

Kanton Zürich
Gemeinde Niederweningen



GEMEINDE
NIEDERWENINGEN
www.niederweningen.ch

Kommunale Richtplanung **Verkehrsplan**

Bericht nach Art. 47 RPV

Öffentliche Auflage

Impressum

Projekt
Verkehrsplan Gemeinde Niederweningen

Projektnummer
29092

Dokument
Bericht nach Art. 47 RPV

Auftraggeber
Gemeinde Niederweningen

Bearbeitungsstand
Öffentliche Auflage

Bearbeitungsdatum
01. Juli 2024

Bearbeitung
Anna Fässler, STW AG für Raumplanung
Martin Reich, Schneiter Verkehrsplanung AG

z:\gemeinde\niederweningen\29092_verkehrsrichtplan\01_rap\02_resultate\05_bericht_rpv47\20240806_niederweningen_verkehrsplan_bericht_rpv47_oea.docx

Inhalt

1.	Ausgangslage und Anlass	5
1.1	Planungsgegenstand	6
1.2	Zweck der Planung	6
2.	Organisation und Verfahren	7
2.1	Organisation	7
2.2	Produkt	7
2.3	Verfahren	7
2.3.1	Planungsprotokoll	7
2.3.2	Vorprüfung	7
2.3.3	Öffentliche Auflage und Anhörung	7
2.3.4	Festsetzung und Genehmigung	8
3.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
3.1	Bundesplanung	9
3.1.1	Gesetzliche Grundlagen und Inventare	9
3.1.2	Konzepte und Sachpläne des Bundes	9
3.2	Kantonale Planung	9
3.2.1	Gesetzliche Grundlagen und Inventare	9
3.2.2	Kantonales Raumordnungskonzept (ROK)	10
3.2.3	Kantonaler Richtplan	11
3.2.4	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	11
3.2.5	Studie Lückenschliessung Radweg Wehntalerstrasse	12
3.2.6	Weitere kantonale Grundlagen	12
3.3	Regionale Planung (Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU)	13
3.3.1	Regionales Raumordnungskonzept	13
3.3.2	Regionaler Richtplan	14
3.3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus	15
3.4	Kommunale Planung	17
3.4.1	Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	17
3.4.2	Ortsplanung	21
3.4.3	Überbauungsstand / Bauzonenkapazität	22
3.4.4	Geltender Verkehrsplan 1982	22
3.4.5	Entwürfe Verkehrsplan 2000 / 2019 / 2021	23
3.4.6	Erschliessungsplan 1985	23
3.4.7	Entwurf Parkierungskonzept 2019	23
3.4.8	Weitere kommunale Grundlagen	23
3.4.9	Nachbargemeinden, Entwicklung Areal der Bucher-Guyer AG	23
4.	Analyse	24
4.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Siedlungsentwicklung	24
4.2	Entwicklung der Verkehrsnetze, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	25
4.3	Pendlerströme	25
4.4	Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) und Verkehrserzeugung	26
4.5	Reisezeiten	27
4.6	Öffentlicher Verkehr	29

4.7	Fussverkehr	30
4.8	Veloverkehr	31
4.9	Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr	32
4.10	Parkierung	33
4.11	Neue Mobilitätsformen, Elektromobilität, Sharing-Angebote	33
4.12	Unfälle	34
4.13	Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft	34
4.14	Erschliessung Entwicklungsgebiete im Osten der Gemeinde	35
4.15	Fazit	35
5.	Erläuterung Richtplaninhalte	37
5.1	Prüfanträge entlang der Wehntalerstrasse	37
5.1.1	Gestaltung Ortseinfahrten	37
5.1.2	Wichtige Querungen (geplant)	38
5.1.3	Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrasse	38
5.1.4	Begegnungsbereich über die Wehntalerstrasse	39
5.2	Fussweg im Gebiet Ebnimüli/ Grüt	39
5.3	Interessenabwägung geplanter Fusswege in der Nicht-Bauzone	40
5.3.1	Verbindung «Grindelen»	40
5.3.2	Verbindung «Ob der Müli»	40
5.3.3	Verbindung «Höhweg»	40
6.	Würdigung / Ausblick	41
7.	Anhang / Beilagen	42
7.1	Auszug Kantonales Gesamtverkehrskonzept GVK	42
7.2	Auszug Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus	43
7.3	Zeitreise 1870 bis 2020	44
7.4	Gebäudealter	46
7.5	Reisezeitvergleiche (Fahrplan 2022)	47
7.6	Auswertung Vorprüfung	48

1. Ausgangslage und Anlass

Die Gemeinde Niederweningen hat sich in den letzten Jahren intensiv mit der künftigen räumlichen Entwicklung beschäftigt. Unter Einbezug der Bevölkerung wurde ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Im REK werden über Leitsätze und Zielbilder, welche sich auf den Zeithorizont 2040 beziehen, Massnahmen für die angestrebte räumliche Entwicklung definiert. Verschiedene Massnahmen beziehen sich auf den Verkehr. Durch die Revision des Verkehrsplans sollen diese nun im formellen Planungsinstrument aufgenommen und verankert werden.

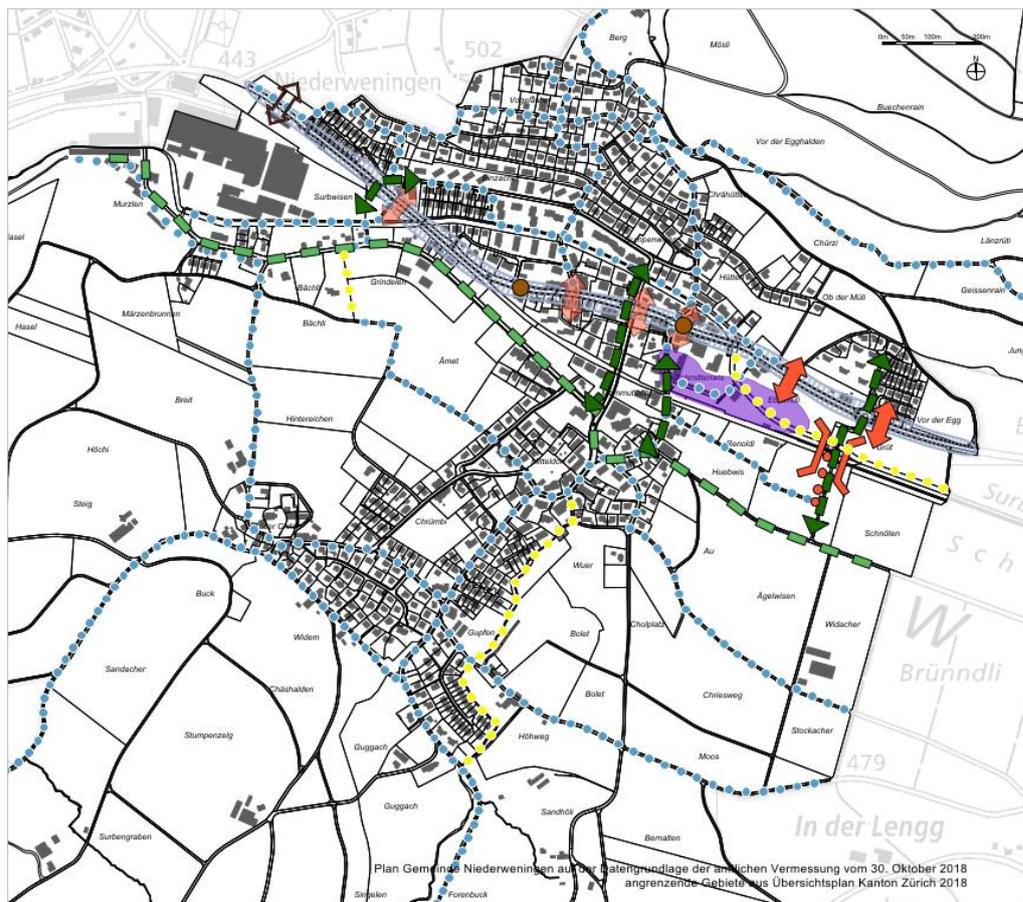


Abbildung 1: Räumliches Entwicklungskonzept REK, Zielbild Verkehr 2040.

Im Bereich Verkehr ist namentlich der kommunale Richtplan Verkehr (Verkehrsplan) zu überarbeiten. Der rechtskräftige Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1982. Verkehrspläne weisen einen Planungshorizont von 20-25 Jahren auf. Auf den Verkehrsplan gemäss §31 Abs. 2 PBG darf nicht verzichtet werden. Der Bedarf für eine Überprüfung und Aktualisierung des Verkehrsplans ist somit gegeben. Es liegen Vorarbeiten aus dem Jahr 2019 vor (Entwurf Verkehrsplan des Büro AKP Verkehringenieure AG).

Der Verkehrsplan ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er 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. Der Verkehrsplan ist auch für Abstimmung von Siedlung und Verkehr von zentraler Bedeutung (vgl. Merkblatt Kommunalen Richtplan Verkehr, Kanton Zürich, Amt für Verkehr, November 2018).

1.1 Planungsgegenstand

Der Verkehrsplan ist Bestandteil des kommunalen Gesamtplans der Gemeinde Niederweningen von 1982, bestehend aus:

- Bericht zum kommunalen Gesamtplan
- Bericht zu den Einwendungen
- Plan Siedlung und Landschaft 1:5'000
- Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen 1:5'000

Der Verkehrsplan wird umfassend revidiert und damit neu gefasst (Totalrevision), wobei das bestehende, im Verkehrsplan bereits festgelegte Strassen- und Wegenetz im Grundsatz beibehalten und punktuell ergänzt wird. Die übrigen Inhalte des kommunalen Gesamtplans bleiben unangetastet und damit in Kraft. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt überprüft und angepasst oder aufgehoben.

1.2 Zweck der Planung

Ziel der Bearbeitung ist ein genehmigungsfähiger Verkehrsplans, welcher die Entwicklung der Gemeinde im Bereich Verkehr in den nächsten 20 Jahren vorgibt. Aus dem Verkehrsplan sollen konkrete Massnahmen mit entsprechenden Umsetzungsschritten und Zeithorizonten hervorgehen. Die Behörde erhält damit ein Instrument zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Zudem dient der Verkehrsplan als Grundlage für die Überprüfung und Aktualisierung des Erschliessungsplans.

Zu bearbeiten sind insbesondere folgende Themenfelder:

- Abstimmung mit übergeordneten Planungen (Kantonaler Richtplan, Regionaler Richtplan, gesetzliche Grundlagen, REK, etc.) und den Planungen der Nachbargemeinden (Kantone Zürich und Aargau)
- Analyse (Entwicklung der Bevölkerung, der Beschäftigten und des Verkehrsaufkommens; etc.)
- Gesamtverkehrsstrategie (Ziele, Grundsätze und Stossrichtungen, Übersichtsplan)
- Öffentlicher Verkehr (Stichworte: ÖV-Haltestellen, ÖV-Erschliessung, Erreichbarkeit der Haltestellen, etc.)
- Strassenverkehr / motorisierter Individualverkehr (Stichworte: Klassierung des Strassennetzes innerhalb des Siedlungsgebietes, Strassen und Wege ausserhalb des Siedlungsgebietes, Aufwertung der Strassenräume, Verkehrsberuhigung / Temporeduktion, etc.)
- Veloverkehr (Stichworte: Alltags- und Freizeitverkehr, Querverbindungen Nord – Süd, etc.)
- Fussverkehr (Stichworte: Alltags- und Freizeitverkehr, Querungen Wehntalerstrasse und Bahnlinie, etc.)
- Ruhender Verkehr (Stichworte: Grundsätze betreffend die öffentliche Parkierung, Auftrag für Erarbeitung eines Parkierungskonzepts, etc.)
- Elektromobilität
- Mobilitätsmanagement, Sharing-Angebote, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung
- Fokus Wehntalerstrasse (Stichworte: Lärmreduktion, Verkehrsberuhigung, Verminderung Trennwirkung, Querungen für den Fuss- und Veloverkehr, etc.)

Für die einzelnen Themen werden jeweils auch die übergeordneten Festlegungen dargestellt. Bei den kommunalen Festlegungen wird zwischen bestehenden und geplanten Festlegungen bzw. Massnahmen unterschieden.

2. Organisation und Verfahren

2.1 Organisation

Auftraggeberin und verantwortliche Instanz für die Erarbeitung des Verkehrsplans ist die politische Gemeinde Niederweningen vertreten durch den Gemeinderat.

Mit der Bearbeitung des Verkehrsplans wurde die Planungsbüros STW AG für Raumplanung und Schneiter Verkehrsplanung AG beauftragt (Projektleitung STW AG Anna Fässler, Projektleitung Schneiter Verkehrsplanung AG Martin Reich).

Für die Bearbeitung des Verkehrsplans wurde seitens Gemeinde eine Arbeitsgruppe mit folgenden Mitgliedern gebildet:

- Ruth Weber, Gemeinderätin, Ressort Tiefbau und Werke
- Roger Widerkehr, Gemeinderat, Ressort Hochbau, Gesellschaft und Kultur
- Gabriel Schneider, Werkhof und Schwimmbad / Brunnenmeister
- Roger Meyer, Leiter Bau und Liegenschaften

2.2 Produkt

- Verkehrsplan 1:5'000
- Richtplantext
- Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV (vorliegend)

2.3 Verfahren

2.3.1 Planungsprotokoll

29. Sept. 2022	Startsitzung / Kick-off
von Sept. 22 bis Jan. 2023	Erarbeitung Entwurf Verkehrsplan
24. Juli 2023	Verabschiedung Gemeinderat z.Hd. Vorprüfung
von 14. Sept. bis 15. Dez. 2023	Vorprüfung
von Jan. 24 bis Juni 2024	Überarbeitung der Vorlage
29. Juli 2024	Verabschiedung Gemeinderat z.Hd. öffentlicher Auflage und Anhörung
von 24. Sept. bis 23. Nov 2024	Öffentliche Auflage und Anhörung (60 Tage)
von Datum bis Datum	Behandlung Einwendungen
Datum	Beschluss Gemeindeversammlung / Urnenabstimmung
von Datum bis Datum	Beschwerdeaufgabe
Datum	Einreichung zur Genehmigung

2.3.2 Vorprüfung

Im Rahmen der Vorprüfung beim Amt für Raumentwicklung, welche mit E-Mail vom 19. September 2023 eingeleitet und mit Bericht vom 15. Dezember 2023 abgeschlossen wurde, wurden verschiedene Hinweise, Bemerkungen und Vorbehalte geäussert. Eine Tabelle mit den Anmerkungen der Fachstellen und deren Behandlung ist im Anhang 7.6 ersichtlich.

2.3.3 Öffentliche Auflage und Anhörung

Die durch den Gemeinderat am 29.07.2024 verabschiedete Totalrevision des Verkehrsplans bestehend aus Richtplantext, Richtplankarte 1.5'000 und erläuterndem Bericht nach Art. 47 RPV wurde gestützt auf Artikel § 7 PBG vom 24.09.2024 bis zum 23.11.2024 (60 Tage) öffentlich aufgelegt und parallel dazu die nebengeordneten Planungsträger angehört. Während der

öffentlichen Auflage gingen x Einwendungen mit y Anträgen ein. Die im Rahmen der öffentlichen Auflage eingereichten und nicht berücksichtigten Einwendungen werden, gemäss § 7 PBG mit entsprechender Begründung der Ablehnung in einem separaten Bericht behandelt. Aufgrund der öffentlichen Auflage wurden an folgende Anpassungen vorgenommen:

- ...

2.3.4 Festsetzung und Genehmigung

Die Vorlage wurde vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom Datum z.Hd. der Gemeindeversammlung verabschiedet. Die Festsetzung durch die Gemeindeversammlung erfolgte am Datum (mit xx zu xx Stimmen). Die Festsetzung wurde am Datum publiziert und die Vorlage am Datum zur Genehmigung eingereicht.

3. Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1 Bundesplanung

3.1.1 Gesetzliche Grundlagen und Inventare

Für die Erarbeitung des Verkehrsplan sind die übergeordneten gesetzlichen Grundlagen zu berücksichtigen. Insbesondere sind folgende Erlasse relevant:

- RPG, RPV
- SVG, VRV, SSV, Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Durchgangsstrassenverordnung
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV)
- Veloweggesetz
- Personenbeförderungsgesetz PBG, Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV
- Behindertengleichstellungsgesetz BehiG
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

3.1.2 Konzepte und Sachpläne des Bundes

Auf Bundesebene existieren verschiedene Konzepte und Sachpläne, welche in den nachgelagerten Planungsebenen stufengerecht zu berücksichtigen sind. Insbesondere sind zu nennen:

- Raumkonzept Schweiz
- Nachhaltigkeitspolitik des Bundes (Agenda 2030)
- Klimastrategie 2050 des Bundes (Netto-Null-Ziel)
- Mobilitätsstrategie 2050 resp. Sachplan Verkehr (Mobilität und Raum 2050)

Zudem stellt der Bund verschiedenste statistische Erhebungen zur Verfügung, z.B. Angaben zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung, Pendlerstatistik, Mikrozensus, etc.

3.2 Kantonale Planung

3.2.1 Gesetzliche Grundlagen und Inventare

Auf kantonaler Ebene sind insbesondere folgende Erlasse relevant:

- Planungs- und Baugesetz PBG
- Strassengesetz StrG
- Verkehrserschliessungsverordnung VERV
- Angebotsverordnung
- Kantonale Signalisationsverordnung
- Naturgefahren, Gewässerräume (Surb)

3.2.2 Kantonales Raumordnungskonzept (ROK)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK) ist Teil des Kantonalen Richtplans (Kap. 1). Es entwirft eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung im Kanton. In den Leitlinien unter anderem festgehalten, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt (vgl. Leitlinie Nr. 2).

