

Kanton Zürich Gemeinde Niederweningen



Kommunale Richtplanung Verkehrsplan

Richtplantext

Öffentliche Auflage

Namens der Gemeindeversammlung,

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.:

Impressum

Projekt
Verkehrsplan Gemeinde Niederweningen

Projektnummer
29092

Dokument
Richtplantext

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\04_richtplantext\20240701_niederweningen_verkehrsplan_richtplantext_oea.docx

Inhalt

1.	Einleitung	4
2.	Ausgangslage	5
3.	Zielsetzungen	5
4.	Gesamtverkehrsstrategie	6
5.	Abstimmung Siedlung und Verkehr	8
5.1	Konzept / Stossrichtung	8
5.2	Übergeordnete Festlegungen	8
5.3	Kommunale Festlegungen	8
5.4	Detaillkarte	10
5.5	Erläuterungen	10
6.	Öffentlicher Verkehr	12
6.1	Konzept / Stossrichtung	12
6.2	Übergeordnete Festlegungen	12
6.3	Kommunale Festlegungen	12
6.4	Detaillkarte	13
7.	Fussverkehr	14
7.1	Konzept / Stossrichtung	14
7.2	Übergeordnete Festlegungen	14
7.3	Kommunale Festlegungen	14
7.4	Detaillkarte	15
7.5	Erläuterungen	16
8.	Veloverkehr	17
8.1	Konzept / Stossrichtung	17
8.2	Übergeordnete Festlegungen	17
8.3	Kommunale Festlegungen	17
8.4	Detaillkarte	19
8.5	Erläuterungen	20
9.	Strassennetz / motorisierter Individualverkehr	21
9.1	Konzept / Stossrichtung	21
9.2	Übergeordnete Festlegungen	21
9.3	Kommunale Festlegungen	21
9.4	Detaillkarte	23
9.5	Erläuterungen	23
10.	Parkierung	25
10.1	Konzept / Stossrichtung	25
10.2	Übergeordnete Festlegungen	25
10.3	Kommunale Festlegungen	25
10.4	Detaillkarte	26
10.5	Erläuterungen	26
11.	Vernetzte und multimodale Mobilitätsangebote	27
11.1	Konzept / Stossrichtung	27
11.2	Übergeordnete Festlegungen	27
11.3	Kommunale Festlegungen	27
11.4	Erläuterungen	28

1. Einleitung

Der Verkehrsplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20-25 Jahren ausgerichtet. Die Inhalte des Verkehrsplans werden nach Festsetzung durch die Gemeindeversammlung und Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich.

Der rechtskräftige 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. Der vorliegende Verkehrsplan löst damit den rechtskräftigen Verkehrsplan aus dem Jahr 1982 ab. Die übrigen Inhalte des kommunalen Gesamtplans bleiben unangetastet und damit in Kraft. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt überprüft und angepasst oder aufgehoben.

Die behördenverbindlichen Festlegungen (im Text grau hinterlegt) sind als Auftrag an die Gemeinde, bzw. den Gemeinderat zu verstehen. Bestehende Inhalte sind bereits realisiert und/oder planungsrechtlich gesichert. Geplante Inhalte sind im Rahmen des Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraums umzusetzen.

Der Verkehrsplan besteht aus Text und Karte. Weiter liegt ein separater Analyse- und Erläuterungsbericht vor (Bericht nach Art. 47 RPV).

Der Richtplantext hält die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde fest. Die Festlegungen erfolgen anschliessend in den einzelnen Sachthemenkapiteln. Diese sind wie folgt gegliedert:

- Konzept / Stossrichtung
- Übergeordnete Festlegungen
- Kommunale Festlegungen
 - Richtungsweisende Festlegungen
 - Handlungsanweisungen
 - Massnahme / Objekt
- Detailkarte
- Erläuterungen

Behördenverbindliche Festlegungen sind grau hinterlegt.

Verweise auf die Bau- und Zonenordnung BZO beziehen sich jeweils auf die heute rechtskräftige BZO, genehmigt am 21. Juli 2014 (BDV Nr. 86).

2. Ausgangslage

Im separaten Analyse- und Erläuterungsbericht wird eine umfassende Analyse der übergeordneten Planungsinstrumente sowie der einzelnen Themenbereiche vorgenommen und ein Fazit gezogen. Dieses dient als Grundlage für die Definition der Gesamtverkehrsstrategie (Kap. 4 im vorliegenden Richtplantext).

3. Zielsetzungen

Auf Basis der übergeordneten Gesetzgebung und Planungsvorgaben und den bereits vorliegenden Planungsinstrumenten der Gemeinde wie beispielsweise dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK), der Bau- und Zonenordnung inkl. Zonenplan werden für den Verkehrsplan folgende generellen Zielsetzungen definiert:

Ziele	Beschrieb
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Die Verkehrserschliessung wird auf das gemäss räumlichem Entwicklungskonzept – REK Niederweningen angestrebte Bevölkerungswachstum abgestimmt. Auf kantonaler und regionaler Stufe werden Zielsetzungen bezüglich Verkehrsmittelwahl (Modal Split) formuliert. Die Gemeinde Niederweningen trägt ihren Beitrag zum Erreichen dieser Zielsetzungen bei.
Mobilität nachhaltig ausgestalten	Es wird eine nachhaltige und klimaverträgliche Mobilitätsentwicklung angestrebt. Der ÖV wird priorisiert, die Erschliessung der Bahnhöfe optimiert, der Velo- und Fussverkehr gefördert und eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt (vgl. REK).
Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen, Verkehrssicherheit erhöhen	Attraktive Aussenräume ermöglichen Begegnungen und unterstützen damit das Dorfleben. Die Lebensqualität in der Gemeinde werden durch attraktive Aussenräume, eine grössere Verkehrssicherheit und eine reduzierte Lärmbelastung durch den Verkehr insgesamt erhöht.
Veränderungen ermöglichen und neue Technologien nutzen	Der Mobilitätssektor ist derzeit sehr dynamisch (Digitalisierung, neue Mobilitätsformen, Sharing). Sich ändernde Bedürfnisse werden aktiv genutzt, indem neue Angebote bereitgestellt, gefördert resp. zugänglich gemacht werden.
Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	Investitionen werden zielgerichtet und ressourcenbewusst vorgenommen.

Hinweis zum Räumlichen Entwicklungskonzept – REK Niederweningen: Das REK Niederweningen wurde in einem partizipativen Prozess erarbeitet und im Jahr 2019 vom Gemeinderat beschlossen. Es enthält für den Verkehrsplan relevante Leitsätze, Ziele und Massnahmen, sowie konkrete Revisionspunkte. Diese werden im Bericht nach Art 47. RPV, Kapitel 3.4.1 aufgeführt. Daher wird an dieser Stelle auf nähere Ausführungen verzichtet.

4. Gesamtverkehrsstrategie

I. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

- Die angestrebte Siedlungsentwicklung erzeugt zusätzliche Mobilität. Um die übergeordneten Modalsplit-Ziele zu erreichen, müssen zusätzliche Verkehrsanteile mit leistungsfähigen und flächeneffizienten Verkehrsarten abgewickelt werden (vgl. REK V9). Insbesondere bei Arealentwicklungen wird die nachhaltige Mobilität gefördert.
- Die künftige Siedlungsentwicklung wird zu einem grossen Teil in den östlichen Teilen der Gemeinde erfolgen, welche gut durch den ÖV erschlossen sind. In diesen Gebieten sind gute Fuss- und Veloanbindung an den Bahnhof Niederweningen Dorf sicherzustellen. Bei der Siedlungsentwicklung südlich der Bahnlinie (z.B. Gupfengarten und Murzlenstrasse) ist die Anbindung an beide Bahnhöfe zu optimieren. Nach Möglichkeit ist die ÖV-Erschliessung dieser Gebiete zu optimieren.
- Für alle Verkehrsträger werden zusammenhängende, durchgehende Netze definiert und mit klaren Hierarchien und Qualitätsanforderungen hinterlegt. Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes bleibt für den Personen- und Güterverkehr sowie für Notfallorganisationen gewährleistet.
- Zur Verbesserung der Lärmbelastung der Gebiete entlang der Wehntalerstrasse sind zwingend Massnahmen an der Quelle zu prüfen (Vorstudie zur ganzheitlichen Aufwertung des Strassenraums).
- Erschliessung Gebiet Vorderegg: Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz ist zu klären.
- Investitionen sind zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen.

