



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Regionales Gesamt- verkehrskonzept Weinland Ziele und Massnahmen

1.11.2023



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität AFM
Gesamtmobilität
Christiane Dasen, Projektleiterin
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Verfasser



planen • projektieren • beraten

ewp AG
Josefstrasse 84
8005 Zürich
www.ewp.ch

Projektbearbeiter:
Alice Chappuis (Projektleitung bis Dezember 2022)
Benno Singer (Projektleitung ab Januar 2023)
Fabian Bolli
Jan Hug
Stefan Riedi

Weitere Beteiligte

Inger Schjold, frischer wind AG

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
1 Einleitung	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Aufgabenstellung	7
1.3 Stellenwert und Verbindlichkeit	7
1.4 Einbettung und Grundlagen	8
1.5 Inhalte und Projektziele	11
1.6 Perimeter	11
2 Erkenntnisse Lagebeurteilung und Handlungsbedarf	13
2.1 Fachliche Analyse	13
2.1.1 Siedlungsstruktur	13
2.1.2 Demographie und Nutzungsdichten	13
2.1.3 Landschaft und Umwelt	14
2.1.4 Gesamtverkehr, Mobilitätsverhalten und Verkehrsträger	14
2.1.5 Fussverkehr	14
2.1.6 Veloverkehr	14
2.1.7 Öffentlicher Verkehr	15
2.1.8 Motorisierter Individualverkehr	15
2.1.9 Kombinierte Mobilität und Sharing	16
2.1.10 Güter-/ Schwerverkehr	16
2.2 Handlungsbedarf	17
2.2.1 Zusammenarbeit	17
2.2.2 Schwerverkehr	17
2.2.3 Ortsdurchfahrten / Sicherheit	17
2.2.4 Freizeitverkehr	17
2.2.5 Kombinierte Mobilität	17
2.2.6 Gesamtmobilität und Mobilitätsverhalten	18
2.2.7 Öffentlicher Verkehr	18
3 Zukunftsbild	19
4 Ziele und Handlungsstrategien	20
4.1 Zusammenarbeit	20
4.2 Schwerverkehr	21
4.3 Ortsdurchfahrten	23
4.4 Freizeitverkehr	24
4.5 Kombinierte Mobilität	26
4.6 Mobilitätsverhalten	28
4.7 Öffentlicher Verkehr	30
5 Massnahmen	31
5.1.1 Massnahme 01: Umsetzungscontrolling	32
5.1.2 Massnahme 02: Austausch Region – Kanton	33
5.1.3 Massnahme 03: Umsetzungsstand rGVK als Standardtraktandum an Delegiertenversammlung der ZPW	35
5.1.4 Massnahme 04: Monitoring Schwerverkehr	36

5.1.5	Massnahme 05: Lenkungskonzept Schwerverkehr	38
5.1.6	Massnahme 06: Regionale Tempo- und Gestaltungsgrundsätze für Ortsdurchfahrten erstellen	40
5.1.7	Massnahme 07: Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten	42
5.1.8	Massnahme 08: Ortsumfahrungen überprüfen	44
5.1.9	Massnahme 09: Sperrung MIV und Aufwertung FVV Flurlingersteg	46
5.1.10	Massnahme 10: Umsetzung Massnahmen Erholungskonzept Thurauen	48
5.1.11	Massnahme 11: Parkplatzmanagement beidseits des Rheinfalls	50
5.1.12	Massnahme 12: Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland	52
5.1.13	Massnahme 13: Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln	55
5.1.14	Massnahme 14: Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen	57
5.1.15	Massnahme 15: Bike-Sharing Angebot	59
5.1.16	Massnahme 16: Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften	61
5.1.17	Massnahme 17: Raumplanerische Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr	64
5.1.18	Massnahme 18: Umsetzung und punktuelle Überprüfung kantonaler Velonetzplan	65
5.1.19	Massnahme 19: Förderung E-Mobilität	67
5.1.20	Massnahme 20: Mobilitätsberatung	69
5.1.21	Massnahme 21: Aufwertung des ÖV-Angebots	71
5.1.22	Massnahme 22: Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet	73
5.1.23	Massnahme 23: Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung	74
5.1.24	Massnahme 24: Busangebotskonzept STEP 2035 inkl. Klärung der Hupterschliessungsrichtung	76
5.1.25	Massnahme 25: Kantonsübergreifende Abstimmung der Tarifstrukturen	77
5.2	Massnahmentabelle	78
5.3	Vernehmlassung Ziele und Massnahmen	81
	Quellenverzeichnis	90

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht der berücksichtigten Grundlagen	10
-----------	---	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Einbettung des rGVK	9
Abbildung 2	Übersicht Gemeinden, Bearbeitungsperimeter und Betrachtungsperimeter des rGVK Weinland	12
Abbildung 3	Regionales Raumordnungskonzept, Zielbild Siedlung (RegioROK)	19
Abbildung 4	Handlungsstrategien Schwerverkehr und Ortsdurchfahrten	22
Abbildung 5	Handlungsstrategien Freizeitverkehr	25
Abbildung 6	Handlungsstrategien kombinierte Mobilität	27
Abbildung 7	Handlungsstrategien Mobilitätsverhalten und öffentlicher Verkehr	29

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Region Weinland ist, bezogen auf die Wohnbevölkerung, die kleinste Planungsregion des Kantons Zürich. Während der letzten 10 Jahre ist die Bevölkerung auch im Weinland kontinuierlich gewachsen. Das Zürcher Weinland verfügt über eine hohe Lebensqualität, wertvolle Kultur- und Naturlandschaften und ein vielfältiges Erholungsangebot. Um die zukünftigen Herausforderungen innerhalb der Region bewältigen zu können, ist die Entwicklung nicht nur kommunal, sondern überkommunal und regional zu betrachten. Diese Absicht ist in den Leitlinien des regionalen Raumordnungskonzepts (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2011) festgehalten und wird mit der zurzeit in Erarbeitung befindlichen Entwicklungsstrategie 2040, welche verschiedenste Themen der Entwicklung beleuchtet, umgesetzt und manifestiert.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept soll zusammen mit der Entwicklungsstrategie 2040 das Gesamtbild für die Entwicklungsabsichten der Region bilden. Die Lagebeurteilung (Analyse, Handlungsbedarf, Grundlagen) ist in einem separaten Bericht dokumentiert. Die wichtigsten Erkenntnisse sind nachfolgend erneut aufgeführt. Hauptfokus dieser Dokumentation sind die Ziele, Handlungsstrategien und Massnahmen.