Im ROK werden fünf Handlungsräume unterschieden. Die Gemeinde Niederweningen gehört dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» an. Dies bezeichnet den Übergangsbereich zwischen den städtisch und ländlich geprägten Gebieten, wo verschiedene Ansprüche an die Landschaft gerichtet werden und oft in Konkurrenz zueinander stehen. Es wird folgender Handlungsbedarf identifiziert (Auszug mit Fokus Verkehr):

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch reduzieren
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

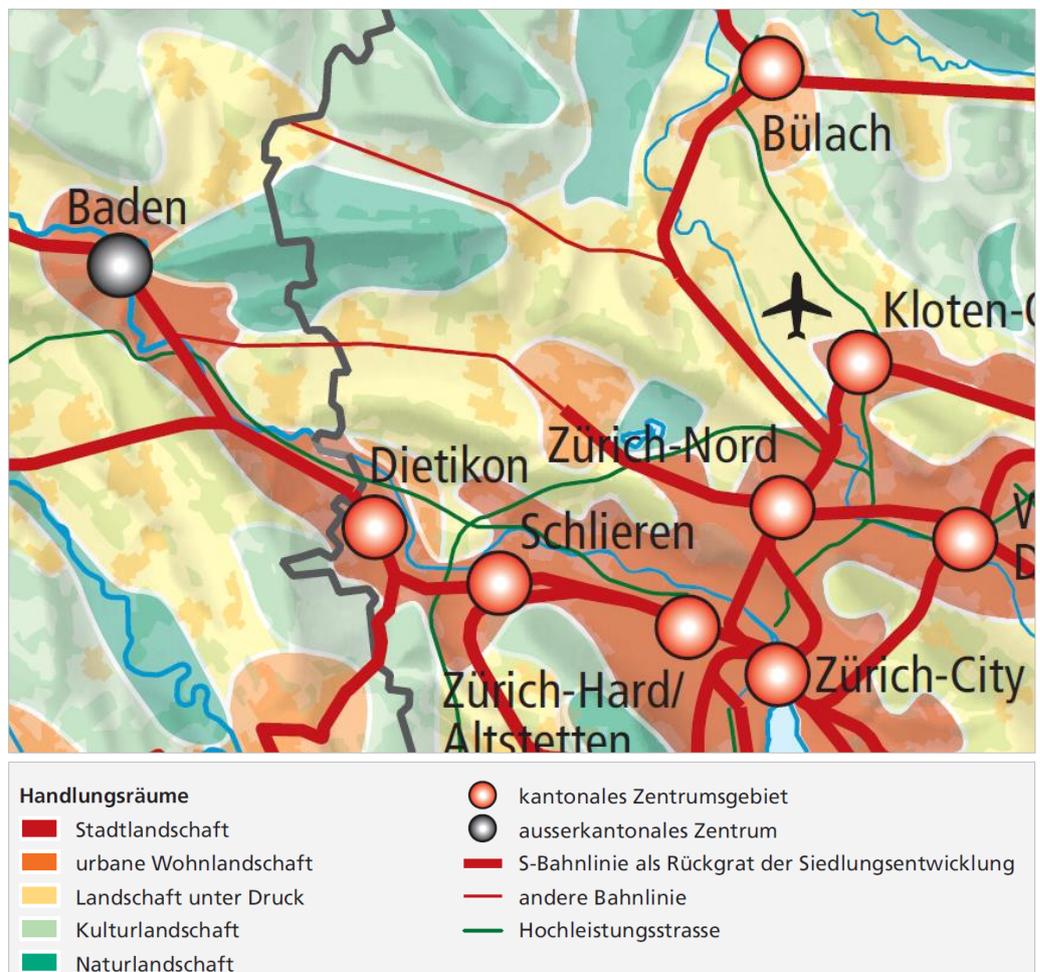


Abbildung 2: Auszug aus dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK). Das Wehntal wird grösstenteils der «Kulturlandschaft» zugeordnet, die Gemeinde Niederweningen gehört jedoch aufgrund ihrer Nähe zum Zentrum Baden dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» an.

3.2.3 Kantonaler Richtplan

Mit dem kantonalen Richtplan (KRIP) werden die Leitplanken für die räumliche Entwicklung des Kantons Zürich gesetzt. Die aktuelle Version des KRIP datiert vom 07.06.2021.

Im Teil Verkehr wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile des Gesamtverkehrs zu betrachten sind (Teil 4 Verkehr, Kap. 4.1 Gesamtstrategie). In der Gesamtstrategie werden folgende Ziele definiert:

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

Die Bahnstrecke Oberglatt – Niederweningen soll langfristig auf Doppelspur ausgebaut werden (Trasseesicherung, Richtplan-Objekt Nr. 48). Die beiden bestehenden Bahnhaltstellen Niederweningen und Niederweningen Dorf sind als «bestehend» erfasst. Zudem ist die Wehntalerstrasse als Hauptverkehrsstrasse ebenfalls als Bestand verzeichnet.

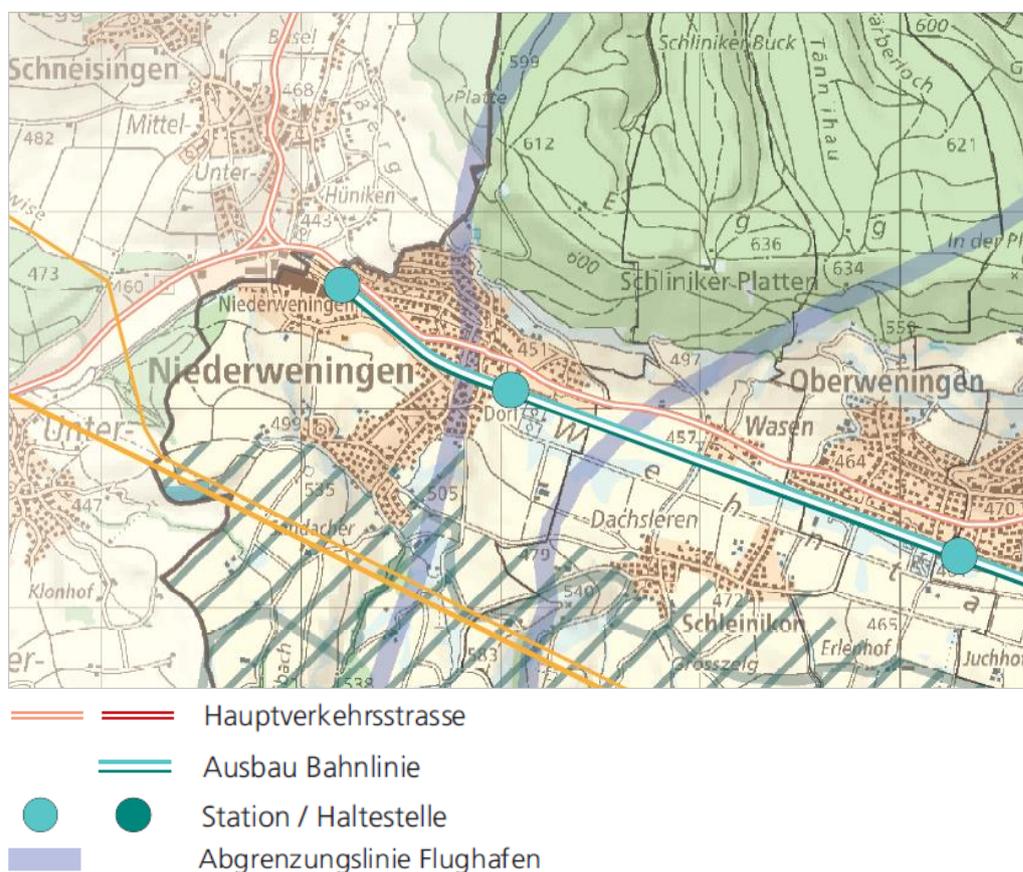


Abbildung 3: Auszug Kantonaler Richtplan, Stand Juni 2021.

3.2.4 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) stammt aus dem Jahr 2018 und weist den Planungs- und Prognosehorizont 2030 auf. Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung- und Beschäftigtenentwicklung gilt das Jahr 2040. Im Zürcher Unterland liegt der ÖV-Anteil auf den meisten Beziehungen unter 20% der Wege. Lediglich in / aus Richtung Stadt Zürich liegt der ÖV-Anteil höher. Gesamthaft gesehen soll im Zürcher Unterland der **ÖV-Anteil von 14% im Jahr 2013 auf 20% im Jahr 2030 erhöht** werden (Abbildung 4).

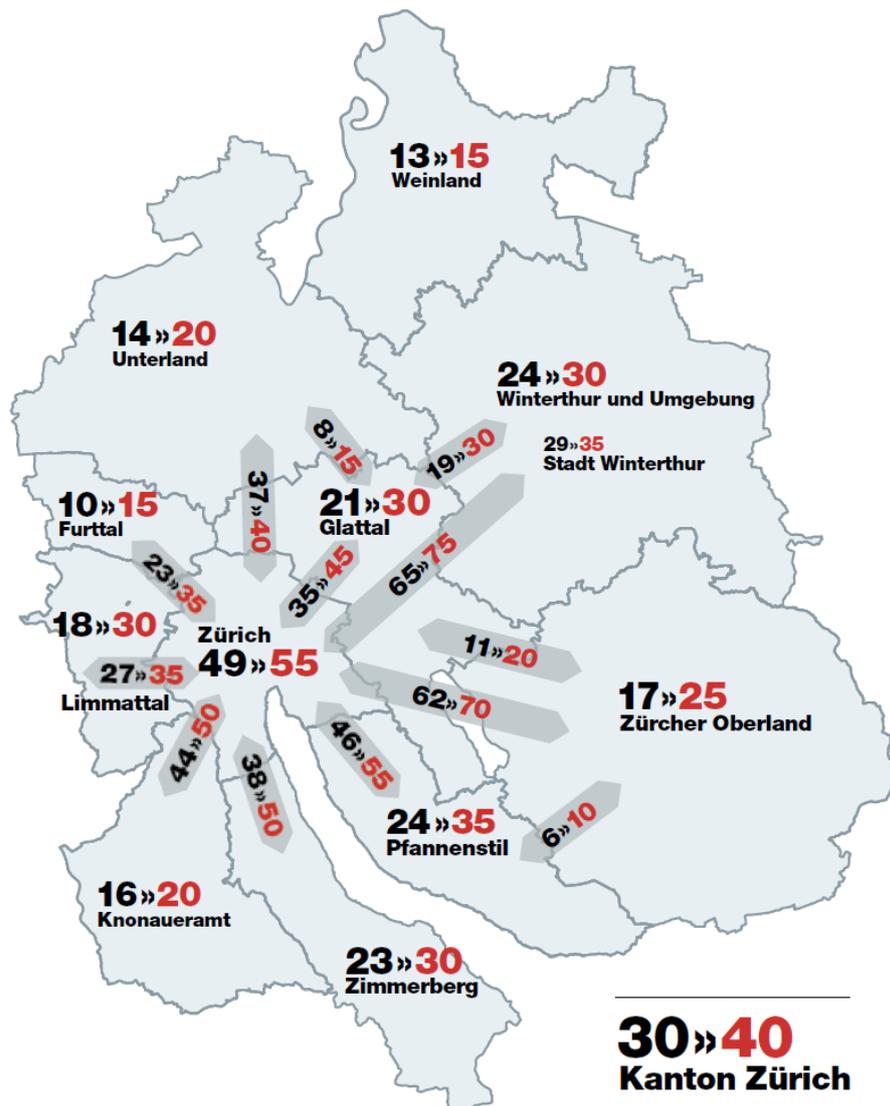


Abbildung 4: Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit (Ziel 2.2). Im Zürcher Unterland soll der ÖV-Anteil von 14% im Jahr 2013 auf 20% im Jahr 2030 erhöht werden. Angegeben werden die prozentualen Anteile jeweils an allen ÖV- und MIV-Wegen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (DWV). Quelle: GVK, 2018, S. 35.

3.2.5 Studie Lückenschliessung Radweg Wehntalerstrasse

Es liegt eine Studie zur Veloführung entlang der Wehntalerstrasse aus dem Jahr 2016 vor. Innerorts sollen demnach hauptsächlich Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m markiert werden. Ab dem Kreisel am östlichen Dorfeingang in Richtung Schleinikon / Oberweningen soll künftig beidseitig der Fahrbahn ein Rad-/Fussweg angeboten werden (Breite ca. 2 m). Die Studie wird aktuell überarbeitet.

3.2.6 Weitere kantonale Grundlagen

Als weitere kantonale Grundlagen sind zu nennen:

- Volkswirtschaftsdirektion / Baudirektion / Sicherheitsdirektion, Standards Veloverkehr, Februar 2023
- Merkblätter mit Qualitätsanforderungen für Kurz- und Langzeitveloparkierungen (www.velo.zh.ch/parkierung)

- Baudirektion / Volkswirtschaftsdirektion, Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, Stand: Fassung für die Vernehmlassung, 15. Juni 2018 (publiziert am 1. November 2018)
- Unterlagen betreffend Mobilitätsberatung, <https://www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html#-2125944621>

3.3 Regionale Planung (Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU)

3.3.1 Regionales Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept Zürcher Unterland stammt aus dem Jahr 2011 und zeigt die langfristig angestrebte räumliche Entwicklung der Region auf.

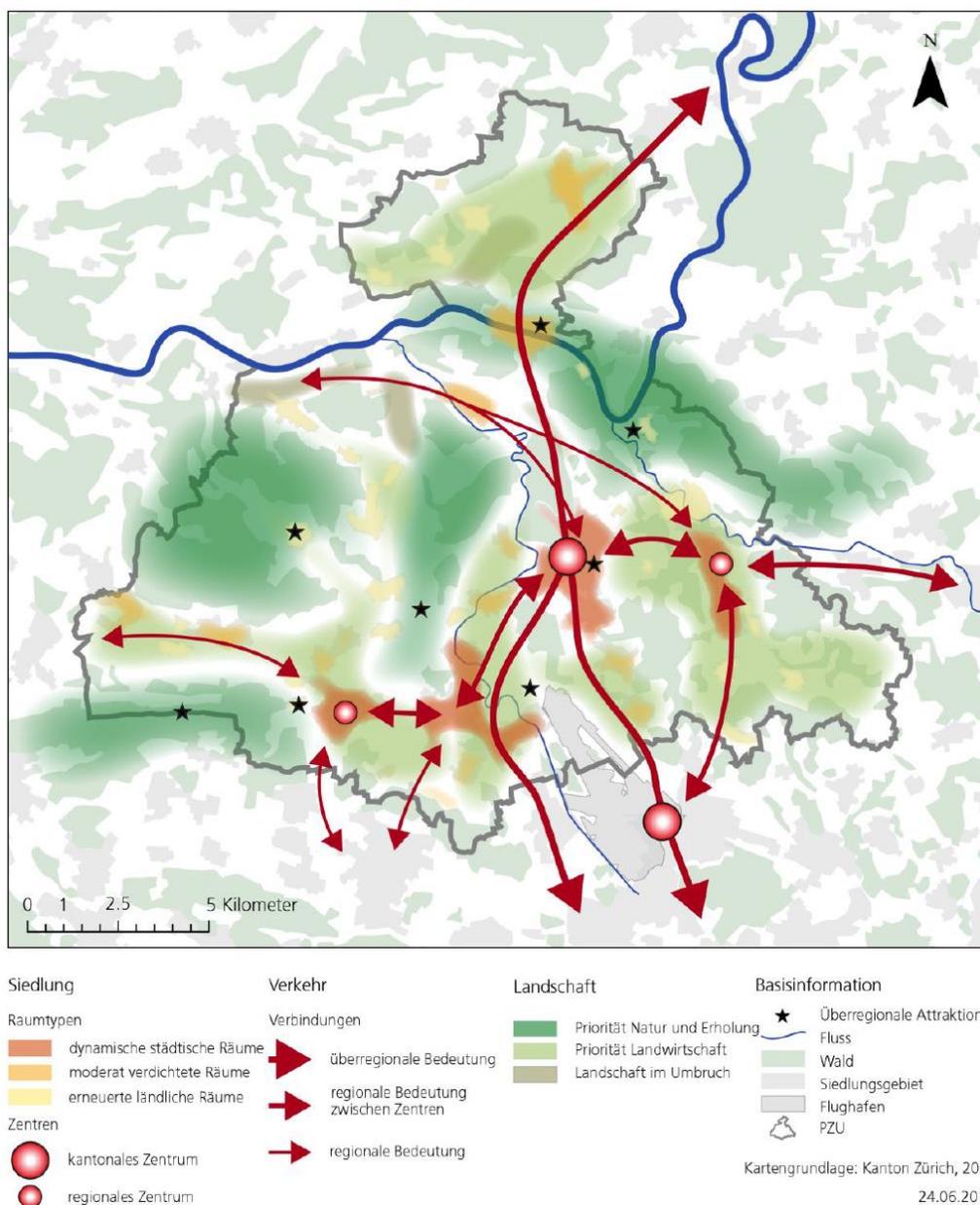


Abbildung 5: Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Unterland. Im Wehntal stehen die Prioritäten Landwirtschaft sowie Natur und Erholung im Vordergrund.

3.3.2 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan wurde letztmals im Jahr 2020 teilrevidiert (Genehmigung 15. September 2021). Die Leitsätze und das Zielbild wurden aus dem regionalen Raumordnungskonzept übernommen.

Im regionalen Richtplan ist das Areal „Bucher-Guyer und Murzlen“ als regionales Arbeitsplatzgebiet festgelegt (Dienstleistung zulässig, vgl. S. 18). Im nördlichen Teil wird eine hohe bauliche Dichte angestrebt (Kap. 2.5.2, S. 21).

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) werden aufgrund ihrer starken räumlichen Wirkungen und zur überkommunalen Koordination im regionalen Richtplan festgelegt (vgl. Kap. 2.4.1, Bst. c). In Niederweningen ist derzeit kein Standort für verkehrsintensive Einrichtungen festgelegt.

Ziele im Themenbereich Verkehr (Kap. 4.1 Gesamtstrategie, S. 42):

- Verbindungen von überregionaler Bedeutung erhalten und bedarfsgerecht ausbauen
- Verbindungen von regionaler Bedeutung zwischen Zentren stärken
- Verbindungen von regionaler Bedeutung ermöglichen
- Transit- und Güterverkehr kanalisieren
- ÖV- und Velo-Anteil erhöhen

Im regionalen Richtplan ist in Niederweningen die ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums entlang der Wehntalerstrasse als Richtplanobjekt verzeichnet (Kap. 4.2 Strassenverkehr, Objekte Nr. 15a und 15b, S. 46). In Bezug auf den Veloverkehr ist die Verbindung Niederweningen – Dielsdorf (Wehntalerstrasse) als geplanter Abschnitt aufgeführt (Radinfrastruktur erstellen, mittelfristig, Objekt-Nr. 26, S. 56). Weiter sind die Park+Ride-Standorte Niederweningen Bahnhof (67 bestehende Parkplätze, Objekt-Nr. 23) und Niederweningen Dorf, Bahnhof (30 bestehende Parkplätze, Objekt-Nr. 24) verzeichnet.

