

Kommunale Richtplanung

Antrag an die
Gemeindeversammlung
und Urnenabstimmung

Verkehrsplan

Richtplantext

Von der Gemeindeversammlung vorberaten am

Von der Urnenabstimmung festgesetzt am

Namens der Urnenabstimmung

Die Präsidentin:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

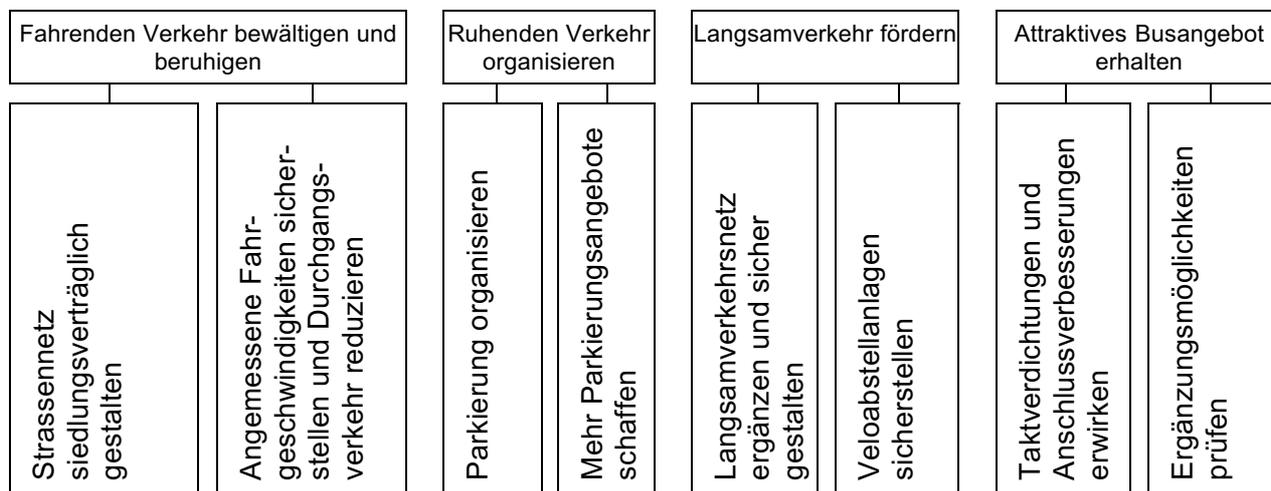
Für die Baudirektion

BDV-Nr.

Inhalt

1.	Gesamtstrategie Vision 2030	3
2.	Öffentlicher Verkehr	4
2.1	Buslinien	4
2.2	Bushaltestellen	5
3.	Strassen	6
3.1	Strassenzüge	6
3.2	Aufwertung Strassenraum	7
3.3	Siedlungsorientierte Gestaltung	8
3.4	Verkehrsberuhigte Quartiere	9
3.5	Begegnungszone	10
4.	Parkierung	11
5.	Langsamverkehr	12
5.1	Fuss- und Wanderwege	12
5.2	Radwege	14
5.3	Veloabstellplätze	15

1. Gesamtstrategie Vision 2030



Der Verkehr soll gesamtheitlich angegangen werden.

Der motorisierte Individualverkehr soll beruhigt und auf einem Strassennetz abgewickelt werden, welches eine genügende Leistungsfähigkeit aufweist, das siedlungsverträglich gestaltet ist und eine gute Aufenthaltsqualität besitzt.

Für den ruhenden Verkehr sollen an geeigneten Lagen angemessene Angebote an Parkplätzen und Veloabstellplätzen bestehen.

Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr kommt dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) eine wichtige Bedeutung zu. Der Anteil der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des Langsamverkehrs ist entsprechend der Modalsplit-Zielsetzungen gemäss Gesamtverkehrskonzept 2018 zu erhöhen. Die Anbindung an den ÖV und seine Qualität sowie die Qualität der Langsamverkehrsnetze sind daher vorrangige Anliegen (Fuss- und Velowege, Veloabstellanlagen, attraktive Umsteigepunkte, Taktverdichtung etc.).

Daneben stellt die Verkehrssicherheit eine wichtige Säule der Verkehrsplanung dar. Die Verbindungen für Velofahrer und Fussgänger, insbesondere für Schulkinder, sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein.

