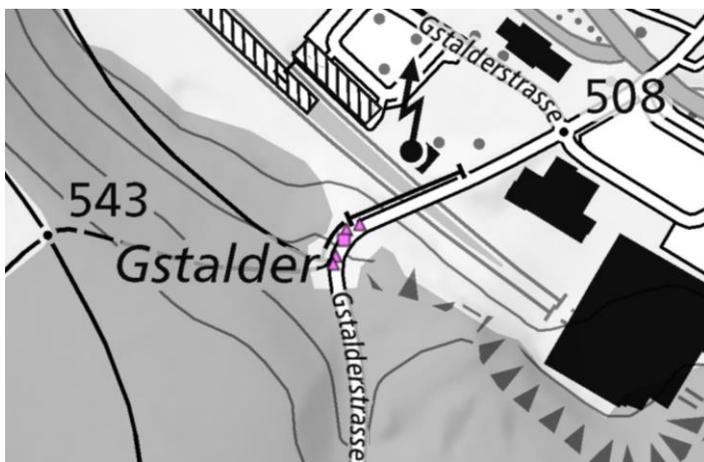
Ausserdem ist zu erwarten, dass künftig aufgrund der e-Mobilität der Veloverkehr weiter an Bedeutung gewinnen wird. Eine gute Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an den ÖV ist deshalb anzustreben. Neben dem normalen Parkplatzangebot sind Veloparkierungsanlagen in der Planung zu berücksichtigen.

### 3.4 Sicherheitsprobleme

Auf dem Gemeindegebiet sind gemäss der Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürich vom Jahr 2021, 21 Verkehrsunfälle verzeichnet worden. Bei 9 Unfällen sind Personen zu Schaden gekommen in 13 Fällen handelte es sich um einen Sachschaden.

Auf der Unfallkarte im Geoportal des Bundes sind die Strassenverkehrsunfälle mit Personenschäden seit 2011 visualisiert. In der Gemeinde Seegräben fallen dabei zwei Stellen mit Unfallhäufungen auf. In der Kurve der Gstalterstrasse sind dies Schleuder- und Selbstunfälle und bei der Einmündung der Liegenschaften Zürichstrasse 11/13 in die Zürichstrasse sind dies Einbiege- und Abbiegeunfälle mit Velobeteiligung.

An der Aretshaldenstrasse kommt es zudem immer wieder zu Verkehrsunfällen mit Sachschäden.



#### Unfallschwere - Gravité de l'accident -

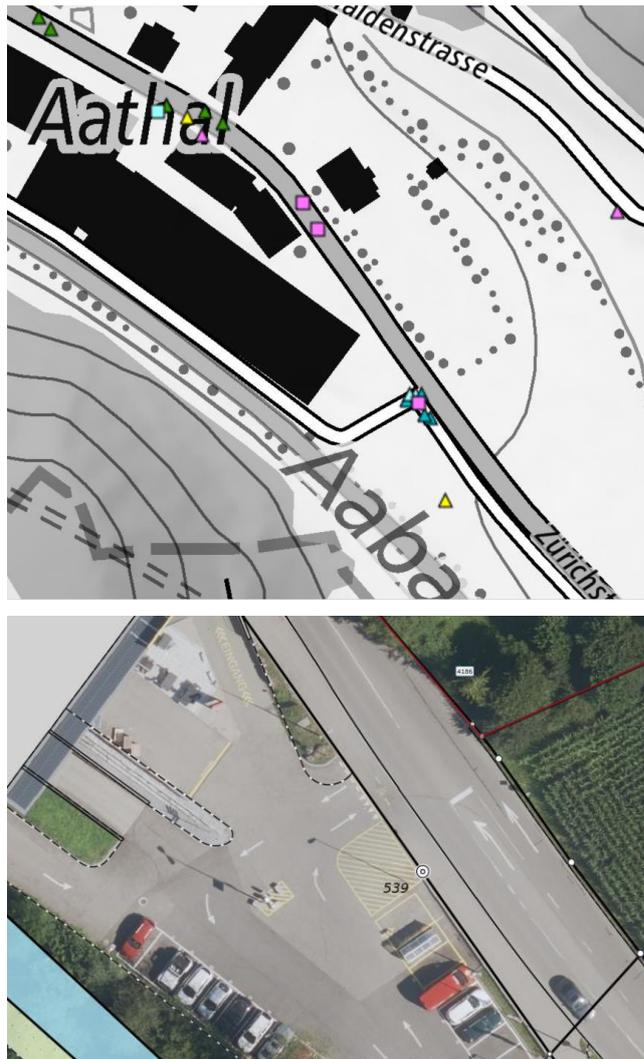
Unfall mit: Accident avec:		
⊞	Getöteten Tués	U(G) U(G)
□	Schwerverletzten Blessés graves	U(sv) U(sv)
△	Leichtverletzten Blessés légers	U(LV) U(LV)

#### Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incident

⊞	0	△	0	Schleuder- oder Selbstunfall Dérap. ou perte de maîtrise
⊞	1	△	1	Überholunf., Fahrstreifenw. Dépas. ou chang. de voie
⊞	2	△	2	Auffahrunfall Tamponnement
⊞	3	△	3	Abbiegeunfall Acc. en quittant une route
⊞	4	△	4	Einbiegeunfall Acc. en s'eng. sur une route

Abbildung 8: Ausschnitt Karte Verkehrsunfälle – Gstalterstrasse (map.geo.admin.ch, Zugriff 05.09.2022) (oben) und Ausschnitt Google Streetview (unten)

In der Kurve der Gstalterstrasse treten häufiger Schleuder- oder Selbstunfälle auf. Es sind hier allfällige Massnahmen in Betracht zu ziehen z.B. ein Verkehrsschild «Warnung vor einer Kurve nach rechts».



Unfallsschwere - Gravité de l'accident -

Unfall mit: Accident avec:		
⊞	Getöteten Tués	U(G) U(G)
□	Schwererletzteten Blessés graves	U(SV) U(SV)
△	Leichterletzteten Blessés légers	U(LV) U(LV)

Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incident

⊞	□	△	0 Schleuder- oder Selbstunfall 0 Dérap. ou perte de maîtrise
⊞	□	△	1 Überholunf., Fahrstreifenw. 1 Dépas. ou chang. de voie
⊞	□	△	2 Auffahrunfall 2 Tamponnement
⊞	□	△	3 Abbiegeunfall 3 Acc. en quittant une route
⊞	□	△	4 Einbiegeunfall 4 Acc. en s'eng. sur une route

Abbildung 9: Ausschnitt Karte Verkehrsunfälle – Zürichstrasse Aathal (map.geo.admin.ch, Zugriff 05.09.2022) (oben) und Luftbild 2020 (unten)

Im Bereich der Parkplatzzufahrt und der Zürichstrasse verläuft zusätzlich noch der Veloweg, weshalb an dieser Stelle Ab- und Einbiegeunfälle häufiger vorkommen. Neu soll jedoch die Routenführung des kantonalen Veloweges angepasst und klarer von der Hauptstrasse getrennt werden. Die Unfallgefahr wird sich damit entschärfen.

#### 4 Verkehrspolitische Ziele

Der Gemeinderat hat an der Klausur vom 21. und 22. September 2018 die Legislaturziele bis 2022 festgelegt. Die Legislaturziele für die Jahre 2022 bis 2026 wurden an der Klausur vom 6. und 7. Mai 2022 skizziert und in der neuen Zusammensetzung des Gemeinderates an der Sitzung vom 23. August 2022 beschlossen. Die Verkehrspolitischen Ziele werden aus den Legislaturzielen übernommen bzw. abgeleitet.

Ein Legislaturziel beinhaltet die vorliegende Überarbeitung des kommunalen Richtplan Verkehr. Im Bereich Verkehr und Sicherheit wurde in der letzten Legislatur verfolgt, das kommunale Strassennetz mit Instand- und Werterhaltungsmassnahmen sicherzustellen. Zudem sollten die Auswirkungen des Ausflugsverkehrs weiter reduziert und die Wochenendanbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

In der neuen Legislatur sind neu im Bereich Verkehr und Sicherheit fünf Legislaturziele definiert worden. So soll die Wochenend-Anbindung an den ÖV langfristig gesichert, der Fussgänger- und Veloverkehr am See entflechtet, die Fussgänger- und Schulwegsicherheit im Aathal verbessert, Tempo 30-Zonen wo gewünscht eingeführt sowie die Fussgänger- und Velobrücke über das Aatal zur Abstimmung vorgelegt werden.

#### 4.1 Übergeordnete Ziele

Im Richtplantext zur regionalen Richtplanung (RZO) werden u.a. Ziele für den Gesamtverkehr auf Seite 84 formuliert. Es geht darum, den Gesamtverkehr möglichst nachhaltig und umweltverträglich abwickeln zu können. Um dies zu erreichen sind die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen. Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs soll von 17% bis ins Jahr 2030 auf 25% angehoben werden. Es soll ausserdem der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% auf 22% gesteigert werden.

Ziel ist es, dass ein multimodales Verkehrssystem gefördert wird und die Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abgestimmt sind. Die Sicherstellung der Kapazitäten des übergeordneten Strassen- und Bahnnetzes als Rückgrat der Mobilität und die Schliessung von Lücken wird ebenfalls als Ziel aufgeführt. So kann eine gute Anbindung innerhalb des Oberlandes und an die umliegenden Regionen gewährleistet werden.

Die Reisezeiten im strassengebundenen öffentlichen Verkehr sollen ebenfalls sichergestellt werden. Für Velofahrer und Fussgänger soll die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum insbesondere im Siedlungsgebiet erhöht werden. Die Strassenraumgestaltung hat unter anderem unter der Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen.

Der kommunale Richtplan Verkehr hat diese übergeordneten Ziele zu berücksichtigen.

#### 4.2 Kommunale Ziele

Die vom Gemeinderat an seiner Legislatur definierten Ziele im Bereich Verkehr und Sicherheit sind in der Richtplanung zu berücksichtigen. In der untenstehenden Tabelle wird jeweils kurz kommentiert, wie das Ziel im kommunalen Richtplan Verkehr berücksichtigt ist.

Ziel	Kommentar für die kommunale Richtplanung
1. Aktualisierung der Inhalte	Der kommunale Richtplan Verkehr stammt aus dem Jahr 1983. Das primäre Ziel der Revision ist die Digitalisierung des Plans sowie die Aktualisierung der Inhalte und die Abstimmung auf die übergeordneten Planungsgrundlagen.
2. Sicherstellung des Strassennetzes mit Instand- und Wertehaltungsmassnahmen	Das Ziel ist vor allem für die Unterhaltsplanung relevant welche im kommunalen Richtplan Verkehr nicht direkt ersichtlich ist. Mit der Aufnahme der wichtigsten kommunalen Strassen findet eine Priorisierung statt, welche in der Unterhaltsplanung und Werterhaltung berücksichtigt werden soll.
3. Auswirkungen des Ausflugsverkehrs weiter reduzieren.	Die Auswirkungen des Ausflugsverkehrs können mit dem Parkleitsystem reduziert werden. Mit dem Konzept «Phase Rot» wird seit Herbst 2016 mit Verkehrskadetten der Ausflugsverkehr gelenkt. Im Jahr 2022 wurden für das Parkleitsystem fixe Anzeigetafeln installiert. Der Standort der Anzeigetafel auf dem Gemeindegebiet Seegräben ist im kommunalen Richtplan Verkehr aufgenommen worden.  Eine bessere Anbindung zwischen den Ausflugzielen mit dem öffentlichen Verkehr wird auf überkommunaler Ebene angestrebt (Brücke / Aufzug Bahnhof Aathal, Busverbindung).
4. Verbesserung der Wochenendanbindung des öffentlichen Verkehrs, bzw. langfristige Sicherung dieser Anbindung	Mit dem zeitlich bis Ende 2023 befristeten Versuchsbetrieb einer Buslinie wird während der Hauptsaison (vom Mai bis Oktober) am Wochenende die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert.  Der Gemeinderat setzt sich für die Weiterführung und die definitive Aufnahme in den Fahrplan des ZVV ein.  Die Bushaltestelle beim Gemeindehaus ist im Verkehrsplan aufgenommen worden.
5. Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs am See	In Zusammenarbeit mit dem Kanton soll der Fussgänger- und Veloverkehr entlang dem See entflochten werden. Die veränderten Routenführungen sind auf übergeordneter Stufe im regionalen Richtplan angepasst worden. Um das Fahrverbot am See durchsetzen zu können sollen an den Zugangswegen zur Badi

	Veloabstellplätze erstellt werden. Die geplanten Standorte dieser Abstellplätze sind im Verkehrsplan aufgenommen worden.
6. Verbesserung der Fussgänger- und Schulwegsicherheit in Aathal	Die Fussgängersicherheit soll gemeinsam mit den Grundeigentümern verbessert werden. Eine Darstellung im Richtplan ist dazu nicht notwendig, da bei Strassen- und Bahnquerungen jeweils nicht ersichtlich ist, ob diese à niveau oder niveau-frei (Unter- oder Überführungen) sind.
7. Einführung von Tempo 30-Zonen in den Ortsteilen Sack, Seegräben und Aretshalden	Die Tempo 30-Zone im Ortsteil Sack wurde bereits im Jahr 2022 umgesetzt. Zwei weitere Tempo 30-Zonen sollen, wenn die betroffenen Quartiere zustimmen, noch in dieser Legislatur realisiert werden und zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit beitragen. Die drei Zonen sind im Verkehrsplan aufgenommen.
8. Fussgänger- und Fahrradbrücke über das Aatal zur Abstimmung vorlegen	Mit diesem Legislaturziel wird bekräftigt, dass die auf regionaler Stufe geplante Brücke über das Aatal nicht erst langfristig, sondern dringlich angegangen werden und noch in dieser Legislatur zur Baureife gebracht werden soll. Die Brücke ist als regionaler Eintrag im Verkehrsplan aufgenommen.

### 4.3 Ziel- und Quellgebiete

Für die Erarbeitung des kommunalen Richtplanes Verkehr wurden in einem ersten Schritt die Ziel- und Quellgebiete der Gemeinde Seegräben untersucht. Als wichtige Quellgebiete können die Ortsteile Seegräben, Wagenburg, Ottenhausen im nördlichen Gemeindegebiet, sowie Steinberg und Aretshalden im südöstlichen Gemeindegebiet genannt werden. Der südliche Ortsteil Sack wird durch das Aatal von den anderen Ortsteilen getrennt.

Zu den wichtigsten Zielgebieten gehören der Bahnhof Aathal (Alltag, Pendlerverkehr), die Juckerfarm (Ausflugsziel), der Pfäffikersee (Ausflugsziel) und das Dinosauriermuseum (Ausflugsziel). Die Primarschule Seegräben sowie die beiden Kindergärten in Seegräben und Sack sind ebenfalls wichtige Zielgebiete was die Schulwege anbelangt.

Eine Grobanalyse bezüglich der Verbindung der Ziel- und Quellgebiete hat gezeigt, dass grundsätzlich sämtliche Ortsteile über das Strassennetz und über das Fuss- und Velowegnetz miteinander verbunden sind. Der Ortsteil Aretshalden ist bezüglich Velonetz nicht direkt mit dem Bahnhof Aathal verbunden. Aufgrund des Geländeverlaufes ist eine direkte Verbindung jedoch nicht zweckmässig. Sobald die Fussgänger- und Fahrradbrücke über das Aathal realisiert ist, kann eine wesentliche Verbesserung der Anbindung der Ortsteile untereinander erreicht werden. Über den Aufzug, welcher mit der Brücke realisiert werden soll, kann auch die Anbindung zum Bahnhof verbessert werden. Ebenfalls wird die Juckerfarm vom Bahnhof her besser für Fussgänger und Velofahrer erreichbar.