1.2 Aufgabenstellung

Ziel des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Weinland ist, eine möglichst langfristig funktionierende, bedürfnisgerechte und umweltverträgliche Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Für die Massnahmen werden insbesondere die aus Sicht Kanton, Region und Gemeinden drängendsten Themen angegangen und vertieft.

Im Rahmen des rGVK werden regionsspezifische Ziele und Strategien, Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr und die Mobilität entwickelt, die alle Verkehrsmittel sowie den Güterverkehr einbeziehen. Diese werden ausgehend von den Inhalten des kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018, den kantonalen und regionalen Richtplänen inkl. deren Raumordnungskonzepten erarbeitet und sind abgestimmt auf die zu erwartende Siedlungsentwicklung in der Region. Das rGVK hat einen Planungshorizont bis 2040.

1.3 Stellenwert und Verbindlichkeit

Das rGVK Weinland ist langfristig ausgerichtet (Horizont 2040). Es definiert den Rahmen für die künftige Gestaltung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung siedlungsplanerischer Entwicklungen. Es werden alle Verkehrsmittel und -teilnehmenden berücksichtigt und die Entwicklung des regionalen Gesamtverkehrssystems mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Es gelten folgende Verbindlichkeiten:

- Die Erarbeitung des rGVK Weinland ist ein kantonales Projekt und wird unter der Federführung des Amtes für Mobilität (AFM) erstellt, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Region Weinland.
- Die Region Weinland wird vertreten durch die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW).
- Es stellt eine Grundlage dar für künftige (Teil-) Revisionen des kantonalen und des regionalen Richtplans sowie der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung der Gemeinden des Weinlands und gegebenenfalls für Massnahmen im Rahmen eines Agglomerationsprogramms der nächsten Generationen.
- Das rGVK Weinland stellt einen Orientierungsrahmen für den Kanton und die Gemeinden der Region dar. Künftige verkehrliche Vorhaben bzw. deren Planungen in der Region Weinland sind am rGVK auszurichten. Das koordinierte Schlussdokument umfasst Handlungsanweisungen bzw. Massnahmen und weist deren Verantwortlichkeiten aus. In der Folge sind diese Massnahmen weiterzuverfolgen und deren Planungen zu beginnen und mit bestehenden Planungen, die bestätigt oder verworfen werden, abzustimmen.
- Rechtsverbindlichkeit erhalten die Massnahmen erst im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse. Auf diese Prozesse kann im rGVK Weinland nur verwiesen werden. Es ergeben sich daraus keine begründbaren Rechte.
- Das rGVK wird nach der Vernehmlassung vom Auftraggeber zusammen mit dem Projektausschuss genehmigt und ist durch die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) zu beschliessen.

1.4 Einbettung und Grundlagen

Gemäss Kap 4.1.1 lit. d des kantonalen Richtplans (Kanton Zürich, 2021) gelten verschiedene Anforderungen an ein rGVK. Diese sind:

- Aufgabenbezogene räumliche Abgrenzung des Bezugsgebiets;
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und der übrigen wichtigen Akteure;
- Erarbeiten von bereichsübergreifenden, kurz- und mittelfristig umsetzbaren Massnahmen, die zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sind und zur Erreichung der Ziele des kantonalen Richtplans beitragen;
- Aufzeigen und Bewerten der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft».

Ferner bildet das Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 den Orientierungsrahmen für die Erarbeitung des rGVK.

Folgende Dokumente und Planungen mit ihren Zielsetzungen, Strategien und Handlungsbezügen gilt es bei der Erarbeitung des rGVK Weinland insbesondere zu berücksichtigen:

- Kantonaler Richtplan (Kanton Zürich, 2021)
- Regionaler Richtplan Weinland (Kanton Zürich, 2021)
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (Kanton Zürich, 2018)
- Langfristige Raumentwicklungsstrategie LARES (Kanton Zürich, 2014)
- Integrale evolutionäre Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland INRES (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2021). (Quelle ZPW)

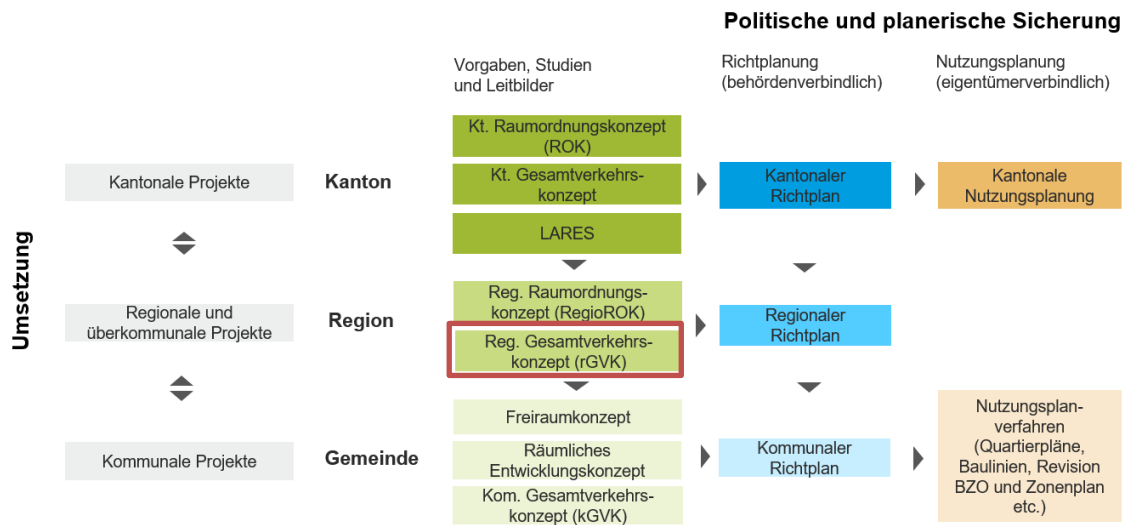


Abbildung 1 Einbettung des rGVK

Quelle: Eigene Abbildung

Das vorliegende regionale Gesamtverkehrskonzept baut auf einer Gesamtschau aller relevanten Planungen aller Staatsebenen und deren Abhängigkeiten untereinander auf. Dabei sind laufende und bereits in der Umsetzung befindliche Projekte sowie auch übergeordnete Planungsvorgaben auf strategisch-konzeptioneller Ebene stufengerecht mitzubedenken. In nachfolgender Grundlagenanalyse wird synthetisiert, welche Inhalte übernommen und weiterverfolgt werden und welche Elemente zu hinterfragen oder anzupassen sind. Damit wird der inhaltliche Rahmen des rGVK abgesteckt.