Gliederung des
Verkehrsplanes

Der Verkehrsplan beinhaltet folgende Bereiche:

- öffentlicher Verkehr
- motorisierter Individualverkehr (Strassen)
- ruhender Verkehr (Parkierung)
- Langsamverkehr – Velorouten, Fuss- und Wanderwege

2. Öffentlicher Verkehr

Die Buslinien sind im regionalen Richtplan nicht mehr festgelegt.

Das Angebotskonzept 2019 umfasst folgende Linien:

- Linie 670 Flaach – Chlimberg – Winterthur HB
- Linie 671 Hettlingen – Aesch – Riet – Winterthur HB
- Linie 677 Hettlingen – Aesch – Hünikon – Andelfingen
- Linie 674 Pfunzen – Neftenbach – Winterthur

2.1 Buslinien

Festlegungen

Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde beim ZVV für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an die Bahnhöfe und die benachbarten Zentren sowie für eine Taktverdichtung ein. Es sollen insbesondere folgende Punkte erreicht werden:

- Verbesserung der Umsteigebeziehung für den IC und die S-Bahn
- Langfristig Prüfung eines dem Bedarf entsprechenden Angebotes für schlecht erschlossene Gebiete

Wirkung:

Die Buslinien gemäss Angebotskonzept 2019 werden als Information in den kommunalen Plan übernommen. Die kommunalen Festlegungen sind primär Handlungsanweisungen an die Behörden.

Erläuterungen:

Wichtig sind zur Verbesserung der ÖV-Qualität insbesondere effiziente Verbindungen an die Bahnhöfe sowie eine Taktverdichtung.

Nebst den im Verkehrsplan festgelegten Massnahmen dienen weitere Angebote der Gemeinde (GA-Flexicards, Information etc.) dazu, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Das ganze Gemeindegebiet von Neftenbach soll mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein. Auch für schlecht erschlossene Gebiete (z.B. Weiler oder Aussenwachen in den Randstunden) soll langfristig ein gewisses Angebot bestehen, welches möglichst flexibel ist. Die Umsetzungsmöglichkeiten (Rufbus, Ortsbus, Kombination mit Schulbus etc.) sind laufend zu prüfen.

2.2 Bushaltestellen

Festlegungen

Kommunal:

- Neftenbach	
• Alte Post	(bestehend)
• Wolfgässli	(bestehend)
• Herrgass	(bestehend)
• Wolfzangen	(bestehend)
• Tössallmend	(bestehend)
• Chlimberg	(bestehend)
• Pöschlerriet	(geplant)
• Weiachstrasse Tössallmend	(prüfen/langfristig)
- Aussenwachten	
• Riet	(bestehend)
• Aesch	(bestehend)
• Heerenweg	(prüfen)
• Hünikon	(bestehend)
• Hünikon Vontobel	(bestehend)

Wirkung:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können.

Erläuterungen:

Nebst den effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Behindertengerechtigkeit (Frist 2023), Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellplätze).

Haltestelle Alte Post



3. Strassen

3.1 Strassenzüge

Festlegungen

Kantonal

- A4 (bestehend)
- Weiachstrasse (bestehend)

Regional:

- Schaffhausenstrasse (bestehend)
- Umfahrungsstrasse (bestehend)
- Irchelstrasse (bestehend)
- Rietstrasse (bestehend)
- Seuzachstrasse (bestehend)

Kommunal

Es werden folgende Sammelstrassen bezeichnet:

- Winterthurstrasse (bestehend)
- Schaffhausenstrasse (Zürichstr. – Irchelstr.) (bestehend)
- Radhofstrasse (bestehend)
- Zeughausstrasse (bestehend)
- Seuzachstrasse (Neftenbach – Riet) (bestehend)
- Zürichstrasse (bestehend)
- Wartgutstrasse (bestehend)
- Huebstrasse (bestehend)
- Dättlikonstrasse (bestehend)
- Henggartstrasse (bestehend)
- Desibachstrasse (bestehend)
- Neue Schulstrasse / Zwischenweg (bestehend)

Wirkung:

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

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniehenden Grundeigentümer überwälzen kann.

3.2 Aufwertung Strassenraum

Erläuterungen:

Die regionalen Strassen bilden zusammen mit den kantonalen Strassen ein zusammenhängendes Netz. Grundsätzlich werden nur jene Strassen in den regionalen Verkehrsplan aufgenommen, die für die ganze Region von Interesse sind.