Eine Analyse der Schulwegverbindungen ist nicht erfolgt, insbesondere was die Verfügbarkeit von Gehwegen entlang der Strassen sowie Fussgängerübergänge betrifft.

## 5 Inhalte des kommunalen Verkehrsrichtplans

Die Inhalte mit sämtlichen Festsetzungen des kommunalen Richtplans Verkehr werden im folgenden Kapitel behandelt. Dabei werden zu jedem Thema zuerst die Inhalte und Gegebenheiten erläutert und anschliessend die Festsetzungen mit den entsprechenden Massnahmen in einer Tabelle aufgelistet.

Die verbindlichen Inhalte des kommunalen Richtplans Verkehr umfassen die Verbindungs- und Sammelstrassen, das Velonetz und die Veloparkierung, das Fuss- und Wanderwegnetz, sowie die Parkierungsanlagen. Als Informationsinhalte werden die Schulen und Kindergärten, das Gemeindehaus, die Badi sowie der Standort der Anzeigetafel des Parkleitsystems aufgenommen.

Beim Velonetz und dem Fuss- und Wanderwegnetz wurde auf eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Alltagsrouten verzichtet.

### 5.1 Strassennetz

Neben den übergeordneten Strassen werden die kommunalen Verbindungs- und Sammelstrassen im Verkehrsrichtplan aufgenommen. Das Strassennetz, welches im kommunalen Richtplan Verkehr aufgenommen wird, stellt sicher, dass die Ortsteile miteinander verbunden sind und der Verkehr aus den Quartieren aufgenommen werden kann. Auch Strassen, welche nicht im Plan aufgenommen wurden, werden von der Gemeinde weiterhin unterhalten.

Es sind ebenfalls Verbindungen zu den Nachbargemeinden (Pfäffikon, Wetzikon, Gossau ZH und Uster) zu beachten, wobei hier zwischen alternativen Erschliessungsmöglichkeiten abgewogen werden muss.

#### 5.1.1 Überkommunale Festlegungen

Die im kantonalen und regionalen Richtplan festgesetzten Strassen werden im kommunalen Verkehrsrichtplan aufgenommen. In der Gemeinde Seegräben konzentriert sich der Hauptverkehr auf die Zürichstrasse. Es handelt sich mehrheitlich um Durchgangsverkehr/Pendlerverkehr. Geplant ist eine neue Hochleistungsstrasse (Lückenschliessung der Oberlandautobahn, inkl. Tunnel) welche das Aatal entlasten soll. Bei deren Realisierung wird die Zürichstrasse als Hauptverkehrsstrasse abklassiert. Ansonsten sind in der Gemeinde Seegräben keine kantonalen und regionalen Strassen vorhanden.

<b>Hochleistungsstrasse</b>	
Oberlandautobahn	geplant
Oberlandautobahn (Tunnel)	geplant
<b>Hauptverkehrsstrasse</b>	
Zürichstrasse	bestehend/Abzustufen bei Realisierung Oberlandautobahn
<b>Regionale Verbindungsstrassen</b>	
keine	

Abbildung 10: Auflistung der übergeordneten Strassen

#### 5.1.2 Kommunale Festlegungen (Verbindungs- und Sammelstrassen)

Neben der Zürichstrasse, welche als Hauptverkehrsader durchs Aatal in der Gemeinde Seegräben in Richtung Zürich oder Wetzikon führt, weisen die kommunalen Strassen ein eher geringes Verkehrsaufkommen auf. Nicht zu unterschätzen ist jedoch der Freizeitverkehr v.a. an den Wochenenden oder während der Schulferienzeit. Die Anbindung der beiden nördlich und südlich des Aatals gelegenen Ortsteile Seegräben und Sack untereinander sowie die Verbindung zu den Nachbargemeinden ist zu gewährleisten. Die Aathalstrasse verbindet den Ortsteil Seegräben mit der Zürichstrasse, der Ortsteil Sack ist von der Zürichstrasse über die Gstalderstrasse erreichbar. Die Ost- Westverbindung in die angrenzenden Gemeinden Uster und Wetzikon sowie die Anbindung der kleineren Ortsteile Aretshalden und Ottenhausen erfolgt über Abschnitte der Steinberg-, Rutschberg-, und Usterstrasse. In Richtung Norden stellt die Rutschbergstrasse von Seegräben her die Verbindung in die Gemeinde Pfäffikon sicher.

Insgesamt ist das kommunale Strassennetz in der Gemeinde Seegräben ausreichend. Es werden sämtliche Ortsteile untereinander verbunden und der Anschluss in die Nachbargemeinden ist gewährleistet. Es sind deshalb keine Massnahmen bezüglich des Strassennetzes geplant oder erforderlich.

Folgende kommunale Strassen werden als Festsetzungen im kommunalen Richtplan Verkehr aufgenommen:

Referenz gem. Plan	Bezeichnung	Status	Massnahme
S1	Rutschbergstrasse	bestehend	keine, Erhalt
S2	Rutschbergstrasse	bestehend	keine, Erhalt
S3	Aathalstrasse	bestehend	keine, Erhalt
S4	Steinbergstrasse	bestehend	keine, Erhalt
S5	Usterstrasse	bestehend	keine, Erhalt
S6	Aretshaldenstrasse	bestehend	keine, Erhalt
S7	Gstalterstrasse	bestehend	keine, Erhalt

### 5.1.3 Tempo 30

Die Gemeinde Seegraben verfolgt die Festsetzung von Tempo 30 Zonen, wobei jeweils die Zustimmung der betroffenen Quartierbevölkerung abgeholt wird. Bereits im Jahr 2022 wurde im Ortsteil Sack Tempo 30 eingeführt da dort die notwendigen baulichen Massnahmen am geringsten ausfallen. Anschliessend sollen die Vorhaben an der Aathalstrasse und an der Aretshaldenstrasse weiterverfolgt werden. Ein Verkehrstechnisches Gutachten zu den drei Tempo 30 Zonen liegt vor (Datum 21. Februar 2022). Für die Tempo 30 Zonen liegen zudem bereits Pläne 1:500 mit den erforderlichen Massnahmen (Beschilderungen, Bodenmarkierungen, Kopfelemente, verkehrsberuhigende Massnahmen) vor. Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die Tempo 30 Zonen anhand der bestehenden Projektpläne übernommen.



Abbildung 11: Tempo 30 Zonen

### 5.1.4 Bauliche Massnahmen in der Umgebung von Denkmalschutzobjekten

Folgende kommunale Verbindungen in der Nähe bzw. Umgebung von Denkmalschutzobjekten wurden identifiziert:

Aretshaldenstrasse S3	Vers.Nrn. 2152, 154, 156, 151, 160
Gstalterstrasse S7	Vers.Nrn. 175, 173 und 177

Bauliche Massnahmen im Bereich von Denkmalschutzobjekten dürfen diese nicht beeinträchtigen. Deshalb sind Massnahmen an Verkehrswegen an diesen Stellen mit der kantonalen Denkmalpflege abzusprechen.

## 5.2 Parkierungsanlagen

Die Festlegungen aus dem regionalen Richtplan wurden übernommen. Auf kommunaler Ebene wurde der bestehende Parkplatz an der Zürichstrasse bei Otto's Warenposten im Plan aufgenommen. Auf zusätzliche neue kommunale Festsetzungen wird verzichtet, da weitere Parkierungsanlagen den Ausflugsverkehr mit dem MIV weiter verstärken würden und den Legislaturzielen widersprechen würde.

Referenz gem. Plan	Bezeichnung	Status	Massnahme
P1	Parkplatz	bestehend	keine, Erhalt

Abbildung 12: Kommunalen Richtplan Verkehr, Parkplatz bei Otto's Warenposten / Zürichstrasse

Der als kommunale Festsetzung aufgenommene Parkplatz wird vor allem als Überlaufparkplatz an den Wochenenden genutzt. Die Gemeinde hat diesbezüglich eine Vereinbarung mit der Eigentümerschaft des Grundstücks abgeschlossen.

Bei den übergeordneten Festsetzungen handelt es sich um die Einträge im regionalen Richtplan B1, Park and Ride Erholungsnutzungen mit 32 Parkplätzen beim Bahnhof und E24 den Parkplatz neben dem Gemeindehaus Seegräben mit 96 Parkplätzen.

Nr.	Objekt	Funktion	Anzahl Abstellplätze / Ziel	Realisierungshorizont
B1	Aathal/Seegräben	P+R und Erholungsnutzungen	32 P <i>Erweiterung prüfen</i>	bestehend / Koordination mit Jucker Farm <i>Art</i>
<del>E26</del>	Seegräben, Gemeindehaus	Dorf und Moorlandschaft	<del>411 P</del>	bestehend /
E24	Seegräben, Gemeindehaus	Pfäffikersee, Jucker Farm <i>Art</i>	96 P	Veloparkierungsanlage (Kap. 4.4.2, V12) / Koordination Mobilität und Umwelt Pfäffikersee*

Abbildung 13: Auszug Richtplantext regionaler Richtplan vom 29.6.2022

### 5.3 Parkleitsystem

Zur besseren Bewältigung des Wochenend- und Ausflugverkehrs wurde ein Parkleitsystem eingeführt. Auf Gemeindegebiet Seegräben ist an der Abzweigung der Aretshaldenstrasse bei der Zürichstrasse eine Anzeigetafel erstellt worden. Parkplatzsuchende sollen früh genug auf die Parkplatzsituation hingewiesen werden damit auf den Bahnhofsparkplatz oder die Überlaufparkplätze ausgewichen werden kann. Der Parkplatzsuchverkehr konnte dadurch bereits reduziert werden.

Referenz gem. Plan	Bezeichnung	Status	Massnahme
PS1	Parkleitsystem (Anzeigetafel)	bestehend	keine, Erhalt

Abbildung 14: Kommunaler Richtplan Verkehr – Standort der Tafel des Parkleitsystems (grauer Punkt)

### 5.4 Veloverkehr

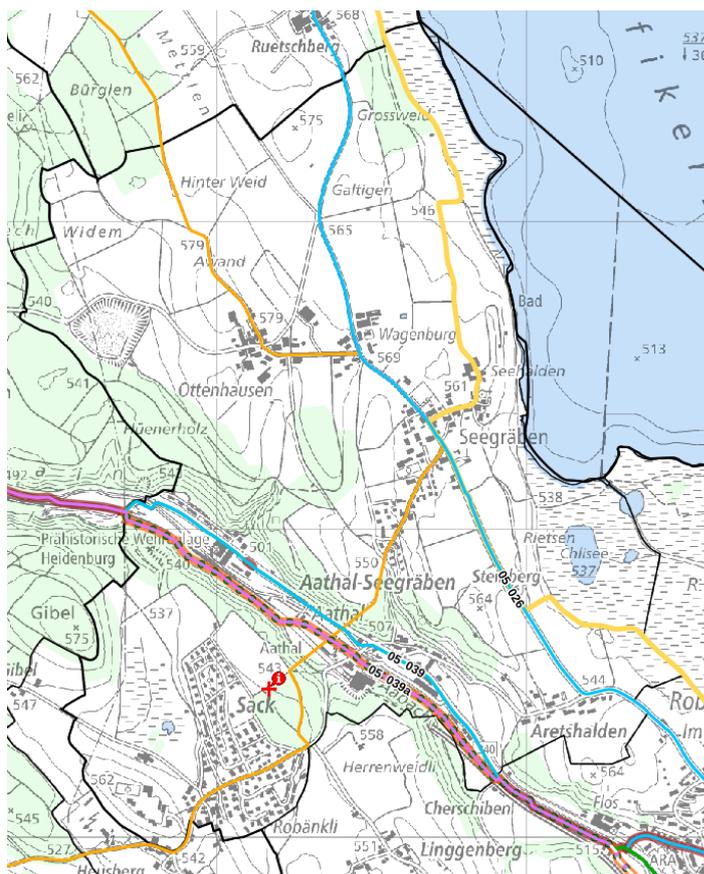
Der Veloverkehr spielt eine wichtige Rolle zur Erreichung der Modal-Split-Ziele. Der Pendlerverkehr soll in Zukunft häufiger mit dem Velo stattfinden. Von einem externen Planungsbüro wurde eine Variantenstudie (vom 25.10.2021) zur Umsetzung der neuen Veloschnellroute im Aathal entlang der Zürichstrasse durchgeführt. Neben dieser wichtigen Verbindung durch das Aathal, ist aber auch die Verbindung zwischen den Ortsteilen Seegräben und Sack von überregionalem Interesse und deshalb schon lange ein Thema. Die Fussgänger- und Fahrradbrücke wurde im regionalen Verkehrsrichtplan als neue Festsetzung aufgenommen. Ausserdem sind weitere neue Festsetzungen bezüglich Veloverkehr und bezüglich Veloparkierung im regionalen Richtplan aufgenommen worden (vgl. Kap. 5.4.1 und 5.4.2). Für den Veloverkehr wird die Gemeinde Seegräben somit künftig attraktiver werden.

Aufgrund der verschiedenen Vorstösse auf regionaler Ebene was den Veloverkehr betrifft, ist der Handlungsbedarf für weitere Festsetzungen auf kommunaler Ebene eher gering. Es gilt die bestehenden Lücken im Velonetz zu schliessen, was mit wenigen kommunale Ergänzungen im Ortsteil Ottenhausen und Sack erfolgen kann (vgl. Kap. 5.4.3).

#### 5.4.1 Grundlagen

Neben den Festlegungen des kantonalen Richtplanes dienen die Informationen aus dem Kantonalen GIS zur Thematik Veloverkehr als Grundlage. Das «Velonetz Alltag» zeigt die bestehenden, aufzuhebenden und geplanten Verbindungen auf; ausserdem sind die Schweiz-Mobil Freizeitrouten aufgeführt. Das Velonetz stimmt mehrheitlich mit den Festsetzungen im regionalen Richtplan überein. Eine Ausnahme ist die aufzuhebende Route entlang des Pfäffikersees sowie eine Verbindung der Schweiz-Mobil Freizeitroute.

Ebenfalls nicht aufgeführt ist eine seit 1983 bestehende kommunale Festsetzung zum Velonetz, welche jedoch weiterhin im kommunalen Richtplan Verkehr beibehalten wird.



**Velonetz Alltag** i

bestehend/ Variante	bei Ersatz aufzu- hebend	geplant	Verbindungstyp
			Veloschnellroute (Abschnitte für Pilotprojekte)
			Hauptverbindung
			Nebenverbindung
			Zusätzliche Freizeitverbindung
<b>Az</b>			Routennummer / Verbindungsnummer
			Planungshoheit Städte Zürich und Winterthur

Die Inhalte des Velonetzplans werden mit den regionalen Richtplänen abgeglichen. Bis die regionalen Richtpläne beschlossen sind, können Differenzen zwischen dem Velonetzplan und den regionalen Richtplänen bestehen.

