



Kanton Zürich  
Gemeinde Berg am Irchel

VOM GEMEINDERAT AM 14. OKTOBER 2025  
VERABSCHIEDET ZU HANDEN DER 2. VORPRÜFUNG  
UND ÖFFENTLICHEN AUFLAGE / ANHÖRUNG

# Gesamtrevision der Nutzungsplanung Kommunaler Verkehrsrichtplan

Planungsbericht nach Art. 47 RPV



Titelbild: Drohnenaufnahme Ortsteil Berg, Dez. 2022 (eigene Aufnahme)

### **Bearbeitung**

PLANAR AG für Raumentwicklung  
Gutstrasse 73, 8055 Zürich  
Tel 044 421 38 38  
[www.planar.ch](http://www.planar.ch), [info@planar.ch](mailto:info@planar.ch)

Christian Lüdi  
Monika Mennel

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Übergeordnete Rahmenbedingungen</b>	<b>5</b>
2.1	Bund	5
2.2	Kanton	6
2.2.1	Kantonaler Richtplan	6
2.2.2	Kantonaler Velonetzplan	7
2.3	Region	8
2.3.1	Regionaler Richtplan Weinland	8
2.3.2	Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland	10
2.4	Gemeinde	11
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>13</b>
3.1	Bevölkerungsentwicklung	13
3.2	Strassenverkehr	14
3.3	Öffentlicher Verkehr	15
3.4	Fussverkehr	16
3.5	Veloverkehr	16
<b>4</b>	<b>Gesamtstrategie</b>	<b>18</b>
4.1	Ziele	18
<b>5</b>	<b>Verkehrsplan</b>	<b>19</b>
5.1	Kantonale und regionale Festlegungen	19
5.1.1	Strassen	19
5.1.2	Velowege, Fuss- und Wanderwege	19
5.1.3	Busangebot	19
5.1.4	Historische Verkehrswege	19
5.2	Kommunale Festlegungen	20
5.2.1	Kommunale Verbindungsstrassen	20
5.2.2	Parkieranlagen im öffentlichen Interesse	21
5.2.3	Fusswege	22
5.2.4	Radwege	23
5.2.5	Bushaltestellen	25
<b>6</b>	<b>Interessenabwägung</b>	<b>26</b>
6.1	Ortsbildschutz	26
6.2	Fruchtfolgeflächen	27
	<b>Glossar</b>	<b>33</b>

## 1 Ausgangslage

### Anlass der Planung

Die kommunale Richtplanung in Berg am Irchel besteht aus dem kommunalen Gesamtplan (Bericht mit Richtplantext), dem Richtplan Siedlung und Landschaft («Siedlungs- und Landschaftsplan») und dem Verkehrsrichtplan («Verkehrsplan»). Die Gemeindeversammlung Berg am Irchel hat die Richtplanung am 21. Mai 1985 festgesetzt. Der Regierungsrat hat diese am 26. Februar 1986 mit Beschluss Nr. 699 genehmigt. Aufgrund des Alters ist die kommunale Richtplanung nicht mehr aktuell.

Der kantonale Richtplan sowie der regionale Richtplan Weinland wurden zwischenzeitlich revidiert. Zudem wurden weitere übergeordnete Planungen erarbeitet, welche insbesondere für den kommunalen Verkehrsrichtplan von Bedeutung sind. Es ist daher angezeigt, die kommunale Richtplanung zu überprüfen. Die kommunale Richtplanung ist auf die übergeordneten Planungen abzustimmen. Abweichungen sind zu begründen.

Nach dem Planungs- und Baugesetz können die Gemeinden kommunale Teilrichtpläne aufstellen. Das PBG schreibt den Gemeinden vor, einen Verkehrsrichtplan zu erstellen, die übrigen Teilrichtpläne sind freiwillig (vgl. § 31 PBG). Die Inhalte des Siedlungs- und Landschaftsplan der Gemeinde Berg am Irchel, inkl. des Richtplantextes, werden überprüft. Da keine Revision angezeigt ist bzw. kein Bedarf für ein Teilrichtplan Siedlung und Landschaft besteht, werden der kommunale Gesamtplan und der Siedlungs- und Landschaftsplan aufgehoben.

### Bedeutung und Zweck des Verkehrsrichtplans

Der kommunale Verkehrsrichtplan konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans. Zum anderen enthält er die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich – auch für den Kanton. Kommunale Richtpläne sind für Grundeigentümer nicht direkt verbindlich.

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist ein Instrument für die Behörden, um verkehrsrelevante Planungen und Verfahren aufeinander abzustimmen. So bildet der Verkehrsrichtplan beispielsweise die Grundlage für die Raumsicherungen von Fuss- und Velowegen, die Festlegung von Verkehrsbaulinien oder die Überführung von Wegen in das öffentliche Eigentum.

### Revisionsbestandteile Verkehrsrichtplan

Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Bericht zum kommunalen Verkehrsrichtplan mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte 1:5'000

### Verbindlichkeit

Die kommunale Richtplanung berücksichtigt die übergeordneten Festlegungen des kantonalen Richtplans sowie des regionalen Richtplans Weinland. Die entsprechenden Inhalte wurden unverändert übernommen. Die im Verkehrsrichtplan enthaltenen kommunalen Festlegungen werden mit Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich.

### Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

### Übergeordnete Planungen

- Kantonaler Richtplan, Stand 11. März 2024
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (GVK), Stand März 2018
- Regionaler Richtplan Weinland, Stand 17. März 2021
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland (rGVK), Stand 1. November 2023

### Kommunale Planungen

- Kommunaler Gesamtplan, Stand 21. Mai 1985
- Kommunaler Richtplan Verkehr (Verkehrsplan), Stand 21. Mai 1985
- Kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft (Siedlungs- und Landschaftsplan), Stand 21. Mai 1985

## 2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

In den folgenden Kapiteln werden die Rahmenbedingungen beschrieben, welche sich aus den relevanten Grundlagen des Bundes, des Kantons, der Zürcher Planungsregion Weinland sowie der Gemeinde Berg am Irchel ergeben. Diese Grundlagen sind bei der Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans miteinzubeziehen.

### 2.1 Bund

Die übergeordneten Grundlagen der Stufe Bund sind im Bericht nach Art. 47 RPV zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung Berg am Irchel beschrieben, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Für die Arbeiten zum kommunalen Verkehrsrichtplan ist insbesondere das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) relevant. Das IVS enthält mehrere Objekte von regionaler oder lokaler Bedeutung in Berg am Irchel.

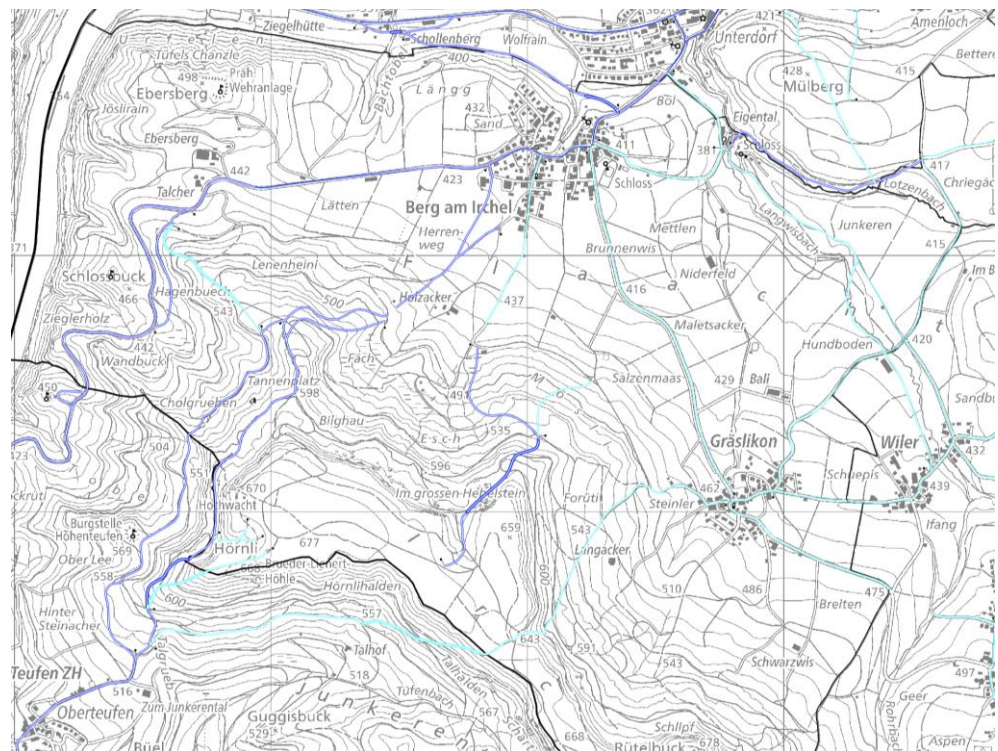


Abbildung 1: Übersicht IVS Objekte (dunkelblau: Objekte von regionaler Bedeutung, hellblau: Objekte von lokaler Bedeutung) (Quelle: maps.zh.ch)



## 2.2 Kanton

### 2.2.1 Kantonaler Richtplan

Kantonales Raumordnungs-  
konzept

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, enthält eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Es weist das Kantonsgebiet unterschiedlichen Handlungsräumen zu. Die Gemeinde Berg am Irchel ist dem Handlungsraum Kulturlandschaft zugewiesen.

Charakter der Kulturlandschaft

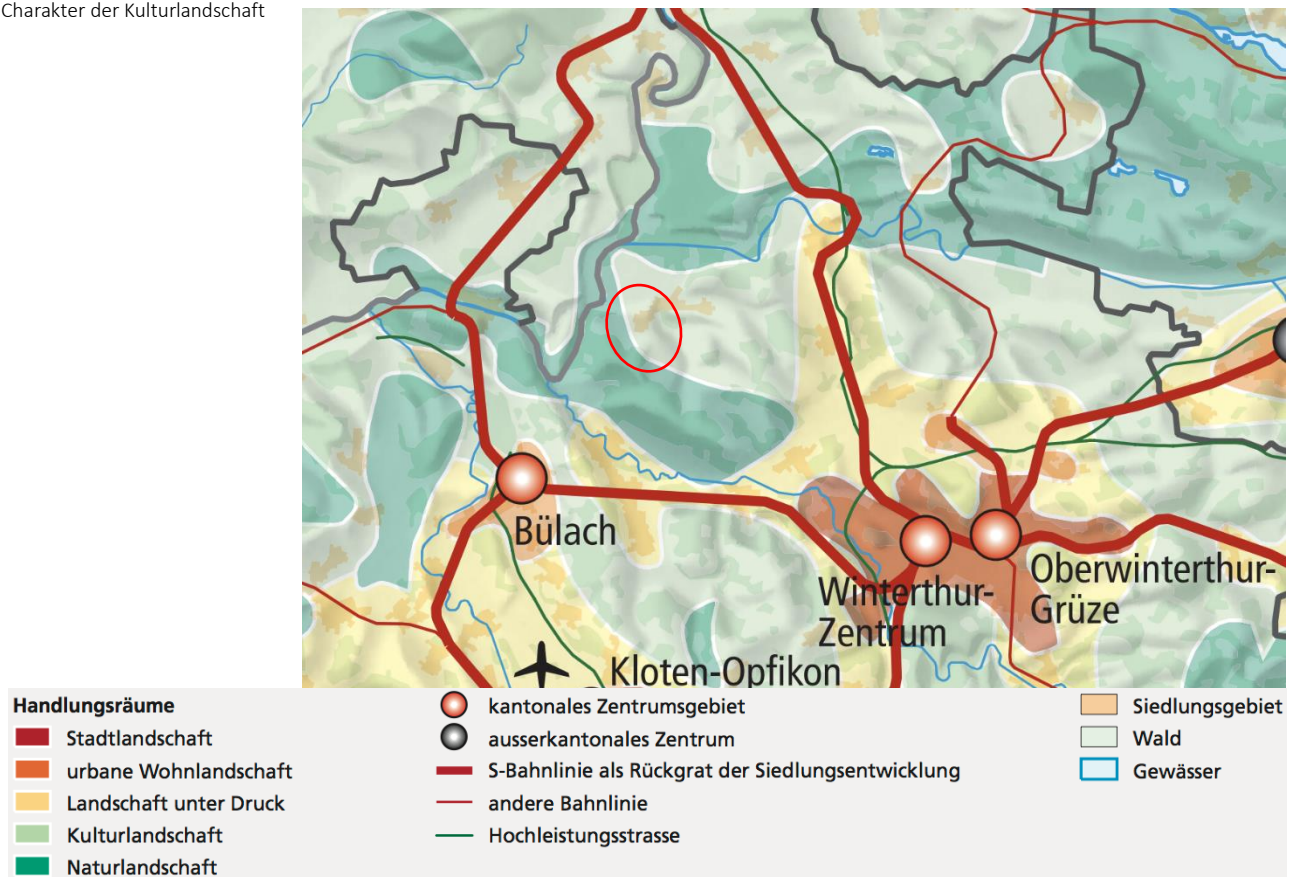


Abbildung 2: Ausschnitt Raumordnungskonzept mit ungefährer Lage Berg am Irchel (roter Kreis) (Quelle: kantonaler Richtplan)

Im Weinland finden sich noch weitgehend intakte Landschaften. Die Landwirtschaft hat die Raumstruktur wesentlich mitgeprägt, der anhaltende Strukturwandel verändert zunehmend den historischen Landschaftscharakter. Kompakte Siedlungen mit einer klaren Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet sowie auch traditionelle Streusiedlungsgebiete in Hügellagen prägen die Kulturlandschaft. In vielen Kleinstgemeinden wird das öffentliche Dienstleistungsangebot zunehmend überprüft und reduziert. Die Aufgabenerfüllung erfordert vielfältige funktionale Verflechtungen zwischen den Gemeinden.