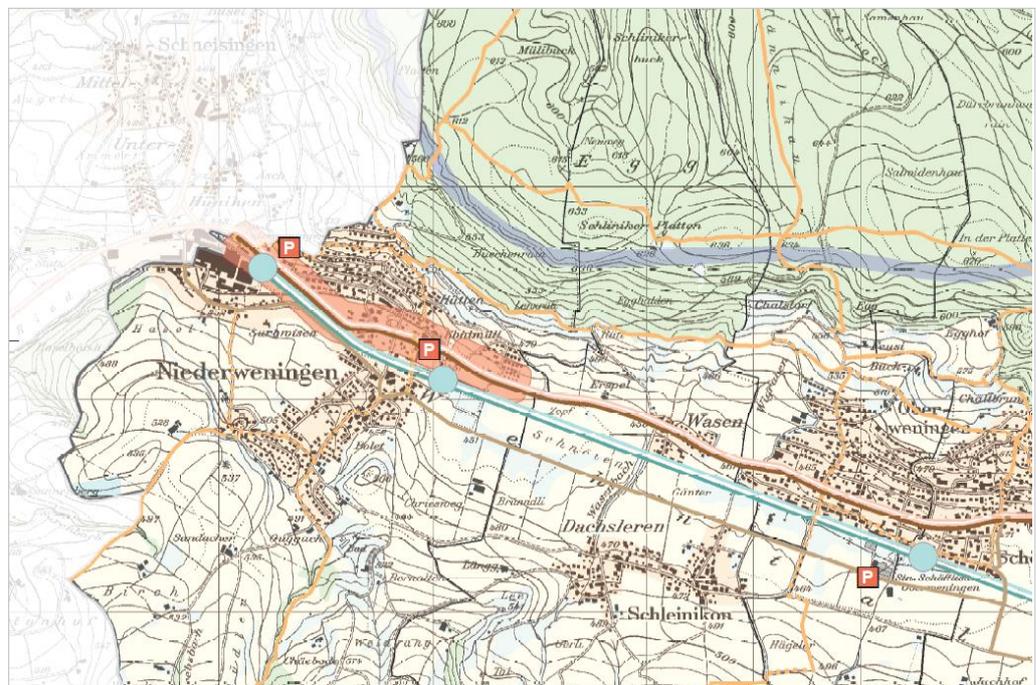


Abbildung 6: Auszug Regionaler Richtplan Unterland, Verkehr, Stand 2021

3.3.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Unterland plus wurde am 31. Juli 2022 durch die Projektaufsicht beschlossen. Das rGVK PZU+ fokussiert auf den Planungshorizont 2040. Es liegen zwei Dokumente vor:

1. Teilbericht Analyse
2. Bericht Ziele und Massnahmen

Auch im rGVK PZU+ wird der überdurchschnittlich hohe MIV-Anteil am Modalsplit dokumentiert, vor allem in den Nordosten des Kantons Aargau, ins Weinland und nach Deutschland (Abbildung 7). Im GVK wird der wegebezogene Modalsplit für die Region abgeschätzt (Abbildung 8). Dabei zeigen die Betrachtungen, dass der MIV-Anteil ungefähr bei 75% und der ÖV-Anteil bei ca. 11% liegt. Auf den Fussverkehr entfallen ca. 9% und auf den Veloverkehr rund 5%. Eine detailliertere gemeindebezogene Analyse kommt zum Ergebnis, dass der MIV-Anteil am Modalsplit der Gemeinde Niederweningen zwischen 70 und 79% liegt. Der umfassende Analysebericht zeigt zahlreiche weitere räumliche Zusammenhänge im Planungssperimeter auf. Weiter wird dokumentiert, dass das Verkehrsvolumen bis ins Jahr 2040 um rund 15% zunehmen wird (Abbildung 9).

Gemäss dem rGVK PZU+ werden bezüglich Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) folgende Ziele angestrebt (vgl. S. 22, Bericht Ziele und Massnahmen):

- Erhöhung des ÖV-, Velo- und Fussverkehrsanteils am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr
- Bis 2030 mind. 20% ÖV-Anteil (max. 80% MIV-Anteil) – «bimodaler Split» -> +50% ÖV
- Bis 2030 mind. 8% Veloverkehrsanteil bei Wegetappen -> Verdoppelung Velo
- Bis 2030 mind. 50% Fussverkehrsanteil bei Wegetappen -> leichte Erhöhung FV
- Verkehrszuwachs (Neuverkehr) mind. 50% ÖV-Anteil (max. 50% MIV-Anteil)

Gemäss rGVK PZU+ soll die „Vier-V-Strategie“ verfolgt werden:

- Vermeiden – Fördern von kurzen Wegen
- Verlagern – Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel
- Vernetzen der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verträgliche Gestaltung des Verkehrs

Das Zukunftsbild des rGVK PZU+ hebt die Wehntalerstrasse als Verbindung mit regionaler Bedeutung hervor. Zudem wird das Wehntal als zusammenhängendes Gebiet mit Potenzial für die Nahmobilität bezeichnet (Stärkung Veloverkehr). Die Übersicht zu den Massnahmenbereichen ist im Anhang verfügbar. Zahlreiche Massnahmenbereiche sind auch für die Gemeinde Niederweningen von Relevanz (z.B. Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren, Förderung der Multi- und Intermodalität, Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz, Steuerung des Verkehrs und Kanalisierung des MIV, Situationsgerechte Regelung der Parkierung, Ausschluss von Valet-Parking).

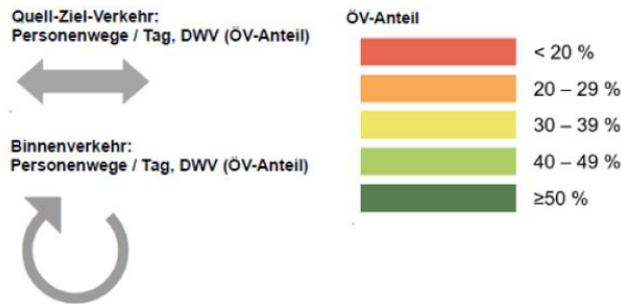
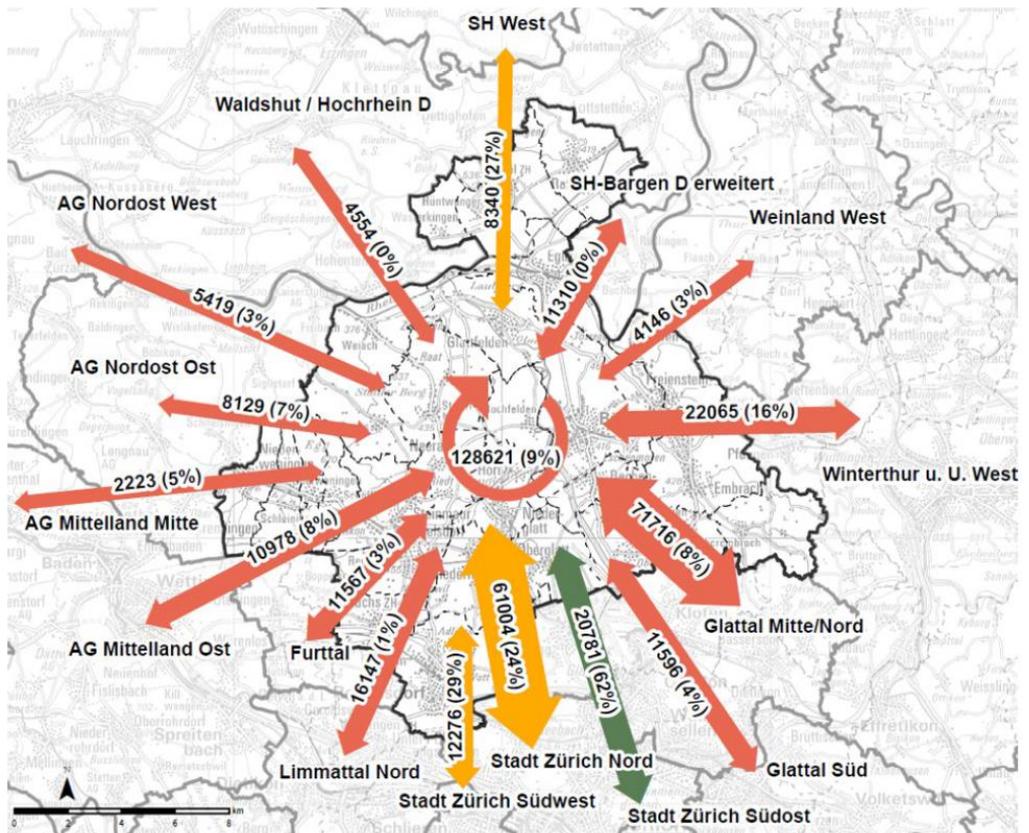


Abbildung 7: Verkehrsbeziehungen im Binnen- und Ziel-/Quell-Verkehr – überregionale Beziehungen, Bezugsjahr 2018. Dargestellt ist der Quell-Ziel-Verkehr zwischen ausgewählten Regionen (Bi-Modalsplit, wegebezogen). Quelle AFM, gemäss GVM Kt. Zürich, in rGVK PZU+.

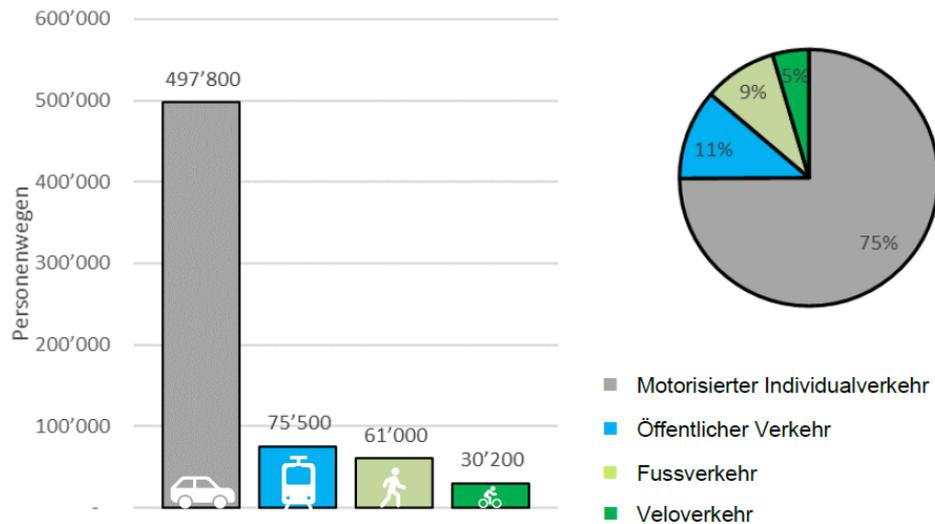


Abbildung 8: Verkehrsauftkommen und Modalsplit nach Personenwegen und Verkehrsmittel in der Region Unterland plus (Quelle: rGVK PZU+).

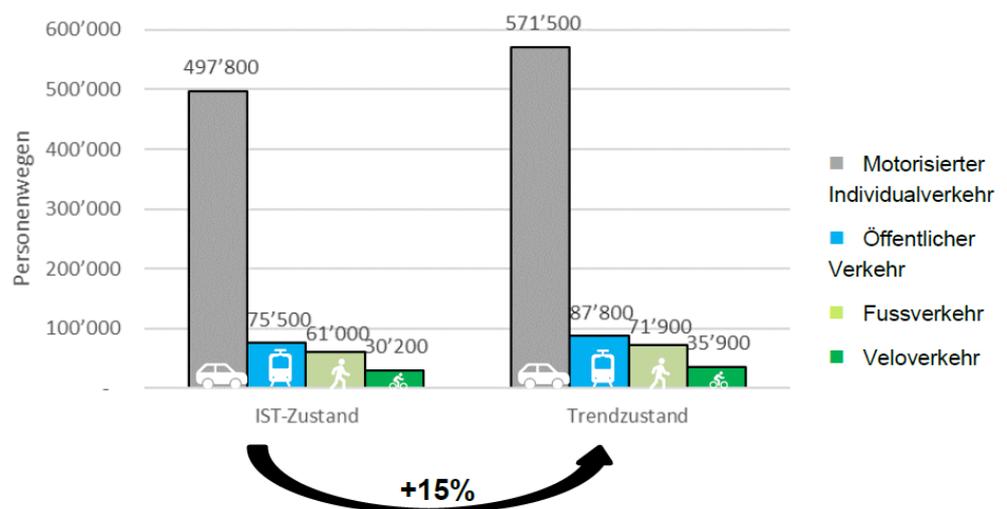
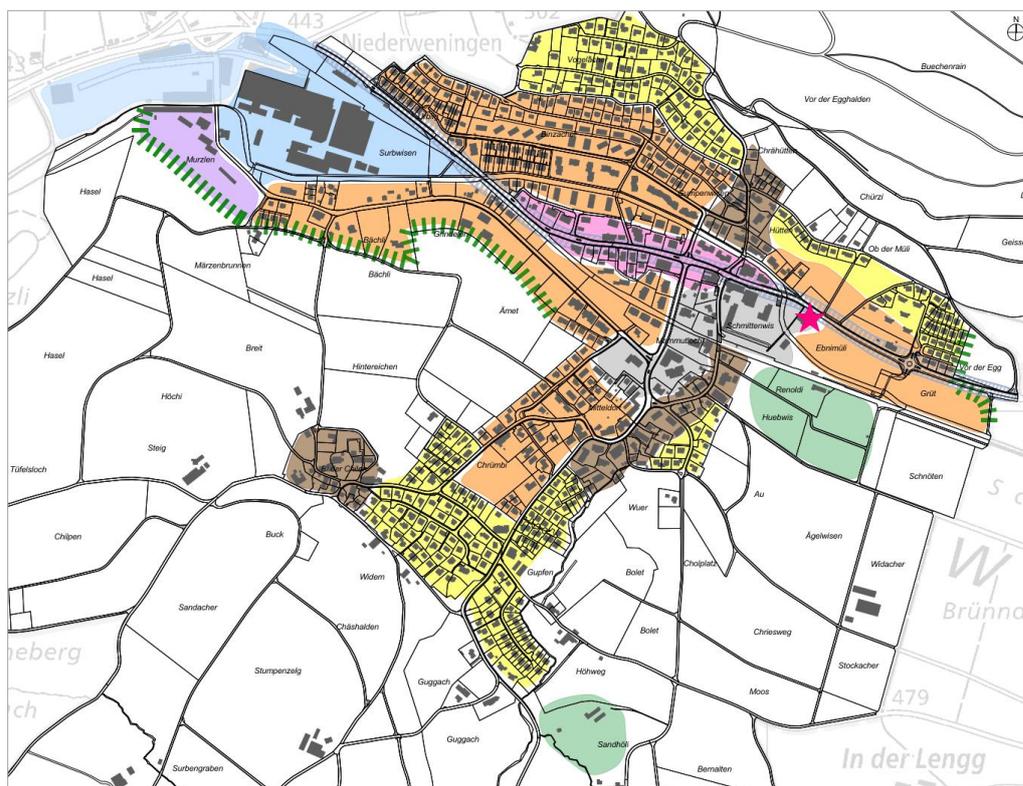


Abbildung 9: Entwicklung Verkehrsauftkommen in Personenwegen nach Verkehrsmittel gemäss Trend-Szenario in der Region Unterland plus (Quelle: rGVK PZU+).

3.4 Kommunale Planung

3.4.1 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2019 wird die angestrebte räumliche Entwicklung der Gemeinde Niederweningen in den nächsten 20 Jahren auf konzeptioneller Ebene definiert. Das Zielbild 2040 (Abbildung 10 und Abbildung 12) verortet die angestrebten Entwicklungen räumlich und ist mit Leitsätzen hinterlegt.



Funktionsräume

	Historische Kerne
	Funktionales Zentrum
	Wohnen und Gewerbe
	Wohnen (Mehrfamilienhäuser)
	Wohnen (Einfamilienhäuser)
	Gewerbe
	Industrie (inkl. Gde. Schneisingen)
	Siedlungsbezogene Erholung

Massnahmen

	Aufwertung Strassenraum (Wehntalerstrasse)
	Ortsränder sorgfältig gestalten
	Kultur- und Begegnungszentrum schaffen

Abbildung 10: Zielbild Räume, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

Die Absicht in und um das Ebnimülgebäude ein Kultur- und Begegnungszentrum zu realisieren wurde im Zuge der weiteren Planung der Arealentwicklung (durch die private Grundeigentümerin) und der damit vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt. Von der Grundeigentümerin geplant (Stand: Herbst 2022) ist jedoch ein Kaffee mit einem öffentlich zugänglichen Platz. Offen ist derzeit noch, ob im Ebnimülgebäude dereinst die Mediothek realisiert werden kann/soll.

Die aus verkehrlicher Sicht wichtigsten Leitsätze werden nachfolgend auszugsweise wiedergegeben:

- L 2. Die Gemeinde strebt ein mässiges, stetes Wachstum an. Im Jahr 2040 sollen 4'200 Personen in der Gemeinde wohnen.
- L 3. Der Ortsrand und insbesondere die Ortseinfahrten sollen im Sinne des Übergangs in die Landschaft sorgfältig gestaltet werden.
- L 5. Der öffentliche Raum soll belebt werden.
- L 10. Die Gemeinde strebt möglichst optimale Erschliessungen sowie zeitgemässe Infrastrukturen der Bahnhöfe an.
- L 11. Die Parkplatzsituation in der Gemeinde muss überprüft und optimiert werden.

- L 12. Der Strassenraum entlang der Wehntalerstrasse soll aufgewertet werden.
- L 13. Im Bereich des Langsamverkehrs sollen die wichtigen Verbindungen bezeichnet und wo nötig optimiert werden.

Im REK werden Ziele und Massnahmen im Bereich Verkehr formuliert (Abbildung 11) sowie ein Zielbild Verkehr entwickelt (Abbildung 12) und Revisionspunkte für den Verkehrsplan formuliert (Abbildung 13).