**Velonetz: Schwachstellen und Netzlücken** i

- Schwachstellen
- Netzlücke

**SchweizMobil Freizeitroutes** i

- SchweizMobil Freizeitroutes

Abbildung 15: Velonetz Alltag, Gemeinde Seegräben, Zugriff am 02.08.2022

### 5.4.2 Überkommunale Festlegungen

Das Gemeindegebiet wird mit dem regionalen Velonetz bereits sehr gut abgedeckt. Auf der Zürichstrasse wurde die Linienführung der geplanten Veloschnellroute Uster-Wetzikon durchs Aatal angepasst. Geplant sind marginale Anpassungen gegenüber der heutigen Linienführung, die aber die Verkehrssicherheit der Velofahrer wesentlich verbessern sollen. Die beliebte Freizeitroute um den Pfäffikersee (Radrundroute Pfäffikersee) ist ebenfalls als überkommunale Festlegungen abgebildet. Revidiert wurden auch die Freizeitroutes Volketswil – Pfäffikersee als sogenannte Hügelroute sowie Greifensee- Pfäffikersee welche die Erstellung einer Fussgänger- und Fahrradbrücke beinhaltet. Die genaue Linienführung der Brücke und des Zubringerwegs ist im regionalen Richtplan noch nicht ausreichend detailliert eingezeichnet. Die Linienführung wurde im kommunalen Richtplan Verkehr präzisiert.

Auch die Ortsteile Seegräben und Sack innerhalb der Gemeinde sind über das regionale Velonetz bereits miteinander verbunden.

Untenstehend sind die Inhalte gemäss dem Richtplanteil des regionalen Richtplans dargestellt.

**Tabelle 49 Veloschnellrouten, geplante Infrastruktur**

Verbindung	Gemeinde	Massnahmen > siehe Velonetzplan (VNP)	Bemerkungen / Koordinationshinweis / Nr. VNP
Wetzikon Bahnhof – Aathal	Seegräben, Wetzikon	Aus- / Neubau	VNP 05_039

Abbildung 16: Auszug Richtplanteil regionaler Richtplan vom 29.6.2022

Insbesondere bei den Freizeitroutes erfährt der regionale Richtplan auf dem Gemeindegebiet von Seegräben verschiedene Anpassungen.

Tabelle 52 Freizeitrouten

Verbindung	Gemeinde	Abschnitt	Bemerkungen
Radrundroute Pfäffikersee	Pfäffikon, Seegräben, Wetzikon	Radrundroute Pfäffikersee: Pfäffikon, Ruetschberg, Seegräben, Robenhausen, Auslikon	SchweizMobil Route 210, SVO Pfäffikersee vom 27. 5. 1999
Volketswil - Pfäffikersee	Uster, Pfäffikon, Seegräben	(Gutenswil) – Freudwil – Wermatswil – Ottenhausen - Seegräben	Hügelroute
Greifensee - Pfäffikersee	Mönchaltorf, Seegräben, Uster	Naturstation Silberweid – Mönchaltorf – Sulzbach (entspricht SchweizMobil 41) – Sack (bestehend) – Brücke Aathal (geplant) - Seegräben	Brücke Aathal geplant, ISOS Nr. 5264 Landschaftsschutz- objekt Nr. 7157 Schmelzwasserrinne Aathal

Abbildung 17: Auszug Richtplantext regionaler Richtplan vom 29.6.2022

### 5.4.3 Kommunale Festlegungen (Velonetz)

Während die regionalen Velowege sowohl das Gemeindegebiet als auch die Ortschaften untereinander gut verbindet und auch die Verbindungen in die Nachbargemeinden sicherstellt, gibt es einige Lücken, welche mit den kommunalen Festlegungen geschlossen werden. Es handelt sich durchwegs um bestehende Festsetzungen. Aufgrund der Ausdehnung des Velonetzes sind keine neuen Festlegungen erforderlich.

Nachfolgend werden die kommunalen Festlegungen aufgeführt und kurz beschrieben:

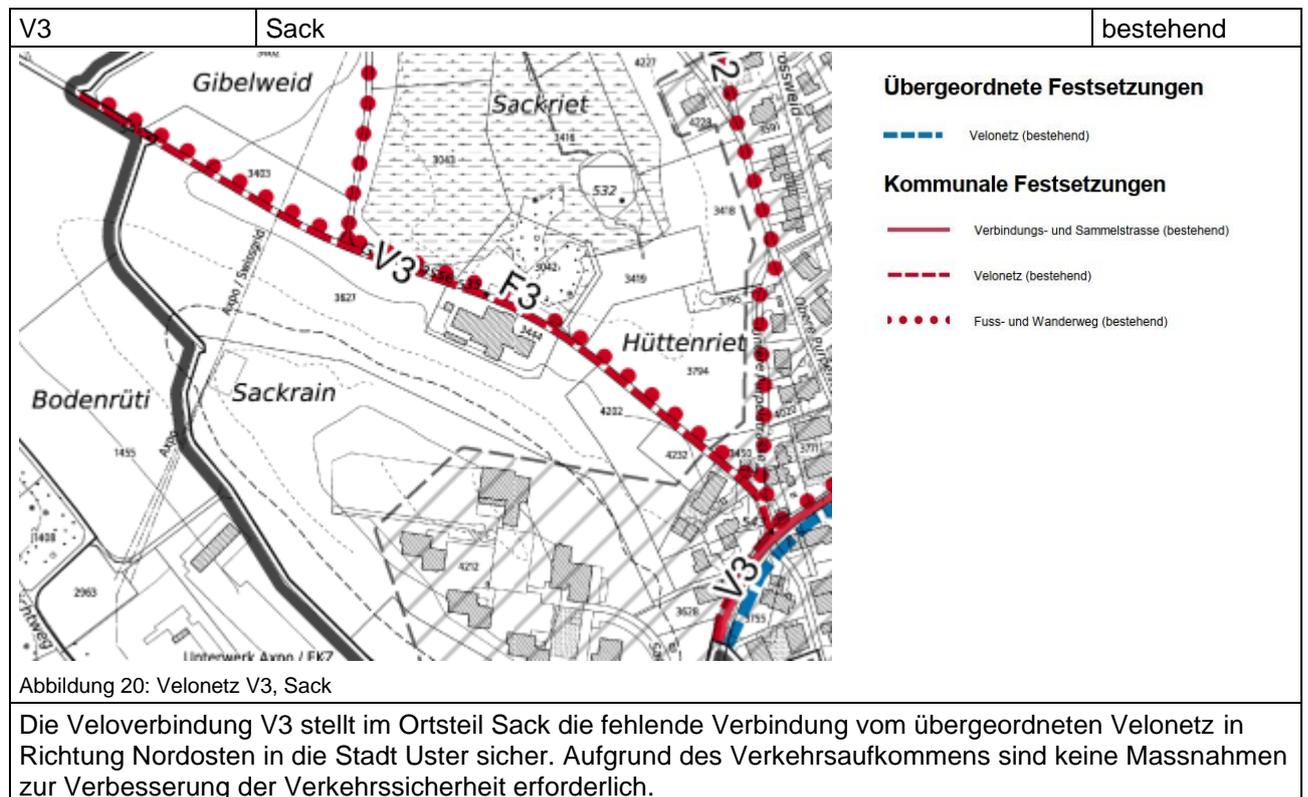
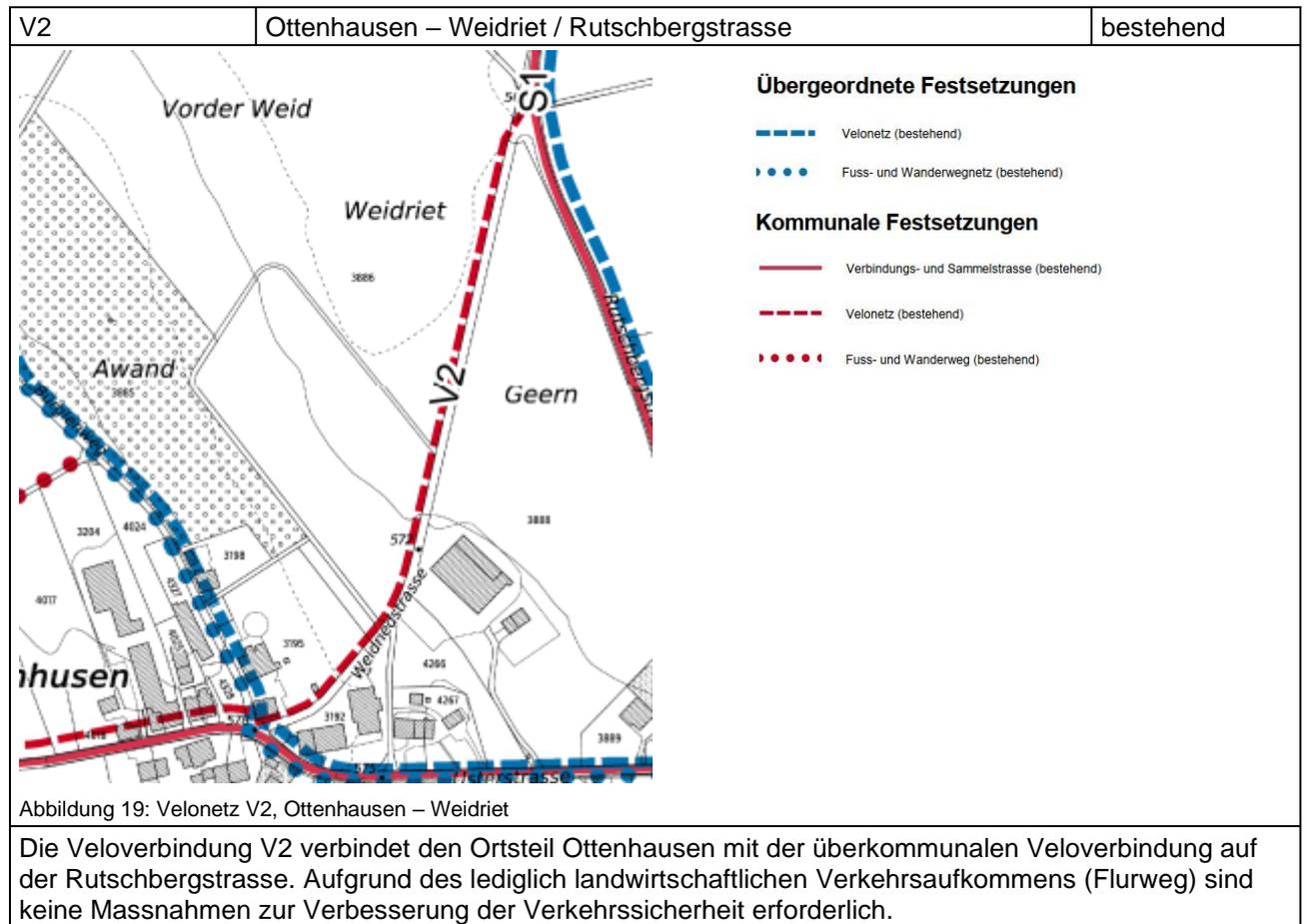
Referenz	Bezeichnung	Status
V1	Uster – Ottenhausen	bestehend



Abbildung 18: Velonetz V1, Uster – Ottenhausen - Ruetschberg

<b>Übergeordnete Festsetzungen</b>	<b>Kommunale Festsetzungen</b>	
<span style="color: blue;">— — — —</span> Velonetz (bestehend)	<span style="color: red;">— — — —</span> Verbindungs- und Sammelstrasse (bestehend)	<span style="color: red;">• • • •</span> Fuss- und Wanderweg (bestehend)
<span style="color: blue;">• • • •</span> Fuss- und Wanderwegnetz (bestehend)	<span style="color: red;">- - - -</span> Velonetz (bestehend)	

Die Veloverbindung V1 verläuft auf der Usterstrasse und verbindet den Ortsteil Ottenhausen in Richtung Westen in die Stadt Uster. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sind keine Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich.



#### 5.4.4 Kommunale Festlegungen (Velonetz) - Übersicht

Die oben aufgeführten Festlegungen werden in der folgenden Tabelle noch einmal als Übersicht zusammengefasst:

Referenz gem. Plan	Bezeichnung	Status	Massnahme
V1	Uster – Ottenhausen	bestehend	keine
V2	Ottenhausen - Weidriet / Rutschbergstrasse	bestehend	keine
V3	Sack – Uster	bestehend	keine

#### 5.5 Veloparkierung

Neben dem Velonetz ist auch für ein angemessenes Angebot für die Veloparkierung auf kommunaler Ebene zu sorgen. Solche Überlegungen sind in Zukunft noch zu vertiefen und entsprechende Konzepte innerhalb der Gemeinde zu erarbeiten. Neben der Bereitstellung von Veloparkierungsanlagen sollte die Erstellung von öffentlichen E-Bike Ladestationen in Betracht gezogen werden.

Beim Gemeindehaus sind 50 Veloabstellplätze vorhanden. Dort ist die Nachfrage aufgrund der Juckerfarm als beliebtes Ausflugsziel sowie aufgrund der Radrundroute Pfäffikersee gegeben. Das Angebot soll künftig weiter ausgebaut werden. Insbesondere soll mit diesem Angebot auch eine Entflechtung am See / Bad Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Es handelt sich dabei um eine übergeordnete Festsetzung, welche aufgenommen wurde.

V12	Seegräben	Parkplatz Gemeindehaus	100	bestehend, Erweiterung um 50 Abstellplätze / Moorlandschaft Pfäffiker- see, Jucker Farm
-----	-----------	---------------------------	-----	--

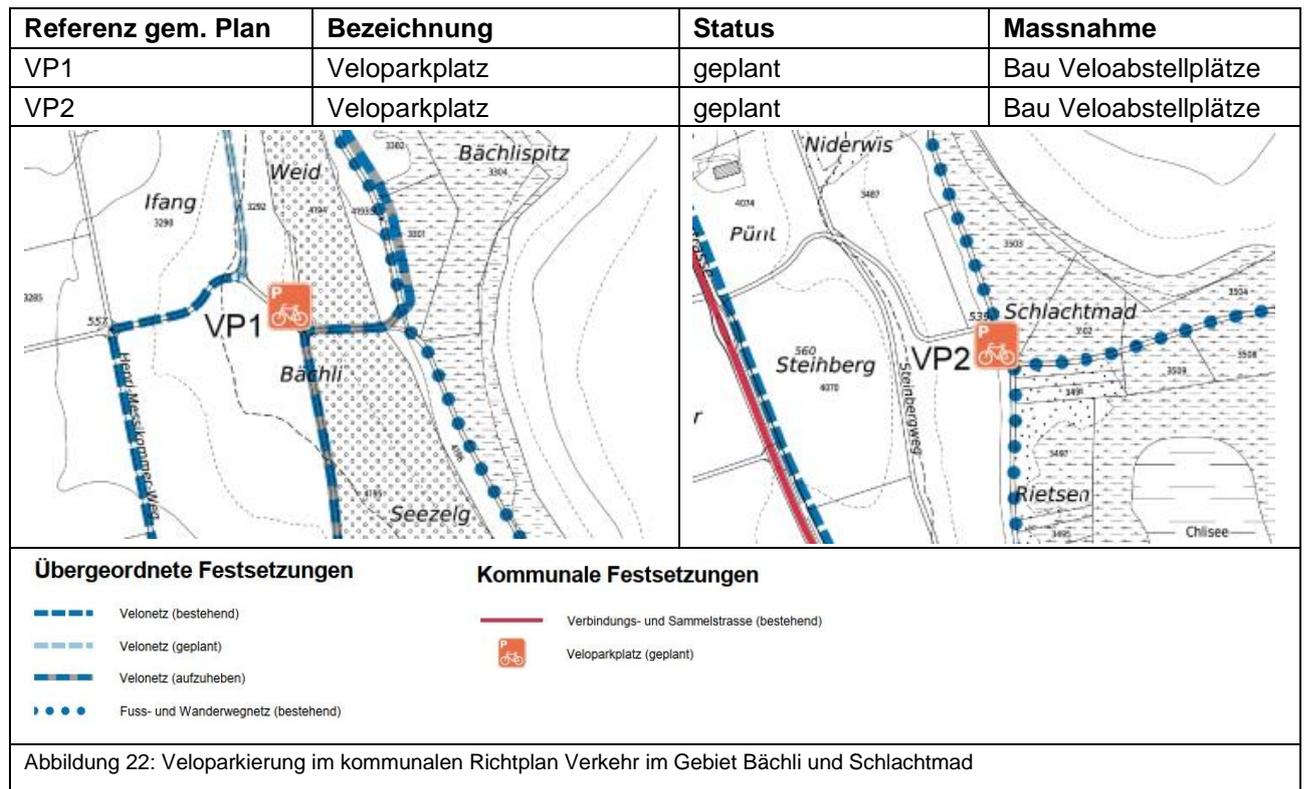
Abbildung 21: Richtplanteil regionaler Richtplan für die Veloparkierung vom 29.6.2022