Zentrale Aussagen des Raum-  
ordnungskonzepts

Gemäss dem Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans stehen für die zukünftige Raumentwicklung, bezogen auf Berg am Irchel, folgende Leitlinien für die Verkehrsentwicklung im Vordergrund:

- Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Verkehrsentwicklung. **Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.**
- **Auf eine grossflächige Verbesserung der Erschliessungsqualität in der Kulturlandschaft ist zu verzichten**, um den weiteren Siedlungsdruck und den damit einhergehenden Neuverkehr einzudämmen.
- In der Kulturlandschaft sollen Entwicklungsperspektiven konkretisiert, **attraktive Ortszentren geschaffen und Ortsdurchfahrten gestaltet werden.**
- Das heute **ausserorts oft noch lückenhafte Velowegnetz soll weiter ausgebaut werden**, und es soll für eine grössere Sicherheit der Velofahrenden gesorgt werden.

Ortsbild von nationaler und kantonaler Bedeutung

Das Ortsbild von Berg ist im kantonalen Inventar der Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI) als Ortsbild von kantonaler Bedeutung verzeichnet (BDV Nr. 0865 vom 19. Dezember 2022). Die Grundlage bildet das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) von nationaler Bedeutung. Gemäss kantonalem Richtplan, Pt. 2.4.3 und in Zusammenhang mit § 16 PBG tragen die Gemeinden im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung dem kantonalen Inventar und dem ISOS Rechnung.

### 2.2.2 Kantonaler Velonetzplan

Mit RRB Nr. 591/2016 wurde der kantonale Velonetzplan verabschiedet. Er bildet die fachliche Grundlage für die Überarbeitung des in den regionalen Richtplänen festgelegten Velowegnetzes. Die Schliessung von Lücken im Velonetz steht dabei im Vordergrund. Dem Velonetz kommt im Alltagsverkehr (Arbeit, Schule, Einkaufen) für die Bewältigung kurzer und mittlerer Distanzen eine grosse Bedeutung zu. Darüber hinaus dient das überkommunale Velonetz auch dem Freizeitverkehr. Mit einem direkten, hindernis- und unterbruchsfreien sowie gefahrlos befahrbaren Velonetz kann der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr deutlich erhöht und damit eine Entlastung der anderen Verkehrsträger erreicht werden.

Der Veloweg wird dort als bestehend dargestellt, wo im kantonalen Velonetzplan keine linearen Schwachstellen (= Streckenabschnitte) vorhanden sind. Bei linearen Schwachstellen wird die Veloroute als geplant dargestellt. (siehe Abbildung 3).

**Nebenverbindungen stellen das Basisnetz dar und sind als durchgehende, sichere Verbindungen für den Veloverkehr auszugestalten.** Sie sind für die Begegnung eines Velos je Fahrtrichtung ausgelegt. Innerorts sind beidseitige Radstreifen die Regel, ausserorts werden grundsätzlich Rad-Gehwege erstellt. Die Verbindungen zwischen Flaach–Berg–Gräslikon (Hauptstrasse) und zwischen Berg - Teufen (Dorf- / Irchelstrasse) sind als Nebenverbindungen ausgewiesen. Entlang der Hauptstrasse findet sich weitestgehend ein Rad- und/oder Gehweg. Drei Abschnitte an der Hauptstrasse sind als Schwachstellen bezeichnet. Entlang dieser Strecken fehlt ein Radweg. Auf der Strecke Dorf- / Irchelstrasse besteht ausserorts kein Rad- und/oder Gehweg. **Es besteht somit auf der gesamten Strecke zwischen Berg und Teufen eine Lücke im Velonetz.**

Das kantonale Velonetz wird durch die Freizeitrouten von SchweizMobil ergänzt. Diese Routen haben im Minimum den Standards der Nebenverbindungen zu entsprechen. Die Strecke zwischen Berg und Teufen ist eine Route von SchweizMobil.

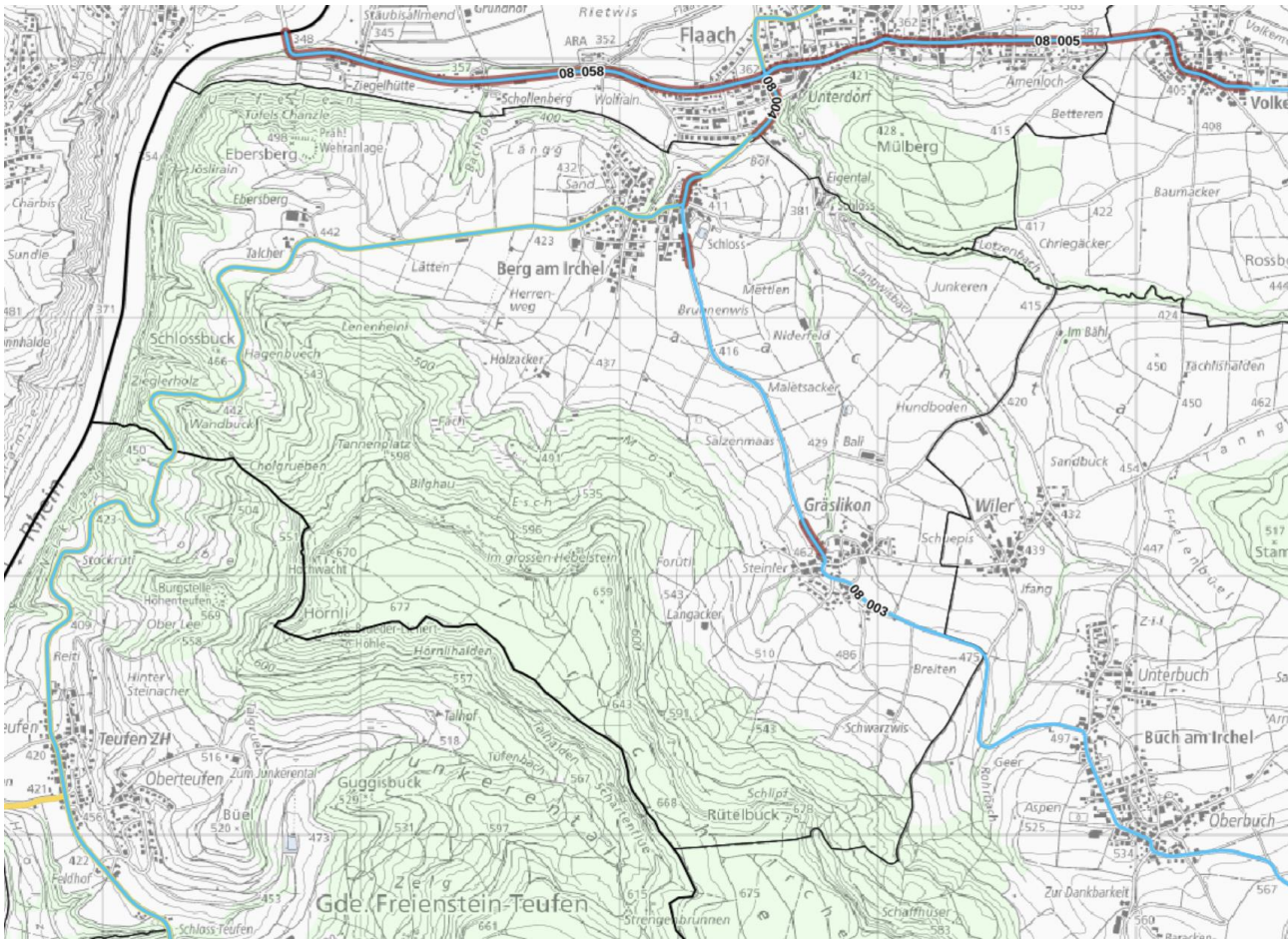


Abbildung 3: Kantonales Velonetz Alltag (hellblau: Nebenverbindung bestehend, rot: Schwachstellen, gelb: SchweizMobil Freizeittrouten); (Quelle: geo.zh.ch)

## 2.3 Region

### 2.3.1 Regionaler Richtplan Weinland

RegioROK – Zukunftsbild Verkehr

Analog dem kantonalen Raumordnungskonzept finden sich die Aussagen strategischer Natur auf Stufe Region im regionalen Raumordnungskonzept. Das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) präzisiert und interpretiert das kantonale Raumordnungskonzept. Das regionale Raumordnungskonzept ist dem regionalen Richtplan Weinland angegliedert.

Das Regionale Raumordnungskonzept Weinland (RegioROK) umfasst ein Zukunftsbild Verkehr. Das Zukunftsbild setzt den Schwerpunkt auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr. Das Verkehrswachstum soll überwiegend durch den öffentlichen Verkehr und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Dadurch soll sich der Modal Split positiv verändern. Der Transit- und Schwerverkehr soll konsequent auf die A4 verlagert werden.

Gesamtstrategie Verkehr

In der Gesamtstrategie des regionalen Richtplans Weinland bestehen folgende Leitlinien der Region für den Bereich Verkehr, die für die Gemeinde Berg am Irchel relevant sind:



Leitlinien	Handlungsfelder	Zuständigkeit
Die zunehmenden Pendler- und Verkehrsströme sollen vor allem mit dem entsprechend ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz und guten Bedingungen für den Langsamverkehr bewältigt werden	Der regionale ÖV- sowie Rad- und Fussverkehr ist bedarfsgerecht auszubauen; <b>Lücken im Radwegnetz sind zu schliessen.</b>	Kanton Gemeinden
Der Verkehr in den Dorfkernen ist durch eine gute, auf den Charakter der Siedlung abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu beruhigen.	<b>Strassenräume in den Dörfern aufwerten</b> (Sicherheit Fussgänger, bessere Gestaltung)	Kanton Gemeinden
Der Langsamverkehr ist im Baugebiet und zwischen den benachbarten Gemeinden zu fördern.	<b>Langsamverkehr für alle Benutzergruppen fördern</b> (Schüler, Pendler, Erholung, Sport, ...)	Kanton Region Gemeinden

Tabelle 1: Leitlinien der Region für den Bereich Verkehr (Quelle: Regionaler Richtplan Weinland)

	Die Gesamtstrategie gibt generelle Stossrichtungen vor, ohne aber ein konkretes Modal-Split Ziel für die Region oder die einzelnen Gemeinden zu nennen.
<b>Ziele Strassenverkehr</b>	Der regionale Richtplan Weinland formuliert folgende Ziele für den Strassenverkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kanalisierung des Transit-Schwerverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz</li> <li>– Umgestaltung von Ortsdurchfahrten</li> <li>– Ortsumfahrungen</li> </ul> <p>Zum Ziel «Umgestaltung von Ortsdurchfahrten» wird im Richtplantext folgendes ausgeführt:</p>
Umgestaltung von Ortsdurchfahrten	Kulturlandschaften zeichnen sich gemäss kantonalem Raumordnungskonzept durch attraktive Ortszentren und Ortsdurchfahrten aus. Diese Qualitäten sollen bewahrt und in Wert gesetzt werden. <b>Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung steht bei Verbindungsstrassen im Vordergrund.</b> Auf Hauptverkehrsstrassen sind Verbesserungen mittels Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Entsprechende Abschnitte sind in der Richtplankarte des regionalen Richtplans verzeichnet. In Berg und Gräslikon sind keine Strassenraumumgestaltungen vorgesehen.
	Für eine Aufwertung vorgesehen sind einerseits Ortsdurchfahrten, die das Amt für Verkehr hinsichtlich der Verträglichkeit der Verkehrsbelastungen mit den übrigen Nutzungsansprüchen an den Strassenraum beurteilt hat. Das Amt für Verkehr hat jedoch nur Ortsdurchfahrten mit einem DTV von mehr als 4'000 Fahrzeugen beurteilt. Bei geringeren Verkehrsbelastungen wurden nur einzelne Ortsdurchfahrten untersucht. In Berg und Gräslikon liegt der DTV in einem Bereich von deutlich weniger als 4'000 Fahrzeugen.
<b>Ziele Öffentlicher Verkehr</b>	Der öffentliche Verkehr hat gemäss Zielsetzung des regionalen Richtplans die Bedürfnisse des Pendler-, Ausbildungs- und Freizeitverkehrs abzudecken. <b>Die bestehende Erschliessungsgüte ist grundsätzlich zu erhalten.</b> Gemeinden können ein zusätzliches Angebot zur Fahrplanverdichtung einführen (vgl. § 20 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr). Die Gemeinden müssen das zusätzliche Angebot finanzieren.
Angebotsstandard	<b>Für Berg am Irchel gilt ein 60' Angebotsstandard in die Haupteerschliessungsrichtung Hettlingen.</b>