Ziel	Massnahme	Dringlichkeit
V1: Optimale Erschliessung der Bahnhöfe (aktuell für den Bhf. "Niederweningen Dorf")	Machbarkeitsstudie Revision Verkehrsrichtplan	hoch (in Arbeit) hoch
V2: Öffentliche Parkplätze (Prüfen/Optimieren/Bewirtschaften)	Revision Verkehrsrichtplan mit Parkierungskonzept	hoch
V3: Optimierung der Langsamverkehrsverbindungen (Fuss- und Veloverbindungen)	Revision Verkehrsrichtplan	hoch
V4: Übergänge Wehntalerstrasse (Prüfen/Optimieren/ Ergänzen)	Revision Verkehrsrichtplan	hoch
V5: Querverbindungen (Nord-Süd) für Veloverkehr schaffen	Revision Verkehrsrichtplan	hoch
V6: Fusswegenetz optimieren - entlang Surb - entlang Singelenbach - Nordanschluss Sportplätze (Nordanschluss evtl. auch für Veloverkehr)	Machbarkeitsstudie Revision Verkehrsrichtplan	hoch (in Arbeit) hoch
V7: Aufwertung Strassenraum Wehntalerstrasse: Entschärfung gefährlicher Situationen (Orte mit erhöhtem Unfallrisiko) und Lärmreduktion	Massnahmen auf Stufe Kanton erwirken: - Lärmgutachten erstellen und damit Massnahmen gem. Verursacherprinzip erwirken (vgl. Massnahme R1) - Betriebs- und Gestaltungskonzept verlangen Massnahmen auf Stufe Region erwirken: - Auf Ausdehnung der Bezeichnung "Umgestaltung Strassenraum" im Abschnitt Ebnimüli/Grüt hinwirken (vgl. Grundlagenbericht Kap. 5.2.2) Massnahmen auf Stufe Gemeinde: - Gestaltungspläne für grössere Areale - Konsequente Anwendung § 238 PBG bei Baugesuchen - Gezielte bauliche Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums	hoch hoch laufend laufend hoch (nach Bedarf)
V8: Generelle Verkehrsberuhigung	Prüfen von lokalen "Tempo 30" Zonen Grundsatzdiskussion im Rahmen der Revision des Verkehrsplanes	hoch
V9: Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ²	Interessen der Gemeinde an regionaler Verkehrskonferenz einbringen Lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze (Parkierungskonzept)	laufend hoch

Abbildung 11: Ziele und Massnahmen Verkehr, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019



Wege gemäss Verkehrsrichtplan

(Stand 1982 – Realisierungsstand aktualisiert 2018)

- Fuss- und Wanderweg bestehend
- Fuss- und Wanderweg geplant
- == Radweg bestehend

Weitere Informationen

- ↗ Übergang bestehend (mit Fussgängerstreifen)
- ↘ Übergang geplant (mit Fussgängerstreifen)

Massnahmen

- Optimierung Erschliessung Bahnhofareal
- Fusswegverbindung schaffen
- ↔ Velo Querverbindungen (Nord-Süd) schaffen
- ↗ Übergang erstellen (mit Fussgängerstreifen)
- Übergang optimieren
- ↗ Querung SBB und Surb (Über- o. Unterführung) erstellen
- ▨ Aufwertung Strassenraum (Wehntalerstrasse)

Abbildung 12: Zielbild Verkehr, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

Ziele	Aspekt
V5	Radwege (resp. Veloverbindungen) Optimierung der gemeindeinternen "Veloverbindungen", insbesondere der Querverbindungen (Nord-Süd) und die Anbindung an den bestehenden Radweg Detailbemerkungen anlässlich Bevölkerungskonferenz: - Anschluss des Radweges zum Bahnhof "Niederweningen Dorf" - Optimierung Rampe bei Unterführung alte Stationsstrasse / Bahnhof "Niederweningen Dorf" - Anbindung des Fussballplatzes von Norden her - Verbindung Primarschule-Oberstufe (evtl. Fahrverbot aufheben) - Verbindung zum Gelände "Niederweningen Bahnhof" (z.B. Brücke)
V6 V3	Querung von SBB und Surb im Bereich der Sportplätze mit Unter- resp. Überführung <i>Bemerkung: Vorabklärungen laufen bereits im Rahmen Machbarkeitsstudie Ost</i>
V2	Parkierung - Parkierungskonzept mit Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze erarbeiten - Berücksichtigung der Option Tiefgarage im Bereich des Ebnimüli Areals
-	Umfahrungstunnel <i>Bemerkung: Wurde an der Bevölkerungskonferenz diskutiert, ist aber keine realistische Option.</i>
V4	Weitere Aufträge (evtl. auch unabhängig vom Verkehrsrichtplan) 1. "Tempo 30" auf besonders sensiblen Abschnitten prüfen 2. Orte mit erhöhtem Unfallrisiko entschärfen (Bsp. Hüttenstrasse / Alte Poststrasse)
V4 V6	Wehntalerstrasse – Übergänge für Fussgänger: - Generell: Unter- resp. Überführungen bei Wehntalerstrasse prüfen - Übergänge bei Ebnimüli/Grüt vorsehen Detailbemerkungen anlässlich Bevölkerungskonferenz: - Optimierung des Übergangs bei Surbgasse prüfen - Optimierung des Übergangs beim Volg (alte Stationsstrasse)
V1	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs "Niederweningen Dorf" prüfen <i>Bemerkung: Vorabklärungen laufen bereits im Rahmen Machbarkeitsstudie Ost</i>
V6 V3	Fusswege - An geplantem Fussweg entlang Singelenbach festhalten - An geplantem Fussweg entlang Surb (Nordseite, Ebnimüli und Grüt) festhalten <i>(vgl. auch Verkehrsplan 1982)</i>

Abbildung 13: Revisionspunkte für den Verkehrsrichtplan, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

Ergänzende Bemerkungen zu den Zielen V1 und V2: Der Gemeinderat hat im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sowohl die Optimierung der Alten Stationsstrasse (Erschliessung Bhf), als auch die Beteiligung an der Tiefgarage im Gebiet Ebnimüli abklären lassen. Aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie hat der Gemeinderat entschieden auf die Beteiligung an einer Tiefgarage zu verzichten und die Alte Stationsstrasse mittels einer Niedriggeschwindigkeitszone zu optimieren.

3.4.2 Ortsplanung

Die Ortsplanung der Gemeinde Niederweningen wurde letztmals im Jahr 2014 revidiert. Es liegen folgende Dokumente vor:

- Zonenplan
- Zonenplan orientierend
- Kernzonenplan

- Bau- und Zonenordnung
- Planungsbericht nach Art. 47 RPV
- Bericht zu den Einwendungen
- Verfügung 86/2014

Aktuell laufen keine Revisionen. Im Jahr 2024 ist der Start einer Teilrevision vorgesehen, mit der im Wesentlichen der kommunale Mehrwertausgleich umgesetzt und die Bau- und Zonenordnung an die Begriffe und Messweisen der IVHB (ZH) angepasst werden soll. Diese Teilrevision kann unabhängig vom Verkehrsrichtplan erfolgen, da keine direkten Abhängigkeiten bestehen.

3.4.3 Überbauungsstand / Bauzonenkapazität

Eine detaillierte Übersicht zum aktuellen Überbauungsstand liegt vor. Daraus kann das Entwicklungspotenzial der einzelnen Teilgebiete abgeleitet werden. In der Gemeinde Niederweningen gibt es noch beträchtliche Bauzonenreserven. Einige Areale werden derzeit überbaut, andere werden derzeit beplant. Für wesentliche Reserven bestehen aktuell keine Entwicklungsabsichten.

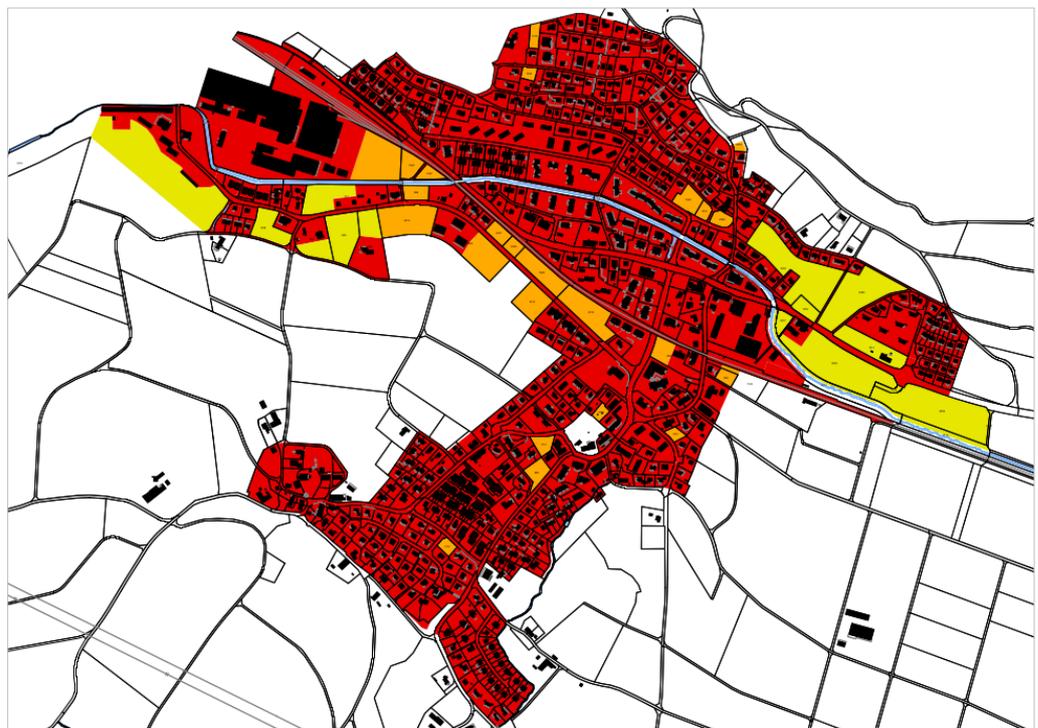


Abbildung 14: Überbauungsstand der Bauzonen. Rot = überbaut, orange = baureif, gelb = baureif innert 5 Jahren.

	Fläche in ha	Fläche in %
überbaut	78.63	83%
baureif	5.44	6%
innert 5 Jahren baureif	10.34	11%
längerfristig baureif	0	0

3.4.4 Geltender Verkehrsplan 1982

Der rechtskräftige Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1982 und ist aufgrund der Entwicklungen in den vergangenen 40 Jahren veraltet.

3.4.5 Entwürfe Verkehrsplan 2000 / 2019 / 2021

Aus den Jahren 2000, 2019 und 2021 liegen Entwürfe für die Überarbeitung des Verkehrsplans vor. Der Entwurf 2019 enthält eine Übersicht mit öffentlichen Nutzungen, welche als wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr von hoher Bedeutung sind. Die Entwürfe 2019 und 2021 dienen als Grundlagen für die Erarbeitung des revidierten Verkehrsplans.

3.4.6 Erschliessungsplan 1985

Der kommunale Erschliessungsplan stammt aus dem Jahr 1985. Im Nachgang zur laufenden Revision des Verkehrsplans wird auch die kommunale Erschliessungsplan zu aktualisieren sein.

3.4.7 Entwurf Parkierungskonzept 2019

Es liegt im Entwurf ein Parkierungskonzept aus dem Jahr 2019 vor. Dazu wurde eine Übersicht über die Parkplätze auf öffentlichem Grund erstellt und Ansätze zur künftigen Bewirtschaftung entwickelt.

3.4.8 Weitere kommunale Grundlagen

Als weitere kommunale Grundlagen sind zu nennen:

- Aktennotiz Gemeindeggespräch, 07.12.2021 (Austausch mit Kanton zu verschiedenen Verkehrsthemen)
- Lärmgutachten zur Wehntalerstrasse, Heidt Bauphysik und Akustik, 2019
- Energieplan, genehmigt durch den Regierungsrat 2012, Aspekte der E-Mobilität war zum Erarbeitungszeitpunkt noch kein Kerninhalt der Planung
- Bauprojekt zur Sanierung der Murzlenstrasse, Bau eines durchgehenden einseitigen Trottoirs, Ausführung ab 2024 vorgesehen
- Lärmgutachten betreffend Immissionen nördlich der Wehntalerstrasse und Massnahmen an der Quelle im Abschnitt Vorderegg, Heidt Bauphysik und Akustik, 2023

3.4.9 Nachbargemeinden, Entwicklung Areal der Bucher-Guyer AG

Die Firma Bucher-Guyer AG plant die teilweise Umnutzung ihres Firmenareals. Dabei sollen die Aktivitäten der Firma Bucher im Ostteil des Areals (Gemeinde Niederweningen) konzentriert und der Westteil des Areals (Kanton Aargau) umgenutzt werden.

Für das Vorhaben sind voraussichtlich eine Anpassung des Kantonalen Richtplans des Kantons Aargau und eine Teilrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Schneisingen erforderlich. Das ursprüngliche Vorhaben wurde aufgrund der Rückmeldungen des Kantons und der Nachbargemeinden redimensioniert.

Gemäss den Projektunterlagen aus dem Jahr 2021 sind für das umzunutzende Teilgebiet rund 390 Parkplätze vorgesehen. Die maximal zulässige Anzahl Personenfahrten pro Tag liegt bei 1'300 Fahrten. Soweit ersichtlich, soll die Haupteerschliessung über die Wehntalerstrasse / Surbtalstrasse erfolgen. Aus den südlichen Gebieten von Niederweningen stellt die Murzlenstrasse eine zusätzliche Verbindung dar.

In seinem Schreiben vom 15. April 2021 unterstützt der Gemeinderat Niederweningen die Festsetzung des Areals West im kantonalen Richtplan als Einzelstandort mit hohem Personenverkehrsaufkommen.

4. Analyse

4.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Siedlungsentwicklung

Niederweningen hat sich aus einer eher dispersen Siedlungsstruktur durch Verdichtungen zu einem kompakten Siedlungskörper entwickelt (vgl. Zeitreise im Anhang). Einige Gebiete sind derzeit noch unbebaut und sollen mittel- bis langfristig überbaut werden.

Die Gemeinde Niederweningen wies im Jahr 2021 rund 3'109 Einwohner und rund 878 Beschäftigte, bzw. rund 696 Vollzeitäquivalente auf (Quelle: Bundesamt für Statistik BFS, STATTAB – interaktive Tabellen). Im Jahr 2023 ist die Bevölkerungszahl bereits auf 3'225 Einwohner angewachsen. Gemäss REK strebt die Gemeinde ein mässiges und stetes Wachstum an (REK Leit-satz 2). Im Jahr 2040 sollen **4'200 Personen** in der Gemeinde wohnen. Die wichtigsten Entwicklungsgebiete in der Gemeinde sind:

- Gebiet Grüt/Ebnemühle (Wohnen)
- Gebiet Vorderegg (Wohnen)
- Gebiete beidseits der Murzlenstrasse (Wohnen)
- Bucherareal und angrenzende Gewerbezone (tw. Gemeinde Schneisingen AG) (Gewerbe)

Im Dorfkern rund um den Bahnhof Niederweningen Dorf und entlang der Wehntalerstrassen konzentrieren sich zahlreiche öffentliche Nutzungen. Während südlich der Bahnstrecke Schulnutzungen und öffentliche Einrichtungen dominieren, ordnen sich Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen entlang der Wehntalerstrasse an (Abbildung 15). Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ist Niederweningen nicht verzeichnet.

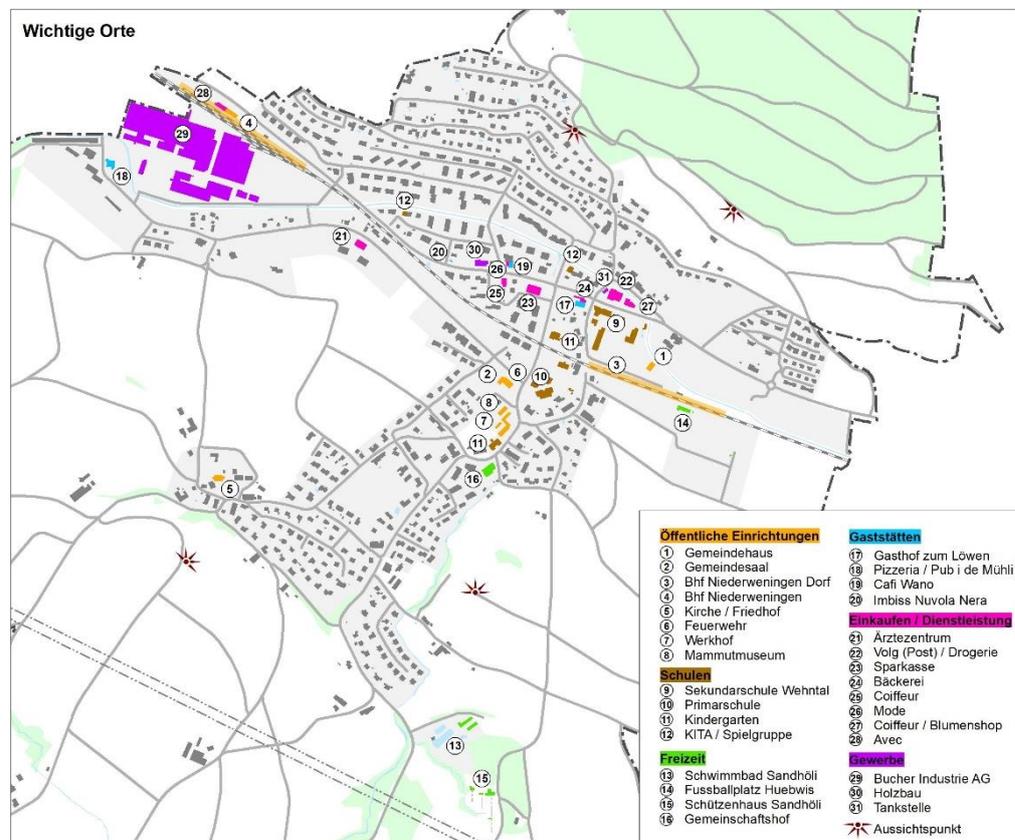


Abbildung 15: Übersicht über öffentliche Nutzungen, Quell- und Zielgebiete (Quelle: eigene Darstellung).

4.2 Entwicklung der Verkehrsnetze, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Wichtige Meilensteine:

- 1842: Postverbindung nach Zürich
- 1891: Eröffnung Bahnstrecke nach Niederweningen (heutige Bahnstation Niederweningen Dorf)
- 1938: Verlängerung bis zum heutigen Endpunkt der Bahnstrecke
- 1990: Start der Zürcher S-Bahn
- 2015: Vierte Teilergänzung der S-Bahn, Halbstundentakt

Im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz sind in Niederweningen hauptsächlich Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung verzeichnet.