II. Dorfteile verbinden, öffentlicher Raum beleben

- Keimzellen für ein aktives Dorfleben sind attraktive Begegnungsorte. Die öffentlichen Nutzungen und damit die Begegnungsorte in Niederweningen ordnen sich entlang der Achse Alte Dorfstrasse, Alte Stationsstrasse und Alte Poststrasse an. Das Potenzial dieser Achse ist zu nutzen und die öffentlichen Nutzungen sind noch besser zu vernetzen. Siedlungsorientierte Strassengestaltung (Fokus Alte Stationsstrasse), Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr anstreben, Querungsstelle Wehntalerstrasse aufwerten.
- Ein besonderes Augenmerk wird auf die Querungssituationen an der Wehntalerstrasse und bei der Bahnlinie gelegt. (vgl. REK V5)
- Siedlungsorientierte Umgestaltung der Wehntalerstrasse (Trennwirkung vermindern, Aufwertung Strassenraum, Querungen / Schulwegsicherheit optimieren, Lärmemissionen verringern). (vgl. REK V4 und V7)

III. Öffentlicher Verkehr

- Optimierung der Zugänge zu den Bahnhöfen Niederweningen und Niederweningen Dorf (vgl. REK V1)
- Die Qualität der Bahn- und Busverbindungen wird erhalten und im Rahmen der Möglichkeiten auf eine Verbesserung hingewirkt.
- Die Gemeinde prüft Optionen für die Verbesserung des lokalen ÖV, insbesondere zur besseren Anbindung der südlichen und nördlichen Siedlungsteile.

IV. Fuss- und Veloverkehr (vgl. REK V3 und V6)

- Das Fusswegnetz wird überprüft und vervollständigt. Es erfolgt eine Differenzierung in Alltags- und Freizeitrouten inkl. Definition der zugehörigen Qualitätsstandards.
- Das Velowegnetz wird überprüft und vervollständigt. Das Velowegnetz wird unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht. Die zugehörigen Qualitätsstandards werden definiert.
- Standards für Veloparkierungen werden angewendet, insbesondere bei neuen Arealentwicklungen

V. Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität (vgl. REK V8)

- Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet.
- Das Geschwindigkeitsniveau in den Quartieren wird reduziert und eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung angestrebt.
- Die Ortseinfahrten werden sorgfältig gestaltet (vgl. REK L3).

VI. Parkierung

- Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze wird flächendeckend eingeführt (Grundlage Parkierungskonzept). Insbesondere das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wird unterbunden. (vgl. REK V2)
- Für Pendler aus den umliegenden Gemeinden (im Kanton Aargau) wird der Bahnhof Niederweningen als Umsteigeort auf die Bahn definiert (neuer Busbahnhof, Park+Ride).
- Die öffentlichen Parkplätze an den Bahnhöfen werden schrittweise mit weiteren Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Sharing-Angebote / E-Mobilität erweitert.
- Private Bestrebungen zur Reduktion der Autoparkierung an zentralen und mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen sowie autoarme Wohnformen werden von der Gemeinde begrüsst.
- Ausschluss von Valet-Parking (Flughafen Zürich).

VII. Vernetzte und multimodale Mobilitätsangebote

- Verschiedene Mobilitätsformen werden mit Hilfe der Digitalisierung zu multimodalen Angeboten verknüpft. E-Mobilität und Sharing-Angebote etablieren sich als wichtige Pfeiler im Mobilitätssystem der Gemeinde Niederweningen. Für Niederweningen besonders geeignete Mobilitätsformen werden evaluiert und deren Potenzial zielgerichtet genutzt.
- Die Gemeinde unterstützt Unternehmen bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten und geht selbst mit gutem Beispiel voran.

5. Abstimmung Siedlung und Verkehr

5.1 Konzept / Stossrichtung

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfordert zielgerichtetes Handeln in verschiedenen Bereichen. Massnahmen zur Förderung der leistungsstarken und flächeneffizienten Verkehrsarten (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) werden mit Massnahmen zu einer verträglichen Abwicklung des MIV kombiniert. Bei Arealentwicklungen wird die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bereits in der Projektphase aufeinander abgestimmt. Gemäss rechtskräftiger Art. 15 BZO von 2014 besteht die Möglichkeit der Reduktion der Anzahl Parkplätze (Mobilitätskonzept).

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. Temporäre Nutzungen wie Märkte und Veranstaltungen tragen zur Belebung bei.

In Zusammenarbeit mit dem Kanton wird eine siedlungsorientierte Umgestaltung der Wehntalerstrasse angestrebt. Dazu soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) eine Vorstudie zur ganzheitlichen Gestaltung des Strassenraums erarbeitet werden. Handlungsbedarf besteht auf dem gesamten Strassenzug (im Bereich des Siedlungsgebiets), insbesondere bezüglich der Aspekte Aufwertung des Strassenraums, Verkehrsberuhigung, Trennwirkung vermindern, Querungen für den Fuss- und Veloverkehr / Schulwegsicherheit optimieren und Lärmemissionen verringern. In den östlichen Entwicklungsgebieten hat die künftige Ausgestaltung der Wehntalerstrasse direkten Einfluss auf die Bebauungs- und Erschliessungsmöglichkeiten. Es soll eine bauliche Nutzung ermöglicht werden, welche sich zum Strassenraum hinwendet und den Strassenraum als Teil des öffentlichen Raums versteht.

5.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist der Grundsatz der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an verschiedenen Stellen verankert.

Regionaler Richtplan

Entlang der Wehntalerstrasse ist die ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums als Richtplanobjekt festgelegt (Objekte Nr. 15a und 15b).

5.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

Grundsätze

- Die Gemeinde wirkt darauf hin, ihren Beitrag zum Erreichen der kantonalen und regionalen Modalsplit-Ziele zu leisten.
- Leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten bewältigen zusätzliche Verkehrsanteile, insbesondere an zentralen Orten und bei neuen Arealentwicklungen.
- Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung im östlichen Teil der Gemeinde (Areale Vorderegg, Ebnemühle, Grüt) stehen insbesondere Massnahmen zugunsten einer guten Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhof «Niederweningen, Dorf» im Vordergrund.
- Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung in den südlichen Teilen der Gemeinde stehen insbesondere Massnahmen zugunsten einer guten Anbindung für den Velo- und Fussverkehr an beide Bahnhöfe im Vordergrund. Nach Möglichkeit ist die ÖV-Erschliessung zu optimieren.

Wehntalerstrasse

Aus Sicht der Gemeinde Niederweningen sind durch den Kanton (in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Niederweningen) folgende Themen zu prüfen bzw. zu bearbeiten:

- Im Bereich des Siedlungsgebiets Niederweningen sind insbesondere die Aspekte Aufwertung des Strassenraums / Verkehrsberuhigung, Verminderung der Trennwirkung, Optimierung der Querungen für den Fuss- und Veloverkehr, Schulwegsicherheit und Lärmreduktion zu thematisieren.
- Der Anschluss des Gebiets Vorderegg an das übergeordnete Strassennetz soll geklärt werden.
- Die Ortseinfahrten an der Wehntalerstrasse sollen als Torsituationen ins Siedlungsgebiet ausgestaltet werden.

Dem geplanten Begegnungsbereich soll bei der Strassenraumgestaltung Rechnung getragen werden.

Begegnungsbereich

- Der Begegnungsbereich Alte Poststrasse, Alte Stationsstrasse und Alte Dorfstrasse wird zu einem wichtigen Bindeglied zwischen den Siedlungsteilen entwickelt. Der Fuss- und Veloverkehr weist auf dieser Achse eine hohe Priorität auf. Das Geschwindigkeitsniveau des MIV ist niedrig (Prinzip der Koexistenz). Das Verkehrsaufkommen wird nach Möglichkeit reduziert (insbesondere Alte Dorfstrasse und Alte Stationsstrasse).

Handlungsanweisungen

Grundsätze

- Bei Arealentwicklungen wirkt die Gemeinde im Rahmen der planungsrechtlichen Instrumente und Verfahren frühzeitig auf eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hin.