Ziele Fussverkehr	Die Gemeinden und Regionen sorgen für ein dichtes und sichereres Fuss- und Wanderwegnetz in besiedelten Räumen und in den Erholungsräumen. Mit einem feinmaschigen und gut ausgebauten Netz von attraktiven Wanderwegen wird die Attraktivität des Zürcher Weinlandes als Erholungsgebiet aufgewertet. <b>Auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen sich auf signalisierten, hindernisfreien Wegen erholen können.</b>
Veloverkehr	Beim Veloverkehr wird zwischen den beiden Nutzergruppen Alltagsverkehr und Freizeitverkehr unterschieden. Das Alltagsnetz wird von Schülern, Berufspendlern und als Zubringer zu Haltestellen des ÖV sowie als Verbindung zwischen Gemeinden und Zentren genutzt. Bei diesen Verbindungen stehen neben Sicherheit vor allem schnelle und direkte Verbindungen im Vordergrund. <b>Oberste Priorität hat im Weinland der Schülerverkehr.</b> Das Freizeitnetz hingegen dient in erster Linie der Erholung, der sportlichen Betätigung und dem Erlebnis. Hier ist insbesondere auf eine landschaftlich interessante Linienführung zu achten.

### 2.3.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland

Ziele und Handlungsstrategien

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Weinland (rGVK) formuliert Ziele und Handlungsstrategien für das Weinland. Für Berg am Irchel sind folgende Ziele und Handlungsstrategien relevant:

- **Ortsdurchfahrten** sollen neben der Durchfahrt auch die Bedürfnisse der Anwohnenden, des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs erfüllen. Der Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Belastungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) sollen reduziert werden.
- **Mobilitätsverhalten** – Auf kurzen Distanzen soll das Potenzial des Fahrrads besser genutzt, auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht werden. Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich auf die regionalen Zentrumsgebiete mit guter ÖV-Erschliessung. Vorgesehen ist u. a. eine punktuelle Überprüfung der Alltagsverbindungen für den Veloverkehr und die Förderung der E-Mobilität.
- Der **öffentliche Verkehr** soll das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgemeinden und den Nachbarzentren des Weinlandes bilden. Vorgesehen ist unter anderem die Haltestellenabdeckung zu optimieren, die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen zu verbessern sowie Bedarfsangebote zu initiieren und zu testen.

Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften

Gemäss Massnahme 16 besteht in Berg am Irchel Handlungsbedarf an den kommunalen Bauvorschriften in folgenden Bereichen:

- Festlegung einer Obergrenze der Anzahl Parkplätze
- Einführung einer Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen
- Weitere Vorgaben zum Mobilitätsverhalten (Mobilitätskonzept)

Die Handlungsbedarfe gemäss dieser Massnahme wurden im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision geprüft und die Parkierungsvorschriften in der BZO angepasst. Die Parkierungsvorschriften werden mit Vorgaben zu Veloabstellplätzen ergänzt. Auf die Festlegung einer Obergrenze der Anzahl Abstellplätze sowie auf weitere Vorgaben zum Mobilitätsverhalten (Mobilitätskonzept) wird verzichtet, da die ÖV-Erschliessung und die topografische Lage der Gemeinde eine grössere Abhängigkeit vom Auto bedingen als in urbaneren Gemeinden. Aufgenommen wurde hingegen eine Erstellungspflicht für Veloabstellplätze. Da

die Gemeinde die Umsetzung dieser Massnahme geprüft hat, erübrigt sich die Aufnahme einer Massnahme im kommunalen Richtplan.

## 2.4 Gemeinde

Verkehrsplan 1985

Im Verkehrsrichtplan 1985 werden kommunale Festlegungen zum Verkehrsnetz und Verkehrsanlagen getroffen. Die kommunalen Festlegungen umfassen Sammelstrassen, kommunale Radwege und kommunale Wanderwege. Zudem sind im Plan übergeordnete Festlegungen dargestellt.

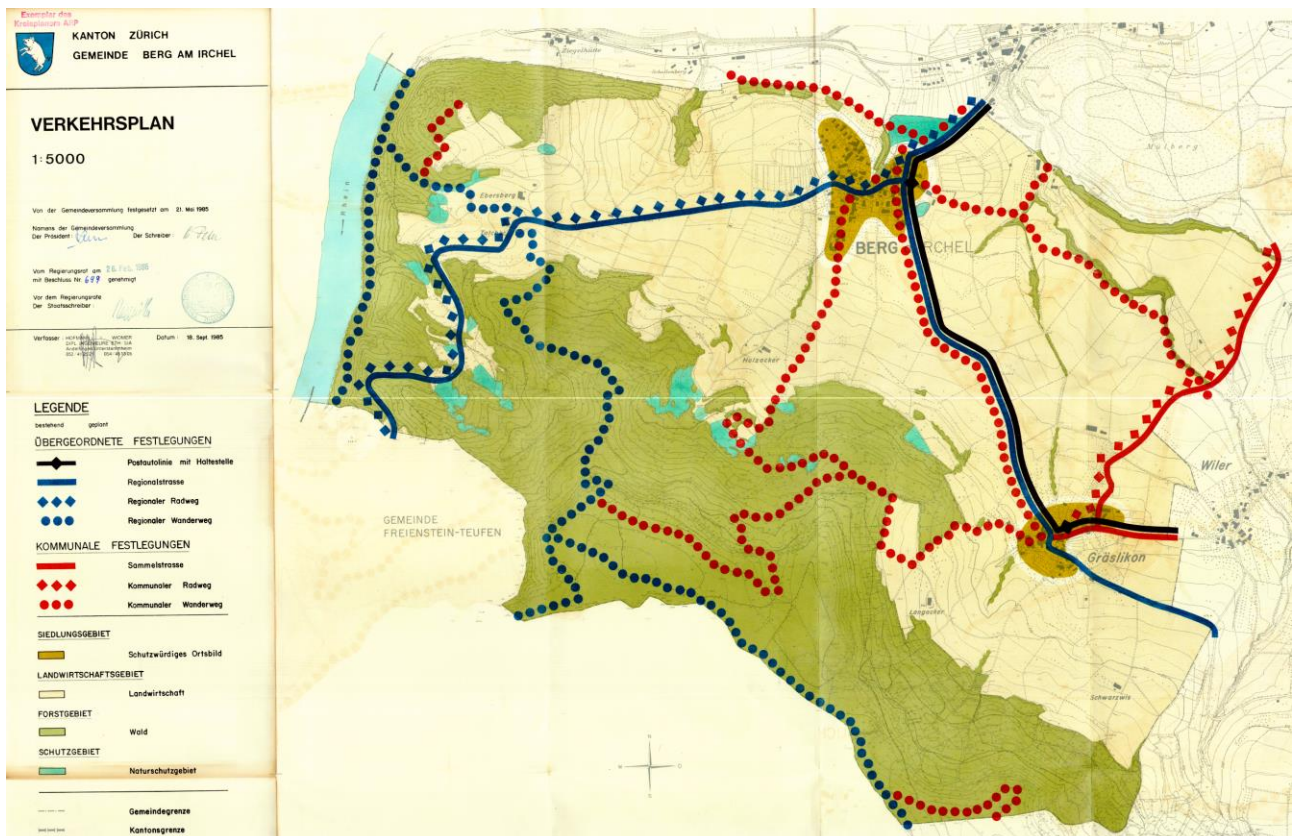


Abbildung 4: Richtplankarte Verkehr (Quelle: Gemeinde Berg am Irchel)

Der Verkehrsrichtplan 1985 trifft die folgenden Festlegungen und erläutert diese wie folgt:

Als **Sammelstrassen** festgelegt sind die Verbindungen:

- Gräslikon–Wiler
- Gräslikon–Lotzenbach–Amenloch (Flaach)

Die Sammelstrassen (Gemeindestrassen) zusammen mit den Regionalstrassen (Staatsstrassen) bilden die Groberschliessung für die ausgeschiedenen Baugebiete und stellen die Verbindungen innerhalb der Gemeinde, d.h. zwischen den einzelnen Ortsteilen und nach ausser dar.

Weiter wird festgehalten, dass allfällige Sanierungen von Strassen im Bereich der schutzwürdigen Ortsbilder sich den Interessen des Ortsbildschutzes unterzuordnen haben.

Der **Radweg zwischen Gräslikon–Lotzenbach–Amenloch** ist als Radweg von kommunaler Bedeutung festgelegt.

Die Schüler von Gräslikon und der Gemeinde Buch am Irchel benützen die Gemeindestrasse über das Amenloch mit dem Velo als Schulweg. Der Schutz der Radfahrer ist daher zu gewährleisten.

Als **Wanderwege** festgelegt sind die Verbindungen:

- Irchel Hochwacht–Kleiner Hebelstein–Berg am Irchel–Schloss Eigental (ZAW)
- Flaach–Schloss Eigental–Wiler–Buch am Irchel (ZAW)
- Ebersberg–Tüfelskanzel (ZAW)
- Gräslikon–Kleiner Hebelstein
- Berg am Irchel–Schollenberg
- Flaach–Berg am Irchel–Gräslikon
- Rütelbuck

Auf kommunaler Stufe werden sämtliche über das Gemeindegebiet führenden und noch nicht regional festgelegten Zürcher Wanderwege (ZAW) sowie vier weitere vielbegangene Wanderwege festgelegt.

Die beiden **Bushaltestellen** in Berg und Gräslikon sind als Bushaltestellen von kommunaler Bedeutung festgelegt.

Siedlungs- und Landschaftsplan

Die Auseinandersetzung mit dem Siedlungs- und Landschaftsplan sowie den entsprechenden Inhalten im Gesamtplan werden im Bericht nach Art. 47 RPV zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung erläutert.



### 3 Analyse

#### 3.1 Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung  
seit 1962

Die Bevölkerung der Gemeinde Berg am Irchel betrug im Jahr 1962 426 Personen. Sie erreichte 1972 mit 353 Personen ihren Tiefststand und stieg bis zum Jahr 2023 auf 601 Personen an.

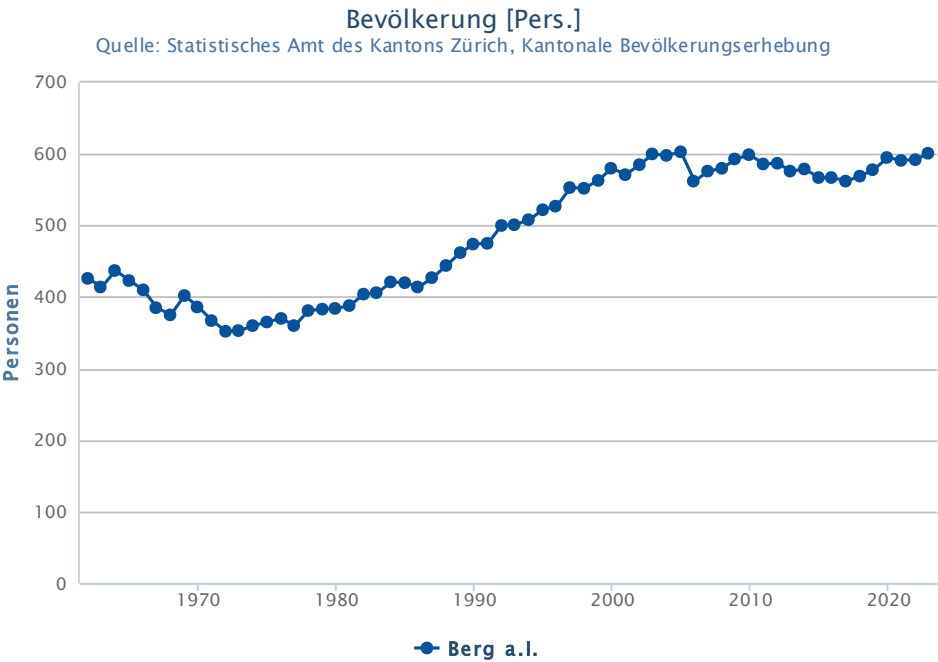


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung 1962 - 2023 (Quelle: Statistisches Amt ZH)

Bevölkerungsprognose  
nach Regionen

Die Bevölkerungsentwicklung in den ländlichen Regionen wie dem Weinland ist im Vergleich zu den anderen Regionen im Kanton Zürich am geringsten. Sie beträgt aber gemäss dem Szenario «Trend ZH 2023» gleichwohl bis ins Jahr 2050 Raten zwischen 17 und 22 Prozent. In absoluten Zahlen bedeutet dies für das Weinland ein Plus von total 7'000 Personen. Das grösste Wachstum ist in den agglomerationsnahen Gemeinden im Norden und Süden zu erwarten. Bei einzelnen Gemeinden wird von einer Stagnation oder einem Bevölkerungsrückgang ausgegangen.