Im Kanton Zürich erarbeitet der Kanton übergeordnete Planungsvorgaben und Richtpläne, welche auf regionaler Ebene konkretisiert und vertieft werden. Die regionalen Richtpläne und die regionalen Konzepte wiederum sind behördenverbindlich für die Gemeinden. Die Gemeinden sind für die Umsetzung und grundeigentümergebundenliche Sicherung zuständig. Das vorliegende regionale Gesamtverkehrskonzept fokussiert auf die regionale Perspektive. Die kantonalen und die regionalen Planungsgrundlagen bilden den Rahmen für das rGVK.

Die meisten der berücksichtigten Planungsinstrumente und Studien wurden vor dem rGVK Weinland erarbeitet, mit Ausnahme der regionalen Entwicklungsstrategie MysWiiland, welche mit einem gewissen Vorlauf parallel zum rGVK erarbeitet wird. Der regionale Richtplan Weinland wurde zudem noch nicht vollständig festgesetzt, da aus Sicht Kanton noch Handlungsbedarf besteht.

Tabelle 1 Übersicht der berücksichtigten Grundlagen

Staatsebene	Bezeichnung / Titel	Federführung	Publikationsjahr	Im rGVK berücksichtigt:		
				Indirekt (nachgeordnete Planungen)	Sektoral Teilbereich Verkehr	Umfassende Berücksichtigung
Bund	Raumkonzept Schweiz	ARE Bund	2012	✓	-	-
Bund	Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050	ARE Bund	2021	✓	-	-
Bund	Sachplan Verkehr (alle Teile)	ARE Bund / BAV / ASTRA / BAZL	unterschiedlich	-	✓	-
Bund	Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse, Konzeptteil und Objektteil	ASTRA Bund, ARE	2018	-	✓	-
Bund	Sachplan geologisches Tiefenlager	BFE	2008	-	✓	-
Bund	Konzept für den Güterverkehr auf der Schiene	BAV	2017	-	✓	-
Kanton	Langfristige Raumentwicklungsstrategie LARES	ARE	2014	✓	✓	✓
Kanton	Kantonaler Richtplan	ARE	2019	✓	✓	✓
Kanton	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich GVK	AFM (ehem. AFV)	2018	-	✓	✓
Kanton	Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich DiNaMo	AFM (ehem. AFV)	2021	✓	✓	-
Kanton, Zusammenarbeit mit Thurauen-Gemeinden	Gesamtkonzept Erholung Thurauen	ARE, ALN, AFM	2021	-	✓	-
Kanton	Velonetzplan	AFM (ehem. AFV)	2016	-	✓	-
Kanton	Langfristige Klimastrategie	AWEL	2022	✓	-	-
Region	Regionaler Richtplan Weinland	ZPW	2021	-	✓	✓

Tabelle 1 Übersicht der berücksichtigten Grundlagen

Staatsebene	Bezeichnung / Titel	Federführung	Publikationsjahr	Im rGVK berücksichtigt:		
				Indirekt (nachgeordnete Planungen)	Sektoral Teilbereich Verkehr	Umfassende Berücksichtigung
Region	Integrale evolutionäre Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland (INRES)	ZPW	laufend	-	✓	-
Weitere Grundlagen	Gesamtverkehrskonzept und Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau	Kanton Thurgau. kantonales Tiefbauamt	2021	-	✓	-
Weitere Grundlagen	Agglomerationsprogramm Schaffhausen (4. Generation)	VAS	2021	-	✓	-

1.5 Inhalte und Projektziele

Ziel des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Weinland ist, eine möglichst langfristig funktionierende, bedürfnisgerechte und umweltverträgliche Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Für die Massnahmen werden insbesondere die aus Sicht Kanton, Region und Gemeinden drängendsten Themen angegangen und vertieft.

Im Rahmen des rGVK werden regionsspezifische Ziele und Strategien, Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr und die Mobilität entwickelt, die alle Verkehrsmittel sowie den Güterverkehr einbeziehen. Diese werden ausgehend von den Inhalten des kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018, den kantonalen und regionalen Richtplänen inkl. deren Raumordnungskonzepten erarbeitet und sind abgestimmt auf die zu erwartende Siedlungsentwicklung in der Region. Das rGVK hat einen Planungshorizont bis 2040.

1.6 Perimeter

Die Region Weinland liegt am nördlichen Rande des Kantons Zürich und verfügt über vielfältige verkehrliche Beziehungen in die umliegenden Kantone (Schaffhausen und Thurgau) und Regionen (Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)) sowie das Nachbarland Deutschland. Der Bearbeitungsperimeter des rGVK umfasst die 22 Mitgliedsgemeinden der Region (ab dem 01.01.2023 mit der Fusion von Andelfingen, Adlikon und Humlikon nur noch 20 Gemeinden). Der Betrachtungsperimeter des rGVK ist weiter gefasst und beinhaltet die angrenzenden Gemeinden des Weinlands inkl. der für das Weinland wichtigen Zentren Winterthur, Frauenfeld und Schaffhausen.

Der Bearbeitungsperimeter und der Betrachtungsperimeter sind in Abbildung 2 ersichtlich.