Zwei weitere Festlegungen für geplante Veloparkierungen sind in Seeufernähe im Bereich Bächli sowie Schlachtmad im Plan aufgenommen worden. Deren Zweck ist die Entflechtung des Velo- und Fussverkehrs in Seeufernähe. Entlang des Seerundweges besteht ein Velofahrverbot. Es soll deshalb eine Veloabstellmöglichkeit geschaffen werden damit eine Anreise zum Seeufer per Velo ermöglicht und Verstösse gegen das Velofahrverbot verringert werden. Bauliche Massnahmen ausserhalb der Bauzone sind sehr beschränkt. Es sind deshalb Veloparkierungsmöglichkeiten geplant, welche mit geringen baulichen Massnahmen umgesetzt werden und in angemessener Distanz zur Badi bereitgestellt werden können. Als weitere Massnahme ist die Sperrung des Wegabschnittes zwischen Schlachtmad und Bächli für Velofahrende mittels Wegschranken geplant. Als flankierende Schutzmassnahme soll ein naturbelassener Staketenzaun, der für die Wintermonate jeweils zurückgebaut wird, das Betreten der Landwirtschaftsparzellen, auf denen die Velo- ständer zu stehen kommen, verhindern.

Als Veloparkierungsanlage ist jeweils in beiden Bereichen ein eingeschnittener Baumstamm mit 24 Abstellplätzen vorgesehen, welche weder Terrain- noch Belagsveränderungen zur Folge hat und sich als naturnahe Massnahme gut und unauffällig ins Landschaftsbild einfügt. Damit wird den übergeordneten Vorgaben des Landschafts- und Naturschutzes Rechnung getragen.

Der Standort für die Veloparkierungsanlage Schlachtmad liegt ausserhalb der Fruchtfolgefläche, während derjenige im Bereich Bächli rund 90 m<sup>2</sup> Fruchtfolgefläche entlang der Flurweges in Anspruch nimmt. Jedoch kann die beanspruchte Fläche mit sehr geringem Aufwand wieder in den ursprünglichen Zustand gebracht werden, da mit der Erstellung der Veloparkierungsanlage keine Belagsänderungen einhergehen und der Boden somit kaum beansprucht wird.

Der Eingriff steht damit in einem sehr guten Verhältnis zum Grad der Zielerreichung (Entflechtung des Velo- und Fussverkehrs, Fernhalten des Veloverkehrs aus den Naturschutzumgebungszonen).



## 5.6 Fuss- und Wanderwegnetz

Beim Fuss- und Wanderwegnetz deckt das regionale Wegnetz das Gemeindegebiet relativ gut ab, es sind jedoch mehr Ergänzungen auf kommunaler Ebene erforderlich. Die meisten kommunalen Festlegungen stammen noch aus dem kommunalen Richtplan Verkehr aus dem Jahr 1983 und wurden übernommen, einige neue Festlegungen kamen hinzu. Selten sind konkrete Massnahmen erforderlich, weshalb die meisten Festlegungen als bestehend aufgenommen wurden.

### 5.6.1 Grundlagen

Als Grundlagen für die Überprüfung des Fuss- und Wanderwegnetzes dienten die überkommunalen Festsetzungen sowie der rechtskräftige kommunale Richtplan Verkehr. Ausserdem konnten Netzlücken mithilfe des lokalen Wissens der Gemeindevertreter identifiziert und ergänzt werden.

### 5.6.2 Übergeordnete Festlegungen

Die übergeordneten Festlegungen decken die wichtigsten Verbindungen ab. Einerseits wird die Verbindung zwischen den Gemeinden Uster und Wetzikon durch das Aatal abseits der Zürichstrasse gewährleistet, andererseits werden die Ortsteile Sack und Seegräben miteinander verbunden. Die Route um den Pfäffikersee unterstreicht die Wichtigkeit der Gemeinde Seegräben für Erholungssuchende.

**Tabelle 46 Fuss- und Wanderwege mit Handlungsbedarf**

N1	Strandweg Seegräben / Wetzikon	Wanderweg geplant Rückbau bestehender Weg	kurz- mittelfristig	Verlegung Wanderweg aus Schutzzone SVO Pfäffikersee
----	-----------------------------------	---	------------------------	---

**Tabelle 47 Hindernisfreie Wanderwege von regionaler Bedeutung (ohne Karteneintrag)**

H2	Pfäffikon, Seegräben, Wetzikon	Pfäffikersee-Rundweg	Bestehend, Nr. 890
----	-----------------------------------	----------------------	--------------------

Abbildung 23: Richtplanteil regionaler Richtplan für das Fuss- und Wanderwegnetz vom 18.11.2021

### 5.6.3 Kommunale Festlegungen (Fuss- und Wanderwegnetz)

Es werden sämtliche auf kommunaler Ebene festgesetzten Fuss- und Wanderwege aufgeführt und beschrieben. Auf eine Unterscheidung zwischen Fuss- und Wanderwegen, sowie zwischen Alltags- und Freizeitwegen wird verzichtet. Fusswege verlaufen generell innerorts und Wanderwege ausserorts, wobei beide Kategorien mit unterschiedlichen Belägen ausgestattet sein können. Für Festsetzungen mit dem Status bestehend sind keine Massnahmen erforderlich.

Referenz	Bezeichnung	Status
F1	Sack Verbindungsstück Gstalder	bestehend

**Übergeordnete Festsetzungen**

- — — Bahnlinie Ausbau (geplant)
- - - Hochleistungsstrasse - Tunnell (Umfahrung geplant)
- - - Velonetz (bestehend)
- - - Velonetz (geplant)
- • • Fuss- und Wanderwegnetz (bestehend)

**Bahnhof**

- Bahnhof

**Kommunale Festsetzungen**

- — — Verbindungs- und Sammelstrasse (bestehend)
- • • Fuss- und Wanderweg (bestehend)
- • • Fuss- und Wanderweg (geplant)

**Informationsinhalte**

- Schule / Kindergarten

Abbildung 24: Fussweg im Gebiet Gstalder (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan)

Der bestehende Fusswegabschnitt verläuft auf dem Weg der Unterhaltsgenossenschaft Seegräben und verbindet den kantonalen Fuss- und Wanderweg mit dem Ortsteil Sack bzw. der Gstalderstrasse.

Referenz	Bezeichnung	Status
F2	Sack Verbindungsstück Gstalder	bestehend

**Übergeordnete Festsetzungen**

- - - Velonetz (bestehend)

**Kommunale Festsetzungen**

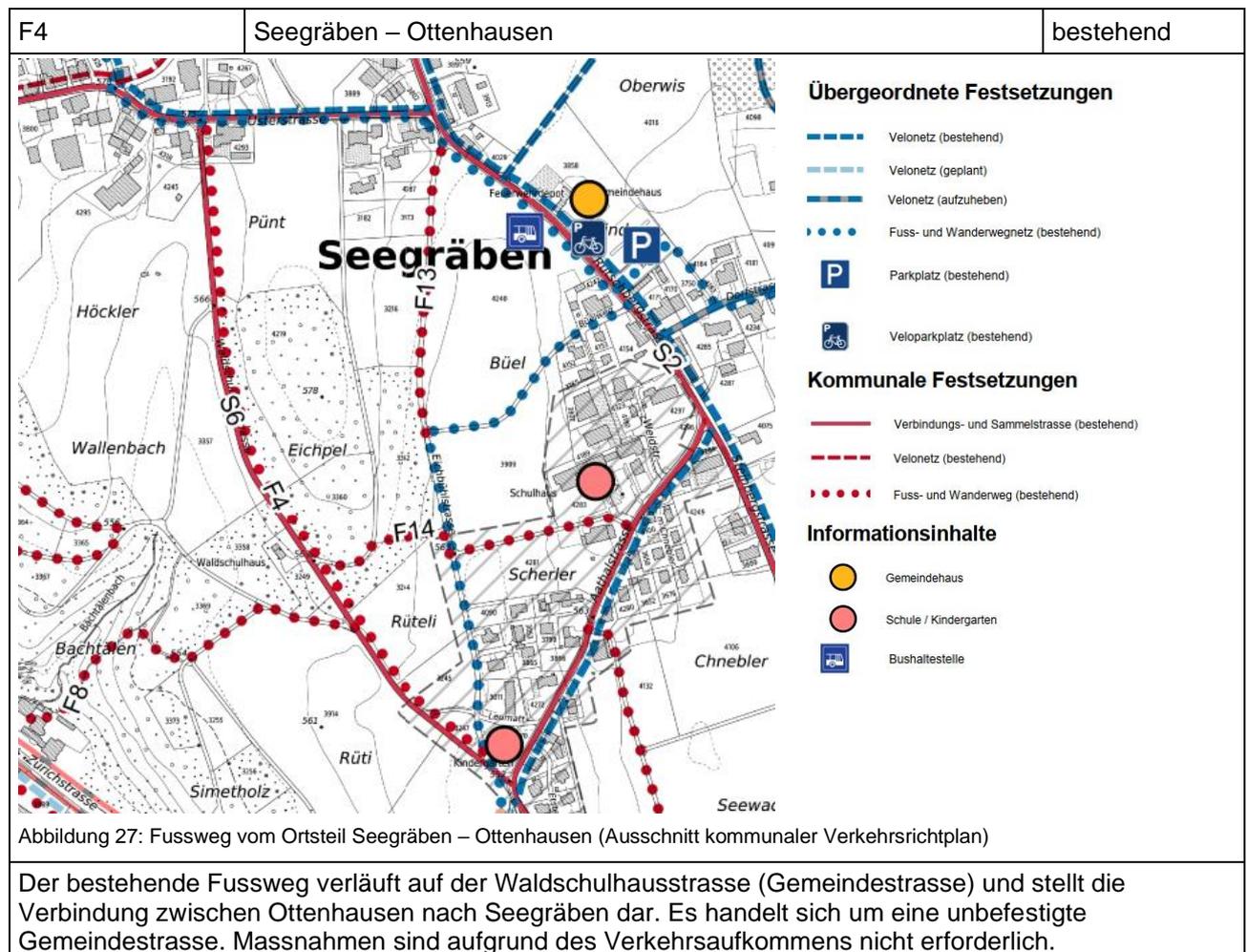
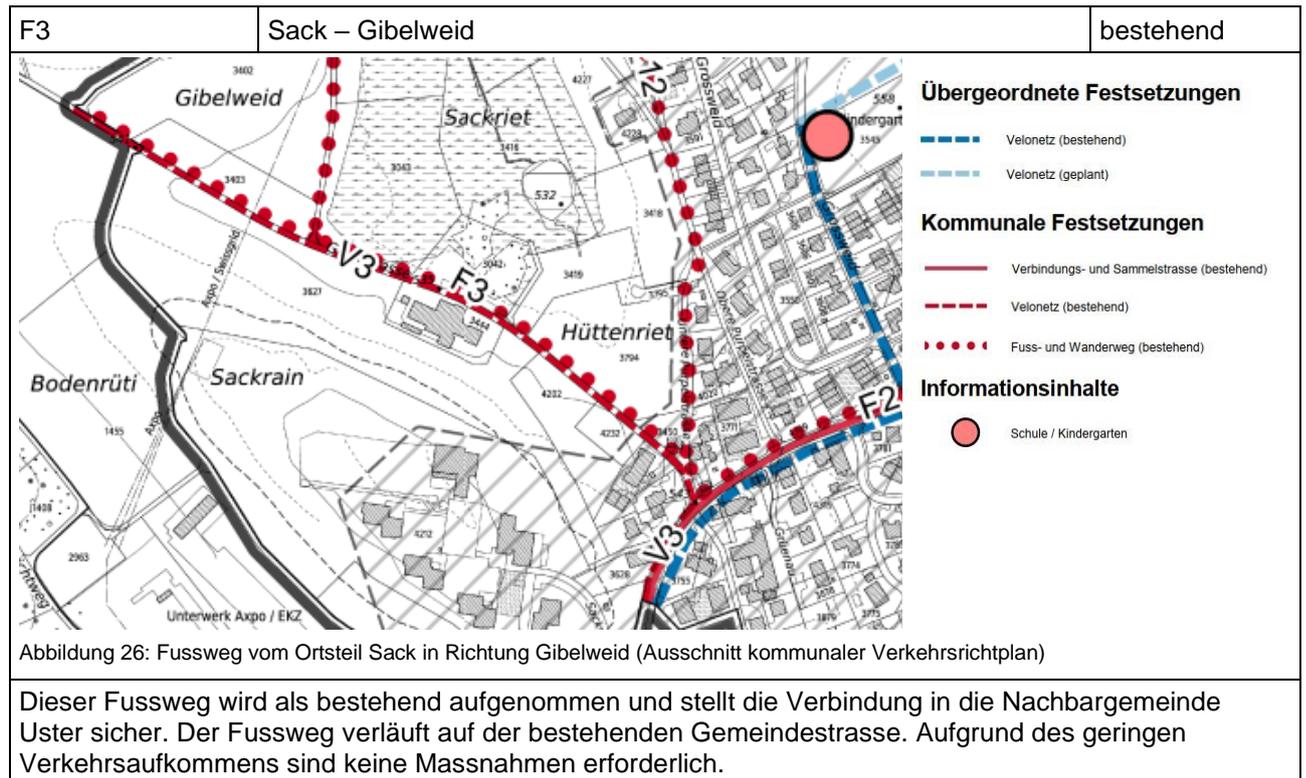
- — — Verbindungs- und Sammelstrasse (bestehend)
- • • Fuss- und Wanderweg (bestehend)