Bevölkerungsprognose  
nach Handlungsräumen  
2000 - 2050

Die Verteilung des Bevölkerungswachstums auf die verschiedenen Handlungsräume des Kantons Zürich - wie sie im kantonalen Richtplan definiert sind - ist sehr ungleich. In der Kulturlandschaft, dem Handlungsraum, welchem Berg am Irchel zugewiesen ist, beträgt die Wachstumsprognose 5% alle 10 Jahre zwischen den Jahren 2020 bis 2050.

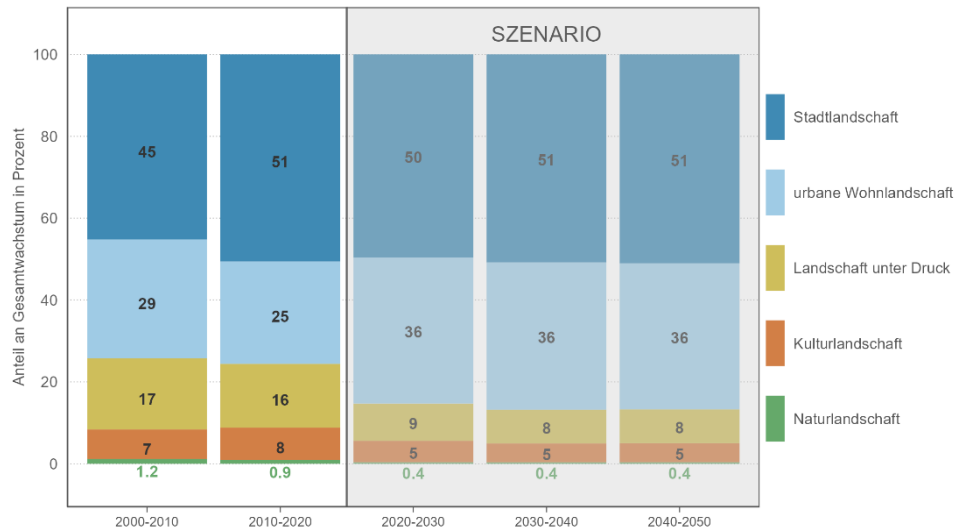


Abbildung 6: Verteilung des Bevölkerungswachstums auf Handlungsräume gemäss Szenario "Trend ZH 2023" (Quelle: Statistisches Amt ZH)

Bevölkerungsprognose Zonenplanhorizont

Im Zonenplanhorizont von 15 Jahren bedeutet dies ausgehend von einer heutigen Bevölkerung von rund 600 Personen und ein absolutes Wachstum von 45 Personen bis zum Jahr 2040.

Zusätzliches Verkehrswachstum durch Wachstum

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das prognostizierte moderate Bevölkerungswachstum ist sehr gering. **Die bestehenden Hauptverkehrsstrassen können dieses Verkehrswachstum problemlos aufnehmen** (DTV bei Messstelle zwischen Berg und Buch beträgt ca. 1'100 Fahrzeugen).

### 3.2 Strassenverkehr

Modalsplit

Der Modalsplit zeigt die Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel dar. Er beschreibt das individuelle Mobilitätsverhalten und gibt Auskunft über die Verkehrsmittelwahl. Für das Weinland und Berg am Irchel kann das Mobilitätsverhalten wie folgt beschrieben werden.

Abhängig von der Distanz, die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. MIV-Anteil Weinland und Berg

Der motorisierte Individualverkehr ist mit 73% der Wege und 69% der zurückgelegten Distanzen das wichtigste Verkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem des Weinlands. **In Berg am Irchel beträgt der Anteil der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden, sogar 92%** (vgl. Gemeindeportrait).

Das Rückgrat des Strassennetzes bildet die Autobahn A4 und entlastet die Gemeinden vom Durchgangverkehr.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die täglich zurückgelegten Distanzen im Weinland liegen deutlich über dem kantonalen Durchschnitt, welcher bei 58% MIV-Anteil liegt (Modal-Split nach Personenkilometer). Durch eine gute Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und die Stärkung der im Regionalen Richtplan und im RegioROK definierten Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte besteht einerseits ein Potenzial für kürzere Wege.

Um die übergeordneten Ziele des kantonalen und regionalen Richtplans erreichen zu können, ist andererseits eine Verlagerung hin zu mehr Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr im Alltags- und Freizeitverkehr notwendig.

### 3.3 Öffentlicher Verkehr

ÖV-Anteil Weinland und Berg

Der ÖV hat im Weinland mit einem Anteil von 9% an den Wegen und 25% an den zurückgelegten Distanzen eine geringere Bedeutung als im Kanton. Der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Wege ist weniger als halb so hoch wie im übrigen Kanton. Insbesondere in Richtung Schaffhausen ist der ÖV-Anteil gering. Die einzelnen Distanzen sind dagegen vergleichsweise lang. Der ÖV-Anteil an den Wegen liegt in Berg am Irchel bei 8% (vgl. Gemeindepotrait).

ÖV-Güteklasse

Das Siedlungsgebiet von Berg und Gräslikon liegt in der ÖV Güteklasse E gemäss Methodik des Kantons Zürich. Die ÖV-Güteklassen A (sehr gut) bis F (marginal) werden in Abhängigkeit von der ermittelten Haltestellenkategorie und der Entfernung zur Haltestelle gebildet. Die ÖV-Güteklasse E ergibt sich aus der Haltestellenkategorie Bus und der Taktfrequenz 60'. Zurzeit verkehren in der Gemeinde stündlich die Buslinie 677 (Andelfingen–Hettlingen) sowie in der Hauptverkehrszeit zusätzlich die Buslinie 670 (Flaach–Winterthur). Beide Buslinien bedienen die Haltestellen in Berg und Gräslikon.

**Das gesamte Siedlungsgebiet von Berg und Gräslikon ist innerhalb eines Radius von 300 m durch die jeweilige Haltestelle erschlossen.**

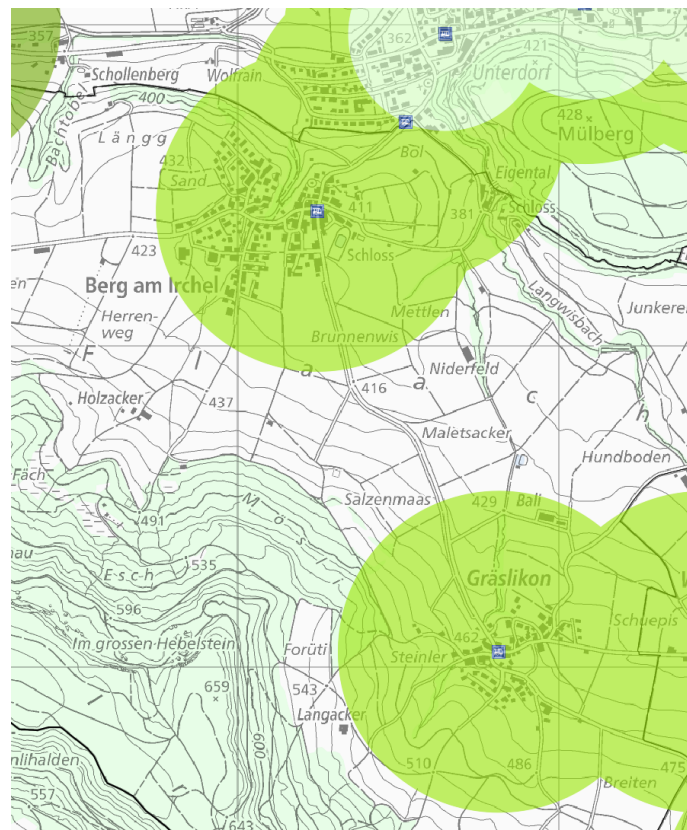


Abbildung 7: Ausschnitt ÖV-Güteklassen (Quelle: map.zh.ch)

### 3.4 Fussverkehr

Der Fussverkehr hat gemäss dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Weinland in den Zentren, bei Schulen, um die ÖV-Haltestellen und bei Ausflugszielen eine hohe Bedeutung. Das Fussverkehrsaufkommen ist dort am grössten und wichtigsten.

**Gemäss den Analysekarten Fussverkehrspotenzial des Kantons besteht in Berg ein sehr geringes und in Gräslikon kein Potenzial.** Das Fussverkehrspotenzial berechnet für den gesamten Kanton Zürich die geschätzte Anzahl Fusswege, die pro Gebäude zu erwarten sind und legt diese auf das Fusswegnetz um. Je mehr Ziele, z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Sportanlagen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuss erreichbar sind, desto bedeutender ist das Fusswegnetz aus kantonaler Sicht.

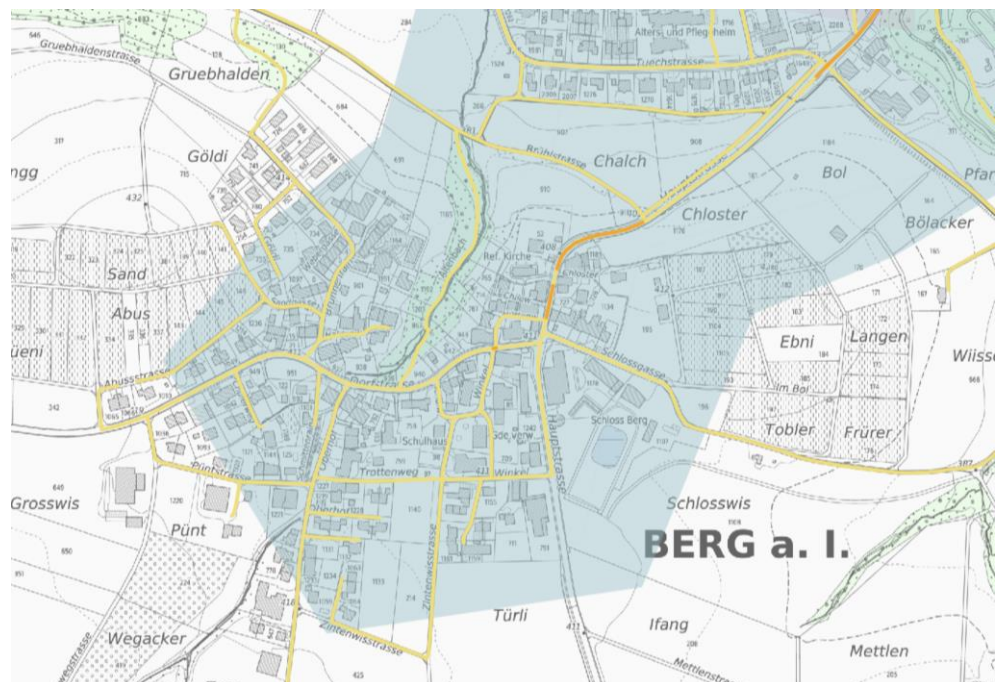


Abbildung 8: Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten in Berg (hellblau: Fussverkehrspotenzial von 1 auf einer Skala von 1-8); geo.zh.ch

### 3.5 Veloverkehr

Gemäss Auswertungen zum Gesamtverkehrsaufkommen beträgt der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen rund 4% der Wege und 2% der Distanz am Modalsplit entspricht. Das heutige Aufkommen ist eher gering (vgl. Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland)

Gemäss dem Merkblatt Velonetzplanung in den Gemeinden des Kantons Zürich besteht grosses Potenzial beim Velo im Alltag auf kurzen (0–5 km) und dank E-Bike auch auf mittleren Distanzen (5–15 km).

Grössere Orte wie Andelfingen, Rafz liegen in einer Distanz von 5-10 km, Winterthur in einer Distanz von 15 km. Nächstgelegenes wichtiges Ziel ist Flaach mit Einkaufsmöglichkeiten, Schule, Badi, dem Naturschutzgebiet Thuraun usw.