Wehntalerstrasse

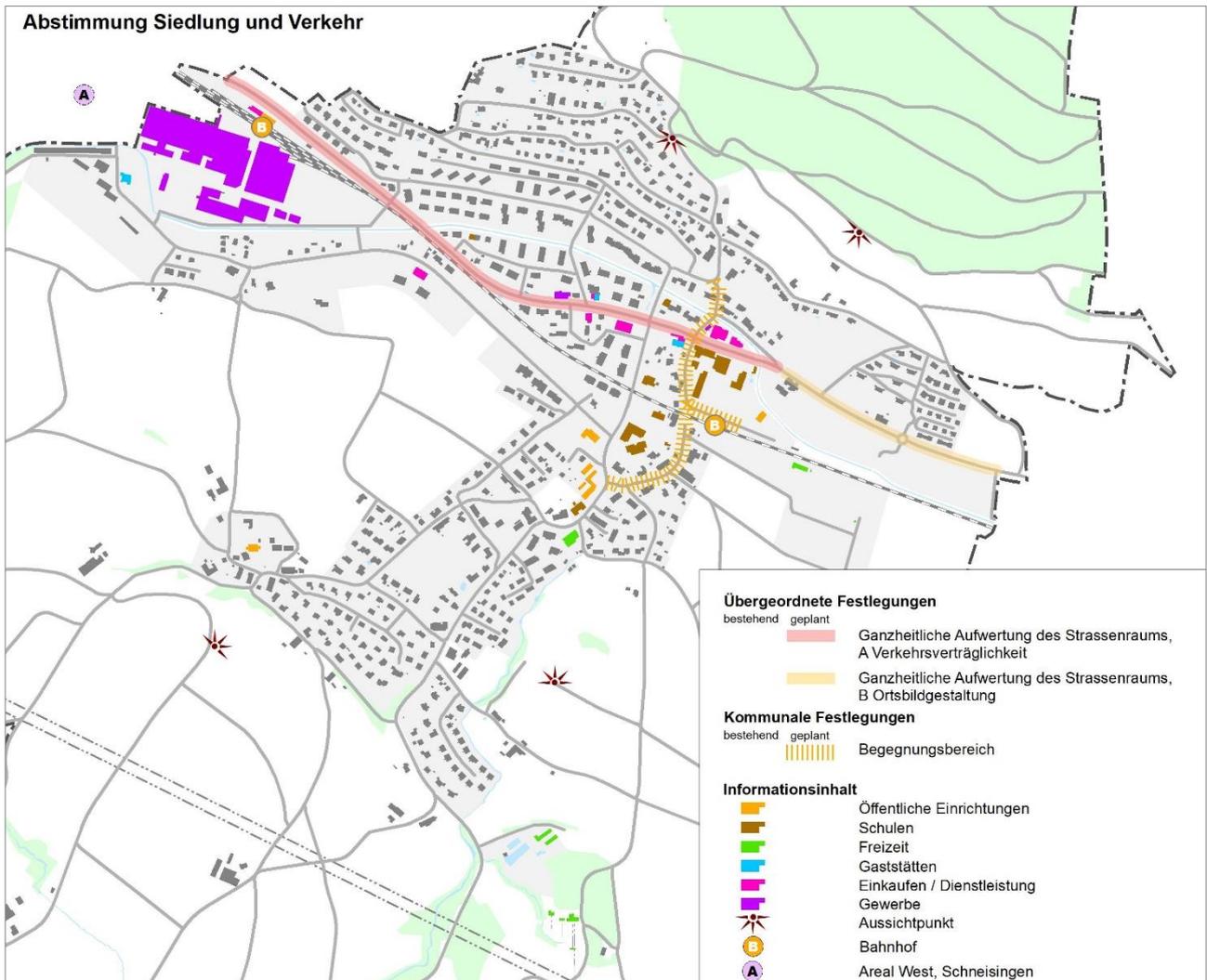
- Die Erarbeitung der Vorstudie zur ganzheitlichen Gestaltung des Strassenraums erfolgt in Kooperation mit dem kantonalen Tiefbauamt.

Begegnungsbereich

- Für die künftige Ausgestaltung des Begegnungsbereichs Alte Poststrasse, Alte Stationsstrasse und Alte Dorfstrasse entwickelt die Gemeinde in einem partizipativen Prozess ein Konzept zur künftigen Ausgestaltung und Nutzung. Die vorliegenden Planungen zur Ausgestaltung der Alten Stationsstrasse fliessen darin ein.

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Aktive Rolle des Gemeinderates zur Vertretung der kommunalen Interessen im Rahmen der Vorstudie zur ganzheitlichen Gestaltung des Strassenraums Wehntalerstrasse	geplant	Gemeinderat / Zusammenarbeit mit Kanton (Tiefbauamt)	kurz-/ mittelfristig
Begegnungsbereich Alte Poststrasse, Alte Stationsstrasse und Alte Dorfstrasse	geplant	Gemeinderat	mittel-/langfristig

5.4 Detailkarte



5.5 Erläuterungen

- **Modalsplit:** Der Begriff Modalsplit beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einem bestimmten Gebiet in einem definierten Zeitraum. Es gibt also nicht einen Modalsplit, sondern sehr viele unterschiedliche Definitionen und Abgrenzungen. So kann die Verkehrsmittelwahl beispielsweise anhand der Anzahl Wege beschrieben werden. Der vorliegende Verkehrsplan stützt sich insbesondere auf die Vorgaben aus dem rGVK PZU+.
- **Entwicklungsgebiete:** Die wichtigsten Entwicklungsgebiete umfassen einerseits noch unbebaute Bauzonenreserven und andererseits in Realisierung befindliche Projekte. Es sind dies die Gebiete Ebnemühle, Vorderegg und Grüt im Osten der Gemeinde sowie das Gebiet Murzlenstrasse südlich der Bahnlinie. Vgl. Kapitel 4.1 Analyse- und Erläuterungsbericht.
- Das kantonale Tiefbauamt erarbeitet derzeit eine **Vorstudie zur ganzheitlichen Gestaltung der Wehtalerstrasse**. In dieser Vorstudie sollen nachgelagert zum Verkehrsplan in Zusammenarbeit zwischen dem kantonalen Tiefbauamt und der Gemeinde, die aus Sicht der Gemeinde zu prüfenden Themen behandelt werden. Die Gemeinde strebt konkret folgende Ziele an:

- Generelle Umgestaltung Strassenraum und Ortseinfahrten hin zu höherer Siedlungsverträglichkeit
- Zusätzliche Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr
- Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus des MIV auf 30 km/h im bezeichneten Abschnitt
- Prüfung Absenkung Tempolimit auf 50 km/h (Wehntalerstrasse Ortseinfahrt West bis Surbgasse und Ortseinfahrt Ost)
- Im Kontext der Tempoabsenkung auf Tempo 30 km/h soll in der ersten Bautiefe im Gebiet Vorderegg eine hohe Siedlungsqualität mit Bezug zur Wehntalerstrasse über ein raumplanerisches Planungsinstrument (öffentlicher Gestaltungsplan) gesichert werden.
- Ergänzung Längsverbindung Fussverkehr im Abschnitt Ebnemühle

6. Öffentlicher Verkehr

6.1 Konzept / Stossrichtung

Gemäss Vorgabe aus dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich für das Unterland soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr bis 2040 von 14% auf 20% gesteigert werden. Die Gemeinde Niederweningen unterstützt diese Zielsetzung und arbeitet konsequent darauf hin.

Die ÖV-Angebotsplanung ist eine langfristige Planung, welche Abhängigkeiten auf nationaler, kantonaler und regionaler Stufe aufweist. Für eine optimale Anbindung der Gemeinde Niederweningen antizipiert die Gemeinde neue Entwicklungen im System ÖV und bringt ihre Anliegen frühzeitig ein.

Entscheidend für die Nutzung des ÖV ist eine gute Zugänglichkeit der Bahnhöfe resp. Haltestellen. Die südlichen Gebiete gelten derzeit als nicht ausreichend mit dem ÖV erschlossen. Es werden Voraussetzungen geschaffen, dass das Velo (resp. E-Bike) eine wichtige Rolle übernehmen kann.

6.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Die Bahnstrecke Oberglatt – Niederweningen soll langfristig auf Doppelspur ausgebaut werden (Trasseesicherung, Richtplan-Objekt Nr. 48). Die beiden bestehenden Bahnhöfe / Haltestellen Niederweningen und Niederweningen Dorf sind als «bestehend» erfasst.

Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan sind in der Gemeinde Niederweningen keine Einträge für den öffentlichen Verkehr vorhanden.

6.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

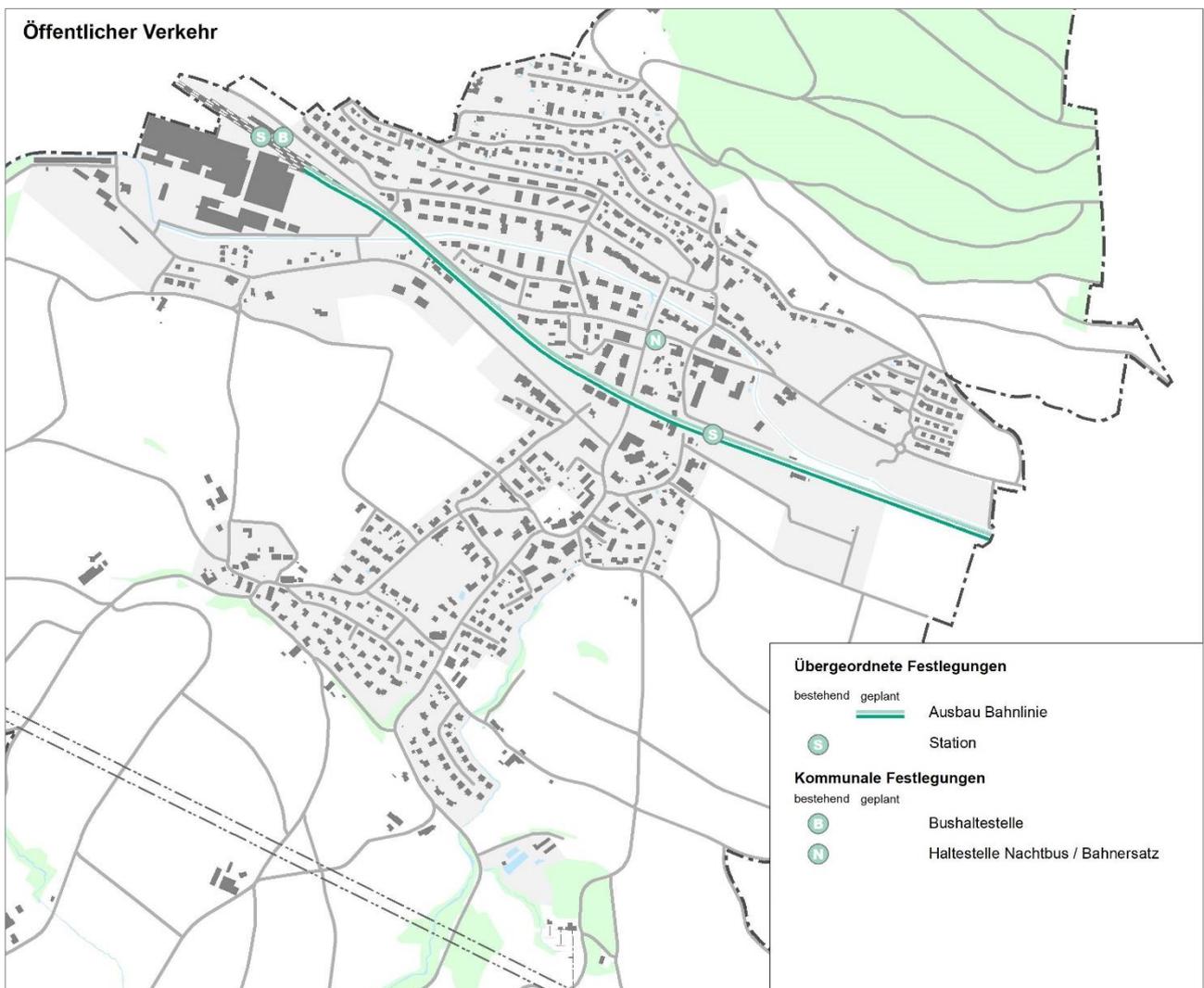
- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das Angebot des ÖV in der aktuellen Qualität erhalten bleibt und nach Möglichkeit verbessert wird. Dies gilt insbesondere auch für das Nachtnetz und die Anschlüsse in Richtung Aargau. Der Gemeinderat ist bestrebt, die Anbindung ans nationale Bahnnetz zu verbessern.
- Die Zugänge zu den Bahnhöfen werden für den Fuss- und Veloverkehr soweit als möglich optimiert.
- Die Gemeinde prüft regelmässig Optionen für die Verbesserung des lokalen ÖV.