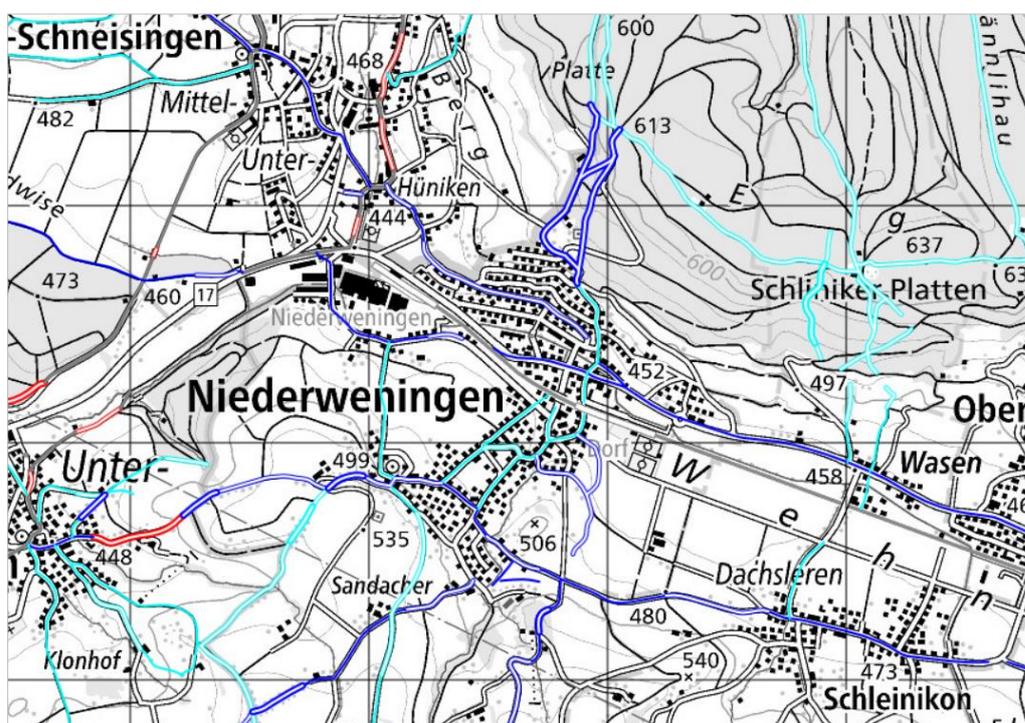


Abbildung 16: Auszug IVS. Die historischen Verkehrswege von regionaler Bedeutung sind dunkelblau, die Verkehrswege von lokaler Bedeutung hellblau dargestellt.

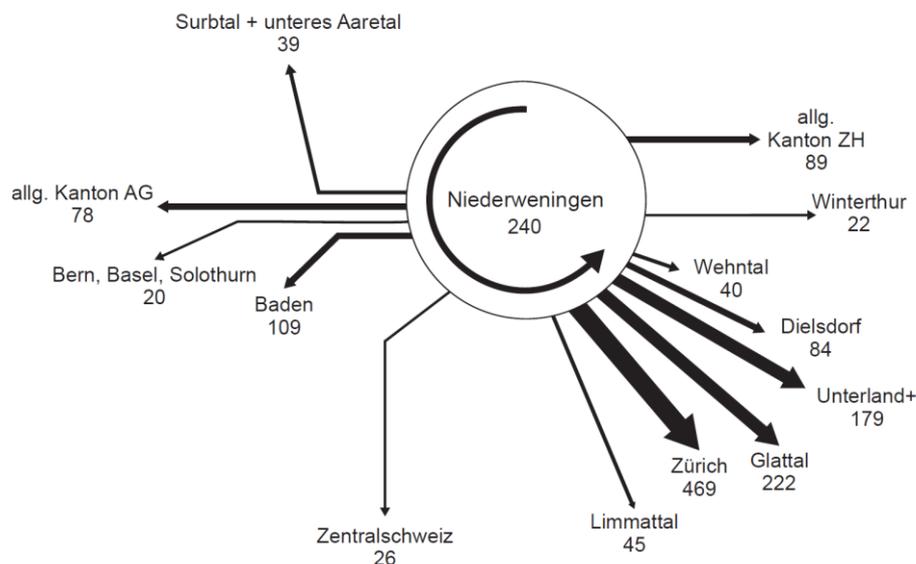
4.3 Pendlerströme

Niederweningen weist einen negativen Pendlersaldo auf, die Anzahl der Auspendler (von Niederweningen in andere Gemeinden) übersteigt die Anzahl der Einpendler (aus anderen Gemeinden nach Niederweningen) deutlich. Viele in Niederweningen wohnhafte Erwerbstätige haben ihre Arbeitsstelle in der Stadt Zürich und den umliegenden Gemeinden.

Pendlerströme innerhalb und von Niederweningen

Total: 1676

übrige Schweiz: 14



Pendlerströme innerhalb und nach Niederweningen

Total: 704

übrige Schweiz: 11

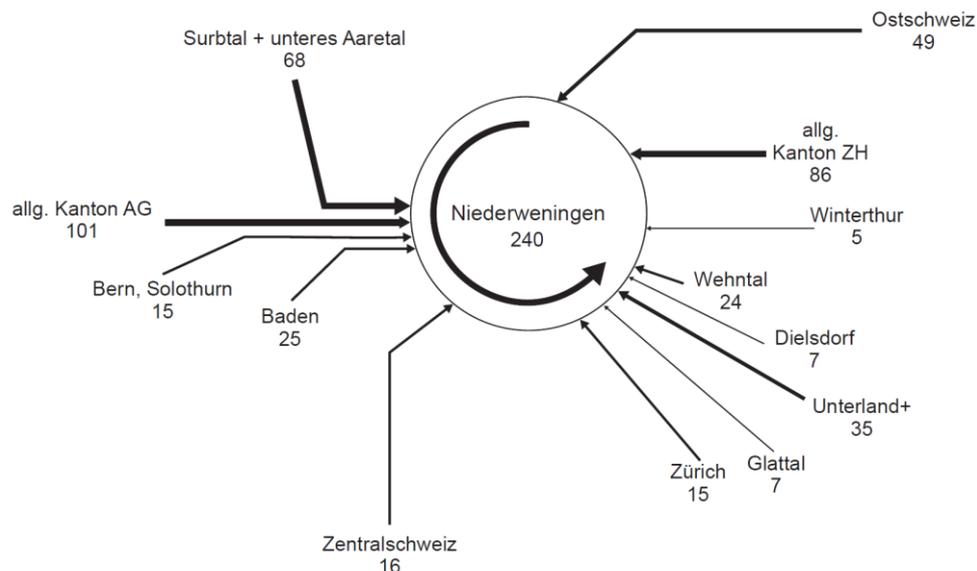


Abbildung 17: Pendlerströme innerhalb, von und nach Niederweningen (eigene Darstellung, Quelle: Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2018, Pendlermobilität, Gemeindematrix BFS).

4.4 Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) und Verkehrserzeugung

Wie in Kapitel 3 dokumentiert, weist das Zürcher Unterland heute auf vielen Relationen (Verbindungen) einen hohen MIV-Anteil aus. Aus den übergeordneten Strategien (beispielsweise Nachhaltigkeitspolitik und Klimastrategie des Bundes mit Netto-Null-Ziel 2050) und Planungsinstrumenten (beispielsweise kantonale und regionale Richtpläne und Gesamtverkehrskonzepte, vgl. Kapitel 0) wird die Stossrichtung vorgegeben, dass die Anteile des ÖV sowie des Velo- und

Fussverkehrs deutlich gesteigert werden sollen. So soll der ÖV-Anteil von ca. 14% im Jahr 2013 auf rund 20% im Jahr 2030 gesteigert werden (Bimodalsplit ÖV/MIV, Anzahl Wege).

In der Analyse des rGVK PZU+ wird ebenfalls dargelegt, dass der Anteil des MIV am Modalsplit heute relativ hoch liegt. Dies ist auch in der Gemeinde Niederweningen der Fall.

Niederweningen, Verkehrserzeugung

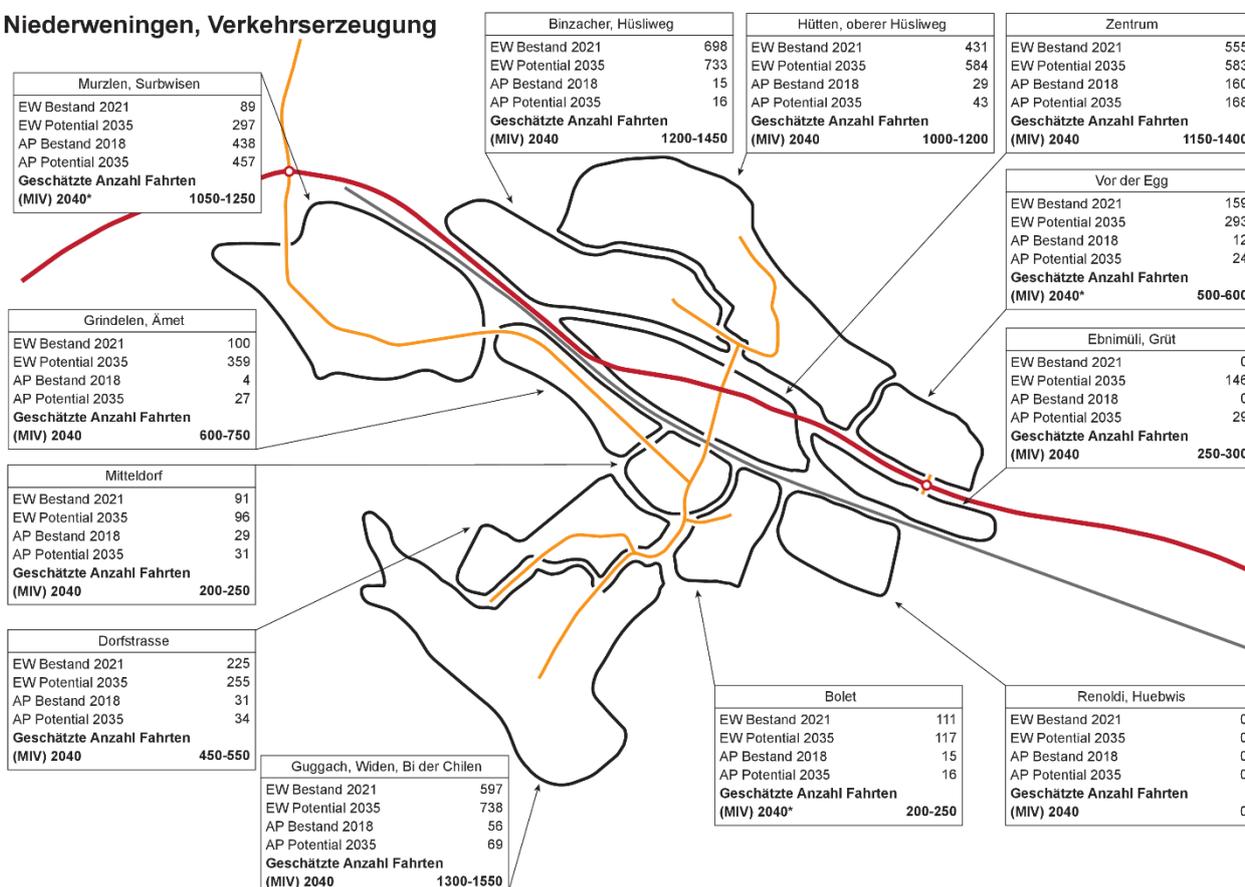


Abbildung: Abschätzung der Verkehrserzeugung

Abbildung 18: Grobe Abschätzung der Verkehrserzeugung in den Siedlungskammern von Niederweningen. Eigene Darstellung auf Basis des Bundesamtes für Statistik (BFS), Erhebungen STATPOP und STATENT sowie Angaben zur Ortsplanung. Die künftige Verkehrserzeugung der Arbeitsnutzungen ist nur schwierig abzuschätzen, da die Anzahl Wege / Fahrten stark von der Art der Nutzung abhängig ist. Nicht speziell berücksichtigt sind zudem Nutzungen mit einer spezifischen Verkehrserzeugung (z.B. Schule, Sportplatz).

4.5 Reisezeiten

Erkenntnisse aus dem Vergleich der Reisezeiten:

- Bezogen auf die reine Fahrzeit ist der ÖV auf vielen Relationen mit dem MIV konkurrenzfähig. Insbesondere die ÖV-Verbindungen in Richtung Dielsdorf und Zürich sind mit der S15 relativ gut. Werden weitere Faktoren wie der Fussweg zur / von Haltestelle, fahrplanbedingte Wartezeiten oder Umsteigevorgänge berücksichtigen, sinkt die Konkurrenzfähigkeit des ÖV.
- Baden und die umliegenden Gemeinden sind während der Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt zeitnah erreichbar.
- Orte im Surbtal und unteren Aaretal sind bis Endingen mit dem Bus 355 gut erreichbar, ab dort verzögert sich die Weiterfahrt aufgrund fehlender Anschlüsse.
- Schnellste Anbindungen an den Fernverkehr in die westlichen Landesteile via Baden, Fernverkehr in Richtung Ostschweiz via Glattbrugg – Flughafen.

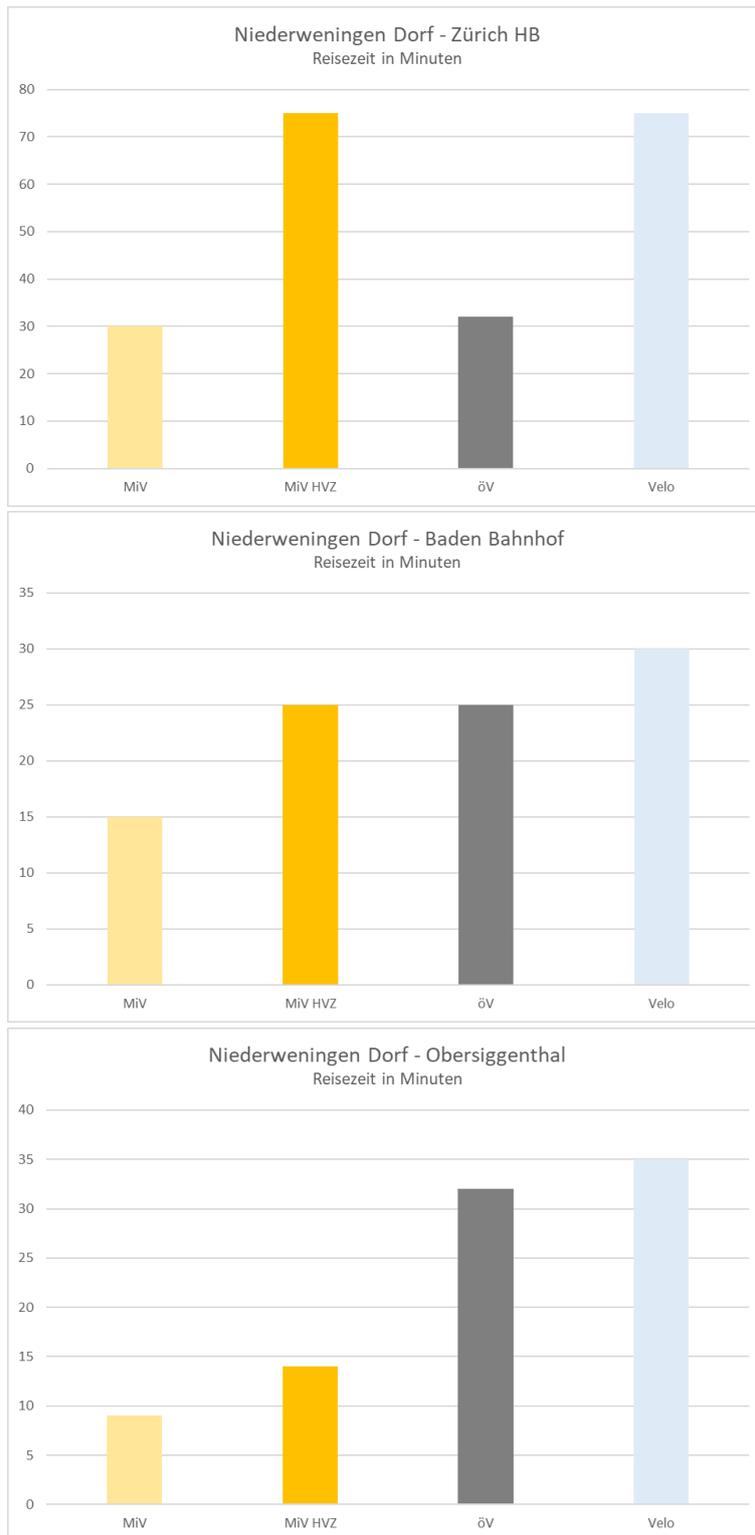


Abbildung 19: Reisezeitvergleiche ausgewählter Relationen (HVZ = Hauptverkehrszeiten). Eigene Darstellung auf Basis Online-Fahrplan SBB und Abfragen bei Google-Maps, 22.09.2022. Die Reisezeitvergleiche weisen leichte Differenzen auf, wenn als Referenzpunkt der Bahnhof Niederweningen statt Niederweningen Dorf verwendet wird. Die Grössenordnungen bleiben jedoch vergleichbar.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Über die Wehntalbahn (Oberglatt – Niederweningen) ist die Gemeinde Niederweningen an das S-Bahnnetz Zürich angebunden. Die S15 verkehrt im Halbstundentakt auf der Relation Rapperswil–Uster–Zürich HB–Oberglatt–Niederweningen (Betriebszeit 05:00 – 23:00 Uhr). Die Gemeinde verfügt über zwei Haltepunkte: Niederweningen Dorf und Niederweningen. Im Jahr 2018 wurden folgende Fahrgastfrequenzen erfasst (Ein- und Aussteiger, durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV):

- Niederweningen: 1'100
- Niederweningen, Dorf: 920

Der Bahnhof Niederweningen wird durch zwei Buslinien aus dem Kanton Aargau angefahren:

- Linie 354: Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl, Stundentakt, in HVZ Taktverdichtungen
- Linie 355: Döttingen - Endingen – Niederweningen, Stundentakt, in HVZ Taktverdichtungen

In Bezug auf das heutige Fahrplanangebot werden in der Arbeitsgruppe insbesondere folgende Schwachpunkte benannt:

- Die Anschlüsse der S 15 an den Fernverkehr in Zürich HB werden aufgrund langer Wartezeiten als unattraktiv empfunden (Ankunft zu den Minuten xx:08 und xx:38, Abfahrt zu den Minuten xx:22 und xx:52; d.h. die meisten Anschlüsse um die Minuten xx:00 und xx:30 werden knapp verpasst).
- Bei der Anfahrt aus dem Kanton Aargau wird im Verspätungsfall der Anschluss nach Niederweningen Dorf verpasst.
- Das Angebot in Randzeiten deckt nicht alle Bedürfnisse ab (bspw. Arbeitnehmende mit frühem Arbeitsbeginn im Kanton Aargau).

In der Gemeinde Niederweningen existiert kein Ortsbusangebot. Die Nachbargemeinde Schleinikon ist zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends über die Buslinie 555 an den Bahnhof Schöfflisdorf-Oberweningen angebunden.