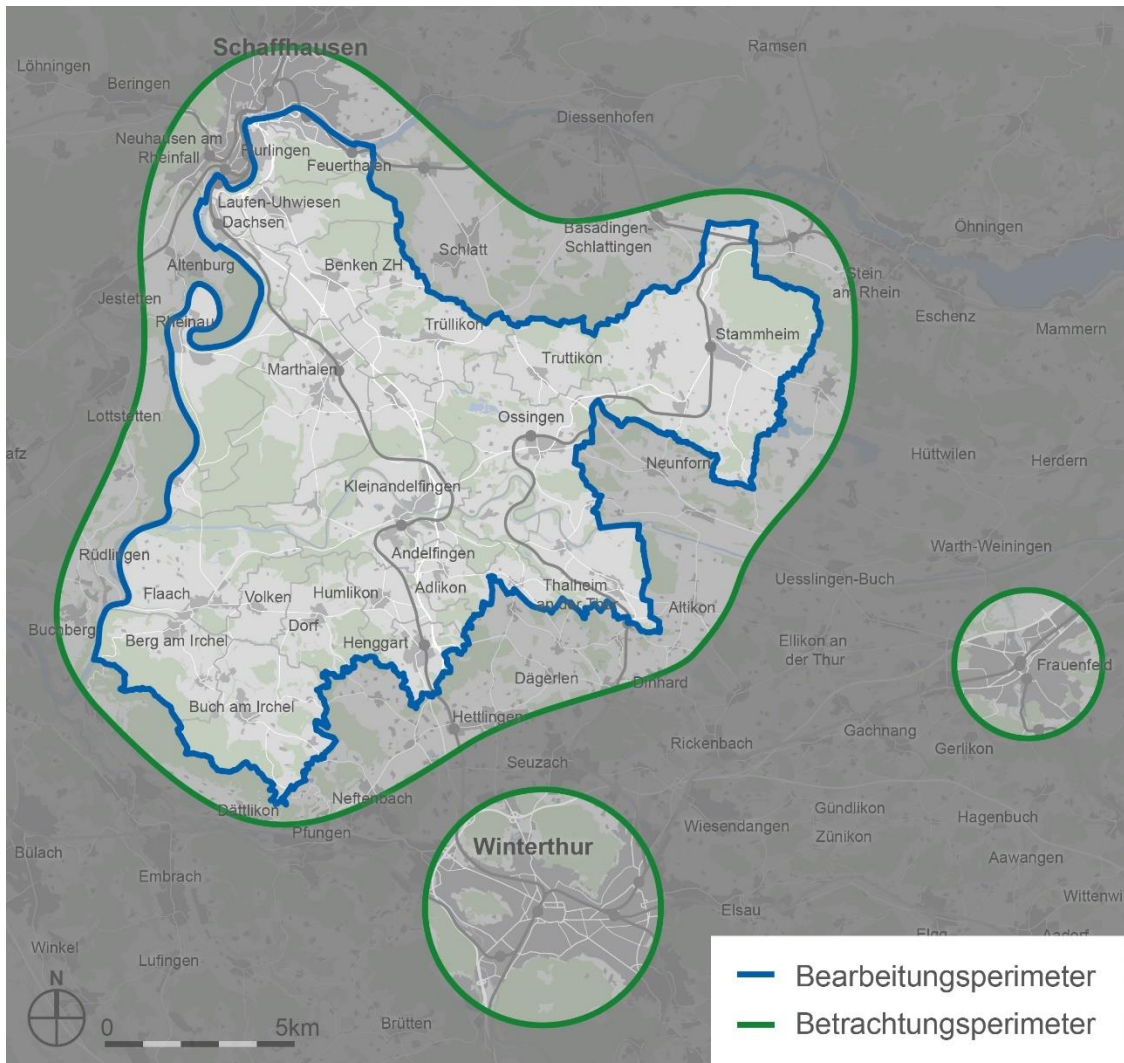


Abbildung 2 Übersicht Gemeinden, Bearbeitungsperimeter und Betrachtungsperimeter des rGVK Weinland

Quelle: Eigene Abbildung

2 Erkenntnisse Lagebeurteilung und Handlungsbedarf

Die Lagebeurteilung besteht aus einer fachlichen Analyse, welche auf einer Auswertung und Interpretation von räumlichen und verkehrlichen Daten sowie Inputs aus Workshops mit den Gemeinden und der Region basiert. Die fachliche Analyse ist thematisch gegliedert. Aus den Erkenntnissen der fachlichen Analyse wird der prioritäre Handlungsbedarf im Bereich Verkehr und Mobilität in der Region Weinland abgeleitet.

Bei diesem Kapitel handelt es sich um eine inhaltliche Zusammenfassung des separaten und ausführlichen Berichts zur Lagebeurteilung. Die Zusammenfassung dient der eigenständigen Funktion des vorliegenden Berichtsteils Ziele und Massnahmen und der besseren Nachvollziehbarkeit der Herleitung von Zielen und Massnahmen.

2.1 Fachliche Analyse

2.1.1 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur des Weinlands ist mehrheitlich ländlich geprägt. Die kleinen Ortschaften sind dispers verteilt und die Wege zwischen ihnen kurz. Die dominierende Landschaftsform ist die Kulturlandschaft.

Die Siedlungs-, Arbeits- und Versorgungsschwerpunkte sowie die Schulen sind über die Region verteilt. In Kombination mit den kurzen Distanzen zwischen den Ortschaften ist dies eine wichtige Basis für die Entwicklung des regionalen Gesamtverkehrssystems.

2.1.2 Demographie und Nutzungsdichten

Im gesamtkantonalen Vergleich sind die Siedlungsräume im Weinland weniger dicht genutzt als im kantonalen Durchschnitt. Die Nutzungsdichten sind und bleiben im Weinland eher gering. Die Gebiete mit den meisten Einwohnenden und Arbeitenden sind heute und zukünftig dort, wo die Erschliessung bereits gut ist, also an zentralen Lagen um die Bahnhöfe und insbesondere in der Nähe der Stadt Schaffhausen. Diese regionalen Zentrums- und Siedlungsentwicklungsgebiete mit den meisten Einwohnenden sind eine wichtige Grundlage für das regionale Gesamtverkehrssystem.

Die Arbeitsschwerpunkte befinden sich grösstenteils nahe der Siedlungsentwicklungsschwerpunkte. Sie umfassen unterschiedliche Arbeitsnutzungen mit unterschiedlichen Arbeitsplatzdichten, welche wiederum unterschiedliche Erschliessungsanforderungen mit sich bringen. Die vorgesehenen zukünftig zu stärkenden Arbeitsschwerpunkte sind in das regionale Gesamtverkehrssystem einzubinden.

Die Herausforderung, die Entwicklung der Einwohnenden und Arbeitsplätzen insbesondere auf die zentralen und gut erschlossenen Lagen zu konzentrieren, ist mit dem rGVK anzugehen und entsprechende Voraussetzungen zu schaffen.