Handlungsanweisungen

- Die Gemeinde bringt sich aktiv und frühzeitig in die Planungsverfahren ein (z.B. regionale Verkehrskonferenz, Fahrplanverfahren).

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Haltestelle Niederweningen, Bahnhof (Buslinien Linie 354 und Linie 355)	bestehend	Gemeinderat	-
Haltestelle Niederweningen Dorf (Nachtbus, Bahnersatz)	bestehend	Gemeinderat	-
Kontinuierliche Prüfung des ÖV-Angebots, Verbesserungsmöglichkeiten einbringen	geplant	Gemeinderat	laufend
Ortsbusangebot prüfen	geplant	Gemeinderat	mittelfristig

6.4 Detailkarte



7. Fussverkehr

7.1 Konzept / Stossrichtung

Die zusätzliche Mobilität, welche das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum auslöst, soll zu einem grossen Teil durch den ÖV und den Velo- und Fussverkehr bewältigt werden. Es ist deshalb entscheidend, dem Fussverkehr insbesondere in den Entwicklungsgebieten grosse Beachtung zu schenken und auf eine dichte Durchwegung sowie attraktive Fusswege zu den Bahnhöfen hinzuwirken.

Das Fusswegnetz soll attraktiv, sicher, zusammenhängend und dicht sowie hindernisfrei ausgestaltet werden. Über die Wehntalerstrasse sollen zusätzliche und sichere Querungsmöglichkeiten angeboten werden. In den überbauten Gebieten sind punktuelle Lücken oder Defizite zu beheben. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwegsicherheit zu legen.

Neben den Alltagsverbindungen sollen auch neue Fusswege für Freizeit- und Erholungszwecke abseits des Strassennetzes angeboten werden.

7.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan sind in der Gemeinde Niederweningen keine Einträge für den Fussverkehr vorhanden.

Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan wird zwischen Fuss-/ Wanderwegen mit und ohne Hartbelag unterschieden.

7.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

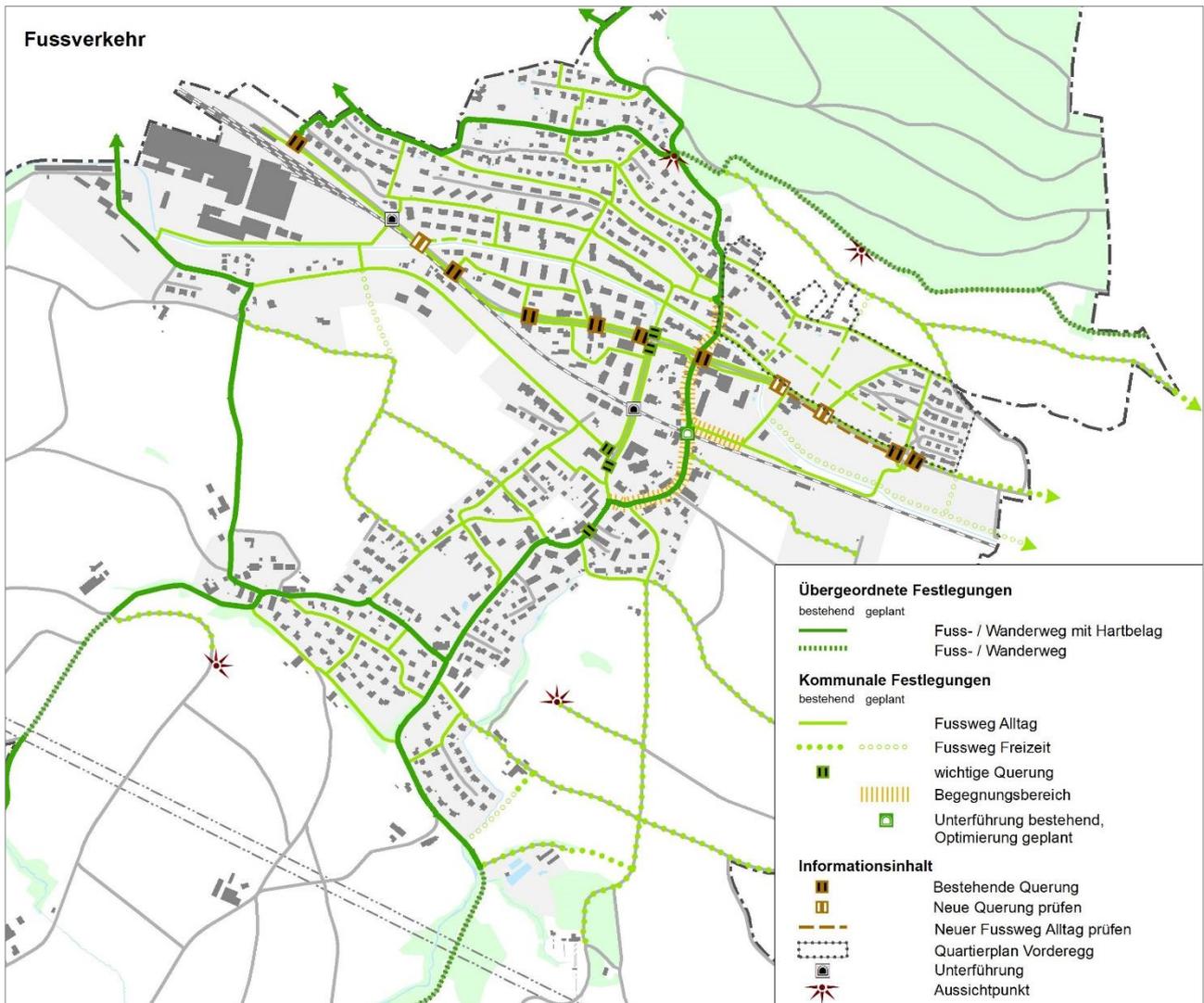
- Die Gemeinde legt in Ergänzung zu den Fuss- und Wanderwegen gemäss regionalem Richtplan ein kommunales Fusswegnetz fest. Die regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz.
- Das kommunale Fusswegnetz gliedert sich in Alltags- und Freizeitrouten.
- Die Unterführung beim Bahnhof Niederweningen Dorf soll nach Möglichkeit hindernisfrei ausgestaltet werden.

Handlungsanweisungen

- Der Gemeinderat überprüft, ob das bestehende Wegnetz den Ausbaustandards entspricht und ergreift nach Möglichkeit Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen. Weiter treibt der Gemeinderat die Realisierung der geplanten Verbindungen voran.
- Der Gemeinderat stimmt das Fuss- und Wanderwegnetz mit den Nachbargemeinden ab.
- Der Gemeinderat prüft Handlungsoptionen zum hindernisfreien Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Niederweningen Dorf und wird bei entsprechenden Gelegenheiten frühzeitig aktiv (z.B. Umbau Bahnhofsanlagen, Ausbau Bahnstrecke, Veränderungen bei angrenzenden Liegenschaften).