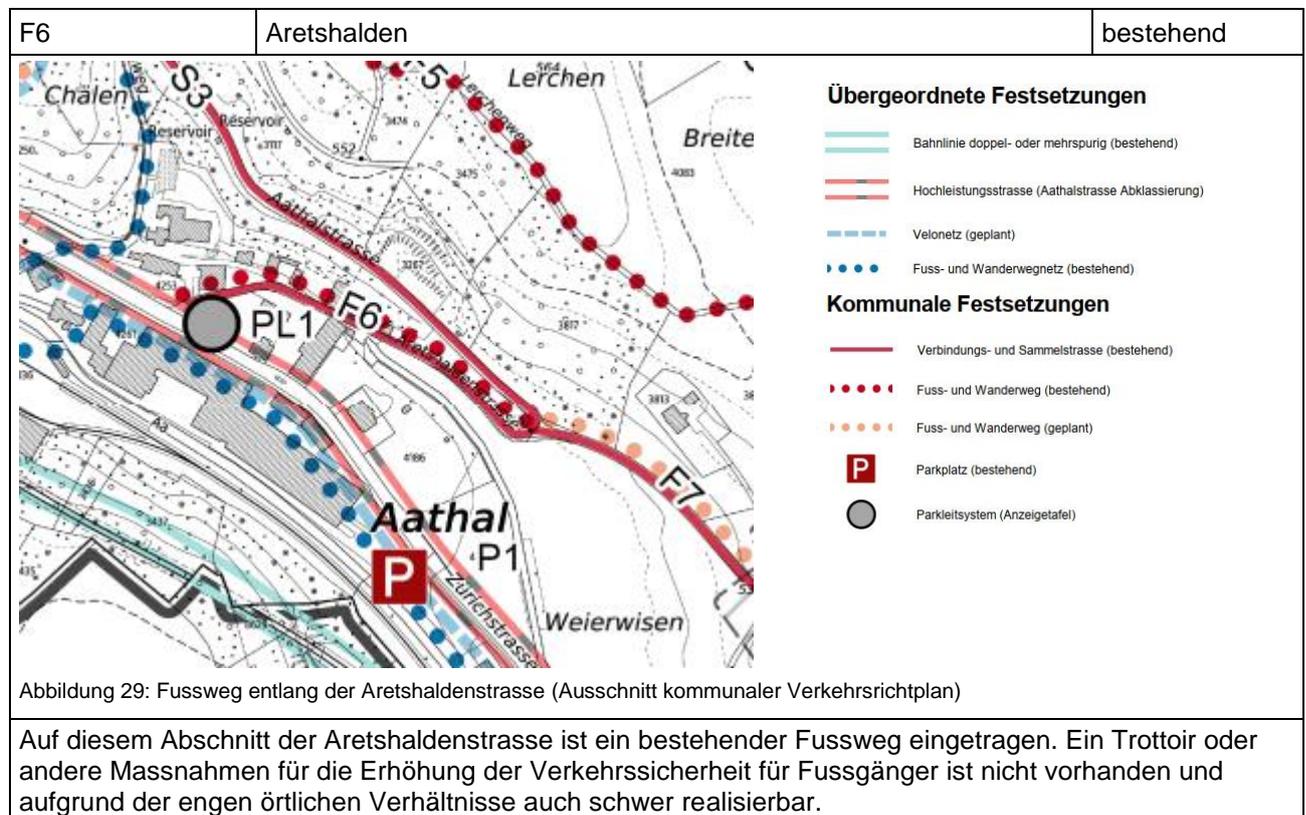
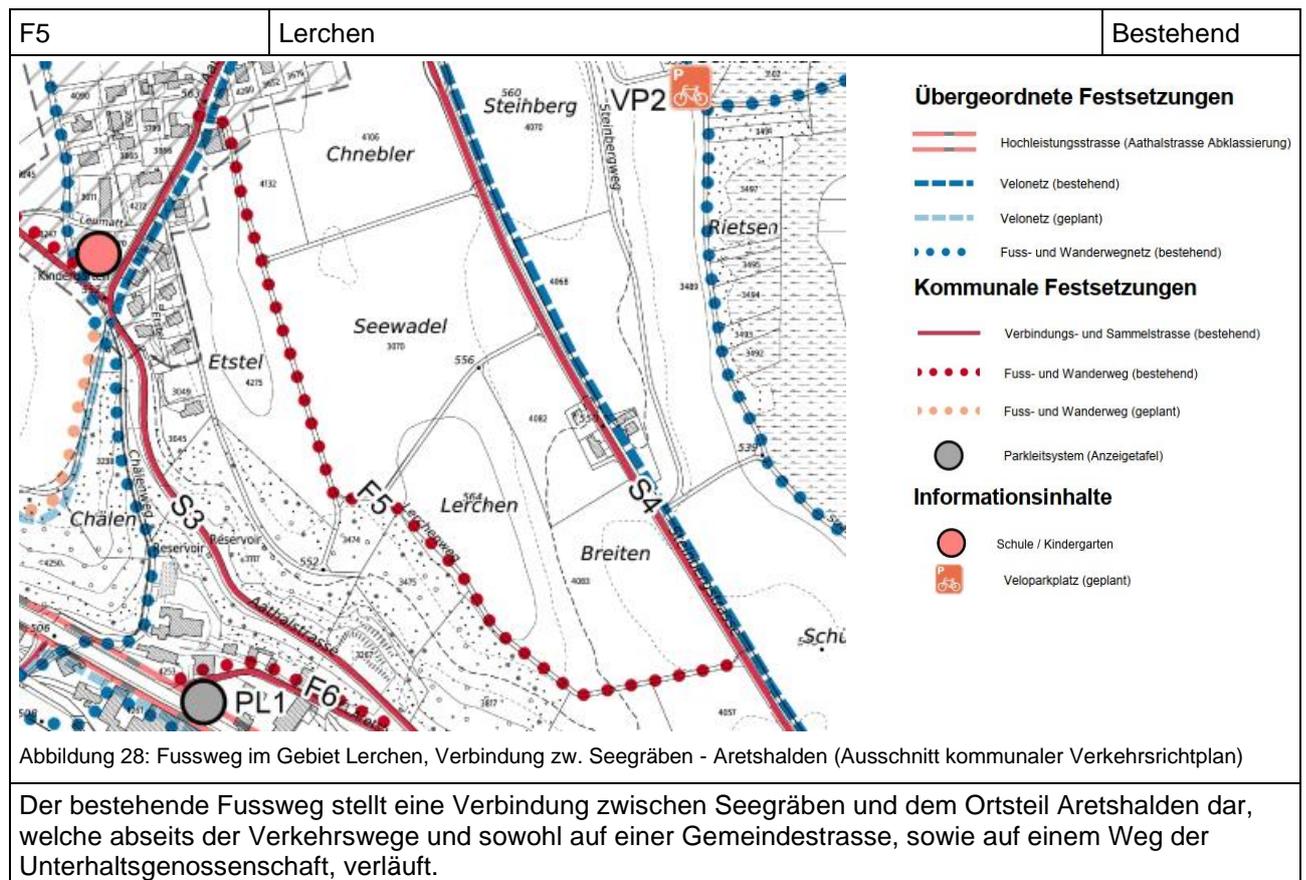
**Informationsinhalte**

- Schule / Kindergarten

Abbildung 25: Fussweg entlang der Gstalderstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan)

Das Trottoir entlang der Gstalderstrasse wird als bestehende Fusswegverbindung aufgenommen.





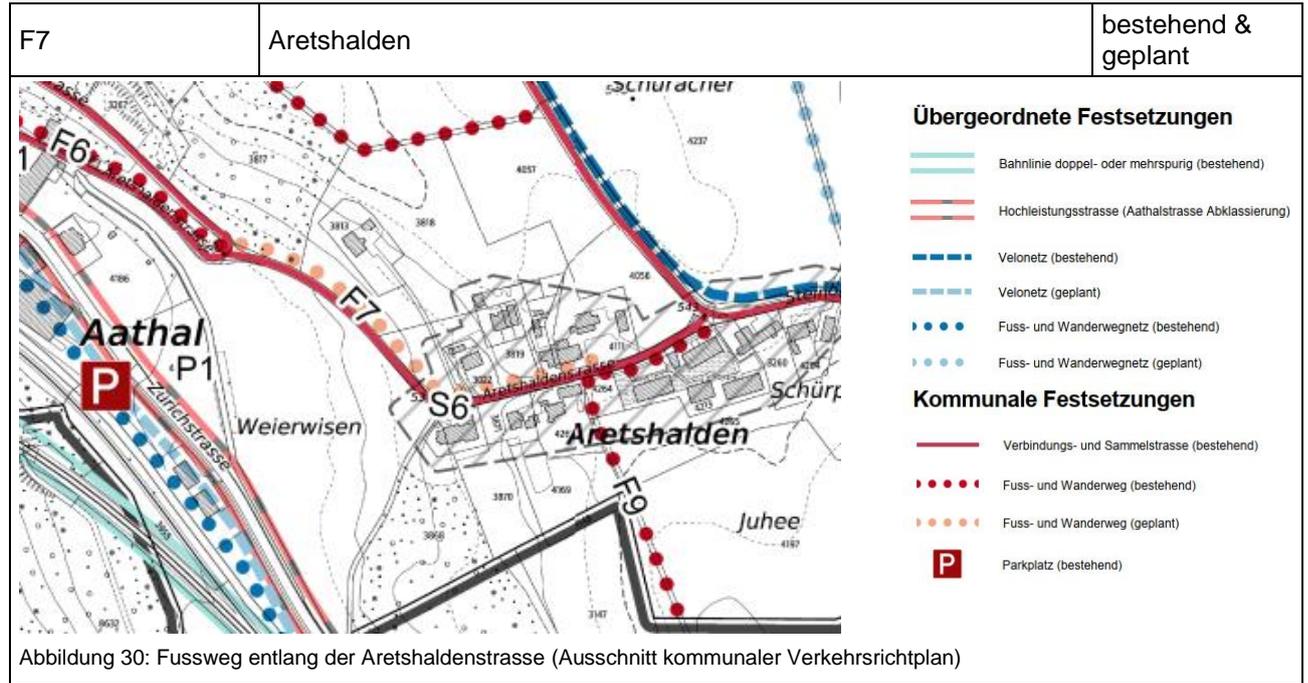


Abbildung 30: Fussweg entlang der Aretshaldenstrasse (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan)

Dieser Fusswegabschnitt führt auf der Aretshaldenstrasse (wie Festsetzung F6) und schliesst die Fussweglücke zwischen Aretshalden und Aathal. Längerfristig sind Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit vorzusehen. Es ist Innerorts jedoch bereits teilweise ein Trottoir vorhanden. Der dort verlaufende Abschnitt wird deshalb als bestehend im Plan verzeichnet.

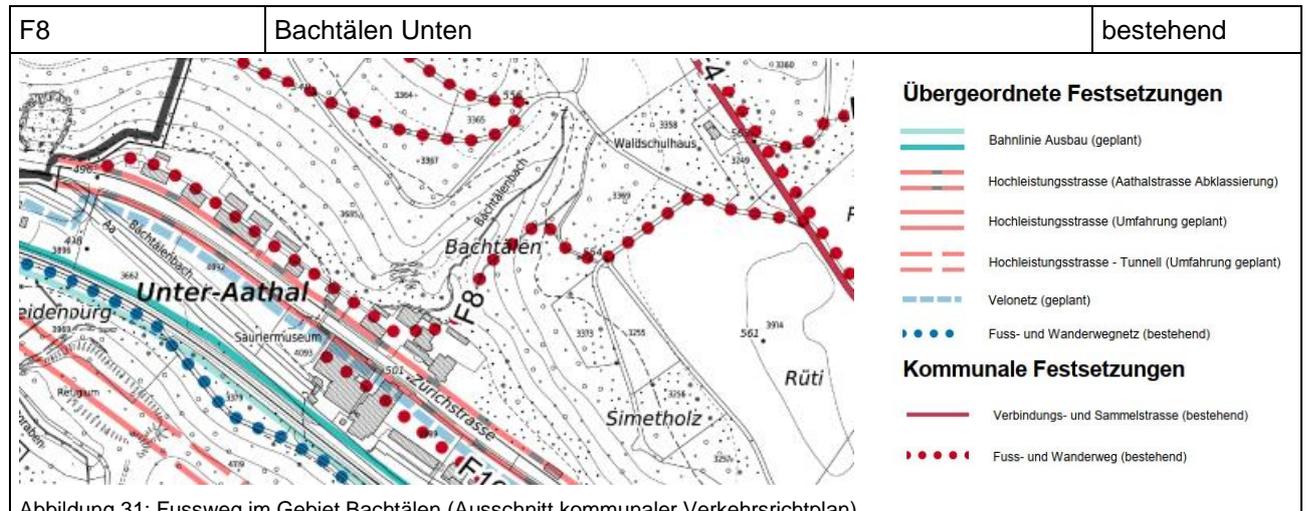


Abbildung 31: Fussweg im Gebiet Bachtälen (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan)

Der bestehende Fussweg verbindet das Unter-Aathal gegen Norden dem steilen Gelände folgende mit der Waldschulhausstrasse und ist nur für Fussgänger/Wanderer benutzbar.

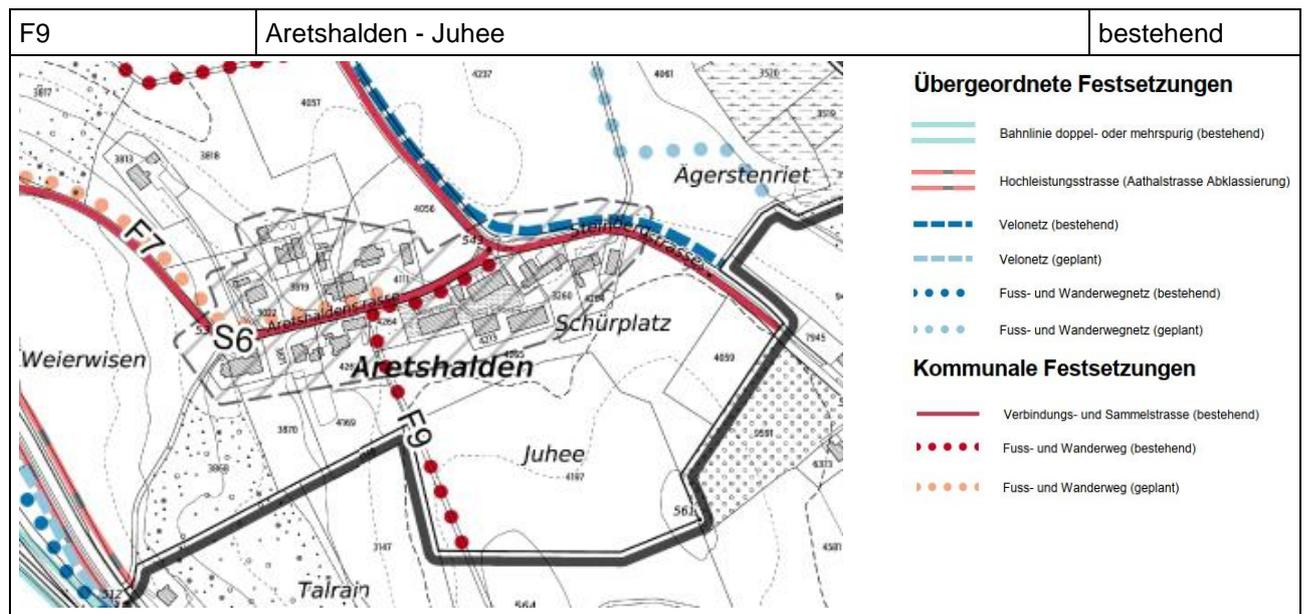


Abbildung 32: Fussweg bei Aretshalden über das Gebiet Juhee (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan)

Dieser Fusswegabschnitt verläuft zwischen Aretshalden über das Gebiet Juhee in Richtung Gemeinde Wetzikon. Es handelt sich um einen nicht vermarkten Weg, welcher auf den Privatgrundstücken Kat.Nrn. 4264, 4265 und 4197 verläuft. Der Weg wird als bestehend im Plan aufgenommen.