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz und verbinden die Aussenwachen und Weiler mit dem Bauzonengebiet. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung.

Sammelstrassen dienen dazu, den Verkehr aus den Quartieren zu sammeln und auf das übergeordnete Strassennetz abzuleiten. Ihnen kommt daher eine stärker verkehrsorientierte Bedeutung zu als den übrigen kommunalen Strassen. Insbesondere im Bereich der Weiler ist der bebauten Situation mit angemessenen gestalterischen Massnahmen Rechnung zu tragen.

Festlegungen

Kommunal

Aufwertung Strassenraum

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Winterthurstrasse |
|---|

Wirkung:

Die Massnahme betrifft eine kommunale Strasse. Die Gemeinde übernimmt die Projektentwicklung und Finanzierung zur Verbesserung der Gestaltung des Strassenraumes. Bei der Projektierung ist der Busbetreiber einzubeziehen und den Aspekten der Velo- und Fussgängerkehrsicherheit ist hohe Bedeutung beizumessen.

Erläuterungen:

Massnahmen sollen an der Winterthurstrasse zu einer Aufwertung im Hinblick auf einen aufenthaltsfreundlichen Strassenraum und zur Verbesserung der Querungssituation führen. Das Strassenraumgestaltungsprojekt ist auf die angrenzende Nutzung und allfällige Bebauung auszurichten.

3.3 Siedlungsorientierte Gestaltung

Festlegungen

Regional:

- Rietstrasse (Riet) (geplant)
- Seuzachstrasse (Riet Ost) (geplant)

Kommunal

Im Innerortsbereich sind folgende regionale Strassen siedlungsorientiert zu gestalten:

- Flachtalstrasse (Hünikon) (geplant)

Bei folgenden kommunalen Sammelstrassen ist besonders auf eine siedlungsorientierte Gestaltung zu achten:

- Winterthurstrasse (geplant, S)
- Schaffhausenstrasse (Zürichstr. – Umfahrung) (geplant, S)
- Seuzachstrasse (Neftenbach) (geplant, S)
- Seuzachstrasse (Riet West) (geplant, S)
- Zürichstrasse (bestehend, S)
- Huebstrasse, Mittlerhueb (geplant, S)
- Huebstrasse, Oberhueb (geplant, S)

Wirkung:

Die Massnahmen betreffen teilweise übergeordnete Strassen. Für Projekte an diesen Strassen ist der Kanton frühzeitig in eine Projektentwicklung einzubeziehen. Die Gemeinde übernimmt die Federführung bei der Projektentwicklung zur Verbesserung des Strassenraumes und wird auch für allfällige, durch die Gestaltung bedingten Mehrkosten aufkommen müssen.

Bei den mit „S“ bezeichneten Strassenzügen handelt es sich um Sammelstrassen. Hier ist die Gemeinde zuständig. Der Busbetreiber ist in die Planung von Strassenprojekten frühzeitig einzubeziehen.

Erläuterungen:

Eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strasse sollte folgende Massnahmen enthalten:

- Es sind minimale Fahrbahnbreiten vorzusehen.
- Das Einrichten bzw. das Beibehalten von Kernfahrbahnen ist erwünscht.
- Die Gestaltung soll eine defensive Fahrweise fördern und mit der angrenzenden Nutzung und dem Ortsbild im Kontext stehen.

3.4 Verkehrsberuhigte Quartiere

Festlegungen

Kommunal

Im Bereich der übrigen kommunalen Strassen (alle Gemeindestrassen ausser den Sammelstrassen) steht die siedlungs- und nutzungsorientierte Gestaltung der Strassen im Vordergrund. Hier ist das Hauptaugenmerk auf die Verkehrsberuhigung zu richten.

Wirkung:

Im Rahmen von Sanierungen werden auf den übrigen kommunalen Strassen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Die bestehenden provisorischen Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden bei Strassensanierungen durch definitive Massnahmen ersetzt. Eine Einführung weiterer Tempo-30-Zonen ist zu prüfen.

Bei der Erstellung von Feinerschliessungsanlagen (Quartierstrassen) ist bereits eine Gestaltung zu fordern, die dem Anspruch der Verkehrsberuhigung Rechnung trägt.