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Kommunales Fusswegnetz	bestehend / geplant	Gemeinderat	kurzfristig
Optimierung Unterführung Bahnhof Dorf (hindernisfreie Ausgestaltung, siehe Erläuterungen und Kapitel Veloverkehr 8.3) Handlungsoptionen prüfen (evtl. Rechte sichern, evtl. Projektstudie lancieren)	geplant	Gemeinderat	mittelfristig

7.4 Detailkarte



7.5 Erläuterungen

– Eckwerte für das kommunale Fusswegnetz:

Die Eckwerte beziehen sich auf die Kategorien in der obenstehende Detailkarte (Kap. 7.4)

Kategorie	Zielgruppe	Ausbau	Unterhalt / Betrieb
Fuss- und Wanderwegnetz gemäss reg. Richtplan	Alltagsnutzer und Freizeitnutzer	In der Siedlung grundsätzlich mit Hartbelag, ausserhalb der Siedlung tw. ohne Hartbelag; mit Signalisation (Wanderwegweiser)	Hohe Priorität (Grundnetz), insbesondere betreffend Schneeräumung
Alltagsrouten	Alltagsnutzer, schnell von A nach B (geringer Umwegfaktor)	Verlaufen grundsätzlich im Siedlungsgebiet, i.d.R mit Hartbelag. Wenn möglich hindernisfrei begehbar. Wichtiger Bestandteil der Alltagsrouten bilden jedoch auch die Treppen, welche in der Falllinie zum Hang direkte Verbindungen ermöglichen.	Hohe Priorität, insbesondere betreffend Schneeräumung
Freizeitrouten	Freizeitnutzer, Erholung steht im Vordergrund	Mehrheitlich ausserhalb oder am Rand des Siedlungsgebiets, i.d.R. ohne Hartbelag. Ergänzende Infrastrukturen wie z.B. Sitzbänke, etc.	Mittlere Priorität

- **Hinweise zu den Ausbaustandards:** Die anzustrebende Ausbaustandards orientieren sich an der Schweizer Norm SN 640 070 und darauf aufbauenden Publikationen von Fussverkehr Schweiz (Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, 2019). Nachfolgend auszugsweise einige wichtige Eckwerte:
 - Netzdicke: Maschenweite der Wege max. 100 m, zusätzliche (diagonale) Verbindungen und Abkürzungen erwünscht.
 - Die anzustrebende Wegbreite ist abhängig vom Fussgängeraufkommen und den massgebenden Begegnungsfällen. Dabei ist zu beachten, dass Personen in vielen Fällen erweiterte Lichtraumprofile aufweisen können (Gepäck, Taschen, Schirm, Kinderwagen, Rollstuhl, etc.). Zudem sind Personen oft zu zweit oder in Gruppen unterwegs (zusätzliche Anforderungen bezüglich Nebeneinandergehen und Begegnen). Weiterer Raumbedarf entsteht durch Wartebereiche bei ÖV-Haltestellen, Geschäftsnutzung, Aufenthaltsfunktion usw.
 - Anzustreben sind Breiten von mind. 2.00 m (genügend für Begegnungen zweier Personen mit Standard-Lichtraumprofil, eingeschränkt nutzbar für zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil, bei geringem Fussgängeraufkommen) oder mehr. So ist eine Breite von 2.50 m beispielsweise genügend für zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil resp. eine Breite von 3.00 m bequem für zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil (Stichwort Spazierwege). Auch bei Haupttrouten ist eine Breite von >2.00 m anzustreben.
- **Begegnungsbereich:** Siehe Kapitel 5.
- **Optimierung Unterführung Bahnhof Dorf:** Die bestehende Unterführung beim Bahnhof Dorf ist heute ausschliesslich für den Fussverkehr ausgebaut. Die Rampe ist sehr steil und die Platzverhältnisse lassen eine Optimierung, ohne den Einbezug angrenzender Grundstücke kaum zu. Eine Optimierung im Sinne einer Durchgängigkeit für Velofahrende, Fussgänger, sowie die Sicherstellung der Behindertengerechtigkeit wird angestrebt. Bis zur Realisierung einer durchgängigen Veloverbindung bei der Unterführung Bahnhof Dorf hat die schnelle Alltagsroute für die Velofahrenden eine noch grössere Bedeutung, weshalb die Optimierung der Situation, insbesondere bei der Unterführung Dorfstrasse zeitnah vorgenommen werden soll.
- **Wehtalerstrasse:** Siehe Kapitel 5.

8. Veloverkehr

8.1 Konzept / Stossrichtung

Gemäss den Zielsetzungen zum Modalsplit auf regionaler Ebene soll der Veloanteil insbesondere bei den kurzen und mittleren Distanzen (< 15 km) gesteigert werden (von 8% auf 9% im Jahr 2030). Die Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur kann wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

Das Velowegnetz soll zusammenhängend, direkt, sicher und attraktiv ausgestaltet werden. Das Velowegnetz muss verschiedenen Bedürfnissen gerecht werden, einerseits sind direkte und schnelle Verbindungen, andererseits auch komfortable und sichere Verbindungen erforderlich.

Gut zugängliche Veloabstellplätze in einer ausreichenden Anzahl und einem attraktiven Ausbaustandard tragen dazu bei, die Attraktivität des Velos zu steigern. Als Zubringer zu den Bahnhöfen kann das Velo insbesondere für die etwas weiter entfernten Siedlungsteile den südlich und nördlich gelegenen Hanglagen eine bedeutende Rolle spielen.

8.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan sind in der Gemeinde Niederweningen keine Einträge für den Veloverkehr vorhanden.

Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan werden die Velorouten von regionaler Bedeutung als Radwege bezeichnet. Diese umfassen die Freizeitroute via Murzlenstrasse, Dorfstrasse, Alte Dorfstrasse und Schnötenstrasse, welche gleichzeitig als regionale Route von SchweizMobil ausgeschildert ist, sowie die auf der Wehntalerstrasse geplante Alltagsroute (Niederweningen – Dielsdorf, Radinfrastruktur zu erstellen, Objekt-Nr. 26). Diese Verbindung wurde mittlerweile im Bereich des Bahnhofs Niederweningen umgesetzt (Radstreifen), für die weitere Umsetzung liegt ein Projekt des kantonalen Tiefbauamtes vor (Studie aus dem Jahr 2016, aktuell in Überarbeitung).

8.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

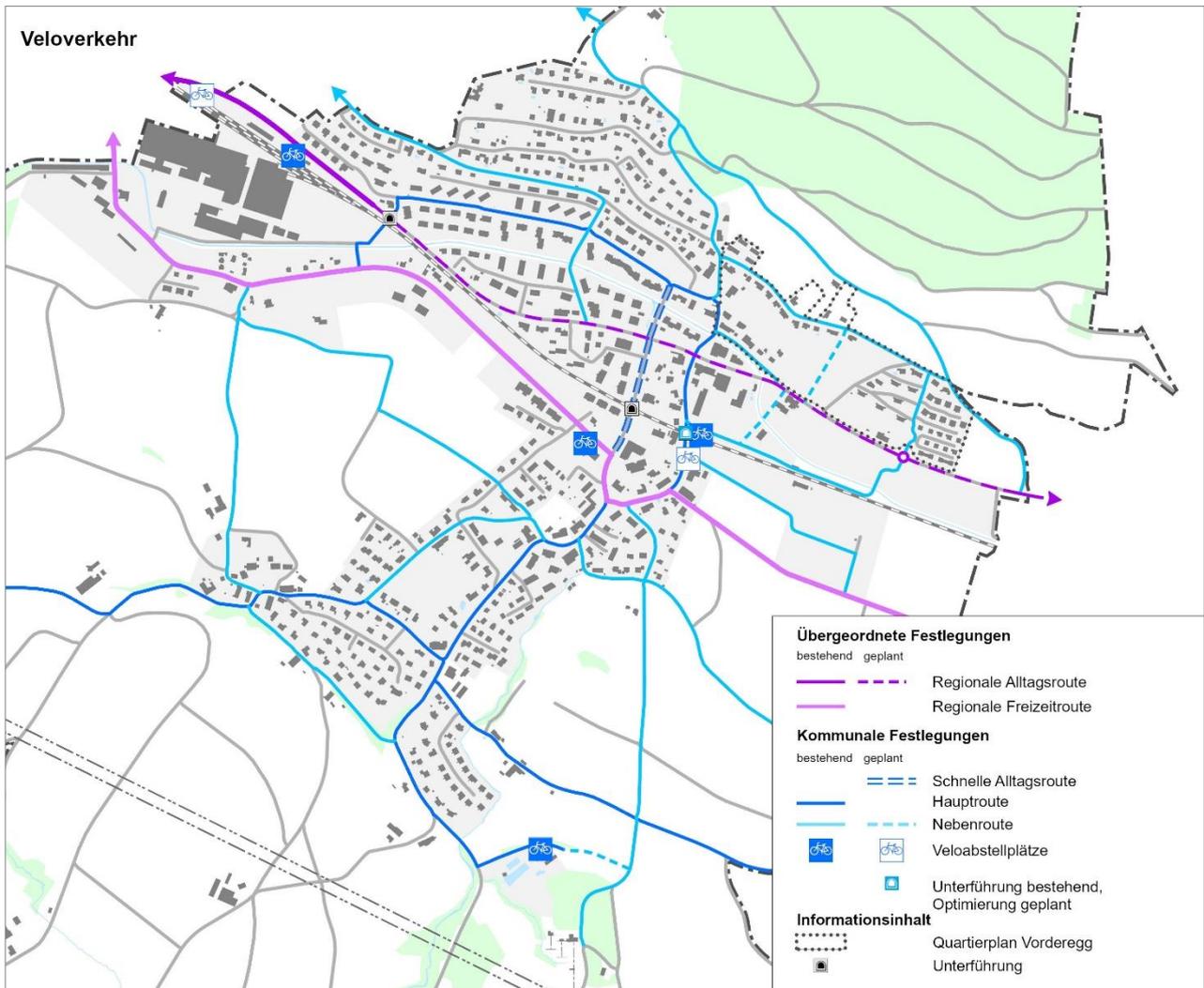
- Die Gemeinde legt in Ergänzung zu den Velorouten gemäss regionalem Richtplan ein kommunales Velowegnetz fest. Die regionalen und kommunalen Velowege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz.
- Das kommunale Velowegnetz gliedert sich in Haupt- und Nebenrouten.
- Eine schnelle Alltagsroute verbindet die beiden übergeordneten regionalen Routen durch die Unterführung Dorfstrasse.
- Bei den wichtigsten Zielorten werden gut zugängliche Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und einem attraktiven Ausbaustandard angeboten.
- Die Unterführung beim Bahnhof Niederweningen Dorf soll nach Möglichkeit auch für Velos durchgängig ausgestaltet werden (vgl. Massnahme «Optimierung Unterführung Bahnhof Dorf», Kapitel Fussverkehr 7.3).
- Bei den Bahnhöfen und beim Schwimmbad sind witterungsgeschützte Veloabstellplätze anzustreben, welche zudem das Anschliessen des Velos ermöglichen. Die Gemeinde prüft insbesondere an den Bahnhöfen die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes (abschliessbare Fächer für Akkus).