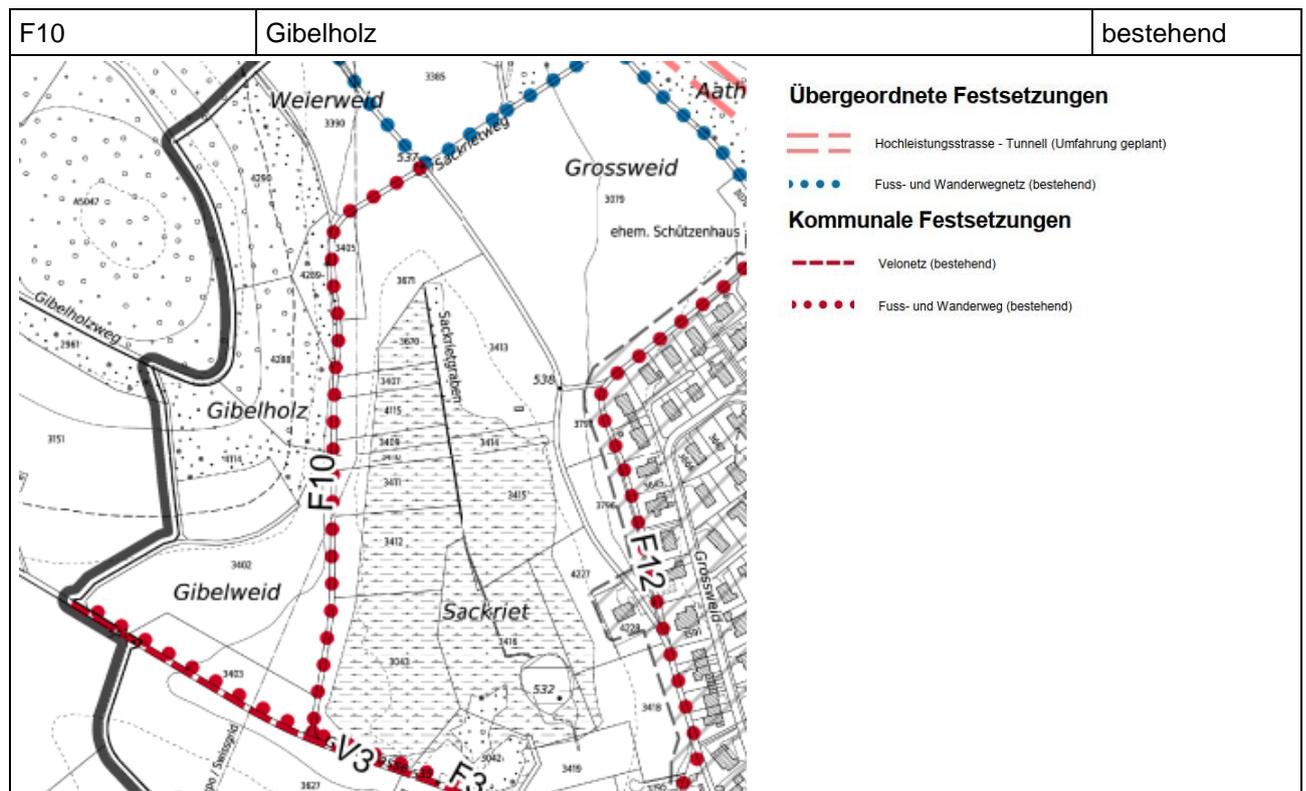
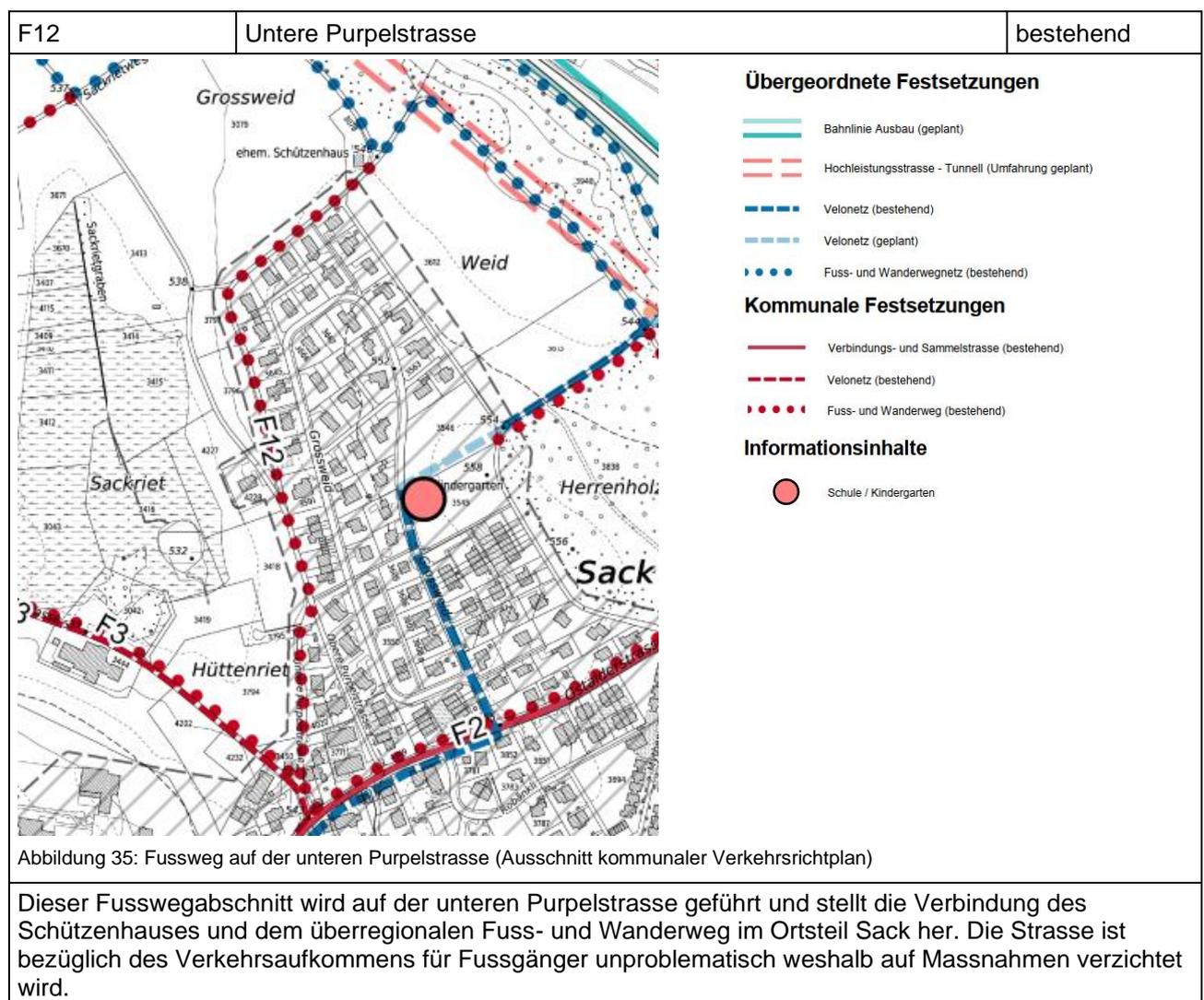
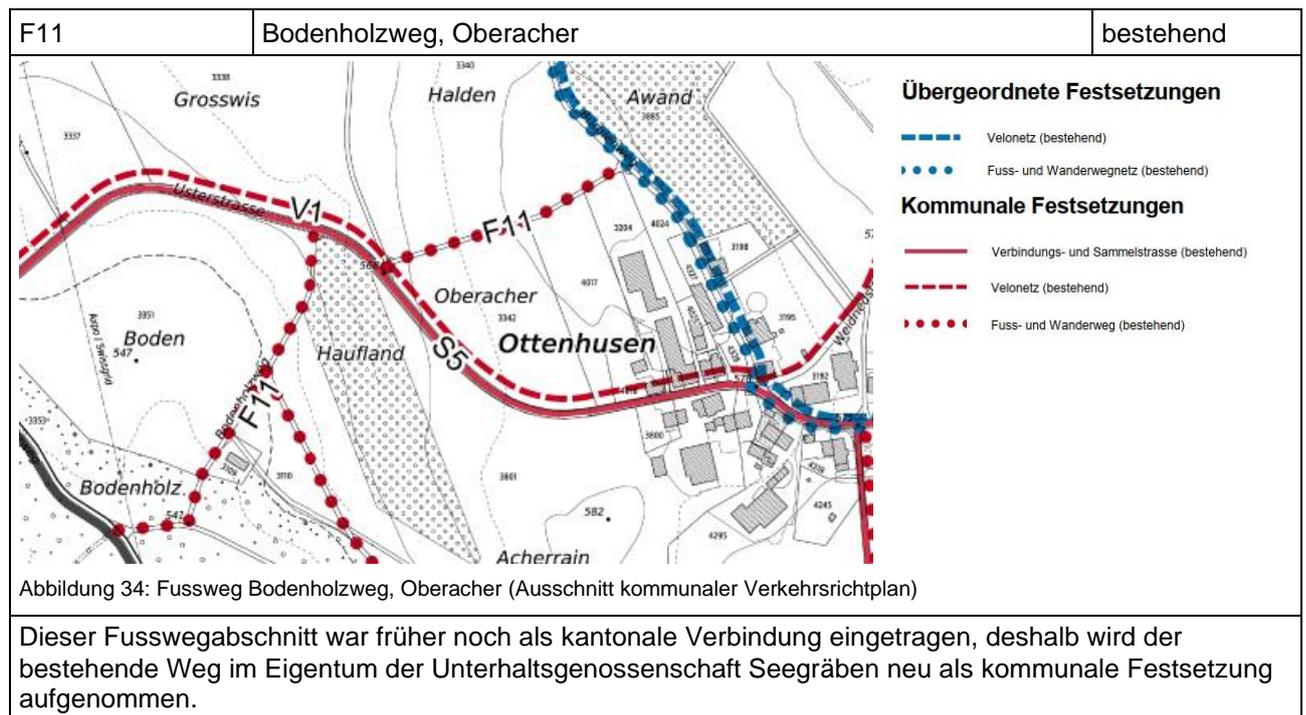
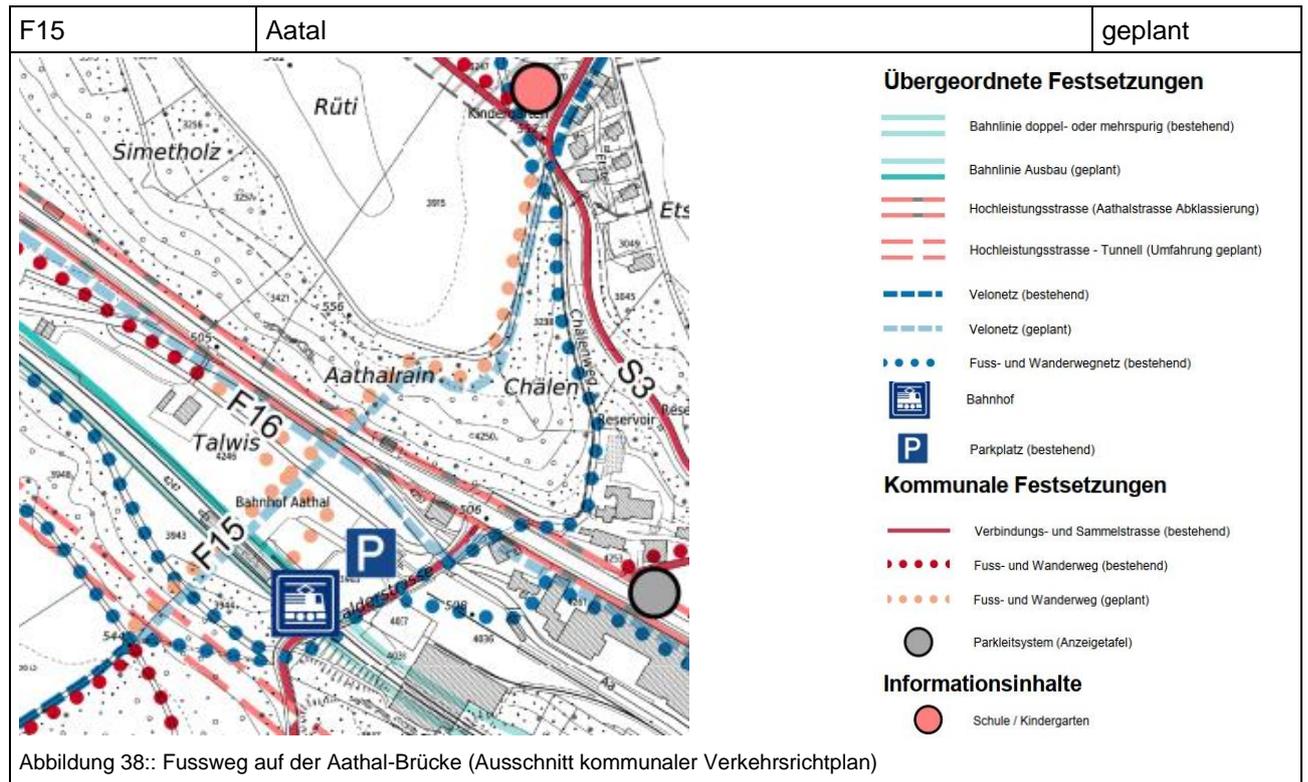


Abbildung 33: Fussweg im Gebiet Gibelholz (Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan)

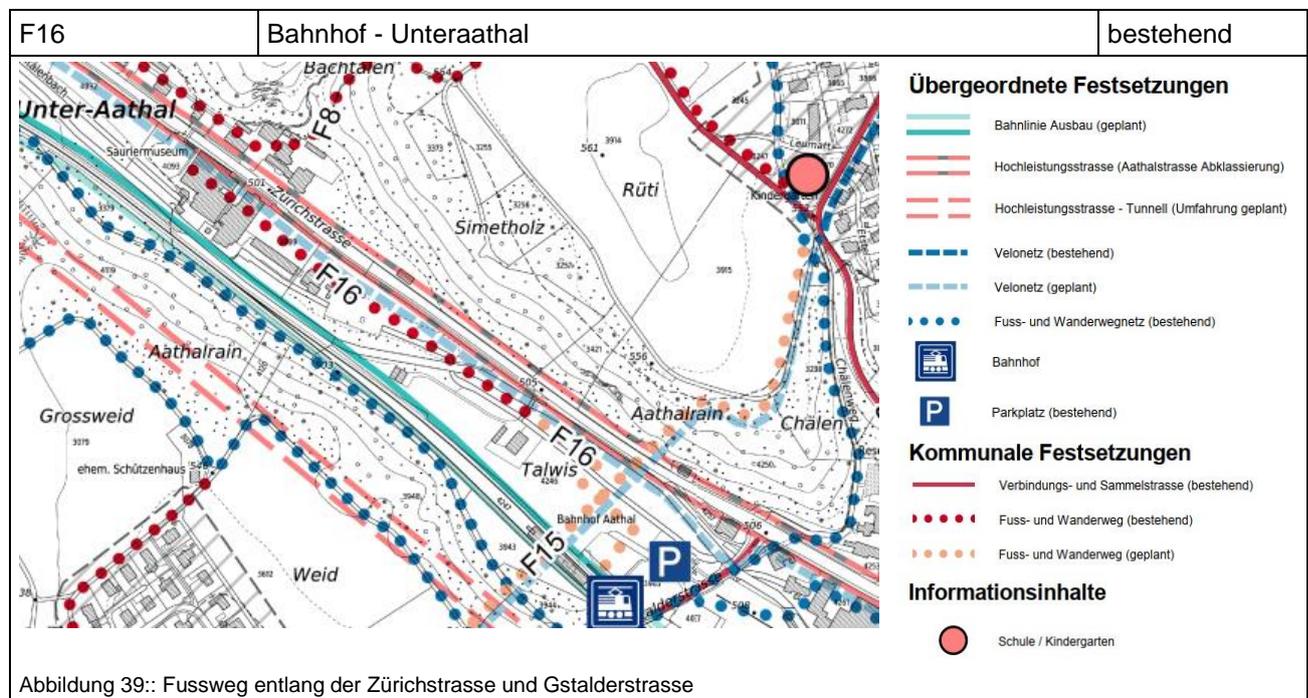
Der bestehende Fuss- und Wanderweg im Gebiet Gibelholz ist nicht mehr in der überkommunalen Planung berücksichtigt worden. Da der Weg weiterhin genutzt wird, ist dieser als kommunale Festsetzung aufgenommen worden.