Erläuterungen:

Der Grossteil des übrigen kommunalen Strassennetzes liegt bereits in Tempo-30-Zonen. Für verkehrsberuhigende Massnahmen stehen diverse Möglichkeiten wie bauliche Massnahmen, die Anordnung wechselseitiger Parkplätze, Belagsgestaltungen etc. zur Verfügung. Neben der verkehrsberuhigenden Wirkung sollen diese die Verkehrssicherheit verbessern und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen. Verkehrsberuhigte Strassen stellen einen weiteren wichtigen Teil eines attraktiven Fuss- und Radwegnetzes dar.

Beispiele aus verschiedenen Orten



3.5 Begegnungszone

Festlegungen

Kommunal

- Schulstrasse (Winterthurstrasse – Zwischenweg) (geplant)

Wirkung:

Im Rahmen einer Strassensanierung, bei einem Ersatz oder einem grösseren Umbau des Gemeindehauses ist eine Umgestaltung der Schulstrasse im Abschnitt Winterthurstrasse – Zwischenweg hin zu einem aufenthaltsfreundlichen Raum sowie nach Möglichkeit die Einführung einer Begegnungszone (T20) zu prüfen.

Erläuterungen:

Die Schulstrasse soll im bezeichneten Abschnitt einen wertvollen Aussenraum bilden, in welchem die Fussgänger zwischen den Läden zirkulieren und sich aufhalten können. Fahrzeuge sollen aber dennoch weiterhin mit Rücksicht auf die Fussgänger zirkulieren dürfen.

Prüfung einer Platzsituation –
Begegnungszone Schulstrasse



4. Parkierung

4.1 Parkplätze

Festlegungen

Regional

- keine

Kommunal

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Parkplatz Pöschenriet (bestehend, Erweiterung)
Bestehend 160 PP, Erweiterung 20 bis max. 40 PP• Parkplatz Fussball (geplant)
(Anzahl gemäss Bedarf Fussball)• Parkplatzbewirtschaftung (geplant/prüfen) |
|---|

Wirkung:

Mit der Festlegung der Anlage wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegung im Plan bildet die Grundlage für die Landsicherung. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Für sämtliche öffentliche Parkplätze ist eine lenkungswirksame Bewirtschaftung zu prüfen.

Erläuterungen:

Der Parkplatz Pöschenriet hat eine wichtige Bedeutung für die Erholungs- und Sportanlagen. Daneben dient er auch der Erschliessung des Naherholungsgebietes um den Näfbach. Die bestehenden rund 160 Parkplätze reichen nicht aus. Es besteht Erweiterungsbedarf.

Mit der Vergrösserung der Sportanlage um ein weiteres Fussballfeld können im Bereich der bestehenden Parkplätze Pöschenriet weitere Parkplätze erforderlich werden. Die Anzahl muss sich jedoch auf den Bedarf für die zusätzliche Fussballnutzung beschränken. Ob und wie viele Parkplätze aufgrund der Ausdehnung erforderlich sind, muss nach Erstellung und Inbetriebnahme des Fussballplatzes geklärt werden.

Eine lenkungswirksame Bewirtschaftung der Parkplätze kann zu einer Abnahme des Parkdruckes führen und soll dazu beitragen, andere Verkehrsmittel zu nutzen. Neben den bezeichneten Parkplätzen sind die Parkplätze im Bereich von Quartierstrassen in die Betrachtungen zur Parkierung im öffentlichem Interesse einzubeziehen.

5. Langsamverkehr

5.1 Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

Regional

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.

Folgende Teilstücke sind als geplant eingetragen:

- Chräbsbachweg (geplant)

Kommunal

Massnahmen:

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fusswege eingetragen. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei Schulwegübergängen, im Zentrum und über die Kantonsstrassen.
- Die Zugänge zu Schul- und Sportanlagen sind abseits von Parkierungsanlagen sicher zu gestalten.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz ist sicherzustellen.

Koordinationshinweise:

- Weg entlang Irchelstrasse (bestehend)
-> Koordination Buech am Irchel
- Weg Rötelbodenstrasse (bestehend)
-> Koordination Winterthur

Wirkung:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Bau- und Unterhalt, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Verschiedene Teilstücke führen über Hartbelag. Im Bereich der Wanderwege ist ausserhalb des Siedlungsgebietes auf Hartbeläge zu verzichten.

Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z.B. mit Mittelinsel sichern).

Erläuterungen:

Die regionalen und kommunalen Fusswege erschliessen die Aussichtspunkte und die wichtigen Erholungsgebiete Chräen und Pöschenriet.

Das regionale Fusswegnetz wird mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Die kommunalen Wege decken die wichtigen Schulwege und Alltagsrouten ab. Sie erschliessen die Schule, Sportanlagen, öffentliche Bauten, Einkaufsmöglichkeiten und Bushaltestellen. Die kommunalen Wege sind, wo sie an die Gemeindegrenzen anstossen, in der Nachbargemeinde weiterzuführen. Dazu ist eine Koordination mit den Nachbargemeinden erforderlich.

Die Querungsstellen sollen nach Möglichkeit mit Mittelinseln gesichert werden, um die Querungsdistanz zu verringern und so die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen. Den Aspekten der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr ist bei der Planung der Mittelinseln ebenfalls hohe Bedeutung beizumessen. Zudem ist insbesondere im Bereich des Ortskerns eine Interessenabwägung zwischen Verkehrssicherheit und Ortsbildschutz (Ortskerngerechte Strassen und Aussenraumgestaltung) erforderlich. Gegebenenfalls sind andere Massnahmen zur Sicherstellung der Fussgängersicherheit vorzusehen.



5.2 Radwege

Festlegungen

Regional

- Neftenbach – Winterthur (Wülflingen) SA (geplant)
- Neftenbach – Pfungen HA (bestehend)
- Neftenbach – Riet HA (bestehend)
- Riet – Hettlingen HA (geplant)
- Neftenbach – Winterthur (Härti) NA (bestehend)
- Riet – Henggart NA (bestehend)
- Neftenbach – Buch am Irchel NA (bestehend)
- Bülach – Steckborn (Route 60) F (bestehend)

*Abkürzungen: N: Nebenverbindung, H: Hauptverbindung
S: Veloschnellroute (Pilotprojekt)
A: Alltag, F: Freizeitroute (Schweiz Mobil)*

Kommunal

Auf die Bezeichnung von kommunalen Radwegen wird verzichtet. Es wird jedoch als Grundsatz folgender Ausbaustandard angestrebt:

Innerorts: Radstreifenmarkierung (Kernfahrbahn) und Verbesserung der Sichtbarkeit von Gefahrenstellen durch rote Markierung

Übergang innerorts/ausserorts:

Den Sicherheitsaspekten bei Eingangstoren ist hohe Bedeutung beizumessen.

Ausserorts: Veloweg getrennt von der Fahrbahn

Wirkung:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege ist Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeindebehörden haben darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen:

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes gefahrenarmes Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen, Verbindung zwischen Neftenbach und den Aussenwachen) wie auch dem Erholungs- und Sportverkehr dient. Die als geplant eingetragene regionale Verbindung Riet - Hettlingen befindet sich in Ausführung.

5.3 Veloabstellplätze

Festlegungen

Kommunal

An folgenden Standorten sind bedarfsgerechte Veloabstellplätze einzuplanen:

- Schulhaus Ebni (bestehend)
- Bushaltestelle Zentrum (Alte Post) (bestehend)
- Pöschenriet (bestehend)
- Jugendhaus / Schwimmbad (bestehend)
- Aesch (geplant)

An folgendem Standort ist eine e-Bikestation zu prüfen:

- Bushaltestelle Zentrum (Alte Post) (prüfen)

Wirkung:

Bei baulichen Massnahmen im Umfeld der bezeichneten Veloabstellplätze ist darauf hinzuwirken, dass bedarfsgerechte Abstellplätze erstellt werden. Je nach Situation sind geeignete Ständer, eine Überdachung, Beleuchtung/Einsehbarkeit oder eine Pumpe vorzusehen.

Im Zentrum soll eine e-Bikestationen (Elektroanschluss, Ladekasten für e-Bikebatterie) geprüft werden.

Erläuterungen:

Veloabstellplätze bilden einen wichtigen Bestandteil des Vernetzes, da sie gewährleisten, dass am Zielort oder Umsteigepunkt das Velo sicher abgestellt werden kann. Dies trägt zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel und somit zur Verbesserung des Modalsplits bei.