Für die Beurteilung der Erschliessungsqualität ist die kantonale Angebotsverordnung beizuziehen. Gemäss §4 Abs. 3 der kantonalen Angebotsverordnung gelten die Siedlungsgebiete als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.

Die südlichen Teile der Bauzonen und Freizeitnutzungen wie beispielsweise das Schwimmbad gelten damit als nicht mit dem ÖV erschlossen

Der Bahnhof Niederweningen inkl. Bushof und Personenunterführung erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Der Bahnhof Niederweningen Dorf weist diesbezüglich noch Defizite auf (Personenunterführung).

Gemäss kantonalem Richtplan soll die Bahnstrecke Oberglatt – Niederweningen langfristig auf Doppelspur ausgebaut werden. Der Zürcher Verkehrsverbund und die SBB erarbeiten ein langfristiges Angebotskonzept, das die bestehende Infrastrukturen besser nutzt (vgl. rGVK PZU+). Dabei wird das S-Bahnssystem in einen inneren und äusseren Perimeter gegliedert. Die S-Bahn im inneren Perimeter erschliesst die Stadt Zürich und den engeren Agglomerationsgürtel und fährt mindestens im Viertelstundentakt. Die Express-S-Bahn bedient sämtliche Haltestellen im äusseren Perimeter und fährt danach ohne Halt an die wichtigen Stadtbahnhöfe Zürichs. Es ist zudem denkbar, dass die S-Bahn künftig geänderte Linienführungen aufweisen werden.

4.7 Fussverkehr

Der Kanton Zürich stellt eine Übersicht zum Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten zur Verfügung. Es wird ersichtlich, dass das grösste Fussverkehrspotenzial im Siedlungskern um die beiden Bahnhöfe besteht. Insbesondere die Achse Alte Dorfstrasse – Alte Stationsstrasse – Alte Poststrasse sticht hervor. Durch das Siedlungsgebiet führen verschiedene Wanderwege. Die Bahnhöfe sind an das Wegnetz angebinden.

Das Fusswegnetz in Niederweningen nutzt heute in weiten Teilen das bestehende Strassennetz. Entlang der Hanggebiete im Norden bestehen teilweise direkte Fusswege (attraktive, kurze Verbindungen in Falllinie zum Hang = Qualität).

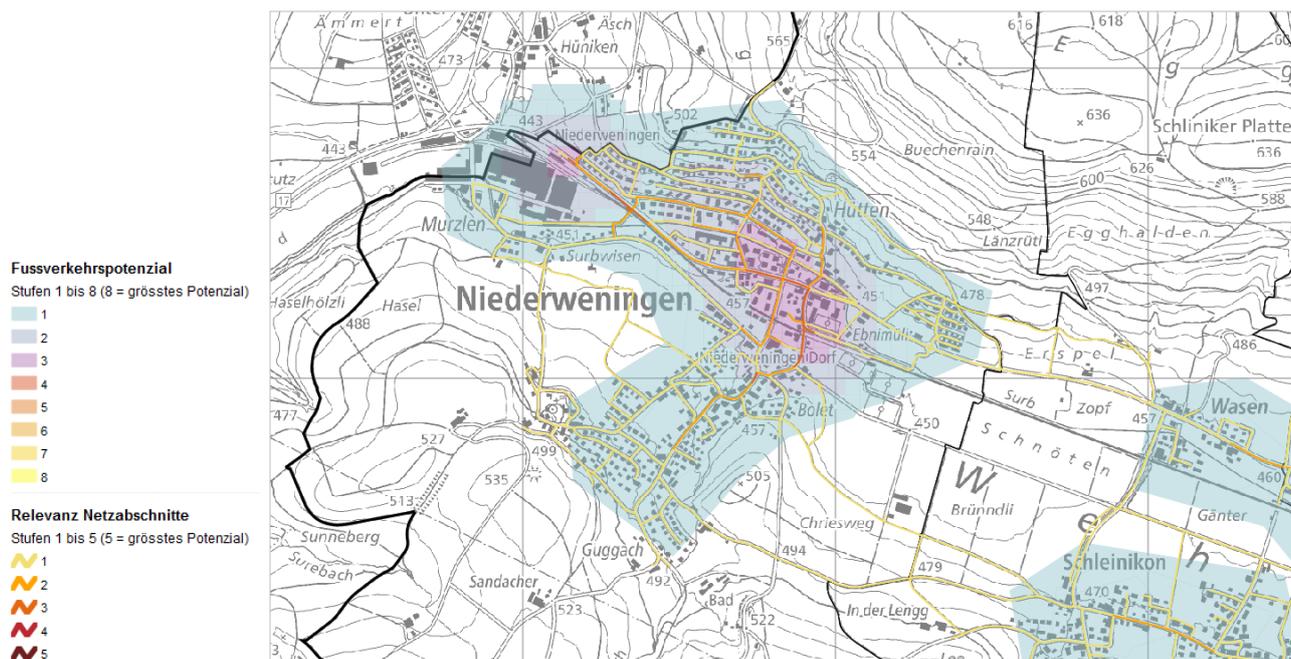


Abbildung 20: Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten. Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 22.09.2022.

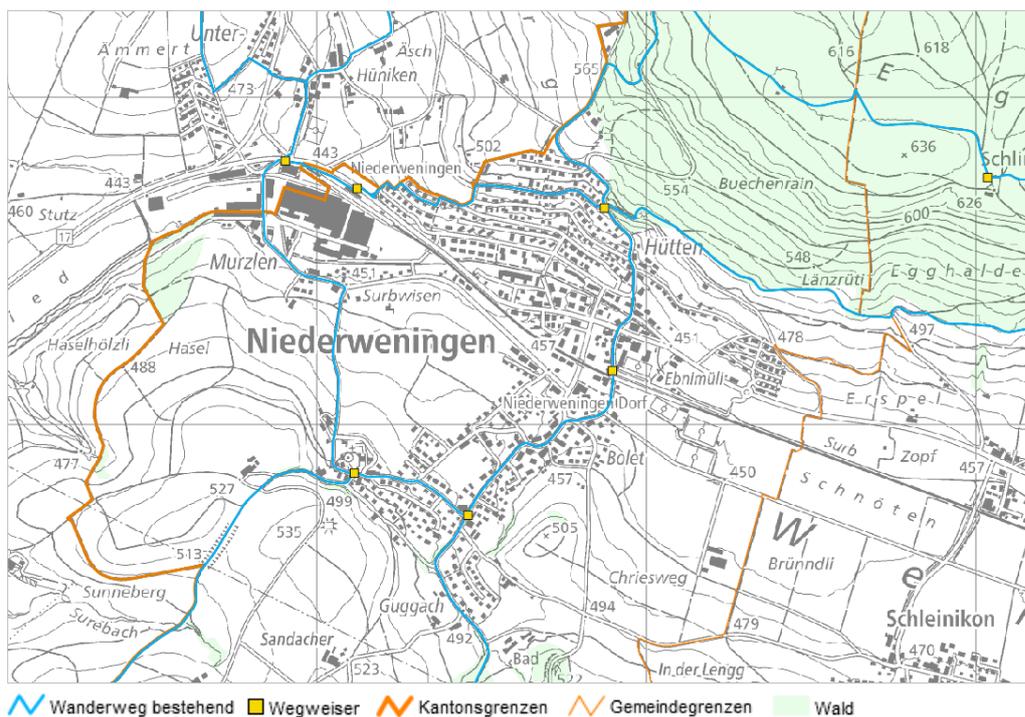


Abbildung 21: Wanderwege inkl. Standorte der Wegweiser. Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 22.09.2022.

4.8 Veloverkehr

Auf der Wehntalerstrasse weist der Kanton Zürich eine Alltagsroute aus (Nebenverbindung), welche gleichzeitig auch als Schwachstelle gekennzeichnet ist. Eine Studie zum Ausbau dieser Verbindung liegt vor (vgl. Kapitel 3.2.5). Über die Murzlenstrasse, Dorfstrasse, Alte Dorfstrasse und Schnötenstrasse verläuft eine Freizeitroute, welche gleichzeitig auch als regionale Route von SchweizMobil ausgeschildert ist.

Es existieren verschiedene grössere Veloabstellplätze, deren Grösse und Ausbaustandard ist jedoch teilweise verbesserungswürdig. Aus Sicht der südlich gelegenen Siedlungsteile fehlen gut zugängliche Veloabstellplätze bei den Bahnhöfen.

Art. 16 BZO macht Vorgaben zu Abstellflächen für Kinderwagen, Fahrräder und Motorfahräder, die erforderliche Anzahl richtet sich nach den kantonalen Empfehlungen und den VSS-Normen.

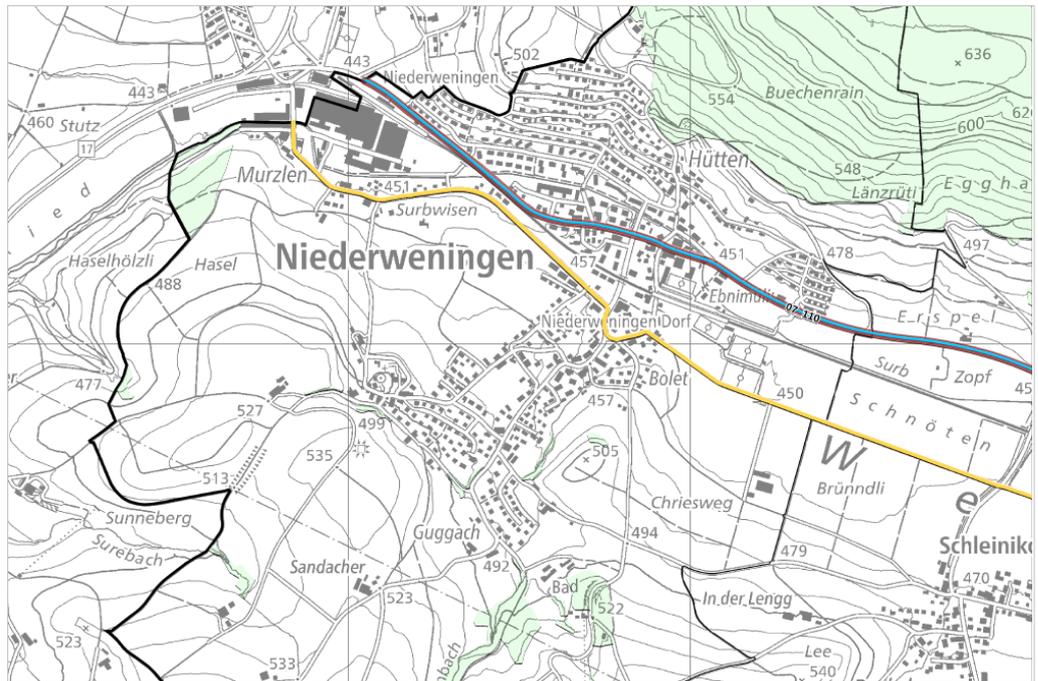


Abbildung 22: Auszug Velonetz Alltag. Die Alltagsrouten sind blau, die Freizeitrouten gelb gekennzeichnet. Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 16.09.2022.

4.9 Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr

Die Wehntalerstrasse ist Teil der Hauptstrasse 17 (Leibstadt – Zürich – Rapperswil – Glarus – Altdorf) und führt als übergeordnete Hauptachse durch die Gemeinde Niederweningen.

In Niederweningen existiert eine Strassenverkehrszählanlage (Nr. 1791), welche durch den Kanton Zürich bewirtschaftet wird. Im Jahr 2021 wurde auf der Wehntalerstrasse ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 7'416 Fahrzeugen erhoben. Vor der Coronapandemie lagen diese Werte teilweise höher (2015: 7'771; 2016: 7'838; 2017: 7'230; 2018: 8'074; 2019: k.A.; 2020: 7'205). Während der Woche wird eine ausgeprägte Abendspitze beobachtet (Abbildung 23), insbesondere in Fahrtrichtung Zuzach. Weitere Erhebungen zum Verkehrsaufkommen im Gemeindestrassennetz liegen nicht vor.

In der Gemeinde Niederweningen sind keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen (Tempo 20) signalisiert.

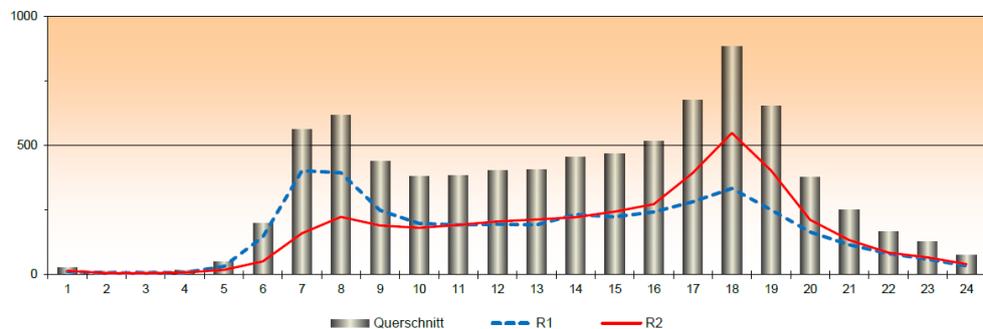


Abbildung 23: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV). Die Abendspitze ist im Vergleich zur Morgenspitze ausgeprägter. Quelle: Kanton Zürich, Auswertung Strassenverkehrszählanlage (Nr. 1791).

4.10 Parkierung

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen kann grundsätzlich als ausreichend bezeichnet werden. Es liegt ein Konzept zur Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze aus dem Jahr 2019 vor. Dazu wurden die Parkplatzstandorte erhoben und ein Vorschlag zu deren Bewirtschaftung erarbeitet.

Es existieren zwei Park+Ride Standorte, welche bereits heute durch die SBB bewirtschaftet werden. Gemäss Angaben im rGVK PZU+ (Entwurf 2021) liegt die durchschnittliche Belegung dieser beiden Standorte zwischen 50 und 75%.

Gemäss Art. 15 Abs. 6 BZO können in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B oder C autoarme Nutzungen von der Verpflichtung zur Erstellung von Personenwegen-Parkplätzen ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Parkplatzbedarf durch ein Mobilitätskonzept nachgewiesen werden kann.



Abbildung 24: Übersicht über die öffentlichen Parkplatzstandorte (Quelle: Eigene Darstellung)

4.11 Neue Mobilitätsformen, Elektromobilität, Sharing-Angebote

Aktuell bestehen in der Gemeinde Niederweningen folgende Angebote:

- Mobility-Standort am Bahnhof Niederweningen Dorf (1 Fahrzeug)
- Ladestationen für E-Autos am Knoten Wehntalerstrasse / Dorfstrasse, Dorfstrasse 2 (privates Grundeigentum)

4.12 Unfälle

Unfälle mit Personenschaden sind hauptsächlich entlang der Wehntalerstrasse sowie den kommunalen Sammelstrassen erfasst. Neben fünf Unfällen mit Fussgängerbeteiligung entlang der Wehntalerstrasse (Schwer- und Leichtverletzte) ist je ein Fussgängerunfall an der Murzlenstrasse sowie ein Fussgängerunfall an der Breitstrasse verzeichnet (Leichtverletzte).

Mängel in Bezug auf die subjektive Verkehrssicherheit werden durch die Arbeitsgruppe bei den Querungen an der Wehntalerstrasse (insbesondere Knoten Wehntalerstrasse / Dorfstrasse / Gumpenwisenstrasse und Knoten Wehntalerstrasse / Alte Stationsstrasse / Alte Poststrasse) identifiziert.

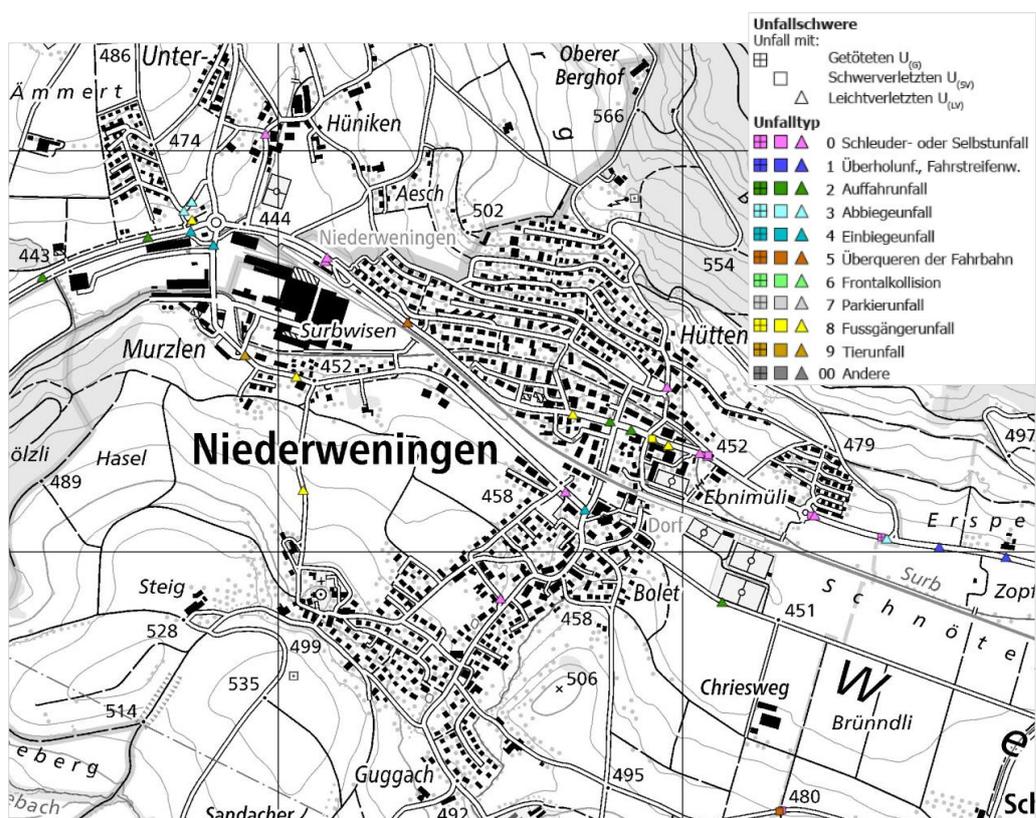


Abbildung 25: Unfälle mit Personenschäden seit dem Jahr 2011. Legende. Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff 15.05.2024.

4.13 Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft

Der Strassenlärm beeinträchtigt insbesondere entlang der Wehntalerstrasse die Wohnqualität massgeblich (vgl. Lärmgutachten, 2019). Zur Verbesserung der Lärmbelastung der angrenzenden Gebiete sind zwingend Massnahmen an der Quelle zu prüfen.