Handlungsanweisungen

- Der Gemeinderat überprüft, ob das bestehende Wegnetz den Ausbaustandards entspricht und ergreift nach Möglichkeit Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen. Weiter treibt der Gemeinderat die Realisierung der geplanten Verbindungen voran.
- Die Gemeinde wirkt bei Bauvorhaben darauf hin, dass die Veloabstellplätze gemäss Art. 16 der rechtskräftigen BZO von 2014 gut zugänglich und attraktiv ausgestaltet werden.
- Der Gemeinderat prüft Handlungsoptionen zum Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Niederweningen Dorf und wird bei entsprechenden Gelegenheiten frühzeitig aktiv (z.B. Umbau Bahnhofsanlagen, Ausbau Bahnstrecke, Veränderungen bei angrenzenden Liegenschaften).
- Die Gemeinde prüft die Teilnahme an Veloförderungsmassnahmen und -aktionen.

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Kommunales Velowegnetz	bestehend / geplant	Gemeinderat	kurz-/mittelfristig
Schnelle Alltagsroute: Optimierung der Veloführung prüfen (z.B. Radstreifen bergwärts, farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen, o.ä.)	geplant	Gemeinderat	kurzfristig
Veloabstellplätze: - Bahnhof Niederweningen - Bahnhof Niederweningen Dorf - Gemeindesaal - Schwimmbad	bestehend	Gemeinderat	-
Veloabstellplätze: - Bahnhof Niederweningen, westlicher Zugang bei Gemeindegrenze - Bahnhof Niederweningen Dorf, südlich Unterführung	geplant	Gemeinderat	kurz-/mittelfristig

8.4 Detailkarte



8.5 Erläuterungen

– Eckwerte für das kommunale Velowegnetz:

Kategorie	Ausrichtung	Zielgruppe	Ausbau	Unterhalt/ Betrieb
Schnelle Alltagsroute	Alltag Tempo bis 45 km/h	Geübte Velofahrende, E-Bike, Rennvelo	Direkte Linienführung unter Einbezug der MIV-Achsen; Ab einem MIV-Aufkommen von rund 2'500 – 3'000 DTV separate Radinfrastrukturen vorsehen (z.B. Radstreifen, Kernfahrbahn, Radwege); Hartbelag	Hohe Priorität, insbesondere betreffend Schneeräumung
Hauptrouuten	Alltag und Komfort Tempo bis 25 km/h	8 – 88 Jahre	Sichere Linienführung abseits der MIV-Hauptachsen; Anforderungen des Veloverkehr besonders hoch gewichten; Hartbelag; Querungs- und Abbiegehilfen falls erforderlich; evtl. Netz signalisieren / markieren; Hindernisse wie bspw. Trottoirüberfahrten, Poller, Abschränkungen vermeiden	Hohe Priorität, insbesondere betreffend Schneeräumung
Nebenrouuten	Alltag und Komfort Tempo bis 25 km/h	8 – 88 Jahre	Sichere Linienführung abseits der MIV-Hauptachsen; Belag der Situation angepasst (Hart oder Kies)	mittlere Priorität

- **Hinweise zum anzustrebenden Ausbaustandard:** Der Kanton Zürich verfügt über die «Standards Veloverkehr», welche im Sinn einer Weisung für kantonale Vorhaben einen verbindlichen Charakter und für Gemeindeverwaltungen einen empfehlenden Charakter haben (vgl. Kanton Zürich. Volkswirtschaftsdirektion / Baudirektion / Sicherheitsdirektion, Standards Veloverkehr, Februar 2023). Nachfolgend werden einige Eckwerte auszugsweise wiedergegeben:
 - Gemäss den «Standards Veloverkehr» ist Mischverkehr auf der Fahrbahn insbesondere auf verkehrsberuhigten Strassen innerorts (signalisierte Höchstgeschwindigkeit ≤ 30 km/h) anzuwenden. Bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 5'000 Fahrzeugen (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV) wird auch auf verkehrsberuhigten Strassen das Markieren von Radstreifen empfohlen.
Anmerkung: Länder wie die Niederlande oder Dänemark gelten in der Veloförderung als führend. Dänische Standards sehen separate Veloverkehrsführungen bereits ab einem MIV-Aufkommen von rund 2'500 – 3'000 Fahrzeugen (DTV) und Geschwindigkeiten von > 30 km/h vor.
 - Für kombinierte Rad-/Fusswege beträgt die Mindestbreite gemäss «Standards Veloverkehr» generell 3.00 m. Bei Hauptrouuten wird eine Breite von mind. 3.50 m definiert.
 - Die Verträglichkeit von Mischverkehr auf Ausserortsstrecken ist grundsätzlich kritisch (separate Veloführung anstreben).
- **Optimierung Unterführung Bahnhof Dorf:** vgl. Kapitel 7.5
- **Standards für Abstellplätze:**
Die Koordinationsstelle Veloverkehr stellt Merkblätter mit Qualitätsanforderungen für Kurz- und Langzeitparkierungen zur Verfügung (www.velo.zh.ch/parkierung). Vgl. auch VSS-Normen 40 065 und 40 066.
- **Weitere öffentliche Veloabstellplätze:** Im Verkehrsplan sind nur die öffentlichen Veloabstellplätze im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde eingetragen. Bei den Schulen und beim Fussballplatz existieren weitere Veloabstellplätze, welche für die Öffentlichkeit von Interesse sind.
- **Wehntalerstrasse:** Siehe Kapitel 5.

9. Strassennetz / motorisierter Individualverkehr

9.1 Konzept / Stossrichtung

Das Strassennetz in der Gemeinde Niederweningen wird nach einer nachvollziehbaren Netzhierarchie klassiert. Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet. Ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau im Siedlungsgebiet und eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung werden angestrebt. Die Ortseinfahrten werden sorgfältig gestaltet.

9.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Die Wehntalerstrasse ist als Hauptverkehrsstrasse festgelegt (Bestand).

Regionaler Richtplan

Entlang der Wehntalerstrasse ist die ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums als Richtplanobjekt festgelegt (Objekte Nr. 15a und 15b).