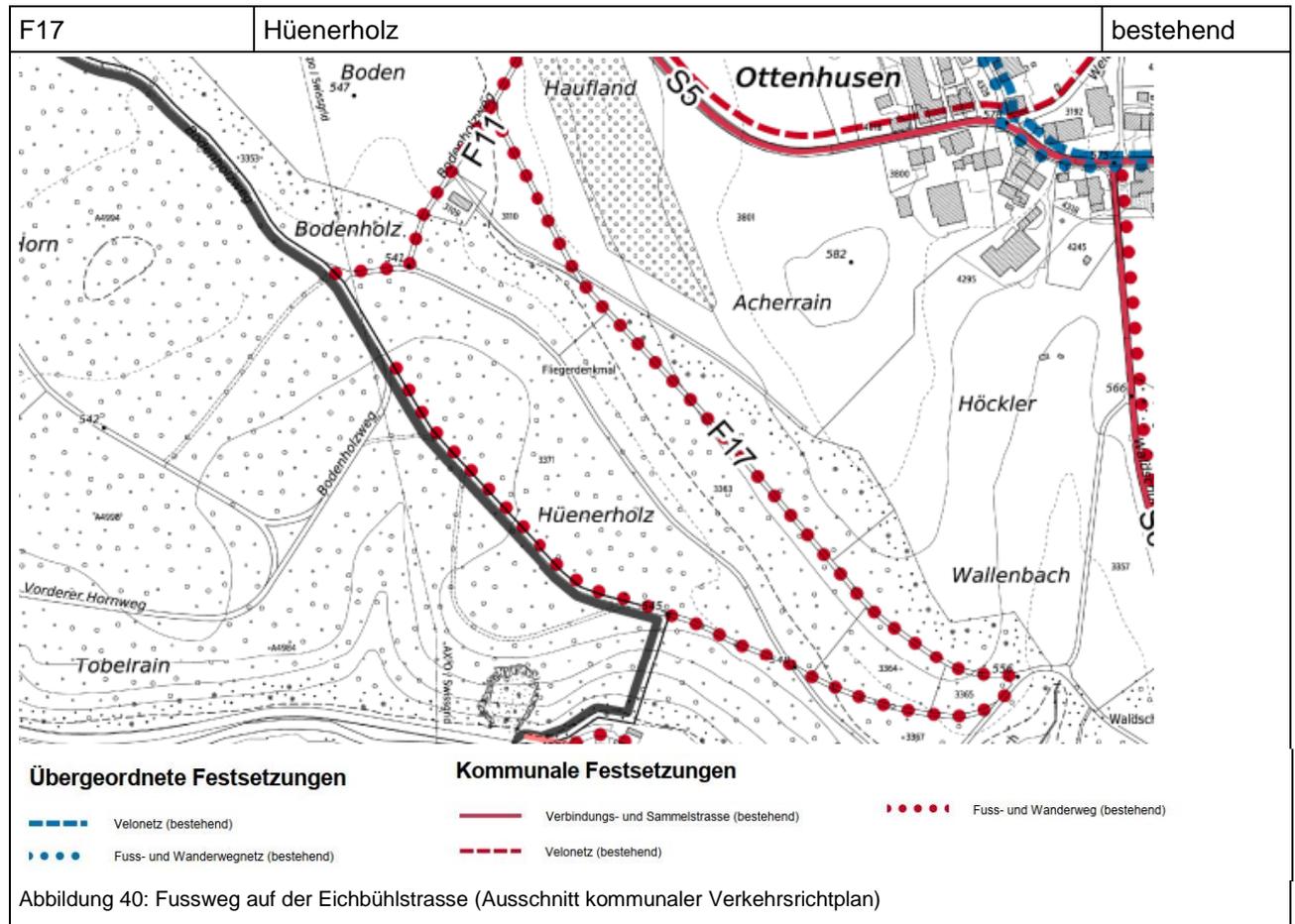




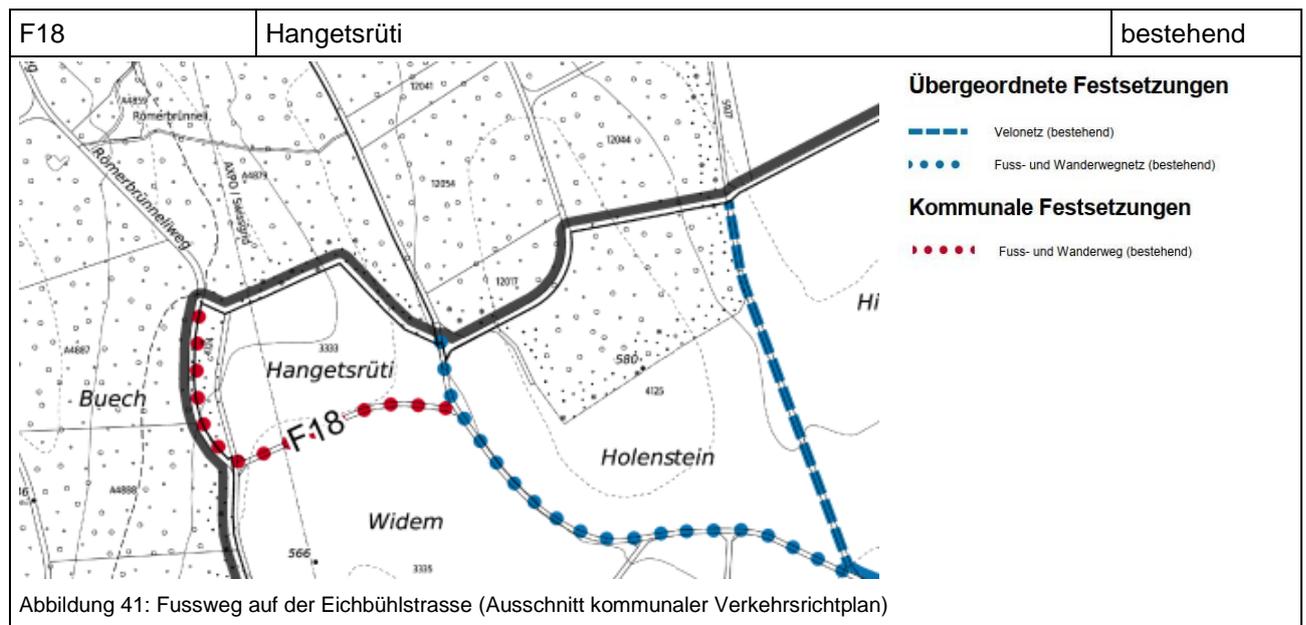
Ergänzend zur Veloverbindung über das Aatal als übergeordnete Festsetzung wird eine geplante Fusswegverbindung als kommunale Festsetzung aufgenommen. Der Fussweg soll auf der als Legislaturziel definierten Rad- und Fussgängerbrücke mit Anschluss an den Bahnhof geführt werden, die Ortsteile Sack und Seegräben miteinander verbinden und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver gestalten.



Die direkte Fusswegverbindung vom Bahnhof Aathal über das Areal Talwis an den bestehenden Fussweg (Trottoir) an der Zürichstrasse ist durch den privaten Gestaltungsplan Talwis, das Richtprojekt Schmid Landschaftsarchitekten GmbH vom 16. Dezember 2020 und die bestehende Brücke über die Aa gesichert. Ab dem Anschluss an die Zürichstrasse wird der Fussweg auf dem bestehenden Trottoir entlang der Zürichstrasse bis Unteraathal als kommunale Festsetzung (bestehend) aufgenommen. Bei der Realisierung der Veloschnellroute ist der Fussweg entsprechend zu berücksichtigen.



Der bestehende Weg der Unterhaltsgenossenschaft im Hüenerholz ist als Bestandteil des Helsana-Trails ein wichtiger Freizeitfussweg für sportlich aktive Personen und wird deshalb als neue kommunale Festsetzung übernommen.



Der bestehende Weg der Unterhaltsgenossenschaft führt zum Römerbrünneli, einer Grillstelle im Oberustermer Wald, und ist zudem als Bestandteil des Helsana-Trails ein wichtiger Freizeitfussweg für sportlich aktive Personen und wird deshalb als neue kommunale Festsetzung übernommen.

#### 5.6.4 Kommunale Festlegungen (Fuss- und Wanderwegnetz) - Übersicht

Die oben aufgeführten Festlegungen werden in der folgenden Tabelle noch einmal als Übersicht zusammengefasst:

Referenz	Bezeichnung	Status	Massnahme
F1	Sack Verbindungsstück Gstalder	bestehend	keine / Erhalt
F2	Sack – Gstalderstrasse	bestehend	keine / Erhalt
F3	Sack – Gibelweid	bestehend	keine / Erhalt
F4	Seegräben – Ottenhausen	bestehend	keine / Erhalt
F5	Lerchen	bestehend	keine / Erhalt
F6	Aretshaldenstrasse	bestehend	Längerfristig ev. Verbesserung mit Bankett oder Trottoir
F7	Aretshaldenstrasse	geplant	Längerfristig, Fussgängersicherheit
F8	Bachtälen Unten	bestehend	keine / Erhalt
F9	Aretshalden – Juhee	bestehend	keine / Erhalt
F10	Gibelholz	bestehend	keine / Erhalt
F11	Bodenholzweg / Oberacher	bestehend	keine / Erhalt
F12	Untere Purpelstrasse	bestehend	keine / Erhalt
F13	Eichbühlstrasse	bestehend	keine / Erhalt
F14	Eichpel / Scherler	bestehend	keine / Erhalt
F15	Aatal	geplant	kurz-/mittelfristig
F16	Bahnhof Aathal - Unter-Aathal	geplant / bestehend	kurz-/mittelfristig resp. Erhalt / ev. Ausbau Trottoir
F17	Hüenerholz	bestehend	keine / Erhalt
F18	Hangetsrüti	bestehend	keine / Erhalt

## 5.7 Öffentlicher Verkehr

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist in der Gemeinde Seegräben über den Bahnhof Aathal gewährleistet. Aufgrund der Topografie ist der Bahnhof für Fussgänger und Velofahrer nicht einfach erreichbar, ausserdem wohnen die meisten Einwohner ausserhalb der Güteklasse C und innerhalb der Güteklassen D und E oder gelten als gar nicht mit dem ÖV erschlossen. Die Bushaltestelle wird vorerst nur als Versuchsbetrieb und zudem nicht ganzjährig bedient, weshalb sie in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurde.

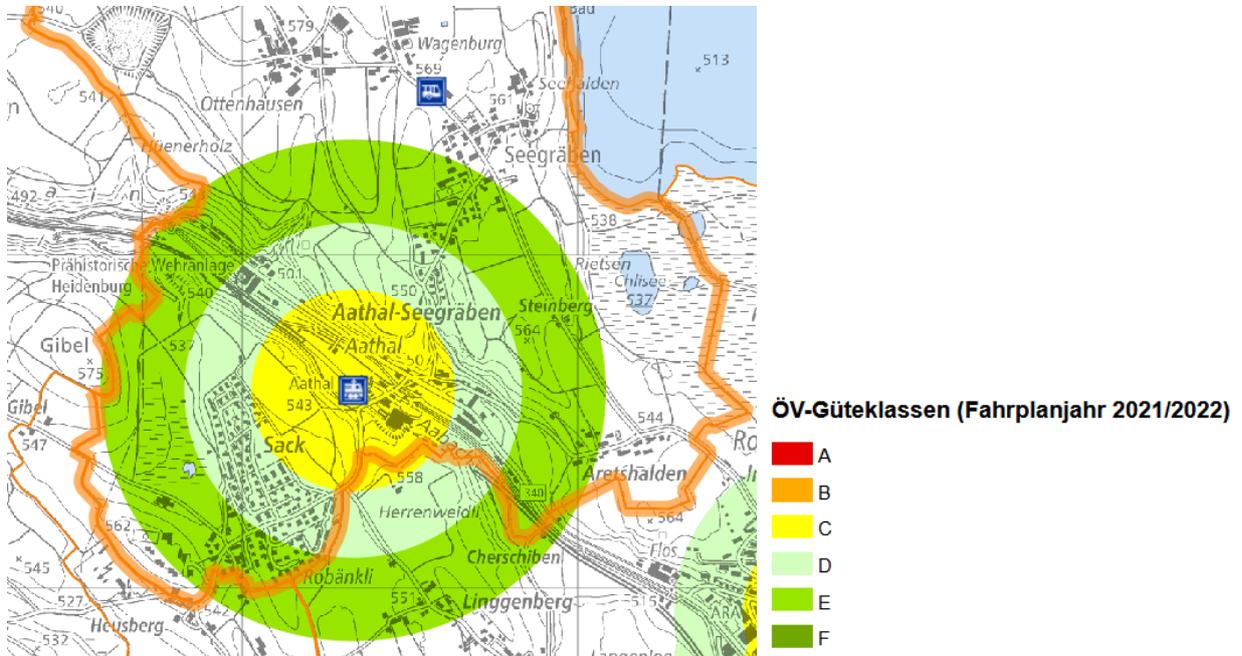


Abbildung 42: ÖV-Güteklassen der Gemeinde Seegräben (GIS-Browser ZH, Zugriff am 28.08.2022).

### 5.7.1 Bahn

Die Gemeinde Seegräben profitiert vom bestehenden Bahnhof und damit vom Anschluss in Richtung Uster oder Hinwil mit der S-Bahnlinie (S14). Gemäss dem regionalen Richtplan werden in Zukunft mehrere Abschnitte zwischen Uster Zentrum – und Aathal ausgebaut und der ÖV-Anschluss weiter verbessert.



Abbildung 43: Auszug aus dem regionalen Richtplan

### 5.7.2 Buslinien

Nicht alle Ortsteile der Gemeinde Seegräben gelten als durch die S-Bahn erschlossen. Im regionalen Richtplan wird deshalb in der Gemeinde Seegräben eine Haupteerschliessungsrichtung für eine Buslinie aufgezeigt. Für die Buslinie ist ein 60 Minuten-Takt vorgesehen. Die aktuell bestehende Buslinie wird nicht ganzjährig, sondern nur an den Wochenenden zwischen Mai und Oktober, während der grossen Besucheraufkommen im Naherholungsgebiet Pfäffikersee, bedient.