Die Bevölkerung im Weinland ist älter als in anderen Regionen. Das Gesamtverkehrssystem ist daher auch auf die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppe auszurichten. Zukünftig sollen

im Weinland jedoch auch wieder vermehrt Familien leben, was für das zukünftige Verkehrssystem (Horizont 2040) zu berücksichtigen ist.

2.1.3 Landschaft und Umwelt

Die Ausflugsziele und die Schwerpunkte der Naturräume mit überregionaler Bedeutung sind im regionalen Richtplan definiert. Sie stellen wichtige Attraktoren im Freizeitverkehr dar. Dies einerseits für die Bevölkerung des Weinlandes, andererseits auch für Naherholungssuchende von ausserhalb der Region.

Bei der Gestaltung von Verkehrsräumen sind die Effekte auf das Lokalklima in den Ortschaften mitzubedenken.

2.1.4 Gesamtverkehr, Mobilitätsverhalten und Verkehrsträger

Das Mobilitätsverhalten im Weinland ist heute sehr stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Eine Veränderung hin zu mehr Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr beim Alltags- und Freizeitverkehr ist notwendig, um die übergeordneten Ziele zu erreichen.

Die von Weinländern und Weinländerinnen zurückgelegten täglichen Distanzen liegen deutlich über dem kantonalen Durchschnitt. Durch eine gute Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und der Stärkung der im Regionalen Richtplan und RegioROK definierten Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkte besteht das Potenzial für kürzere Wege. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, sind die Schwerpunkte auch im regionalen Gesamtverkehrssystem zu berücksichtigen.

Die heute bedeutendsten Verkehrsströme in Richtung Norden und Süden werden auch zukünftig von grosser Bedeutung sein und die Hauptverkehrsbeziehungen darstellen. Insbesondere in Richtung Schaffhausen ist der Anteil des ÖV tief und hat Potenzial zur Steigerung. Dies auch, um die übergeordneten Ziele zum Gesamtverkehr zu erreichen.

2.1.5 Fussverkehr

Der Fussverkehr hat im Siedlungsgebiet insbesondere in den Zentren, bei Schulen, um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und bei Ausflugszielen eine hohe Bedeutung. Dort konzentriert sich auch das höchste Fussverkehrsaufkommen. Insbesondere ältere Personen und Kinder haben erhöhte Sicherheitsbedürfnisse, welche zu berücksichtigen sind. Vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten beurteilen die Gemeinden die Sicherheit und Attraktivität für den Fussverkehr als ungenügend und verbesserungsfähig. Viele Ortsdurchfahrten im Weinland sind schmal und ein beidseitiges, genügend breites Trottoir fehlt oft.

Aufgrund der niedrigen Nutzungsdichten und der ländlichen Siedlungsstruktur spielt der Fussverkehr im Vergleich zu anderen Regionen im Kanton Zürich im Gesamtverkehr eine weniger wichtige Rolle.

2.1.6 Veloverkehr

Im Weinland wird gemäss kantonalem Velonetzplan ein dichtes Netz an Nebenverbindungen für den Alltagsverkehr erstellt. Die Freizeittrouten ergänzen das Alltagsnetz. Bis 2040 ist mit der Behebung der verschiedenen Schwachstellen zu rechnen.

Zukünftig wird angestrebt, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Mit der Behebung der Schwachstellen auf dem kantonalen Netz wird dafür eine

gute Basis geschaffen, damit die Velonutzung attraktiver und sicherer wird. Die kurzen Distanzen zwischen den Dörfern im Weinland bieten grosses Potenzial zur Verlagerung von Alltagswegen auf den Veloverkehr. Auch im Freizeitverkehr besteht in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr Steigerungspotenzial.

Auch aus Sicht der Region und der Gemeinden nimmt der Veloverkehr heute im Weinland eher noch eine untergeordnete Bedeutung ein, vor allem im Alltagsverkehr. Wenn zukünftig wieder vermehrt Familien ins Weinland ziehen, kann sich dies jedoch ändern.

2.1.7 Öffentlicher Verkehr

Dem ÖV kommt im Weinland mit einem Anteil von 9% der Wege und 25% der zurückgelegten Strecke im Vergleich zum Kanton eine tiefere Bedeutung zu. Der Anteil der mit ÖV zurückgelegten Wege ist weniger als halb so hoch wie im übrigen Kanton. Die einzelnen Wege im ÖV sind dafür vergleichsweise lang. Insbesondere in Richtung Schaffhausen ist der ÖV-Anteil tief.

Der Siedlungsdichte entsprechend weist das Weinland eine gute Erschliessung und ein gutes Angebot auf. Die Freizeithotspots wiederum sind nicht bzw. schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestellenabdeckung in den Ortschaften und die Abstimmung des Angebots auf die benachbarten Verbünde ist verbesserungswürdig. Die Reisezeiten im nördlichen Weinland ab Ortschaften ohne Bahnanschluss sind lang (insbesondere nach Schaffhausen).

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Quell- und Zielorte im regionalen Gesamtverkehrssystem.

Die Region und die Gemeinden beurteilen das Angebot des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich als akzeptabel. Bemängelt wird, dass einzelne Gebiete nicht mit dem ÖV erschlossen sind und insbesondere die Erschliessung der Freizeit- und Naherholungsgebiete unzureichend ist. Zudem wird die Abstimmung auf die umliegenden Tarife und Angebote Richtung Schaffhausen, Ostwind und Thurgau bemängelt. Aufgrund der bipolaren Ausrichtung des Weinlands auf Schaffhausen und Winterthur ist die Gestaltung der Anschlüsse herausfordernd.

2.1.8 Motorisierter Individualverkehr

Der MIV ist mit 73% der Wege und 69% der zurückgelegten Strecke das wichtigste Verkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem des Weinlands. Die Autobahn A4 bildet das Rückgrat des Strassennetzes und entlastet die Gemeinden vom Durchgangsverkehr.

Aus Perspektive der Leistungsfähigkeit bestehen im Zeithorizont 2040 keine flächendeckenden Engpässe da mit dem Ausbau der A4 die Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz sichergestellt werden.

Das Thema Ortsdurchfahrten hat im Weinland eine hohe Bedeutung. Diverse Ortsdurchfahrten sollen aufgewertet und siedlungsorientiert gestaltet werden. Damit können die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs (Sicherheit für Fussverkehr, Lärm, Verkehr) reduziert werden.