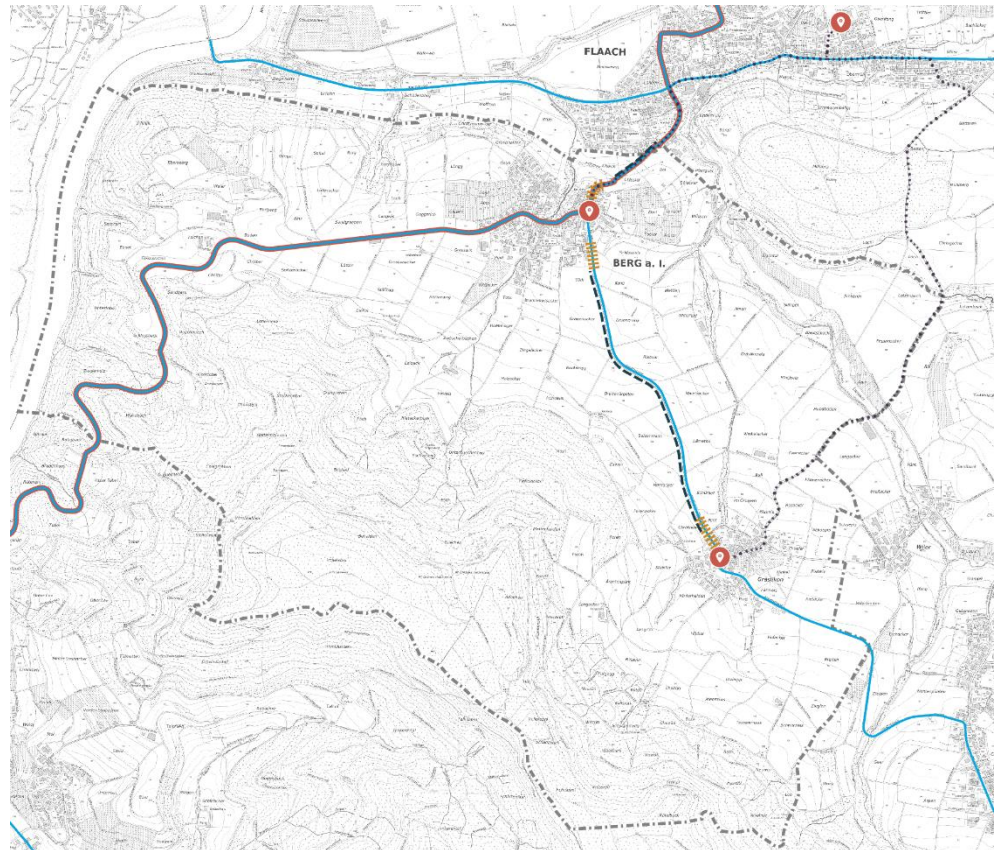


Abbildung 9: Velonetz Alltag, Schwachstellen, Veloinfrastruktur und Schulwege (rote Linie: SchweizMobil Freizeitroute; blaue Linie: Alltagsverbindungen Velo, Nebenverbindungen; gelbe Schraffur: Schwachstellen und Netzlücken; strichlierte grau-schwarze Linie: Radweg links; Start- und Endpunkt (rot) mit gepunkteter schwarzer Linie: Schulweg (Quelle: maps.zh.ch)

Das Velonetz Alltag umfasst die Route Buch–Gräslikon–Berg–Flaach sowie Teufen–Berg–Flaach. Die Route Teufen–Flaach ist zudem als zusätzliche Freizeitroute (bestehend) verzeichnet. In Berg sowie Gräslikon bestehen Schwachstellen und Lücken im Velonetz (vgl. Kapitel 2.2.2).

Zwischen Berg und Gräslikon sowie zwischen Flaach und Berg besteht abschnittsweise ein separat geführter Fuss- und Veloweg. Auf den übrigen Abschnitten wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt.

Schulwege sind:

- Gräslikon–Buch a.l.: Es besteht kein Velostreifen oder separater Veloweg.
- Gräslikon–Berg a.l.: Es besteht ein separater Fuss- und Veloweg.
- Gräslikon–Lotzenbach-Flach: Es besteht kein Velostreifen oder separater Veloweg.
- Berg a.l.–Flaach: Es besteht ein separater Fuss- und Veloweg.

## 4 Gesamtstrategie

Die Entwicklung von Siedlung und Verkehr ist aufeinander abzustimmen. Es ist ein siedlungs- und umweltverträglicher sowie für alle Teilnehmenden sicherer Verkehr anzustreben. Die nachfolgend beschriebenen Ziele und Strategieansätze verfolgen diese Zielsetzung. Diese bilden, zusammen mit dem Verkehrsrichtplan, die behördenverbindlichen Bestandteile der kommunalen Richtplanung. Sie sind mit hellblauer Farbe hinterlegt.

### 4.1 Ziele

Nachfolgend sind die Ziele für Berg am Irchel formuliert:

#### Motorisierter Individualverkehr verträglich abwickeln

- Der innerörtliche Verkehr soll siedlungsverträglich und verkehrssicher abgewickelt werden.
- Der öffentliche (Strassen-) Raum im historischen Dorfkern soll attraktiv ausgestaltet und bei Bedarf punktuell aufgewertet werden.
- Veränderungen von Strassen- und Platzräumen mit Einschluss der angrenzenden Vorplätze und Vorgärten (Erneuerung/Anpassung an neue Nutzungsbedürfnisse) sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter der herkömmlichen Gestaltung berücksichtigen.

#### Ruhender Verkehr organisieren

- Für den ruhenden Verkehr soll ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung gestellt werden.
- Öffentliche Parkieranlagen sowie private Parkplätze sollen ortsbildverträglich ausgestaltet werden.
- Vorgärten dürfen nicht durch Autoabstellplätze verdrängt werden; ausnahmsweise können sie unter Wahrung des Charakters in kleiner Zahl in bestehende Vor- und Hofplätze integriert werden

#### ÖV, Fuss- und Veloverkehr fördern

- Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs soll in gleicher Qualität beibehalten oder moderat ausgebaut werden.
- Der Gemeinderat setzt sich für ein sicheres, zusammenhängendes und direktes Fuss- und Velowegnetz zur Förderung eines siedlungs- und umweltverträglichen Binnenverkehrs ein.
- Insbesondere die Schulwege (Fuss- und Velowegnetz) sollen entsprechend gestaltet werden. Der Gemeinderat setzt sich für sichere Schulwege auch auf dem Kantonsstrassennetz ein.

Grundlage für weitere Planungen

Die Gemeinde Berg am Irchel berücksichtigt die Ziele des kommunalen Verkehrsrichtplans bei der Erarbeitung weiterer kommunaler Planungsinstrumente (z.B. Bau- und Zonenordnung, Sondernutzungspläne, Parkierungsverordnung, Parkraumplanung) oder nachgelagerte Planungen, wie die Planung für Strassen, Velo- und Fusswegnetze.

## 5 Verkehrsplan

### 5.1 Kantonale und regionale Festlegungen

In diesem Kapitel werden die übergeordneten Festlegungen des kantonalen Richtplans und des regionalen Richtplans Weinland unverändert wiedergegeben. Die hier aufgeführten Festlegungen sind informativ und zeigen den aktuellen Planungsstand zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage. Gültigkeit haben die jeweils aktuellen, rechtskräftigen Richtpläne.

#### 5.1.1 Strassen

Im regionalen Richtplan sind die Staatsstrassen Flaach–Berg am Irchel–Regionsgrenze (–Teufen) sowie Berg am Irchel–Buch am Irchel–Regionsgrenze (–Neftenbach) als bestehende Verbindungsstrassen bezeichnet.

#### 5.1.2 Velowege, Fuss- und Wanderwege

Die folgende Route ist im kantonalen Richtplan als Radroute von nationaler Bedeutung verzeichnet:

- (Schaffhausen–) Feuerthalen–Flurlingen–Rheinfall–Dachsen–Rheinau–Ellikon am Rhein–Flaach–Berg a.l. (–Teufen) (bestehend)

Im regionalen Richtplan sind folgende Radwege von regionaler Bedeutung festgelegt:

- (Schaffhausen–) Feuerthalen–Flurlingen–Rheinfall–Dachsen–Rheinau–Ellikon am Rhein–Flaach–Berg a.l. (–Teufen) (bestehend),
- (Winterthur–) Neftenbach–Buch a.l.–Gräslikon–Berg a.l.–Flaach (bestehend).

Bestehende, separat geführte Radwege oder markierte Radstreifen sowie Radrouten auf verkehrsarmen Staatsstrassen gelten als bestehende Radwege. Auf diesen Strassenabschnitten sind keine baulichen Massnahmen notwendig. (vgl. Kap. 4.4.3 des regionalen Richtplans Weinland).

Bei Fuss- und Wanderwegen wird im regionalem Richtplan zwischen Wegen mit und ohne Hartbelag unterschieden. In der Gemeinde verlaufen Fuss-/Wanderwege entlang des Rheins, vom Hörnli / Hochwacht Richtung Ebersberg oder nach Buch am Irchel.

#### 5.1.3 Busangebot

Gemäss kantonalem Richtplan ist für Berg am Irchel ein Angebotsstandart von 60 min zur Hapterschliessungsrichtung Hettlingen festgelegt. Zurzeit verkehren in der Gemeinde stündlich die Buslinie 677 (Andelfingen–Hettlingen) sowie in der Hauptverkehrszeit zusätzlich die Buslinie 670 (Flaach–Winterthur). Beide Buslinien bedienen die Haltestellen Berg am Irchel und Gräslikon.

#### 5.1.4 Historische Verkehrswege

Durch die Gemeinde Berg am Irchel verlaufen keine historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung. Folgende sind jedoch von regionaler Bedeutung:

- ZH 453, Rorbas–Teufen–Flaach,
- ZH 970, Teufen/Junkertal–Tannenplatz (–Berg am Irchel),

- ZH 971, (Teufen–) Hörnli–Hebelstein–Salzenmas/–Holzacker–Berg a.l.,
- ZH 982, (Volken–) Chriegäcker–Schloss Eigental,
- ZH 984, Berg am Irchel–Schollenberg (–Rüdlingen)

bzw. von lokaler Bedeutung:

- ZH 609, Berg am Irchel–Gräslikon–Buch am Irchel–Neftenbach
- ZH 971, (Teufen–) Hörnli–Hebelstein–Salzenmas /–Holzacker–Berg a. l.
- ZH 972, Teufen–Gräslikon
- ZH 973, Talcher–Tannenplatz; Sandgass
- ZH 975, Buch am Irchel–Flaach
- ZH 976, Berg am Irchel–Schloss Eigental
- ZH 977, Gräslikon–Volken
- ZH 978, Gräslikon–Wiler–Dorf
- ZH 981, (Buch–/) Wiler–Flaach

5.2 Kommunale Festlegungen

Dieses Kapitel enthält die eigentlichen behördenverbindlichen Festlegungen. Dieser erlangt mit Beschluss durch die Gemeindeversammlung Berg am Irchel Gültigkeit.

5.2.1 Kommunale Verbindungsstrassen

Festlegung

Als kommunale Verbindungsstrassen werden folgende Strecken bezeichnet:		
Strecke	Beschrieb / Vorhaben / Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
Wilerstrasse im Abschnitt Gräslikon–Wiler (bis Gemeindegrenze Berg am Irchel)	Ein allfälliger Sanierungsbedarf hat in Abstimmung mit dem Busbetreiber (Post-Auto AG) zu erfolgen.	bestehend
Volkemerstrasse im Abschnitt Gräslikon–Volken (bis Gemeindegrenze Berg am Irchel)		bestehend

Tabelle 2: Kommunale Verbindungsstrassen

Die kommunalen Verbindungsstrassen sind dauerhaft zu erhalten. Die Gemeinde ist für die Dimensionierung, Raumsicherung, Bau und Unterhalt zuständig.

Erläuterung

Die kommunalen Verbindungsstrassen verbinden einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete oder stellen lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen her. Die beiden Strassen verbinden den Ortsteil Gräslikon mit der dem Ortsteil Wiler bzw. den Gemeinden Flaach und Volken. Sie sind von untergeordneter Bedeutung im Strassennetz und weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf. Die kommunalen Verbindungsstrassen ergänzen das übergeordnete Strassennetz. Zusammen mit dem übergeordneten Netz bilden sie die Groberschliessung. Die Festlegung im kommunalen Verkehrsrichtplan bezweckt, die Trasseesicherung für einen allfälligen Ausbau und den Unterhalt der Strasse.



5.2.2    **Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse**

Festlegung

Als Parkplätze im öffentlichen Interesse werden bezeichnet:		
Standort	Beschrieb / Vorhaben / Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
Parkierungsanlage beim Gemeindehaus Berg	rund 20 Parkfelder	bestehend
Parkierungsanlage längs der Schlossgasse	11 Parkfelder	bestehend

Tabelle 3: Parkierungsanlagen von kommunalem Interesse

Die Parkierungsanlagen sind dauerhaft zu erhalten. Die Gemeinde ist für Raumsicherung, Bau und Unterhalt sowie das Parkraummanagement zuständig.