9.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

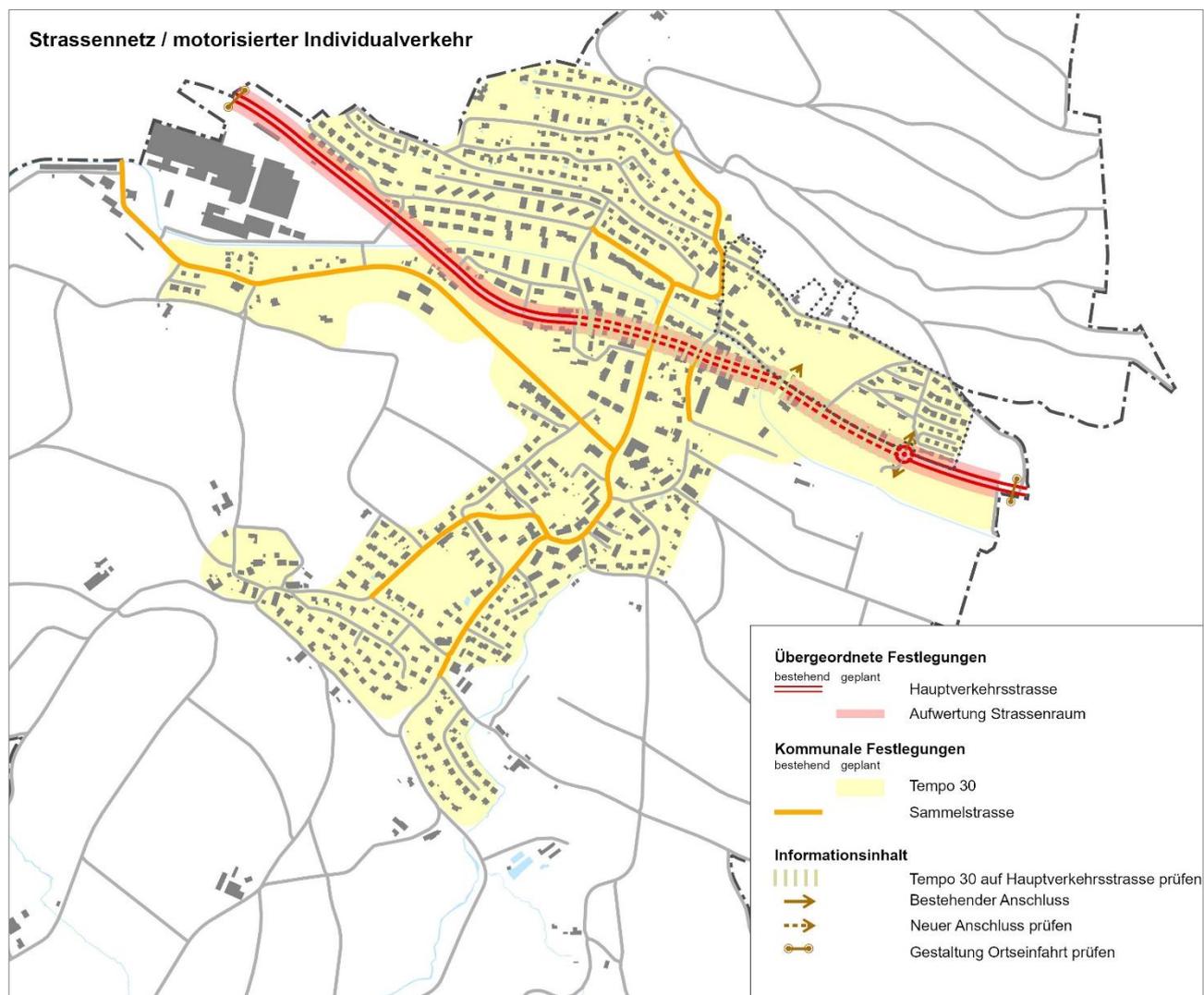
- Das kommunale Strassennetz gliedert sich in Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen. Die Sammelstrassen werden im Verkehrsplan festgelegt. Die übrigen Gemeindestrassen sind als Erschliessungsstrassen klassiert.
- Die kommunalen Strassen dienen neben den verkehrlichen Funktionen auch weiteren Bedürfnissen und sind insbesondere auch Orte der Begegnung und des Aufenthalts. Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung wird angestrebt. Dabei sind u.a. die akustischen Prinzipien zu berücksichtigen.
- Eine Absenkung des Geschwindigkeitsniveau wird angestrebt. Die Gemeinde beabsichtigt, im gesamten Siedlungsgebiet Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen einzuführen.
- Die Alte Stationsstrasse dient einerseits als Sammelstrasse (Zufahrt Schulhaus, Gemeindehaus, Bahnhof, P+R) und andererseits als Begegnungsbereich (Prinzip Koexistenz).

Handlungsanweisungen

- Der Gemeinderat berücksichtigt die Strassenklassierung und die damit verbundenen Standards bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen. Er berücksichtigt insbesondere, dass die Strassenräume in den Quartieren auch öffentliche Räume sind, welche neben einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung auch einen Beitrag zum Quartierleben leisten.
- Der Gemeinderat ergreift bei Bedarf Massnahmen, um den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln und Schleichverkehr in den Quartieren zu unterbinden.
- Der Gemeinderat erarbeitet konkrete Projekte zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Es wird eine signalsparende Lösung mit Zonensignalisation angestrebt (evtl. in Kombination mit Parkverbotszonen).

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Sammelstrassen - Gumpenwiesenstrasse (von Wehntalerstrasse bis Sägeweg) - Hüttenstrasse (von Gumpenwiesenstrasse bis Vogelacherstrasse) - Alte Stationsstrasse (bis Bahnhof, Prinzip der Koexistenz) - Dorfstrasse (von Wehntalerstrasse bis Gupfenstrasse) - Gupfenstrasse (Dorfstrasse bis Guggachstrasse) - Guggachstrasse (Gupfenstrasse bis Höhweg) - Murzlenstrasse	bestehend	Gemeinderat	-
Anschluss an übergeordnetes Strassennetz - Anschluss Ebnemühle und Grüt - Anschluss Vorderegg Ost	bestehend	Gemeinderat	-
Anschluss an übergeordnetes Strassennetz - Potenzieller Anschluss Vorderegg West	geplant	Gemeinderat	kurz- bis mittelfristig

9.4 Detailkarte



9.5 Erläuterungen

- Strassenräume werden nicht nur visuell, sondern auch auditiv wahrgenommen. Die Qualität der Räume wird deshalb auch massgeblich durch die Geräuschkulisse bestimmt. Diesem Aspekt sollte auch bei den Zielen und Massnahmen im Rahmen der Richtplanung vermehrt Beachtung geschenkt werden. **Strassenräume** sind im Rahmen der Möglichkeiten **akustisch** so zu **verbessern**, dass angenehme Klangräume entstehen. Die Attraktivität der Strassenräume hängt massgebend auch von der Geräuschkulisse ab.
- **Staats- und Gemeindestrassen:** Gemäss §5 Strassengesetz sind Staatsstrassen die gemäss Planungs- und Baugesetz in den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegten Strassen. Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen.
- **Verkehrerschliessungsverordnung (VerV):** Für die Dimensionierung der kommunalen Strassen ist die Verkehrerschliessungsverordnung des Kantons Zürich beizuziehen. §3 VerV versteht unter dem Begriff «Strassen» Strassen, Wege und Plätze der Fein- und Groberschliessung. Mit dem Begriff «Zufahrten» werden Strassen der Feinerschliessung als Verbindung ab der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung bezeichnet. «Zufahrten» könnten gemäss Anhang 1 in Zufahrtswege, Zufahrtsstrassen 1, Zufahrtsstrassen 2 und Erschliessungsstrassen gegliedert werden.

- **Sammelstrassen:** Gemäss den Erläuterungen zur Revision der VErV im Jahr 2019 wurden die Anzahl Wohneinheiten, welche durch «Zufahrten» erschlossen werden können, deutlich erhöht. Aus diesem Grund sind Sammelstrassen in Anhang 1 der VErV nicht mehr erwähnt. Ihre Erstellung und bestimmungsgemässer Ausbau richtet sich nach dem Strassengesetz und den einschlägigen Fachnormen. Wichtigste Eckwerte gemäss VSS-Norm und Erfahrungswerten (Quartiersammelstrassen):

Ausbau- und Fahrgeschwindigkeit:	30-50 km/h
Massgebender Begegnungsfall:	Lastwagen/Personenwagen
Anzahl Fahrstreifen:	2
öV:	Fahrbahnhaltestelle
Veloverkehr:	Bis ca. 2'500 Fzg. DTV Mischverkehr, darüber Radinfrastruktur
Fussverkehr:	Ein- oder beidseitiges Trottoir
Fahrbahnbreite:	5.0 – 6.0 m (plus Trottoir)
Strassenbreite:	8-10 m

- **Potenzieller Anschluss Vorderegg West:** Der Bedarf dieses zusätzlichen Anschlusses an die Wehntalerstrasse ist im Rahmen der Quartierplanung zu klären.
- **Weitere Anschlüsse an Wehntalerstrasse im Abschnitt Vorderegg:** Mit der Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse bzw. im Rahmen der Vorstudie zur ganzheitlichen Gestaltung des Strassenraums soll geprüft werden, ob zwischen dem Anschluss Vorderegg Ost und dem potenziellen Anschluss Vorderegg West untergeordnete Anschlüsse (wenige Wohneinheiten) an die Wehntalerstrasse realisiert werden können.
- **Begegnungsbereich:** Siehe Kapitel 5

10. Parkierung

10.1 Konzept / Stossrichtung

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze nach dem Verursacherprinzip trägt dazu bei, dass die Parkplätze ihrer Zweckbestimmung gerecht werden. Das (kostenlose) Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wird unterbunden.

Es ist darauf zu achten, dass durch die Parkierung die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs nicht beeinträchtigt und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert wird.

Auf regionaler Ebene ist die Erarbeitung eines P+R-Konzepts bis 2025 vorgesehen. Für Pendler aus den umliegenden Gemeinden soll aus Sicht der Gemeinde der Bahnhof Niederwenigen als Umsteigeort auf die Bahn definiert werden (neuer Busbahnhof, Park+Ride). Öffentliche Parkplätze an zentralen Lagen, namentlich bei den Bahnhöfen, werden schrittweise mit weiteren Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Sharing-Angebote / E-Mobilität erweitert.