Das Parkplatzangebot sowie die Steuerung und Lenkung des Freizeitverkehrs zu den Parkierungsanlagen im Weinland ist insbesondere im Zusammenhang mit den Naherholungsgebieten (u.a. Thurauen) von hoher Bedeutung.

2.1.9 Kombinierte Mobilität und Sharing

Die kombinierte Mobilität im Weinland ist heute insbesondere an Bahnhöfen dank Bike+Ride und Park+Ride für den Alltagsverkehr möglich.

Für den Freizeitverkehr bestehen praktisch keine Angebote, welche die kombinierte Mobilität unterstützen. Es besteht Potenzial, die kombinierte Mobilität als wichtiger Träger des regionalen Gesamtverkehrssystems zu stärken.

Die kombinierte Mobilität soll auch gemäss der Entwicklungsstrategie MysWiiland zukünftig eine bedeutendere Rolle zur Vernetzung der Region einnehmen und die Verknüpfung der Verkehrsmittel vereinfachen.

2.1.10 Güter-/ Schwerverkehr

Aufgrund der Betriebs- und Gewerbestruktur im Weinland besteht heute in der Region ein erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen. Die Erschliessung der schwerverkehrsintensiven Betriebe führt teilweise durch Ortschaften. Dies führt lokal zu störenden Auswirkungen wie wenig Platz für Fussverkehr und ein reduziertes Sicherheitsempfinden sowie Lärm.

Gemäss übergeordneten Strategien (Bund, SBB) werden die Güterverladeanlagen im Weinland in den letzten Jahren kontinuierlich weniger genutzt. Die früher auf der Schiene transportierten Güter (landwirtschaftliche Güter wie Rüben) werden heute daher wieder mit Lastwagen transportiert. Zukünftig ist auch mit keinem weiteren Ausbau / Zurückverlagerung in der Region auf Gütertransport auf der Schiene zu rechnen.

2.2 Handlungsbedarf

Die Kombination aus der fachlichen Analyse und der Diskussion dieser mit den Gemeinden und der Region zeigt den prioritären Handlungsbedarf im Bereich Verkehr und Mobilität auf.

2.2.1 Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden im Weinland und mit dem Kanton ist heute unbefriedigend. Über die Kompetenzen und Zuständigkeiten insbesondere im Freizeitverkehr bestehen unterschiedliche Vorstellungen.

Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, der Region und dem Kanton ist unbefriedigend und muss verbessert werden.

2.2.2 Schwerverkehr

Im Weinland und den angrenzenden Regionen sind zahlreiche schwerverkehrserzeugende Betriebe angesiedelt (z.B. Industrie, Landwirtschaft). Die im Vergleich zum restlichen Kanton tiefe Strassenverkehrsbelastung führt zu einem höheren Schwerverkehrsanteil als im kantonalen Durchschnitt. Die Erschliessung dieser schwerverkehrsintensiven Betriebe und deren Anbindung an das Autobahnnetz führt zudem teilweise durch die für das Weinland typischen schmalen Ortsdurchfahrten. Dies hat lokal störende Auswirkungen wie Lärm, wenig Platz für Fussverkehr sowie ein reduziertes Sicherheitsempfinden zur Folge.

Der Schwerverkehr belastet die Ortsdurchfahrten und muss verlagert sowie verträglich abgewickelt werden.

2.2.3 Ortsdurchfahrten / Sicherheit

Die Ortsdurchfahrten im Weinland haben enge Platzverhältnisse sowie überwiegend eine verkehrsorientierte Gestaltung des Strassenraums. In Kombination mit einem erhöhten Schwerverkehrsanteil führt dies zu einem negativen Sicherheitsgefühl sowie zu störenden Auswirkungen wie Lärm und wenig Platz für Fuss- und Veloverkehr.

Der Fuss- und Veloverkehr ist in den teilweise engen Ortsdurchfahrten aufgrund der Verkehrsbelastung nicht attraktiv. Die Gestaltung des Strassenraums soll siedlungsorientiert umgesetzt und das Sicherheitsgefühl der Raumnutzer verbessert werden.

2.2.4 Freizeitverkehr

Die Erschliessungssituation rund um die Freizeitgebiete ist heute unbefriedigend gelöst. Das Parkplatzangebot im Bereich der Thurauen ist mit Rücksicht auf die Naturräume neu zu organisieren. Dabei soll die Steuerung der Parkierung besser geregelt werden. Es fehlenden ÖV-Angebote und Angebote für die Kombinierte Mobilität, etwa Sharing-Angebote für Velos oder Autos. Dies führt zu einem hohen MIV-Aufkommen an Spitzentagen.

Die Naherholungsgebiete sind nicht für alle Verkehrsmittel erschlossen. Der Freizeitverkehr insbesondere von ausserhalb des Weinlands ist besser zu lenken.

2.2.5 Kombinierte Mobilität

Die kombinierte Mobilität im Weinland ist heute insbesondere an Bahnhöfen dank Bike+Ride und Park+Ride für den Alltagsverkehr möglich.

Für den Freizeitverkehr bestehen praktisch keine Angebote, welche die kombinierte Mobilität unterstützen. Es besteht Potenzial, die kombinierte Mobilität als wichtigen Träger des regionalen Gesamtverkehrssystems zu stärken.

Die Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sind heute teilweise unzureichend und die verschiedenen Angebote nicht aufeinander abgestimmt.

2.2.6 Gesamtmobilität und Mobilitätsverhalten

Die täglichen zurückgelegten Distanzen im Weinland sind hoch. Der MIV nimmt mit 73% der Wege und 69% der zurückgelegten Strecke eine dominante Rolle ein im Gesamtverkehrssystem des Weinlands. Die Distanzen zwischen den Ortschaften sowie die Distanzen innerhalb der Versorgungsgebiete sind kurz, wodurch das Velo ein grosses Potenzial hat. Innerhalb der Ortschaften und im Bereich der Ortszentren gilt dies auch für den Fussverkehr.

Im Alltagsverkehr besteht über längere Distanzen Potenzial zur Verlagerung auf den ÖV und die kombinierte Mobilität, insbesondere Richtung Schaffhausen. Über kurze und mittlere Distanzen zwischen den Ortschaften soll das Potenzial des Veloverkehrs besser genützt werden.