Bedarfsnachweis

Die öffentliche Parkierungsanlage beim Gemeindehaus deckt in erster Linie den Bedarf der Gemeindeverwaltung, inkl. Besucherparkplätze sowie an Beschäftigtenparkplätzen ab. Die Parkierungsanlage ist rechtmässig. Die Dimensionierung wurde im Baubewilligungsverfahren geprüft.

Die öffentliche Parkierungsanlage an der Schlossgasse (im Ortsteil Berg) deckt in erster Linie den Parkplatzbedarf von altrechtlichen, privaten Wohnnutzungen ab. Für diese Wohnnutzungen ist es nicht möglich, die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer nachträglich zu verpflichten, auf privatem Grund Abstellplätze zu erstellen. Mit diesem bescheidenen Parkplatzangebot kann dem Bedürfnis der Wohnnutzungen Rechnung getragen werden. Die markierten Stellflächen im Strassenraum sowie die von der Gemeinde eingeführte Parkraumbewirtschaftung tragen dazu bei, ein geordnetes Parken zu gewährleisten. Zudem wird die Parkierungsanlage von Erholungssuchenden, Spaziergängern und Besuchern der Greifvogelstation und der Kirche genutzt.

Erläuterung

Die öffentlichen Parkplätze sind für Besucherinnen und Besucher sowie Bewohnerinnen und Bewohner von Berg vorgesehen. Die Parkplätze können Werktags während maximal 5 Stunden sowie am Wochenende ganztags gebührenfrei genutzt werden. Das Dauerparken von Motorfahrzeugen und Anhängern bedarf einer Bewilligung. Das Abstellen von Motorfahrzeugen und Anhängern auf öffentlichem Grund hat die Gemeinde Berg am Irchel in ihrem Parkierreglement, welches am 1. April 2024 in Kraft trat, geregelt.

### 5.2.3 Fusswege

Festlegung

Als kommunale Fusswege und wichtige Fussgängerquerung bezeichnet sind:

Strecke	Beschrieb / Vorhaben / Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
(Flaach) Gemeindegrenze Berg am Irchel–Berg–Gräslikon	Hartbelag	bestehend
(Schollenberg) Gemeindegrenze Berg am Irchel–Berg	Hartbelag	bestehend
Gräslikon–Finkelacker	Hartbelag	bestehend
Zugangsweg zum Aussichtspunkt Kleiner Hebelstein	Naturbelag	bestehend

Tabelle 4: Kommunale Fusswege

Kommunale Fusswege

Die kommunalen Fusswege sind dauerhaft zu erhalten. Die Gemeinde ist für Raumsicherung, Bau und Unterhalt zuständig.

Erläuterung

Das kommunale Fusswegnetz besteht in erster Linie aus vorhandenen Wegen (innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes). Sie ergänzen die regionalen Fuss- und Wanderwege und stellen direkte Verbindungen zwischen Quellen und Zielen des täglichen Bedarfs (ÖV-Haltestellen, Restaurants, Schulen usw.) sowie der Erholung sicher (Aussichtspunkte, Rheinufer, Wald usw.).

Fussgängerquerung  
Dorfstrasse

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine Fussgängerquerung an der Dorfstrasse sowie der Hauptstrasse ein.

Erläuterung

An der Dorfstrasse auf Höhe des Hüttenwegs und der Strasse «Winkel» besteht das Bedürfnis nach einer Fussgängerquerung, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Problematisch für Fussgängerinnen und Fussgänger sind die eingeschränkten Sichtweiten. Der Strassenraum ist sodann zu schmal, um eine Mittelinsel erstellen zu können. Ebenfalls besteht das Bedürfnis nach einer Fussgängerquerung an der Hauptstrasse. Heute fehlt dort ein Fussgängerstreifen. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine Lösung ein. Diese Massnahmen sind im Sinne einer Vororientierung zu verstehen (Problemlage erkannt).

#### 5.2.4 Radwege

In Kap. 4.4, Fuss- und Veloverkehr des regionalen Richtplans Weinland sind die Radwege von regionaler Bedeutung bezeichnet. Wo im kantonalen Velonetzplan keine linearen Schwachstellen (= Streckenabschnitte) vorhanden sind, wird der Radweg als bestehend dargestellt. In der Gemeinde Berg am Irchel verlaufen die folgenden beiden bestehenden regionalen Radwege:

- (Schaffhausen -) Feuerthalen - Flurlingen - Rheinfall - Dachsen - Rheinau - Ellikon am Rhein - Flaach - Berg a.l. (- Teufen)
- (Winterthur -) Neftenbach - Buch a.l. - Gräslikon - Berg a.l. – Flaach

Erhöhung der Verkehrssicherheit Radweg

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine bessere Verkehrssicherheit auf dem Radweg Teufen–Talcher ein und koordiniert das Anliegen mit der Gemeinde Freienstein-Teufen.

Erläuterung

Die nationale Veloroute Berg–Teufen wird zwar als bestehender Radweg bezeichnet. Sie weist aber Defizite für die Verkehrssicherheit auf. Die Strasse ist schmal, abschüssig und unübersichtlich. Der Veloverkehr wird im Mischverkehrs geführt. Regelmässig passieren Unfälle. Auf Gemeindegebiet von Berg sind in den letzten 10 Jahren acht Verkehrsunfälle mit Personenschaden verzeichnet, sechs davon ereigneten sich in der Kurve beim «Zieglerholz» (vgl. Unfallkarte, map.geo.admin.ch, abgerufen am: 13.12.2024). Auf Gemeindegebiet von Teufen ereigneten sich im gleichen Zeitraum 25 Unfälle, einer davon mit Todesfolge. Oftmals sind Velofahrende oder Motorradfahrende betroffen. Dabei handelt es sich, abgesehen von einer Ausnahme, um Schleuder- oder Selbstunfälle. Um die gefährliche Situation zu entschärfen, setzt sich der Gemeinderat für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem besagten Strassenabschnitt ein. Aus Sicht der Gemeinde muss mindestens der Strassenabschnitt zwischen Teufen und Talcher ausgebaut werden. Für Velofahrer sind Velostreifen oder ein separater Radstreifen erforderlich. Im Falle eines Ausbauprojekts (Velostreifen oder Radweg) innerhalb der beidseitigen Uferstreifen oder des späteren Gewässer- raums und über dem Gerinne der Bäche (Retichbach und Zieglerholzbächli) muss die Standortgebundenheit der Vorhaben nachgewiesen werden. Zudem dürfen die Naturschutzzone I und die Waldschutzzone IVA von allfälligen Ausbaumassnahmen nicht tangiert werden (keine Verbreiterung der Strasse in die Schutzzonen der Schutzgebiete).

Überkommunale Schulwege

Die regionalen Radwege dienen auf den Abschnitten in der Gemeinde Berg am Irchel auch als Schulwege. Ein weiterer Schulweg verläuft entlang der Volkemer- / Irchelstrasse zwischen Gräslikon–Lotzenbach–Gemeindegrenze (–Flaach).

- Berg am Irchel–Gräslikon: separater Fuss- und Radweg ausserorts vorhanden
- Berg am Irchel–Flaach: Bestehender Radweg auf einer verkehrsarmen Strasse (ohne separaten Radweg oder Markierung)
- Gräslikon–Lotzenbach–Gemeindegrenze (–Flaach)

Schulwege

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine bessere Verkehrssicherheit auf dem Radwegnetz (Schulweg) von Gräslikon nach Buch am Irchel ein.

Erläuterung

Die Schulstandorte der Schule Flaachtal sind auf verschiedene Standorte in Berg, Buch, Dorf, Volken und Flaach verteilt. Dies bedingt teilweise längere Schulwege, die mit dem Schulbus oder dem Velo zurückgelegt werden. Um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für die Schulkinder gewährleisten zu können, sind verkehrssichere Veloverbindungen mit separaten Velostreifen oder Velowegen zentral.

Ziele in Bezug auf Schulen sind die Schulhäuser in Berg am Irchel (4.–6. Klasse (Mittelstufe)) und Flaach (Sekundarschulhaus). Das Schulhaus in Buch am Irchel bietet die Stufen Kindergarten und 1.–3. Klasse (Unterstufe) an.

Mängel bestehen auf dem Schulweg Gräslikon–Buch am Irchel, wo der Veloverkehr im Mischverkehr auf einer Kantonsstrasse mit Tempo 80 geführt wird. Mit einer Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Individualverkehr könnte die Verkehrssicherheit für die Schülerinnen und Schüler erhöht werden und der Velo-Schulverkehr würde an Attraktivität gewinnen.

Der Schulweg Gräslikon–Lotzenbach–Gemeindegrenze (–Flaach) verfügt nicht über einen separaten Radweg oder eine entsprechende Markierung. Er verläuft aber auf einer verkehrsarmen Strasse. Die Verkehrssicherheit ist hinreichend gewährleistet.



5.2.5 Bushaltestellen

Festlegung

Es werden die Haltestellen «Berg am Irchel» und «Gräslikon» sowie folgende Massnahmen bezeichnet:

Strecke / Beschrieb	Beschrieb / Vorhaben / Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
Berg am Irchel	Haltestelle	bestehend
Gräslikon	Haltestelle	bestehend
Haltestellenausstattung Berg am Irchel in Fahrtrichtung Andelfingen	Veloparkierung, Überdachter Wartebereich / Koordination mit den kantonalen Fachstellen.	geplant
Haltestellenausstattung Berg am Irchel in Fahrtrichtung Hettlingen	Sitzbank / Koordination mit den kantonalen Fachstellen.	zu prüfen /geplant

Tabelle 5: Bushaltestellen

Bushaltestellen und Ausstattung

Die Haltestellen Berg am Irchel und Gräslikon sind dauerhaft zu erhalten. Für den Bau und den Unterhalt der Haltestellen ist der Kanton zuständig, für die Ausstattung die Gemeinde. Die Gemeinde sorgt für eine angemessene Haltestellenausstattung in Berg am Irchel.

Erläuterung

Im Gemeindegebiet von Berg am Irchel befinden sich zwei Bushaltestellen. Die Haltestellenausstattung in Berg soll mit einer Veloparkierung und einem überdachten, ortsbildgerecht gestalteten Wartebereich ergänzt werden. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Hettlingen soll mit einer Sitzbank ausgestattet werden, sofern die nötigen Durchgangsbreite des Strassenraums gegeben sind.

## 6 Interessenabwägung

### 6.1 Ortsbildschutz

Im Rahmen der kommunalen Richtplanung werden die Schutzziele aus dem ISOS und KOB wie folgt berücksichtigt:

Strassen- und Platzräume	
Ziel KOB	<i>Veränderungen von Strassen- und Platzräumen mit Einschluss der angrenzenden Vorplätze und Vorgärten (Erneuerung/Anpassung an neue Nutzungsbedürfnisse) sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter der herkömmlichen Gestaltung berücksichtigen.</i>
Erhaltungsziel ISOS	<i>Gebiet Nr. 1: Alter Dorfkern, kompakte bäuerliche Altbauung beidseits des Altenbachtobels, mit Ausweitung nach Süden, <b>grosszügig gefasste Strassenräume und verwinkelte Gassen mit einprägsamen Hof- und Platzräumen</b>, mehrheitlich lang gestreckte, zwei- bis dreigeschossige Vielseckbauernhäuser, Wohnteil und teilweise Ökonomie teil mit Sichertriegelwerk, zahlreiche Zwischenbereiche mit Wiesen, Obst- und Gemüsegärten, v. a. 17.–19. Jh.</i> <b>Erhaltungsziel A</b>
Umsetzung	Die Ziele in der Gesamtstrategie entsprechen im Grundsatz den Schutzziele n.  <b>Öffentliche Parkierungsanlagen</b> Die Parkierungsanlage beim Gemeindehaus Berg ist bestehend und wurde rechtmässig bewilligt. Der Parkplatz wurde mit zwei Bäumen bepflanzt und ist mit einer typischen Pflästerung gestaltet. Der Platz ordnet sich gut ins Ortsbild ein. Die Schutzziele des KOB, namentlich das Ziel «Veränderungen von Strassen- und Platzräumen mit Einschluss der angrenzenden Vorplätze und Vorgärten (Erneuerung/Anpassung an neue Nutzungsbedürfnisse) sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter der herkömmlichen Gestaltung berücksichtigen.» ist erfüllt. Die Parkplätze auf der Schlossstrasse sind ebenfalls bestehend. Sie wurden lediglich auf der bestehenden Strasse markiert. Es wurden weder der Strassenraum verändert noch wurden Vorgärten durchschnitten. Die Parkplätze sind im Einklang mit den Schutzziele n des KOB und stellen ein geringes Angebot an frei zugänglichen Parkfeldern zur Verfügung.  <b>Fussgängerquerungen</b> Die angestrebten Fussgängerquerungen haben keine Auswirkung auf das schützenswerte Ortsbild.