Weitere Auswirkungen des Verkehrs betreffen beispielsweise den Ausstoss von Treibhausgasen oder die Luftqualität (z.B. Feinstaubbelastung).

Die Thematik Fluglärm ist in Niederweningen von Relevanz. Die Überbauung der noch nicht erschlossenen Baulandreserven waren aufgrund der Fluglärmbelastung während längerer Zeit blockiert. Aufgrund einer Anpassung in der Lärmschutzverordnung (Art. 31a LSV) ist die Entwicklung dieser Gebiete (z.B. Vorderegg und Grüt) derzeit wieder möglich (sofern die Planungswerte eingehalten werden).

4.14 Erschliessung Entwicklungsgebiete im Osten der Gemeinde

Das Gebiet Ebnimüli (+ ca. 145 Einwohner und + ca. 30 Beschäftigte bis 2040) erfolgt voraussichtlich hauptsächlich über den bestehenden Kreisel an der Wehntalerstrasse. Westlich der Ebnimühle soll die bestehende Einfahrt weiterhin genutzt werden (z. B. Kurzzeitparkieren Café, nur Rechtsabbiegen). Der private Gestaltungsplan befindet sich derzeit in Erarbeitung.

Das Gebiet Grüt wird ebenfalls über den Kreisel an der Wehntalerstrasse erschlossen. Dieses Areal befindet sich im Grundeigentum der Gemeinde. Derzeit ist keine Entwicklung vorgesehen.

Für das Gebiet Vorderegg (+ ca. 135 Einwohner und + 15 Beschäftigte bis 2040) soll ein Quartierplan erarbeitet werden. Im Verkehrsplan sollen die wichtigsten Grundsätze und Vorgaben bezüglich Erschliessung festgelegt werden (Zielvorstellungen formulieren). Wichtige zu klärende Aspekte:

- Ausgestaltung und Betrieb der Wehntalerstrasse
- Querungssituationen für den Fuss- und Veloverkehr
- Durchwegung Fuss- und Veloverkehr
- Anbindung MIV an das übergeordnete Strassennetz (Wehntalerstrasse)
- Ausgestaltung der ersten Bautiefe

4.15 Fazit

Die Analyse lässt sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Die bisherige Siedlungsentwicklung war autoorientiert, obwohl ein Grossteil des Siedlungsgebiets eine gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse C und D) aufweist. Das Mobilitätsverhalten beruht stark auf Gewohnheiten. Gewohnheiten werden geändert, wenn Alltagsroutinen verändert werden, z.B. bei Umzügen oder Stellenwechsel. Insbesondere bei neuen Siedlungsentwicklungen kann also auf die Verkehrsmittelwahl eingewirkt werden. Die künftige Siedlungsentwicklung wird zu einem grossen Teil in den östlichen Teilen der Gemeinde erfolgen, sowie teilweise auch südlich der Bahnlinie.
- Die Netze aller Verkehrsarten sind heute nur teilweise definiert. Es fehlen klare Hierarchien und Qualitätsstandards. Eine Klassierung inkl. Qualitätsstandards könnte die tägliche Arbeit der Gemeindeverwaltung und die Entscheidungsfindung der Politik erleichtern (Planung, Umsetzung, Unterhalt).
- Das Potenzial der öffentlichen Räume im Zentrum wird heute nicht oder nur teilweise genutzt, da diese zumeist verkehrsdominiert sind.
- Die Wehntalerstrasse trennt den Süden und den Norden des Dorfes. Die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind beschränkt und werden als unsicher wahrgenommen. Die Wohnqualität entlang der Wehntalerstrasse ist durch die Lärmbelastung massgeblich gemindert.
- Südlich der Wehntalerstrasse stellt die Bahnstrecke ein weiteres Hindernis dar. Es bestehen lediglich drei Durchgänge, wovon die Unterführung beim Bahnhof Niederweningen Dorf nicht hindernisfrei ausgestaltet ist.
- Die Qualität der ÖV-Verbindungen in Richtung Aargau und in den Randzeiten wird als verbesserungswürdig bezeichnet. In den südlichen Wohngebieten und beim Schwimmbad fehlt eine angemessene ÖV-Erschliessung.
- In den Quartieren gilt derzeit Tempo 50. Das künftige Temporegime ist, unter Berücksichtigung der Aspekte Verkehrssicherheit und Lärm, zu klären.
- Die öffentlichen Parkplätze sollen künftig bewirtschaftet werden (heute werden nur P+R-Parkplätze der SBB bewirtschaftet).
- Pendler aus den umliegenden Gemeinden des Kantons Aargau nutzen neben dem Bahnhof Niederweningen teilweise auch den Bahnhof Niederweningen Dorf als Umsteigeort (Park+Ride). Aufgrund des Mehrverkehrs durch das Dorf ist dies grundsätzlich nicht erwünscht

und soll nach Möglichkeit verhindert bzw. auf den Bahnhof Niederweningen beschränkt werden.

- Neue Mobilitätsformen, Elektromobilität oder Sharingangebote sowie weitere Massnahmen im Bereich Mobilität (Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, etc.) können noch ausgebaut werden.

5. Erläuterung Richtplaninhalte

Nachfolgende werden spezifische Richtplaninhalte, welche im Rahmen der Vorprüfung zu Unklarheiten geführt haben, näher erläutert.

5.1 Prüfanträge entlang der Wehntalerstrasse

Aus den konzeptionellen Überlegungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Gemeinde Niederweningen ergeben sich einige Inhalte, welche die Wehntalerstrasse betreffen. Als zentrale Achse zieht sich die Staatsstrasse quer durch die Gemeinde Niederweningen und zerschneidet das Siedlungsgebiet in Nord und Süd. Um die Beeinträchtigung, insbesondere durch Lärm zu reduzieren und die Siedlungsverträglichkeit zu erhöhen, formuliert der Verkehrsplan nachfolgende Prüfaufträge an den Kanton. Die angestrebten Veränderungen auf der Wehntalerstrasse sollen zum einen die Wohnqualität in den bestehenden angrenzenden Wohngebieten erhöhen, aber insbesondere auch die Voraussetzungen schaffen, damit die Entwicklungsgebiete im Osten der Gemeinde (Vorderegg, Ebnimühli und Grüt) eine Chance erhalten, die von der Strasse abgewandte Bebauung aufzubrechen und eine attraktive und zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung zu ermöglichen.

Die Überlegungen orientieren sich an den Grundsätzen der Strassenraumgestaltung des Kantons (vgl. Abbildung 26)

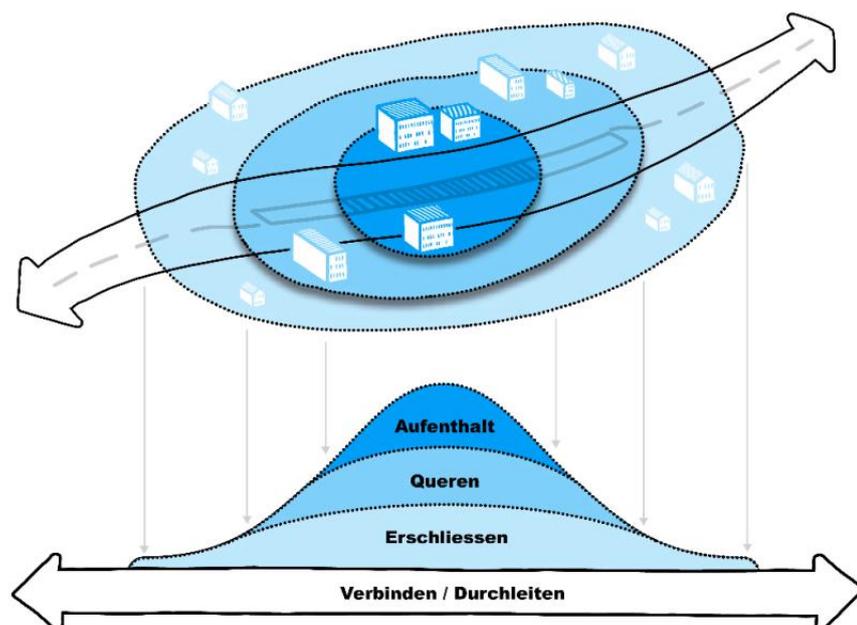


Abbildung 26: Überlagerung der Funktionen einer Ortsdurchfahrt (Quelle: Methodik der Strassenraumgestaltung, Kanton ZH, 15. Juli 2022)

5.1.1 Gestaltung Ortseinfahrten

Die Gestaltung der Ortseinfahrten soll den Übergang von der Landschaft ins Siedlungsgebiet markieren. Die Gestaltung soll den Wechsel von ausserorts zu innerorts kennzeichnen und sich tempomindernd auswirken.

5.1.2 Wichtige Querungen (geplant)

Querungen im Gebiet Vorderegg:

Mit den zusätzlich vorgesehenen Querungsmöglichkeiten soll eine möglichst direkte Fuss- und Veloanbindung des nördlich der Wehntalerstrasse gelegenen Gebiets Vorderegg an den südlichen Ortsteil und insbesondere an Schule und Bahnhof gewährleistet werden.

Querung Wehntalerstrasse bei Koordinate 2670402 / 1262502:

Östlich der Parzelle Kat.-Nr. 2209 ist der Surbweg heute mit einer Schranke abgesperrt, da er an der Wehntalerstrasse keine Fortführung (Trottoir) oder gesicherte Querungsmöglichkeit findet. Dennoch wird er als Trampelpfad genutzt und es finden demzufolge Querungen der Wehntalerstrasse statt, weil es nur auf der gegenüberliegenden Seite ein Trottoir gibt.

Mit der Realisierung dieses Wegabschnitts soll der Surbweg als attraktive Freizeitverbindung durchgehend ausgestaltet werden. Mit einer gesicherten Querungsmöglichkeit kann die Verbindung vom Surbweg auf das gegenüberliegende Trottoir in Richtung Bahnhof optimiert werden.

Der geplante Weg entlang der Surb kann erst im Zusammenhang mit der Querungsmöglichkeit bei der Brücke ausgebaut werden. Da die Querung im Bereich einer Brücke zu liegen kommt, wird die Realisierung zum Zeitpunkt der nächsten Brückensanierung angestrebt. Die Interessensabwägung betreffend eine Beanspruchung des Uferstreifens bzw. des Gewässerraums durch eine Brückenverbreiterung ist zu diesem Zeitpunkt vorzunehmen.

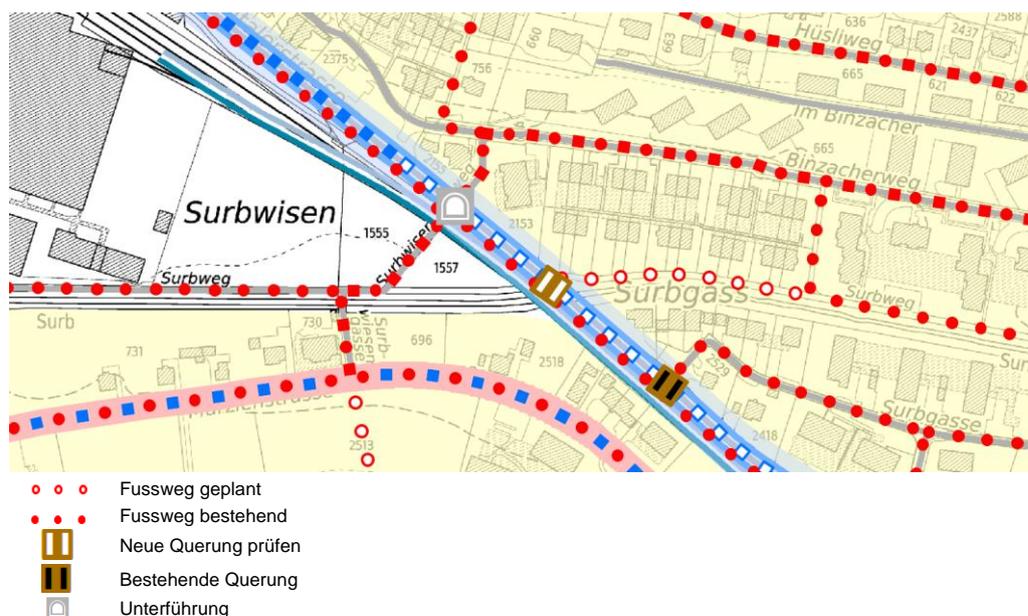


Abbildung 27: Übergang Surbweg (Ausschnitt Richtplankarte)

5.1.3 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrasse

Aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit strebt die Gemeinde eine Absenkung des Tempolimits auf 30 km/h im gesamten Siedlungsgebiet inklusive der Wehntalerstrasse im zentralen und östlichen Abschnitt des Siedlungsgebiets an.

Parallel zur Revision des Verkehrsplan ist die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt an den Abklärungen zur Machbarkeit der Temporeduktion. Die Gemeinde hat in diesem Zusammenhang ein Zielbild für die Wehntalerstrasse entwickelt (vgl. Abbildung 28).

Die Lärmbelastung bzw. das Temporegime der Wehntalerstrasse definiert wesentlich die Rahmenbedingungen für die Erschliessung und Bebauung des Gebiets Vorderegg. Gemäss Zielsetzung der Gemeinde soll sich die Bebauung des Gebiets Vorderegg zur Wehntalerstrasse hin

orientieren gegebenenfalls mit mehreren Anschlüssen im Gebietsabschnitt. Sollte das aktuelle Temporegime beibehalten werden und sich aus den Überlegungen im Gestaltungsplan- und Quartierplanverfahren ein zusätzlicher Anschluss an die Wehntalerstrasse als zweckmässig erweisen, soll gemäss diversen Rücksprachen mit dem kantonalen Amt für Mobilität (ehem. Amt für Verkehr) und dem kantonalen Tiefbauamt ein Anschluss am westlichen Ende des Gebiets Vordereg realisiert werden.

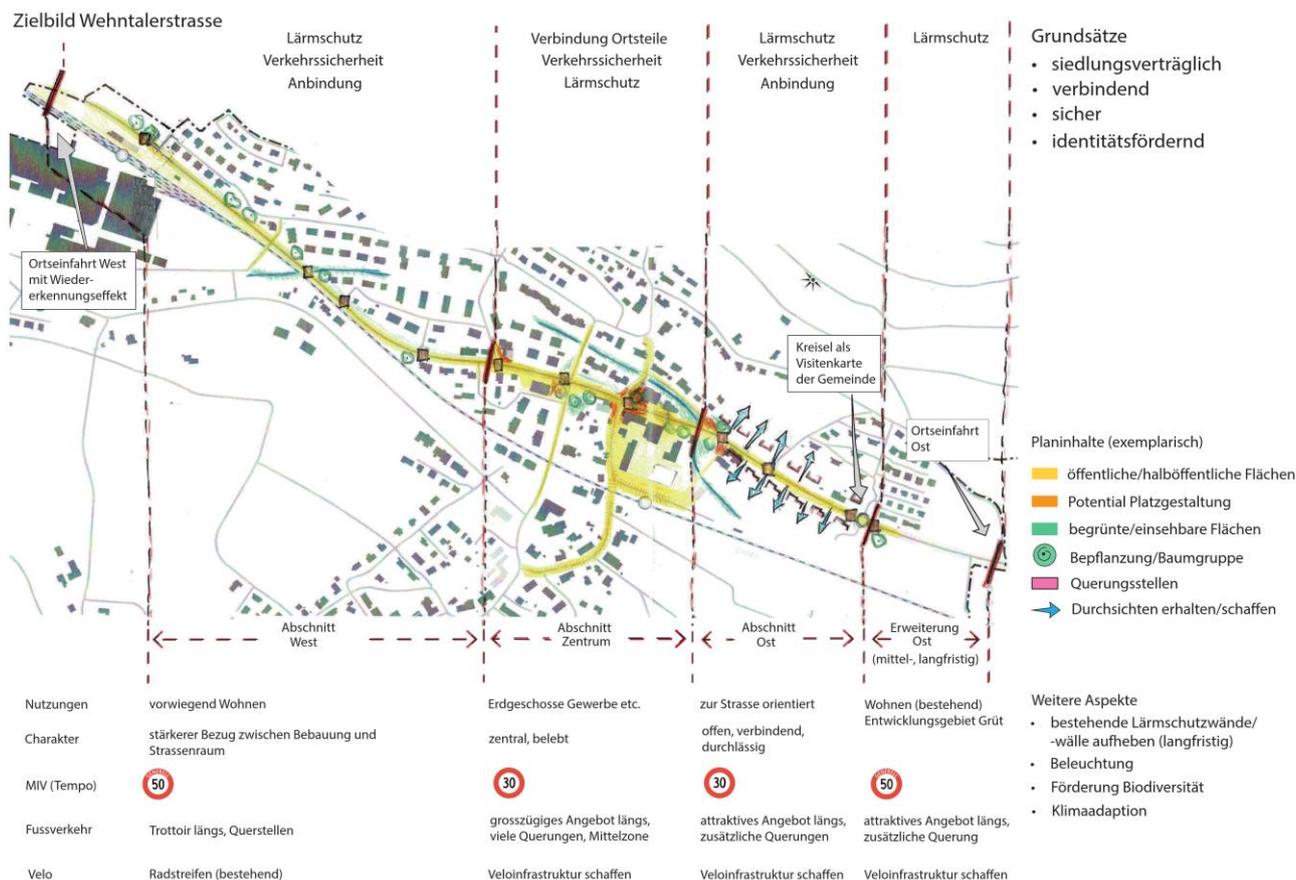


Abbildung 28: Zielbild Wehntalerstrasse (Quelle: Schneiter Verkehrsplanung AG, 24.07.2023)

5.1.4 Begegnungsbereich über die Wehntalerstrasse

Der Begegnungsbereich Alte Poststrasse, Alte Stationsstrasse und Alte Dorfstrasse stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Siedlungsteilen dar. Er verbindet die bereits vorhandenen, öffentlichen Nutzungen und dient als Begegnungsort. Diese Qualitäten sollen erhalten und gestärkt werden. Im Bereich der Wehntalerstrasse liegt ein besonderer Fokus auf einer optimalen Querungsmöglichkeit.

5.2 Fussweg im Gebiet Ebnimüli/ Grüt

Der geplante Fussweg entlang der Surb bildet die Fortführung des Surbwegs, welcher als attraktive Fusswegverbindung entlang des Gewässers durch das gesamte Siedlungsgebiet führt. Der Abschnitt im Gebiet Ebnemühle/Grüt komplettiert die Verbindung im Osten der Gemeinde, mit dem mittel- bis langfristigen Ziel einer durchgehenden Verbindung nach Schöfflisdorf. Der Weg ist auf dem bestehenden Bewirtschaftungsweg (Kat.-Nr. 2639) sowie auf Parzelle Kat.-Nr. 2609 und damit ausserhalb des Gewässerraums geplant. Der Wegabschnitt dient zum einen der Naherholung und zudem der Anbindung der nördlich davon gelegenen Gebiete an den Bahnhof.