2.2.7 Öffentlicher Verkehr

Dem ÖV kommt im Weinland mit einem Anteil von 9% der Wege und 25% der zurückgelegten Strecke im kantonalen Vergleich eine klar tiefere Bedeutung zu. Die einzelnen Wege im ÖV sind dafür vergleichsweise lang. Das Verkehrsaufkommen (5'000-8'500 Personen pro Tag) ist weitgehend auf die Nord-Süd-Achse (Winterthur-Schaffhausen) kanalisiert.

Der Siedlungsdichte entsprechend weist das Weinland eine gute Erschliessung und ein gutes Angebot auf. Die Freizeithotspots wiederum sind nicht bzw. schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Verbesserungspotenzial besteht bei der Haltestellenabdeckung in den Ortschaften sowie beim ÖV-Angebot zu Randzeiten.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Weinland ist im kantonalen Vergleich unterdurchschnittlich.

Zur Erhöhung der ÖV-Nutzung müssen punktuell die Zugangsdistanzen zu den Haltestellen reduziert und Freizeitgebiete nachfragegerecht ins Gesamtverkehrssystem eingebunden werden. Insbesondere zwischen den regionalen Zentrumsgebieten mit entsprechender Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten, Schwimmbad, Sportanlagen) und Nachbarzentren besteht Verlagerungspotenzial vom MIV. Dieses ist aufgrund der mehrfachen Ausrichtung der Nachfrageströme jedoch schwer auszuschöpfen.

3 Zukunftsbild

Ein Zukunftsbild für das Weinland wird in vielerlei Hinsicht bereits durch andere planerische Dokumente abgesteckt. Dazu sind insbesondere das Zukunftsbild der integralen evolutionären Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2021) und das räumliche Zukunftsbild des Regionalen Raumordnungskonzepts (RegioROK, siehe Abbildung 3) zu nennen (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2011). Ein verkehrliches Zukunftsbild existiert durch das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich (Kanton Zürich, 2018). Das rGVK Weinland zielt darauf ab, den Verkehr und die Mobilität im Weinland auf diese Zukunftsbilder auszurichten.

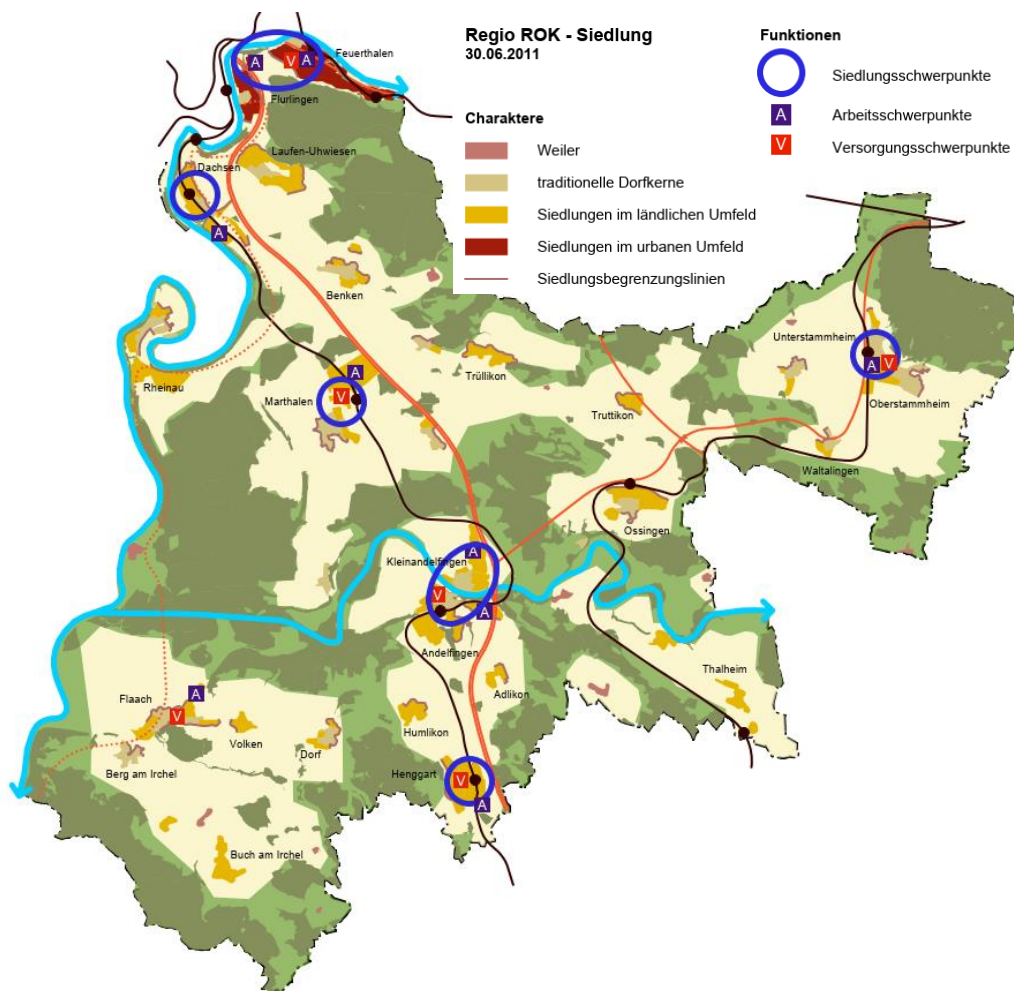


Abbildung 3 Regionales Raumordnungskonzept, Zielbild Siedlung (RegioROK)

Quelle: (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2011)

4 Ziele und Handlungsstrategien

Basierend auf den Erkenntnissen der Lagebeurteilung wurden für jeden Punkt des Handlungsbedarfs (siehe Kapitel 2.2) ein Ziel und regionsspezifische Handlungsstrategien abgeleitet.