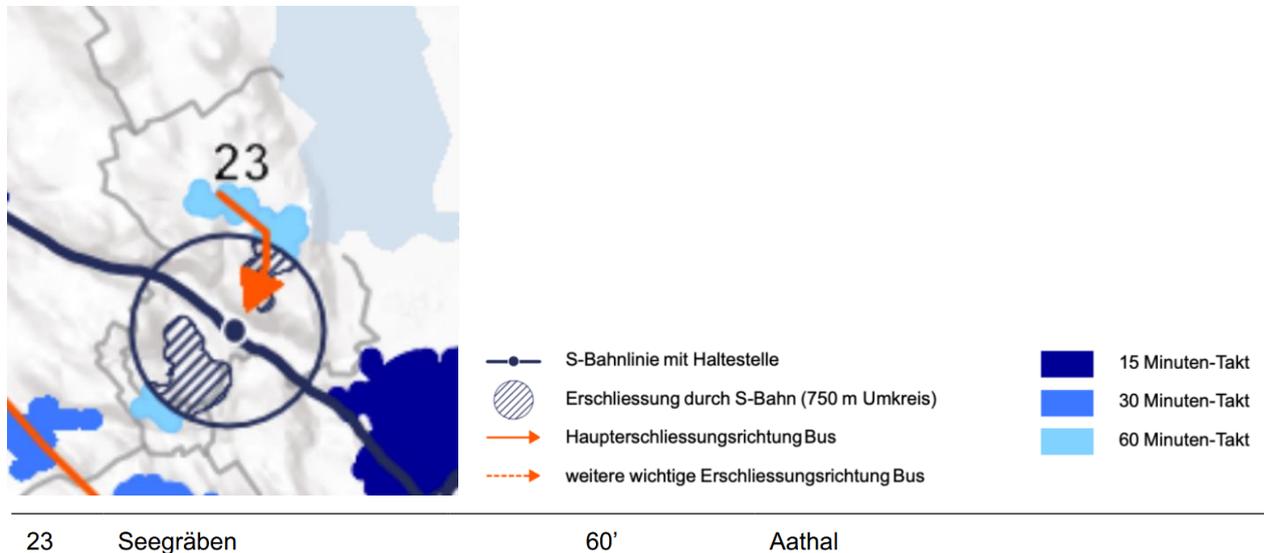


Abbildung 44: Auszug aus dem Richtplanteil (regionaler Richtplan), Buslinie Seegräben

### 5.8 Weitere Festsetzungen

Eine weitere für die Gemeinde Seegräben relevante überkommunale Festlegung ist der Industrielehrpfad welche durchs Aatal führt. Dieser verfügt über keinen Karteneintrag und ist im Plan deshalb nicht ersichtlich.

**Tabelle 48 Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung und Themenwege (ohne Karteneintrag)**

Bezeichnung	Route	Koordinationshinweis
Industrielehrpfad	Uster – Aathal – Wetzikon – Bäretswil – Neuthal – Bauma – Undalen	

Abbildung 45: Auszug aus dem Richtplanteil vom 18.11.2022

## **6 Auswirkungen**

Im folgenden Kapitel werden die Auswirkungen auf die Schutzziele der Ortsbilder, den Boden- und Gewässerschutz, den Wald und die Gefährdung durch Hochwasser und Massenbewegungen der Festsetzungen des kommunalen Richtplans Verkehr beschrieben. Auswirkungen sind vor allem bei baulichen Eingriffen oder Nutzungsänderungen möglich. Die kommunalen Strassen werden alle als bestehend im Plan aufgenommen, es sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen und die Erhaltung der Verbindungen steht im Vordergrund. Das Velonetz umfasst ebenfalls ausschliesslich bestehende Verbindungen deren Erhalt gesichert werden soll. Massnahmen sind allenfalls bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen notwendig. Bei den Fuss- und Wanderwegen können die bestehenden Verbindungen aufgenommen werden, nur eine Massnahme ist an der Aretshaldenstrasse zur Erhöhung der Fussgängersicherheit geplant. Auf kommunaler Stufe werden zwei Parkierungsanlagen für Velos neu geplant. Mit diesen soll der Veloverkehr vom Pfäffikersee ferngehalten werden. Die Auswirkungen der Festsetzungen des kommunalen Richtplans Verkehr auf den Boden- und Gewässerschutz, den Wald und die Gefährdung durch Hochwasser und Massenbewegungen können aufgrund der wenigen Massnahmen als sehr gering bzw. nicht relevant eingestuft werden.

Vollständigkeitshalber werden die kommunalen Festsetzungen auf potenzielle Konflikte untersucht, sofern in Zukunft doch einmal Massnahmen oder Unterhaltsarbeiten erforderlich sind.

### **6.1 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung**

Die geplanten resp. noch nicht bestehende Festlegungen liegen entweder deutlich ausserhalb (Veloparkplätze) des Geltungsbereichs des überkommunalen Ortsbildschutzes oder haben keine direkten Auswirkungen auf die Schutzziele. Allfällige bauliche Massnahmen zur Umsetzung der Tempo 30-Zone im Ortsteil Seegräben liessen sich unter Wahrung der ortbaulichen Qualitäten realisieren. Spezielle Massnahmen zur Erreichung der Schutzziele sind im Rahmen der Planung der Tempo-30 zu definieren. So hat u.a. im Bereich von raumwirksamen und strassenbildprägenden Fassaden die Strassenraumgestaltung innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche zu erfolgen.

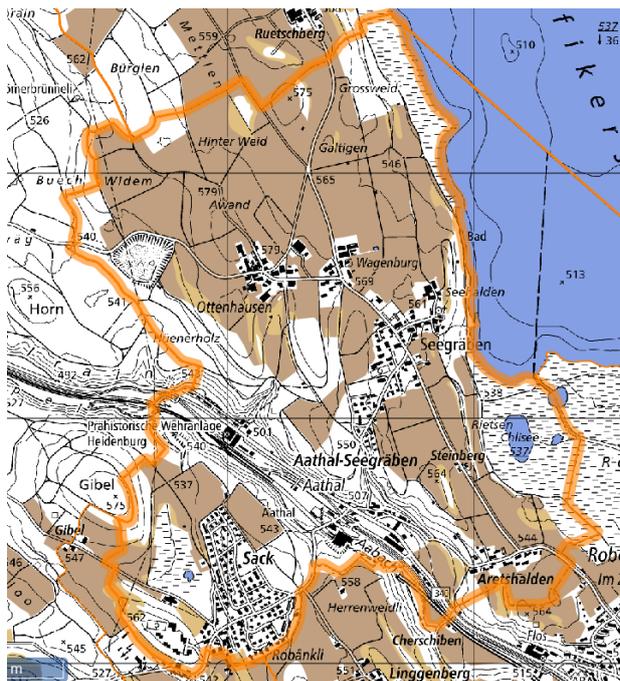
### **6.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)**

Die im ISOS aufgeführten Objekte werden von den kommunalen Richtplanfestlegungen grundsätzlich nicht tangiert. Die ursprünglich geplante Lage der Fussgänger- und Fahrradbrücke im Ortsteil Aathal wurde durch die Verschiebung in nordwestlicher Richtung insoweit angepasst, dass diese ausserhalb des im ISOS enthaltenen Gebietes Nr. 3 zu liegen kommt. Ein direkter Fussgängeranschluss an den Bahnhof mittels Treppe und Senkrechtlift ist bei einer sorgfältigen Planung hinsichtlich Lage und Gestaltung mit den Schutzzielen des ISOS vereinbar.

### **6.3 Bodenschutz**

Fruchtfolgefleichen sind zu erhalten. Sie dürfen möglichst nicht beansprucht werden und sind vor Beeinträchtigungen zu schützen. Eine allfällige Beanspruchung ist möglichst sparsam zu planen. Das Strassen- und Wegnetz wurde so angepasst, dass es möglichst zu keiner Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen aufgrund der geplanten Festlegungen kommt. Für die allfällige Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen ist ausserhalb der Bauzonen gemäss Ziffer 1.8 des Anhangs der Bauverfahrensverordnung BVV die Bewilligung des ALN (ab 500 m<sup>2</sup>) sowie des ARE (ab 5000 m<sup>2</sup>) einzuholen. Den folgenden Festlegungen kommt aus Sicht der Gemeinde ein wesentliches öffentliches Interesse zu.

Die Fruchtfolgefleichen in der Gemeinde Seegräben sind in der untenstehenden Abbildung ersichtlich.



**Fruchtfolgeflächen (FFF)**

- FFF (Nutzungseignungsklassen 1-5)
- Bedingt FFF (Nutzungseignungsklasse 6)

**Administrative Grenzen**

- Kantonsgrenzen
- Bezirksgrenzen
- Gemeindegrenzen

**Seen**

- Seen

Abbildung 46: Fruchtfolgeflächen in der Gemeindegemeinde Seegräben gemäss GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff am 29.08.22

**Verbindungs- und Sammelstrassen**

Die bestehenden kommunalen Verbindungs- und Sammelstrassen führen zwar durch Landwirtschaftsgebiet welches als Fruchtfolgefläche genutzt wird, da es sich um bestehende Strassenparzellen handelt ist durch die Festsetzungen mit keinen zusätzlichen Beanspruchungen der Fruchtfolgeflächen zu rechnen. Für den allfälligen Ausbau von kommunalen Strassen gilt bezüglich Bewilligungspflicht die Ziffer 1.8 des Anhangs der BVV.

**Velonetz**

Bei den Festlegungen im Bereich Veloverkehr, ist keine neue Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen notwendig da aufgrund des Verkehrsaufkommens z.B. keine separat geführten Velowege erforderlich sind. Die Führung des Veloverkehrs kann auf den bestehenden Strassen und Wegen erfolgen.

**Fuss- und Wanderwegnetz**

Das Fuss- und Wanderwegnetz wird auf den bestehenden Strassen und Wegen geführt. Die geplanten Massnahmen bei den Fusswegverbindungen F6 und F7 an der Aretshaldenstrasse könnten potenziell bedingte Fruchtfolgeflächen (Nutzungseignungsklasse 6) betreffen, jedoch nur punktuell (am Beginn der oberen Hangkante und im Bereich der Verzweigung Aretshaldenstrasse-Aathalstrasse) und nur dann, wenn die Fussgängersicherheit ausschliesslich mittels Verbreiterung der Strasse sichergestellt werden kann. In diesem Sinne sollen bauliche Massnahmen zur Umsetzung der Fuss- und Wanderwegverbindung ausschliesslich auf der FFF-abgewandten, sprich der nördlichen Seite der Aretshaldenstrasse erlaubt sein oder sollte dies nicht möglich sein, hat der Eingriff in den Boden an den beiden betroffenen Stellen möglichst schonend zu erfolgen (z.B. Naturbelag / keine befestigte Gehwegflächen).

Im Übrigen wird das Fuss- und Wanderwegnetz auf den bestehenden Strassen und Wegen geführt und es ist mit keinen baulichen Massnahmen zu rechnen welche Fruchtfolgeflächen beanspruchen.

**6.4 Gewässer**

Neben dem Pfäffikersee verlaufen in der Gemeinde Seegräben verschiedene Fliessgewässer. Als wichtigstes öffentliches Fliessgewässer ist die Aa zu nennen, die übrigen Fliessgewässern sind kleinere, eingedolte Abschnitte und Wasserrechtskanäle im Aatal. Massnahmen im Gewässerraum bzw. im Uferstreifen, bauliche Veränderungen eines Oberflächengewässers oder dessen Nutzung sind bewilligungspflichtig.

### **Fuss- und Wanderwege**

Das Seeufer wird nicht von kommunalen Festsetzungen tangiert. Der bestehende kommunaler Fuss- und Wanderweg F8 wird im Nahbereich des eingedolten Bächtälchenbach geführt. Das Gewässer wird durch den Fuss- und Wanderweg weder beansprucht noch beeinträchtigt.

### **6.5 Wald**

Sämtliche kommunalen Festlegungen und geplanten Massnahmen sehen keine weitere Beanspruchung des Waldgebietes vor. Sofern eine Strasse, eine Velo- oder Fuss- und Wanderwegroute durch Waldgebiet führt, führt die Route auf bestehenden Strassen und Wegen. Bauliche Massnahmen, sind nicht geplant.

Folgende kommunalen Festsetzungen führen teilweise durch Waldareale:

<b>Referenz</b>	<b>Bezeichnung</b>
S3	Aathalstrasse
S7	Gstalterstrasse
V1	Ottenhausen
F1	Sack Verbindung Gstalter
F2	Sack Gstaldenstrasse
F4	Seegräben - Ottenhausen
F8	Bächtalen Unten
F11	Bodenholzweg / Oberacher
F15	Aatal
F17	Hüenerholz

## **7 Mitwirkung**

Dieses Kapitel behandelt die verschiedenen Planungsphasen, in welchen eine Mitwirkung durch die Bevölkerung, die Nachbargemeinden und Planungsverbände sowie der kantonalen Instanzen erfolgt ist.

### **7.1 Kantonale Vorprüfung**

Am 25. Oktober 2022 hat der Gemeinderat die Planvorlage zur 1. Vorprüfung beim Amt für Raumentwicklung ARE verabschiedet. Die Rückmeldung zur 1. Vorprüfung vom Amt für Raumentwicklung ist am 23. März 2023 erfolgt. Die Anpassungen und Korrekturen wurden mehrheitlich gemäss den Rückmeldungen umgesetzt.

Auf eine Trennung zwischen Erläuterungen und Festlegungen bzw. die Erstellung von einem separaten Richtplanteil und einem Erläuterungsbericht wurde verzichtet, dafür wurden die kommunalen Festlegungen jeweils mit einer Übersichtstabelle pro Bereich sichtbar gemacht.

### **7.2 Öffentliche Auflage und Mitwirkung gemäss § 7 PBG**

Die Mitwirkung durch die Bevölkerung erfolgte während der öffentlichen Auflage während 60 Tagen vom 9. November 2022 bis zum 8. Januar 2023

### **7.3 Anhörung**

Die Anhörung der Nachbargemeinden sowie die nach- und nebengeordneten Planungsträger ist zum Zeitpunkt der 1. Vorprüfung erfolgt. Die Stadt Wetzikon hat in ihrem Antwortschreiben auf eine Stellungnahme verzichtet, Mönchaltorf und Pfäffikon haben nichts von sich vernehmen lassen. Die Stadt Uster hat Stellung zur Planungsvorlage genommen und ihre Wünsche eingebracht. Zu den Anliegen wird im Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen Stellung genommen.

Die Regionalplanung Oberland hat zur Planungsvorlage Stellung genommen. Die beantragten Anpassungen und Präzisierungen wurden weitgehend aufgenommen.

### **7.4 Nicht berücksichtigte Einwendungen**

Es ist während der öffentlichen Auflage bei der Gemeinde lediglich eine Einwendung mit Anträgen aus der Bevölkerung eingegangen. Ausserdem haben die betroffenen Planungsträger (umliegende Gemeinden und die Regionalplanungsgruppe Oberland) zur Planungsvorlage Stellung genommen.

Die Einwendungen wurden in einem separaten Bericht behandelt.

### **7.5 Gemeindeversammlung**

*Dieses Kapitel wird nach der Gemeindeversammlung verfasst.*

### **7.6 Genehmigung**

Der kommunale Verkehrsrichtplan wird nach der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion rechtskräftig. Die Rekursfrist von 30 Tagen läuft ab Datum des Genehmigungsentscheids der kantonalen Baudirektion.