5.3 Interessenabwägung geplanter Fusswege in der Nicht-Bauzone

Um den Fussverkehr zu fördern, wird ein möglichst dichtes und direktes Fusswegenetz angestrebt. Direkte und damit schnelle Alltagsverbindungen sind attraktiv und werden eher genutzt.

5.3.1 Verbindung «Grindelen»

Die Ergänzung dieses Wegstücks ermöglicht eine direkte Nord-Süd (Berg-Tal) Fussverbindung zur Unterführung Richtung Bahnhof Niederweningen und zur Brücke über die Surb. Damit werden die südlich der Bahn am Hang gelegenen Wohngebiete auf direktestem Weg an den Bahnhof angeschlossen. Die betroffenen Parzellen liegen im Eigentum der Pensionskasse Bucher (Parzelle Kat.-Nr. 2513), und der Bucher Gyer AG (Parzelle Kat.-Nr. 2515). Im Zusammenhang mit der Realisierung sind die entsprechenden Rücksprachen mit der Grundeigentümerschaft zu treffen und bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen.

5.3.2 Verbindung «Ob der Müli»

Die Fusswegverbindung «Ob der Müli» ist heute bereits abparzelliert (Parzelle Kat.-Nr. 843) und im Eigentum der Gemeinde Niederweningen. Die Berg-Tal-Verbindung führt von den im Tal gelegenen Wohngebieten direkt ins Erholungsgebiet Egg (Wald).

5.3.3 Verbindung «Höhweg»

Die Verbindung Höhweg führt von den im Tal gelegenen Wohngebieten zum Freibad Sand. Der Weg ist grösstenteils abparzelliert (Parzelle Kat.-Nr. 1000) und im Eigentum der Gemeinde Niederweningen. Auch der nicht abparzellierte Teil (Parzelle Kat.-Nr. 2164) ist im Eigentum der Gemeinde. Bei der Realisierung sind bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen.

6. Würdigung / Ausblick

Die Gemeinde Niederweningen schafft mit der Revision des Verkehrsplans die Voraussetzung für die verkehrliche Entwicklung der nächsten rund 20 bis 25 Jahre. Sie erfüllt damit die Vorgaben der übergeordneten Gesetzgebungen und Planungsinstrumente und setzt die in diesem Zusammenhang stehenden Leitsätze des REK um.

Die Gemeinde Niederweningen hat mit dem revidierten Verkehrsplan eine Planung, die den heutigen Anforderungen gerecht wird. Die Voraussetzungen für eine räumliche Entwicklung der Gemeinde im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen sind mit der Revision gegeben.

7. Anhang / Beilagen

7.1 Auszug Kantonales Gesamtverkehrskonzept GVK

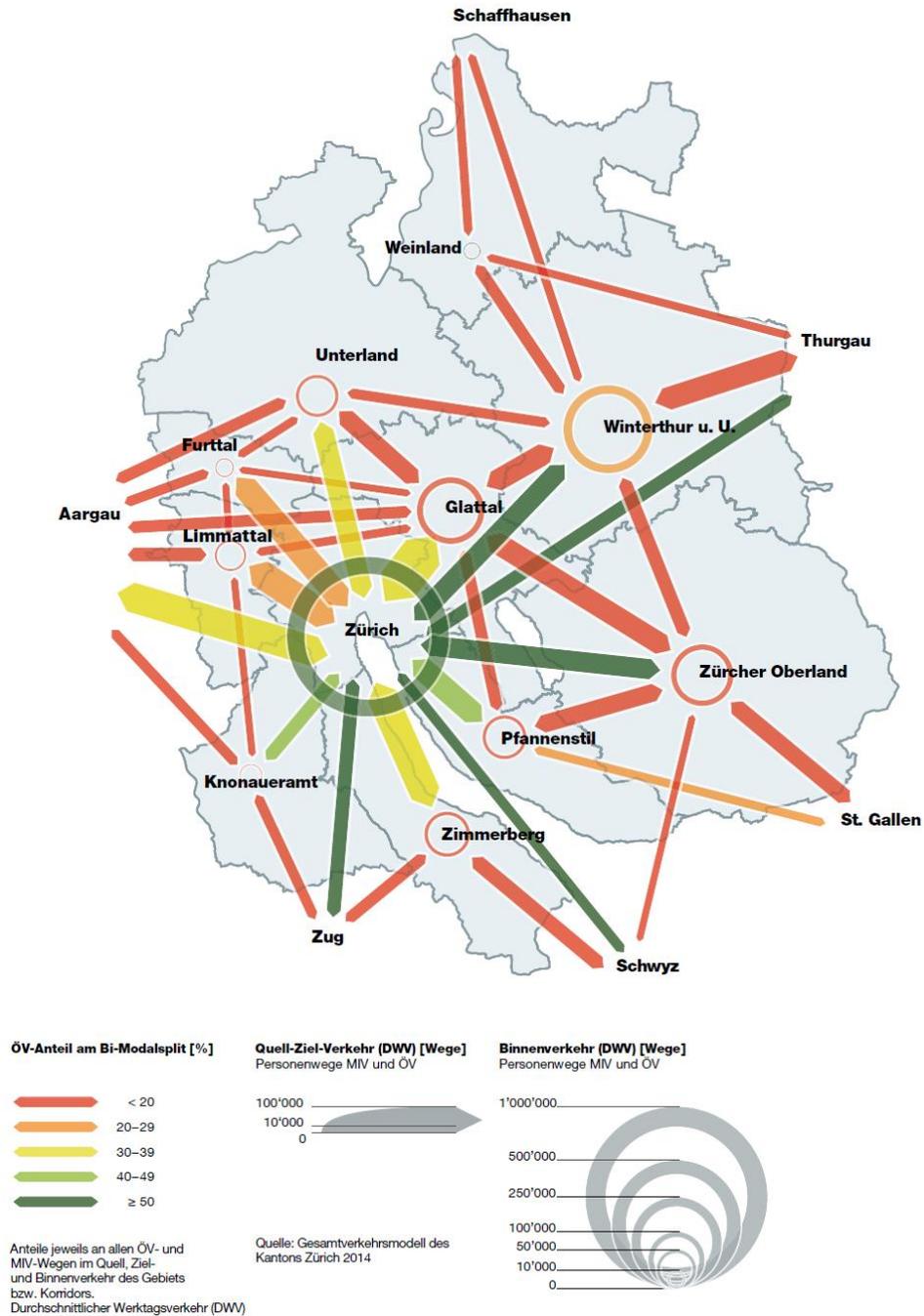


Abbildung 29: Verkehrsbeziehungen im Binnen- und Ziel-Quell-Verkehr des Kantons (2013). GVK, S. 18.

7.3 Zeitreise 1870 bis 2020

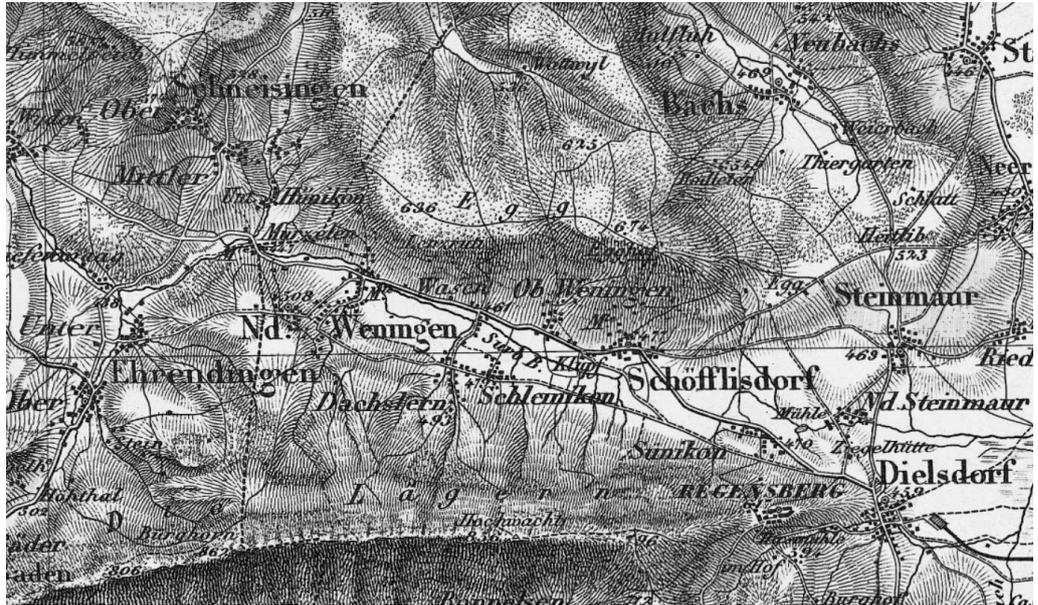


Abbildung 31: Stand 1870

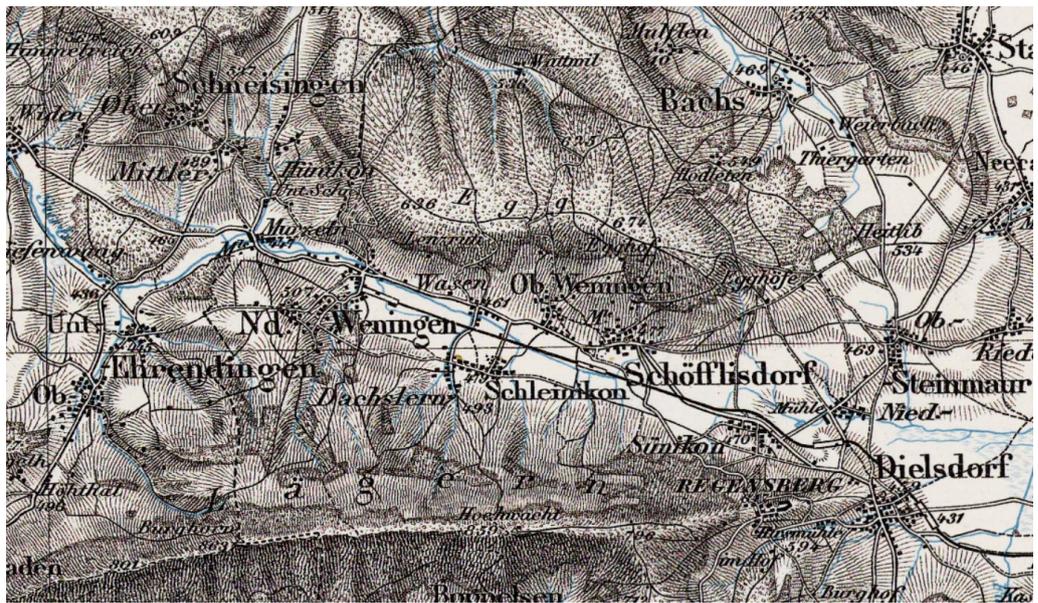


Abbildung 32: Stand 1920

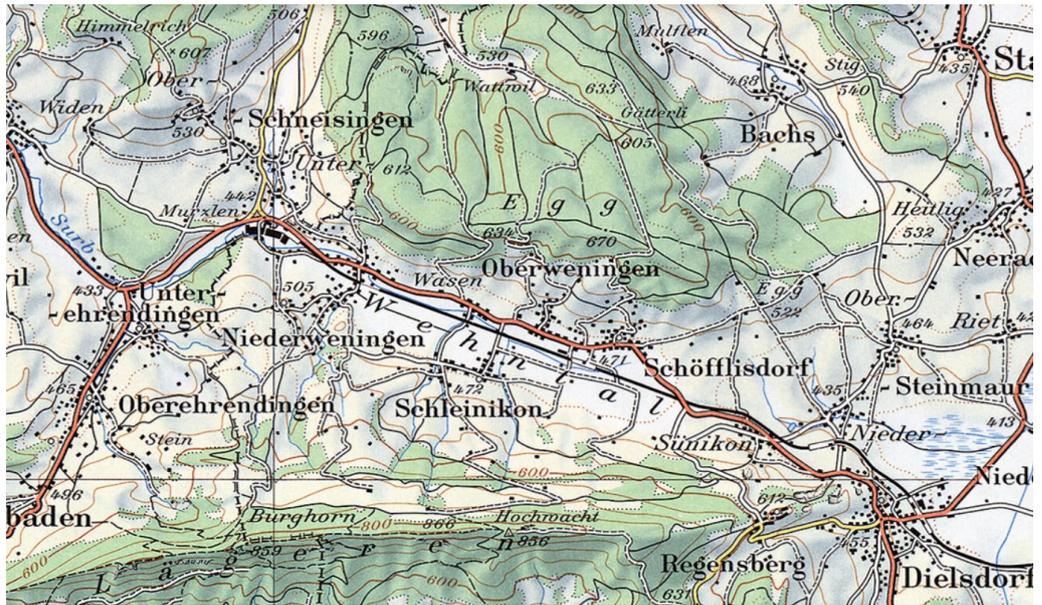
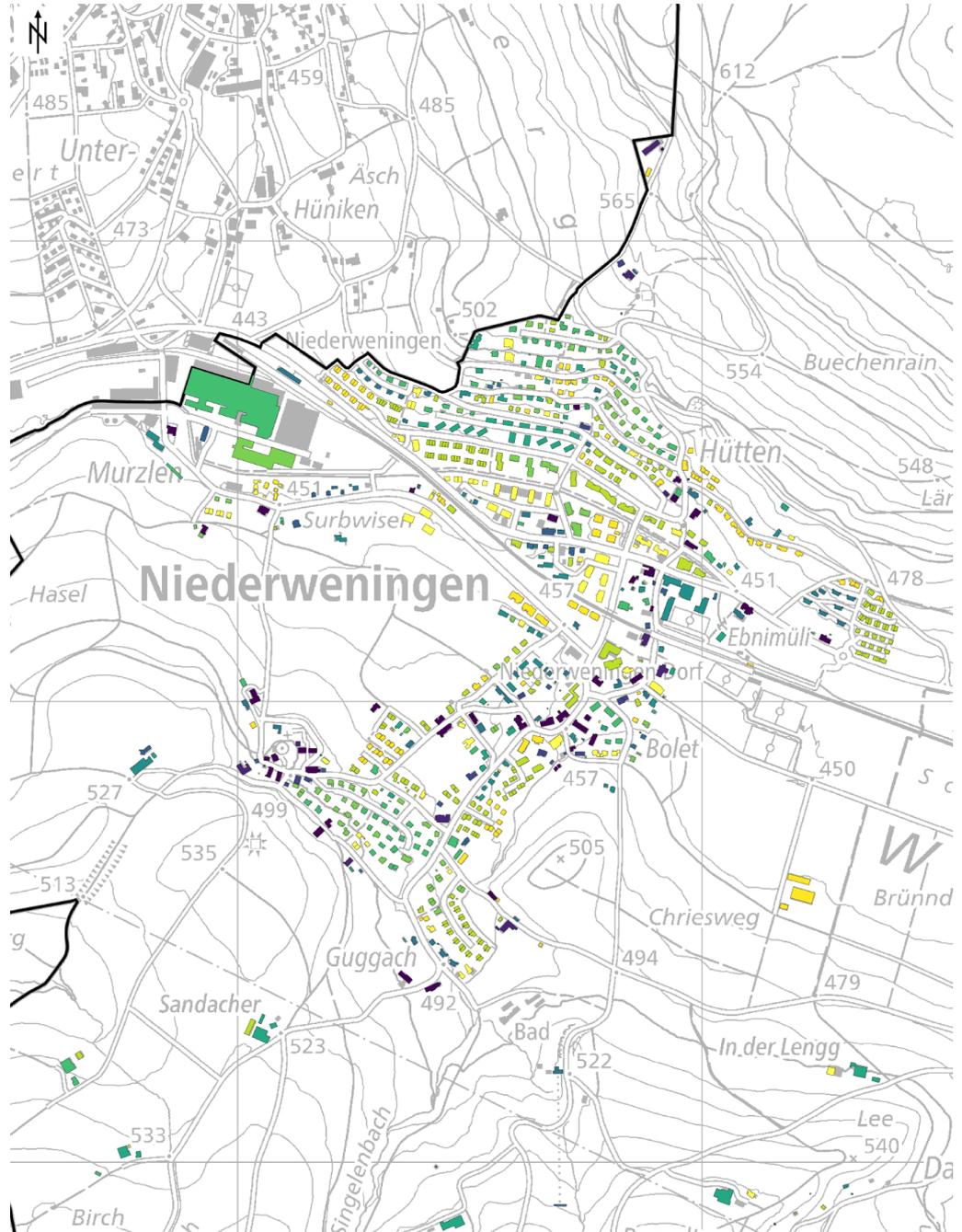


Abbildung 33: Stand 1970

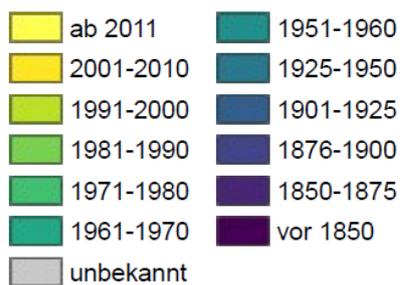


Abbildung 34: Stand 2020

7.4 Gebäudealter



Baujahr Gebäude



7.5 Reisezeitvergleiche (Fahrplan 2022)

Vergleich Reisezeiten Niederweningen Dorf <-> ausgewählte Orte				
Angaben in Minuten				
	MiV	MiV HVZ	öV	Velo
Zürich	30	75	32	75
Schöfflinsdorf	6	6	4	10
Bülach	25	25	28	50
Regensdorf	15	25	30	45
Rümlang	25	25	18	50
Uster	35	60	51	
Dielsdorf	10	12	9	25
Kloten	25	50	50	75
Winterthur	40	70	50	
Baden	15	25	25	30
Obersiggental	9	14	32	35
Endingen	10	10	18	30
Döttingen	15	20	44	45
Dietikon	25	40	50	
Bern	75	120	90	
Basel	60	90	90	
Solothurn	60	80	90	
St.Gallen	70	100	90	
Zug	45	80	80	
Luzern	55	100	105	

MiV: Motorisierter Individualverkehr

MiV HVZ: Motorisierter Individualverkehr zur Hauptverkehrszeit

öV: öffentlicher Verkehr

7.6 Auswertung Vorprüfung

Separate Tabelle