## 6.2 Fruchtfolgeflächen

### Radverbindung Berg – Teufen

Die Dorf- und Irchelstrasse zwischen Berg und Teufen grenzen an Fruchtfolgeflächen. Der Strassenabschnitt zwischen Talcher und Teufen liegt teilweise im Wald. Ein Ausbau der Radroute zwischen Talcher und Teufen würde Fruchtfolgeflächen und Wald tangieren. Da ein Interessenkonflikt besteht, ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

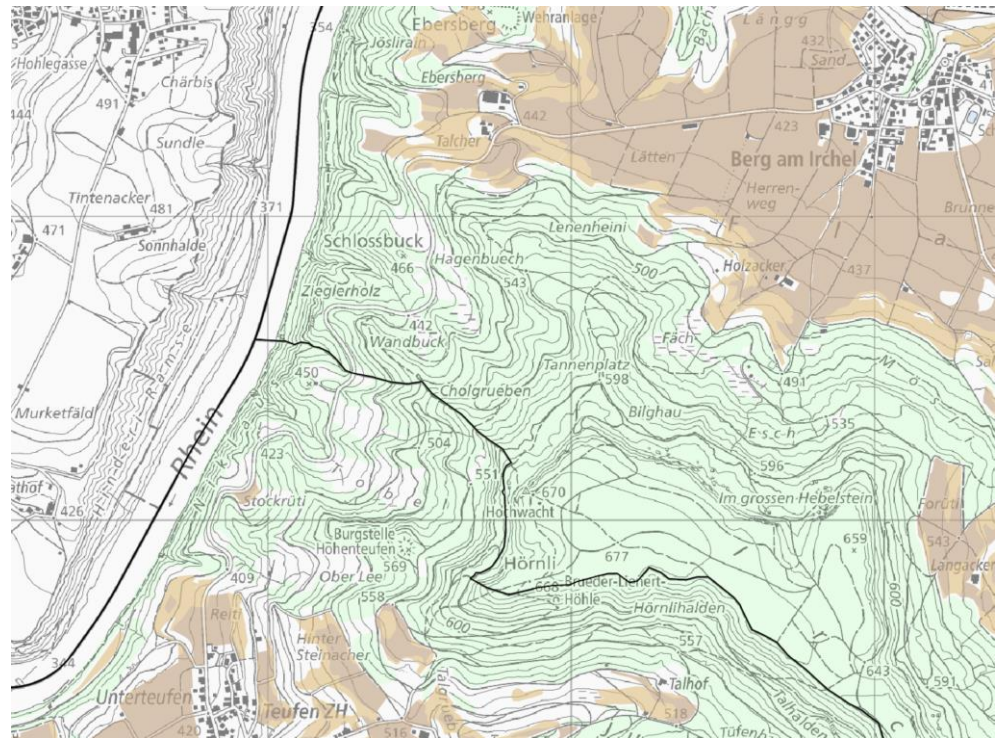


Abbildung 10: Ausschnitt Fruchtfolgeflächen Berg und Talcher; Fruchtfolgeflächen = braune Flächen  
(Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)

Fruchtfolgeflächen sind im Grundsatz zu erhalten. Sie dürfen nur beansprucht werden, wenn ein aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann (Art. 30 Abs. 1bis lit. a Raumplanungsverordnung, RPV; SR 700.1). Zudem ist sicherzustellen, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden (lit b). Insbesondere ist zu prüfen, ob Varianten und Alternativen in Betracht fallen, die möglicherweise keine oder weniger Fruchtfolgeflächen beanspruchen (vgl. Art. 2 Abs. 1 RPV).

### Kantonal wichtiges Ziel

Der Veloverkehr stellt einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar (Kapitel 4.4, Fuss- und Veloverkehr, kantonaler Richtplan). In der Richtplankarte ist die Route von Berg am Irchel - Talcher - Teufen als Radroute von nationaler Bedeutung verzeichnet. Nationale Routen sollen ein zusammenhängendes, sicheres und komfortables Velonetz schaffen, das regionale und überregionale Ziele verbindet.

Die Strecke stellt eine typische Freizeitroute dar, die nebst Velofahrern auch von motorisiertem Freizeitverkehr (Töff, Cabrio, Oldtimer) stark genutzt wird. Mit dem Ausbau können Konflikte zwischen motorisiertem Freizeitverkehr und Velo-Freizeitverkehr entschärft werden. Zudem trägt die Route zur besseren Anbindung beliebter Ausflugsziele (z. B. Thurauen)

bei. Der Ausbau der Radroute stellt somit ein kantonal wichtiges Ziel dar – eine Grundvoraussetzung für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen.

Beanspruchung von  
Waldflächen

Die Strasse zwischen Talcher und Teufen verläuft durch Waldgebiet. Der Wald ist ein wertvoller Natur- und Erholungsraum und grundsätzlich zu erhalten. Für nichtforstliche Bauvorhaben im Wald ist nachzuweisen, dass wichtige Gründe bestehen, welche das Interesse der Walderhaltung überwiegen.

Im vorangehenden Abschnitt wurde dargelegt, dass es sich beim Ausbau der Radroute um ein kantonal wichtiges Ziel handelt. Vor diesem Hintergrund wird das Interesse an einer verkehrssicheren Radroute zwischen Berg und Talcher höher eingestuft als dasjenige der Walderhaltung.

Alternative Linienführungen

Da die Grundvoraussetzungen für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen erfüllt sind, sind in einem nächsten Schritt Alternativvarianten zu prüfen. Dabei ist ebenfalls zu untersuchen, ob alternative Linienführungen zu einer geringeren Beanspruchung von Waldflächen führen könnten.

Alternative Linienführung  
Talcher - Teufen

Die direkte Route zwischen Talcher und Teufen verläuft über die Irchelstrasse (gelbe Route in Abbildung 11) und wird im Mischverkehr geführt. Alternativ könnte die Route über bestehende Flur- und Waldwege geführt werden (blaue Route in Abbildung 11). Diese Route ist allerdings deutlich länger und es müssen deutlich mehr Höhenmeter überwunden werden (vgl. Tabelle 6). Auch weist die Route punktuell Neigungen von 13% auf. Sodann verläuft die Alternativroute überwiegend auf gekiesten Wegen und Wegen mit losem Untergrund. Damit diese als Veloverbindung genutzt werden könnten, müssten diese ausgebaut und asphaltiert werden. Die Alternativroute für den Veloverkehr unattraktiv, insbesondere für Rennradfahrende, die diese Route oftmals befahren.

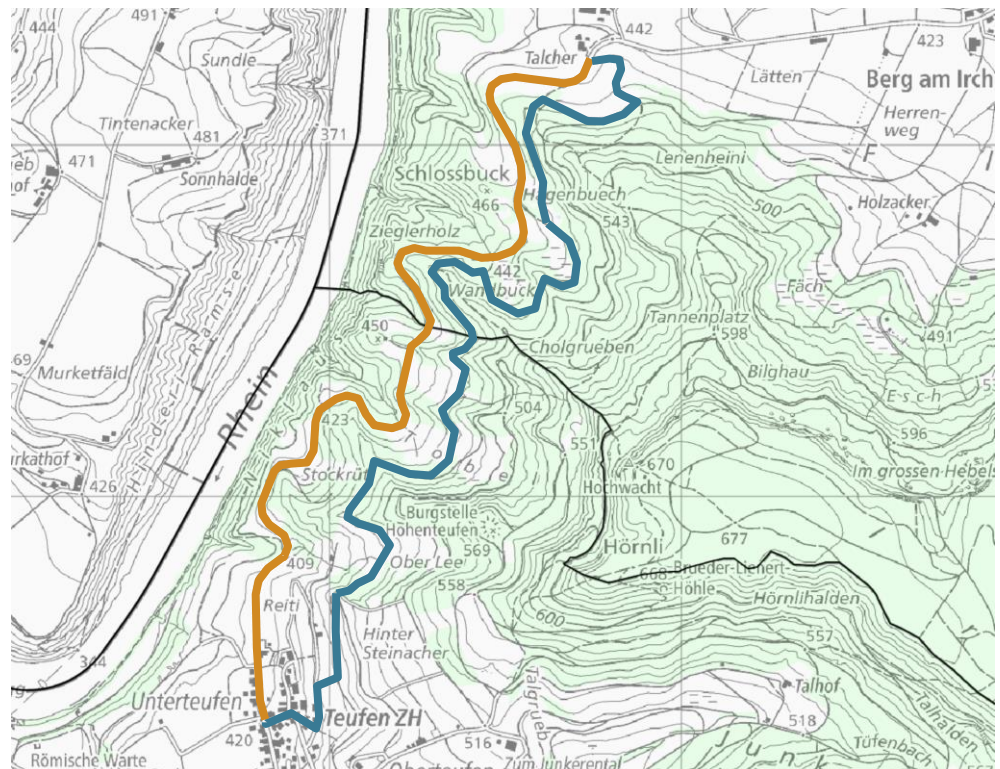


Abbildung 11: Alternativrouten Talcher - Teufen; Route direkt (gelb) / Alternativroute (blau)  
(Quelle Karte: GIS-Browser Kanton Zürich)

Route	Länge	Max. Neigung	Höhenmeter
Direkt (gelb)	3.1 km	7%	↗ 40, ↘ 170
Alternativroute 1 (blau)	4.7 km	13%	↗ 120, ↘ 150

Tabelle 6: Kennwerte Route Talcher – Teufen

Eine Alternativroute entlang des Rheins wurde nicht näher geprüft. Dort verläuft der beliebte Biberpfad. Der Weg ist schmal und nicht befestigt. Für eine Radroute müsste ein separater Radweg im Wald erstellt werden, eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf dem Biberpfad ist nicht möglich. Bei einem Neubau einer Radroute entlang des Rheins würden Konflikte mit den Interessen des Gewässers, dem Wald und der bestehenden Erholungsnutzung auftreten. Diese Route stellt keine Verbesserung in Bezug auf die Fruchtfolgeflächen und den Wald dar.

#### Radverbindung Berg - Talcher

Als Richtplaninhalt ist der Ausbau der Strasse zwischen Talcher und Teufen verzeichnet. Der vollständigkeit halber wird ebenfalls der Strassenabschnitt zwischen Berg und Talcher mit einbezogen. Sinnvollerweise wird dieser im Zusammenhang mit dem Ausbau der Radroute zwischen Talcher und Teufen ausgebaut. Damit kann ein durchgehendes, verkehrssichere Veloroute angeboten werden. Ebenfalls geprüft wurde, ob zweckmässige Alternativrouten zwischen Berg und Talcher oder Direkttrouten zwischen Berg und Teufen bestehen.

Im kommunalen Richtplan ist der Ausbau der Strasse zwischen Talcher und Teufen verzeichnet. Auch der vorgelagerte Strassenabschnitt zwischen Berg und Talcher wird einbezogen. Es erscheint sinnvoll, diesen Abschnitt im Zusammenhang mit dem Ausbau der Radroute Talcher - Teufen ebenfalls auszubauen, um eine durchgehende und verkehrssichere Veloroute anbieten zu können. Daher wurde zusätzlich geprüft, ob zweckmässige Alternativrouten zwischen Berg und Talcher oder Direkttrouten zwischen Berg und Teufen bestehen.

#### Alternative Linienführungen

Die direkte Route zwischen Berg am Irchel und Talcher verläuft über die Dorfstrasse (gelbe Route in Abbildung 12) und wird im Mischverkehr geführt. Alternativ könnte die Route über bestehende Flurstrassen geführt werden (blaue Route in Abbildung 12). Diese Route ist allerdings deutlich länger und es müssen deutlich mehr Höhenmeter überwunden werden. Sie ist daher für den Veloverkehr unattraktiv, insbesondere für Rennradfahrende, die diese Route oftmals befahren. Es lässt sich folgern, dass die einzige für den Veloverkehr attraktive Variante ein Ausbau der direkten Route auf der Dorfstrasse ist.