10.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan sind in der Gemeinde Niederwenigen keine Einträge betreffend Parkierung vorhanden.

Regionaler Richtplan

Die Park+Ride-Standorte Niederwenigen Bahnhof (67 bestehende Parkplätze, Objekt-Nr. 23) und Niederwenigen Dorf, Bahnhof (30 bestehende Parkplätze, Objekt-Nr. 24) sind im regionalen Richtplan festgelegt.

10.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

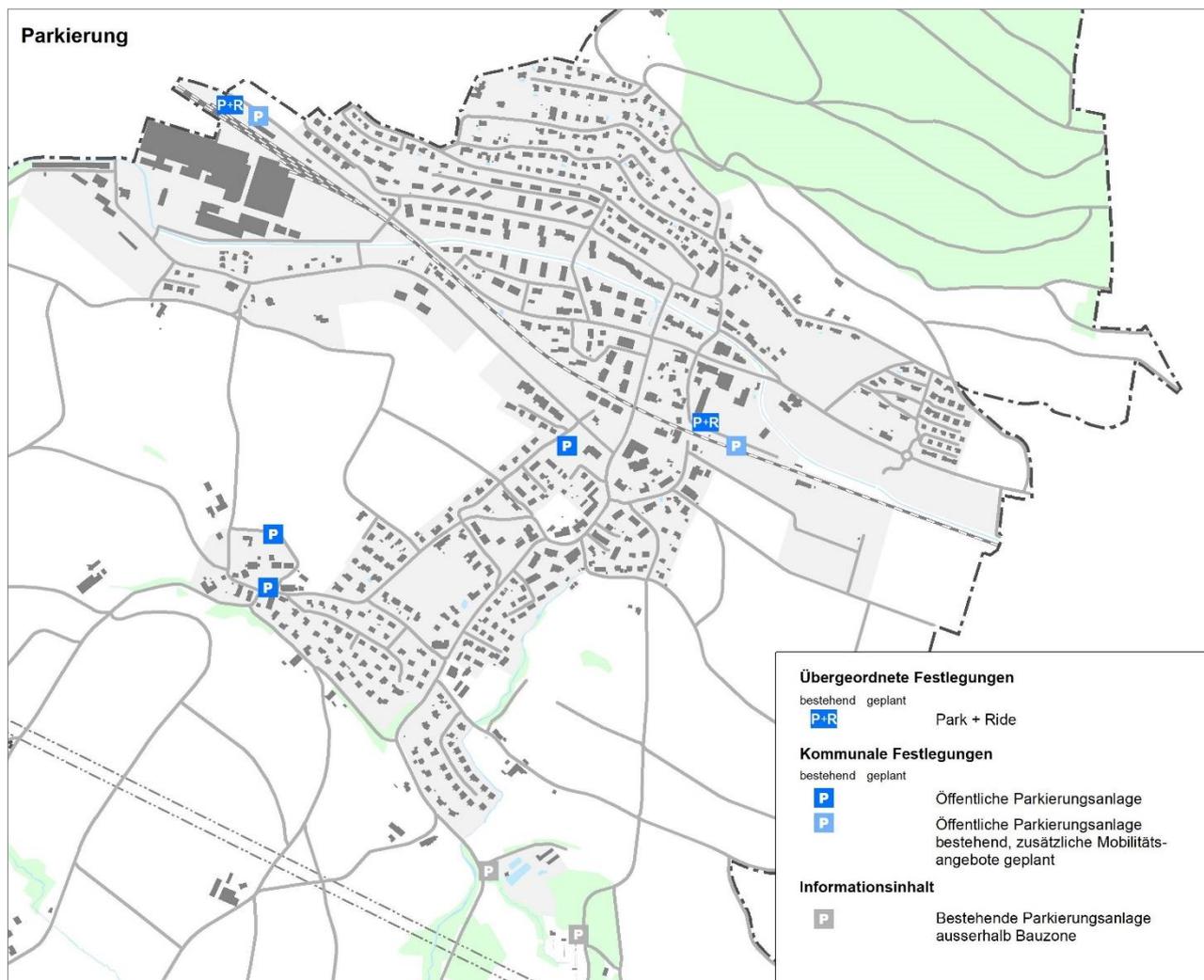
- Die öffentlichen Parkplätze werden flächendeckend bewirtschaftet. Das Parkieren ausserhalb der bezeichneten Parkplätze wird unterbunden.
- Für Pendler aus den umliegenden Gemeinden dient der Bahnhof Niederwenigen als Umsteigeort auf die Bahn.
- Die öffentlichen Parkplätze an den Bahnhöfen werden schrittweise mit weiteren Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Sharing-Angebote / E-Mobilität erweitert.
- Die Einrichtung von Valet-Parking, insbesondere für den Flughafen Zürich, wird ausgeschlossen.

Handlungsanweisungen

- Der Gemeinderat erarbeitet ein Parkierungskonzept, schafft die gesetzlichen Grundlagen (Parkplatzverordnung) und setzt die Parkplatzbewirtschaftung um.
- Der Gemeinderat wirkt im Rahmen des regionalen P+R-Konzepts darauf hin, dass Pendler aus den umliegenden Gemeinden den Bahnhof Niederwenigen als Umsteigeort benutzen. Er arbeitet mit den Akteuren auf entsprechende Massnahmen hin (z.B. Preispolitik P+R zur Lenkung der Nachfrage).
- Der Gemeinderat arbeitet darauf hin, dass eine Regelung zum Ausschluss von Valet-Parking in der Bau- und Zonenordnung resp. in der Parkplatzverordnung verankert wird.

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Öffentliche Parkierungsanlagen (gemäss Detailkarte, Kapitel 10.4)	bestehend	Gemeinderat	-
Umsetzung Parkierungskonzept	geplant	Gemeinderat	kurzfristig
Ausschluss Valet-Parking in der BZO	geplant	Gemeinderat	kurzfristig

10.4 Detailkarte



10.5 Erläuterungen

- **Veloparkierung:** siehe Kapitel 8

11. Vernetzte und multimodale Mobilitätsangebote

11.1 Konzept / Stossrichtung

Mit Hilfe der Digitalisierung können verschiedene Mobilitätsformen zu multimodalen Angeboten verknüpft werden. E-Mobilität und Sharing-Angebote sollen sich als wichtige Pfeiler im Mobilitätssystem der Gemeinde etablieren. Auf regionaler Ebene resp. im Verbund mit Nachbargemeinden sollen geeignete Mobilitätsformen evaluiert und deren Potenzial zielgerichtet genutzt werden.

Die Verkehrsentwicklung umfasst nicht nur Infrastrukturmassnahmen. Mit ergänzenden Massnahmen setzen die öffentliche Hand und Unternehmen Anreize, das Mobilitätsverhalten schrittweise zu verändern und neue Mobilitätsangebote wahrzunehmen (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).

Mit Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen und speziellen Anlässen kann das Bewusstsein für eine ressourcen- und energieschonende Mobilität geschaffen werden.

11.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan sind in der Gemeinde Niederweningen keine Einträge vorhanden.

Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan sind in der Gemeinde Niederweningen keine Einträge vorhanden. Das regionale Gesamtverkehrskonzept vom 31. Juli 2022 schlägt Massnahmen in diesem Themenbereich vor, beispielsweise bezüglich Ladeinfrastrukturen bei Sondernutzungsplanungen.

11.3 Kommunale Festlegungen

Richtungsweisende Festlegungen

- Neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing) werden evaluiert und deren Potenzial zielgerichtet genutzt. Dabei sind die Auswirkungen auf den Aussenraum zu berücksichtigen. Stationenbasierte Systeme werden gegenüber sogenannten Free-floating-Systemen favorisiert.
- Die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten wird begrüsst.
- Die Gemeinde nimmt bezüglich Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen und spezielle Anlässe im Themenbereich Mobilität eine aktive Rolle ein.

Handlungsanweisungen

- Der Gemeinderat macht bei Sondernutzungsplanungen Vorgaben zur Errichtung von Ladeinfrastrukturen.
- Der Gemeinderat prüft die Ausstattung der öffentlichen Parkplätze mit Ladestationen.
- Die Evaluation neuer Mobilitätsformen erfolgt auf regionaler Ebene resp. im Verbund mit den Nachbargemeinden. Der Gemeinderat stellt die Koordination sicher.
- Der Gemeinderat erarbeitet ein Mobilitätskonzept für die Gemeindeverwaltung.
- Das Bauamt koordiniert die Aktivitäten im Themenbereich Mobilität und steht als Anlaufstelle für die Bevölkerung und Unternehmen zur Verfügung.

Massnahme / Objekt	Stand	Zuständigkeit	Zeithorizont
Mobilitätskonzept für die Gemeindeverwaltung	geplant	Gemeinderat	mittelfristig

11.4 Erläuterungen

Mobilitätsmanagement: Hinweise zur Umsetzung stellt unter anderem das kantonale Beratungsangebot «Impuls Mobilität» zur Verfügung (<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html>).