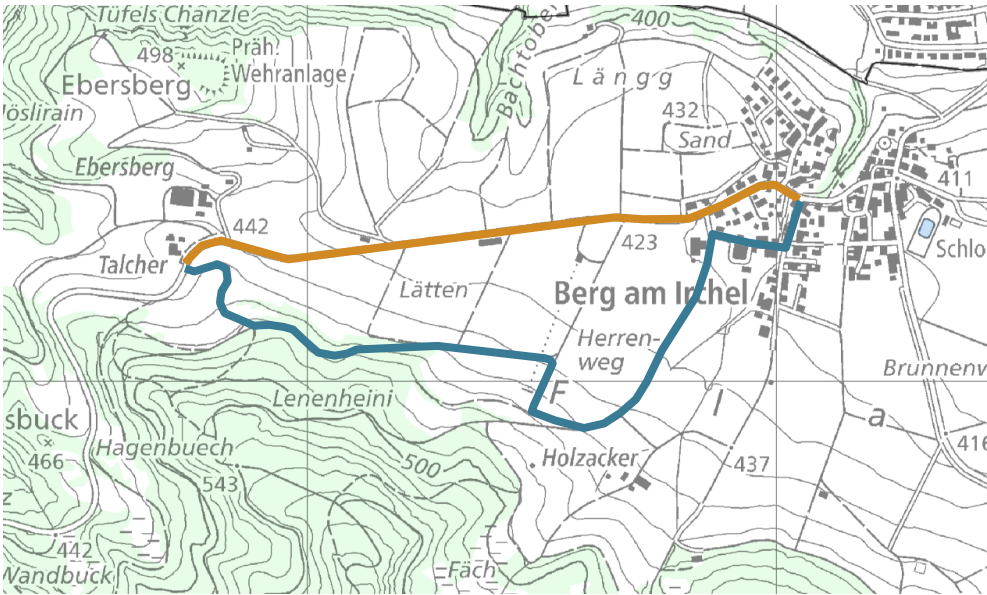


Abbildung 12: Alternativrouten Berg am Irchel – Talcher; Route direkt (gelb) / Alternativroute (blau)  
(Quelle Karte: GIS-Browser Kanton Zürich)

Route	Länge	Max. Neigung	Höhenmeter
Direkt (gelb)	1.3 km	5%	↗ 30
Alternativroute 1 (blau)	2.0 km	12%	↗ 80, ↘ 50

Tabelle 7: Kennwerte der Routen Berg am Irchel – Talcher

Zwischen Berg und Teufen liegt die Hochwacht. Aufgrund der Topografie sind keine attraktiven Direkt Routen auf bestehenden Wegen zwischen Berg und Talcher vorhanden. Bei einer direkten Linienführung müssten deutlich mehr Höhenmeter überwunden werden. Ein Umfahren der Hügelkette ist somit für den Radverkehr attraktiver als eine direkte Linienführung.

**Radweg/Schulweg Gräslikon  
– Buch am Irchel**

Der Ortsteil Gräslikon ist wie Berg grossflächig von Fruchtfolgeflächen umgeben. Der Ausbau einer Radverbindung zwischen Gräslikon und Buch am Irchel führt somit zwangsläufig zu einer Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen.

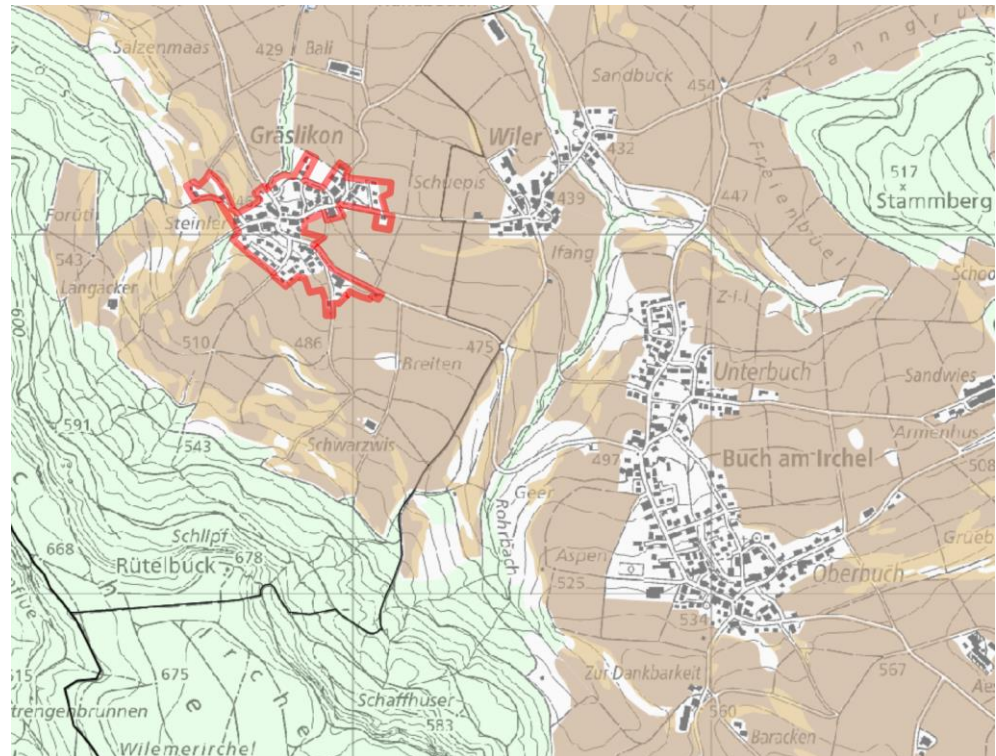


Abbildung 13: Ausschnitt Fruchtfolgeflächen Gräslikon; Fruchtfolgeflächen = braune Flächen (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)

**Voraussetzung Kantonal  
wichtiges Ziel**

Auch für diese Route ist im ersten Schritt zu prüfen, ob es sich beim Vorhaben und ein kantonal wichtiges Ziel handelt (Art. Art. 30 Abs. 1bis lit. a RPV).

Der Veloverkehr stellt einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar (Kapitel 4.4, Fuss- und Veloverkehr, kantonaler Richtplan). Bei vorliegender Route handelt es sich um einen Schulweg und somit eine Alltagsroute. Dem Veloverkehr kommt im Alltagsverkehr (Arbeit, Schule, Einkaufen) für die Bewältigung kurzer und mittlerer Distanzen eine grosse Bedeutung zu. Mit einem direkten, hindernis- und unterbruchsfreien sowie gefahrlos befahrbaren Velonetz kann der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr deutlich erhöht werden. Bei der Route Gräslikon - Buch am Irchel handelt es sich um eine bestehende Nebenverbindung, die im Mischverkehr geführt wird. Der Ausbau der Route ist somit ein kantonal wichtiges Ziel, was Grundvoraussetzung für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ist.

**Alternative Linienführungen**

In einem zweiten Schritt ist zu prüfen, ob Varianten und Alternativen in Betracht fallen, die möglicherweise keine oder weniger Fruchtfolgeflächen beanspruchen (vgl. Art. 2 Abs. 1 RPV).

Die direkte Route von Gräslikon nach Buch am Irchel führt über die Hauptstrasse (gelbe Route in Abbildung 14) und weist überwiegend moderate Neigungen auf von bis ca. 3%.

Alternativroute 1 (blaue Route in Abbildung 14) führt auf Feldwegen von Gräslikon nach Buch und weist auf dem Abschnitt zwischen dem Rohrbach und Scharzwis Neigungen von bis zu 13% auf.

Alternativroute 2 (grüne Route in Abbildung 14) führt von Gräslikon über Wiler nach Buch. Auf dem Abschnitt zwischen Gräslikon und Wiler müsste der Veloverkehr ohne Ausbau im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden. Im Bereich von Unterbuch weist die Route Neigungen von bis zu 10% auf.

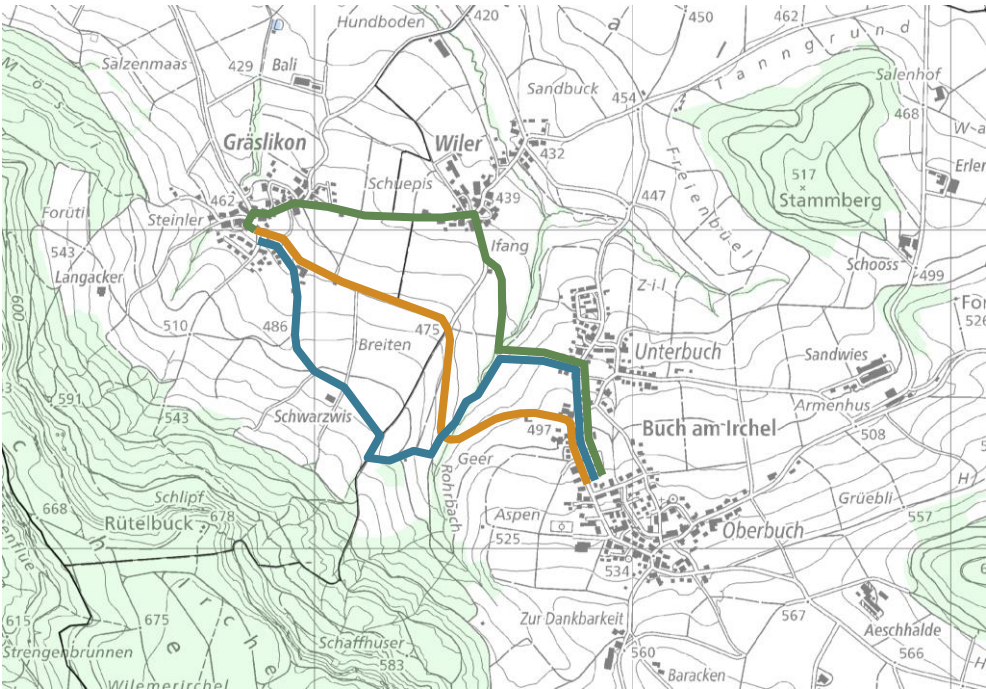


Abbildung 14: Alternativroute Gräslikon - Buch am Irchel; Route direkt (gelb) / Alternativrouten (blau / grün) (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)

Route	Länge	Max. Steigung	Höhenmeter
Direkt (gelb)	1.7 km	8%	↗ 50
Alternativroute 1 (blau)	2.2 km	13%	↗ 90, ↘ 40
Alternativroute 2 (grün)	2.0 km	10%	↗ 80, ↘ 20

Tabelle 8: Kennwerte der Routen Gräslikon - Buch am Irchel

Die beiden geprüften Alternativrouten sind unattraktiv, da sie zusätzliche Höhenmeter aufweisen, länger sind und punktuell grössere Gefälle aufweisen als die Direktroute. Bei Alternativroute 2 kommt hinzu, dass sie ohne Ausbau der Gräsliker- bzw. Wilerstrasse teilweise im Mischverkehr geführt würde. Ein entsprechender Ausbau würde jedoch ebenfalls Fruchtfolgeflächen beanspruchen. Aus diesen Gründen können die Alternativrouten nicht empfohlen werden. Sie würden im Alltagsverkehr voraussichtlich nur geringe Akzeptanz finden. Daher soll der Ausbau der direkten Route entlang der Hauptstrasse weiterverfolgt werden

## Glossar

Direktheit	Umwegfreie Linienführung ohne unbegründete Niveaudifferenzen, wenig Fahrtunterbrüche (Quelle: Kommunale Velonetzplanung, Merkblatt, Koordinationsstelle Veloverkehr, Januar 2021)
Fusswegnetze (Art. 2 FWG)	<p>Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG vom 4. Oktober 1985 (Stand am 1. Februar 1996) definiert den Begriff Fusswegnetze wie folgt:</p> <p><sup>1</sup> Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet. <sup>2</sup> Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen. <sup>3</sup> Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.</p>
Langsamverkehr	Langsamverkehr (LV) steht traditionell für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Aufgrund der technologischen Entwicklung werden heute aber auch Motorfahrräder, namentlich E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung, zum Langsamverkehr gezählt. (Quelle: <a href="http://www.astra.admin.ch">www.astra.admin.ch</a> )
Sammelstrasse	Die Sammelstrasse dient der Groberschliessung. Sie sammelt den Verkehr der Feinerschliessung (Erschliessungsstrassen) und führt diesen den Hauptstrassen zu.
Verbindungsstrassen	Verbindungsstrassen dienen gemäss VSS-Norm 40 043 dem gemischten Verkehr. Sie verbinden einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete einer Region oder stellen lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen her.
Sicherheit	Geringe Unfallgefahr, hohes Sicherheitsempfinden, einfach zu verstehende Infrastruktur (Quelle: Kommunale Velonetzplanung, Merkblatt, Koordinationsstelle Veloverkehr, Januar 2021)
Wanderwegnetze (Art. 3 FWG)	<p>Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG vom 4. Oktober 1985 (Stand am 1. Februar 1996) definiert den Begriff Wanderwegnetze wie folgt:</p> <p><sup>1</sup> Wanderwegnetze dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes.</p> <p><sup>2</sup> Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Wanderwege. Andere Wege, Teile von Fusswegnetzen und schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstücke dienen. Historische Wegstrecken sind nach Möglichkeit einzubeziehen.</p> <p><sup>3</sup> Wanderwegnetze erschliessen insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie touristische Einrichtungen.</p>