4.1 Zusammenarbeit

		Zusammenarbeit
Ziel	Z1	Die Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinden und Planungsgremien der Region Weinland und mit dem Kanton im Bereich Mobilität und Verkehr wird verbessert und verstärkt.
Handlungsstrategien	H 1.1	Das rGVK ist ein Gemeinschaftswerk zwischen Region und Kanton und stellt ein Gefäss der Zusammenarbeit dar. Der regelmässige Austausch wird gefördert im Rahmen von Projekten wie dem rGVK. Die Region bringt sich in den Austauschgefässen aktiv ein.
	H 1.2	Die Kompetenzen und Zuständigkeiten der regionalen und kantonalen Ebene werden transparent gemacht und insbesondere im Bereich Freizeitverkehr geklärt.
	H 1.3	Konflikte auf fachlicher Ebene, die durch den Austausch nicht geklärt werden können, werden in einem Steuerungsausschuss gegebenenfalls unter Einbezug der politischen Ebene diskutiert und verhandelt.
	H 1.4	Die ZPW stimmt sich mit den verschiedenen Planungsgefässen (z.B. Regionale Verkehrskonferenz RVK, Neue Regionalpolitik) ab und stärkt die Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen.

Um für alle planenden Akteure mehr Klarheit in der Bewältigung der gesamtverkehrlichen Herausforderungen zu schaffen, wird die Zusammenarbeit verbessert und verstärkt.

Die Idee der Handlungsstrategie 1.1 ist das Schaffen von mehr Routine in der Zusammenarbeit. Dies trägt in der Regel dazu bei, dass die Zusammenarbeit reibungsloser verläuft. Die Klarheit der Kompetenzen und Zuständigkeiten für alle planenden Akteure ist der Kern des inhaltlichen Handlungsbedarfs. Besonders betroffen davon ist der Freizeitverkehr. So zielt die Handlungsstrategie H1.2. darauf ab, dies explizit zu adressieren. Auch bei einer intensivierte Zusammenarbeit werden sich Konflikte abzeichnen. Dem wird durch Handlungsstrategie 1.3 nachgekommen. Die Handlungsstrategie 1.4 zielt darauf ab, die Komplexität der Planungsgefässe und die vielseitigen Akteure im regionalen Kontext zu fassen.

4.2 Schwerverkehr

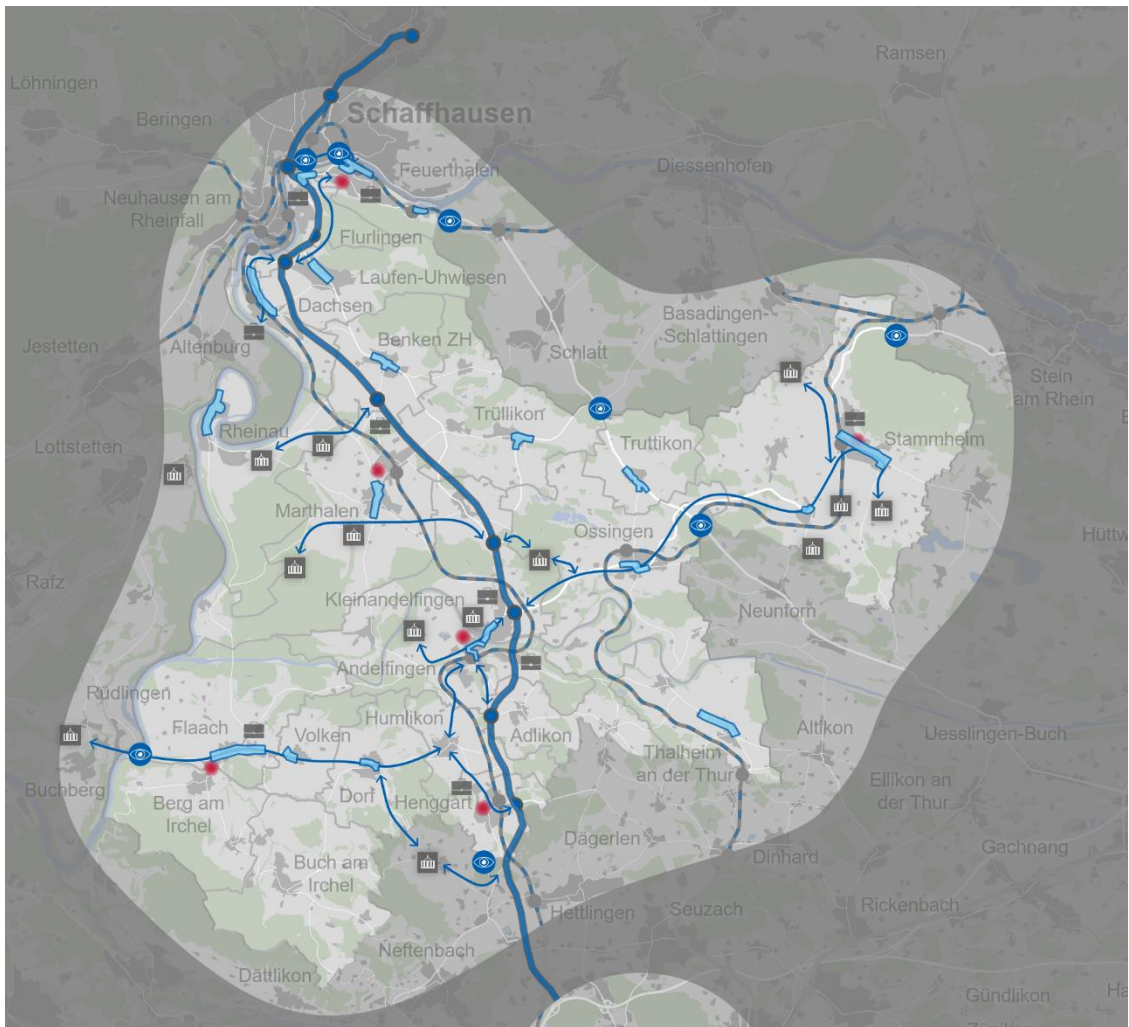
		Schwerverkehr
Ziel	Z2	Der Schwerverkehr durch das Weinland wird auf der A4 gebündelt, auf dem übrigen Strassennetz möglichst plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt.
Handlungsstrategien	H 2.1	Der Kanton und die Region setzen sich beim Bund dafür ein, dass die Autobahn A4 weiter als Route für den Schwerverkehr gestärkt wird.
	H 2.2	Zusammen mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten werden situationspezifische Massnahmen ergriffen, um die störenden Auswirkungen des Schwerverkehrs zu vermindern.
	H 2.3	Das Schwerverkehrsaufkommen an den wichtigen Einfallsachsen ins Weinland wird mit einem Monitoring beobachtet und periodisch ausgewertet. Wächst der Schwerverkehr abseits der A4 überproportional an, werden Gegenmassnahmen geprüft.

Das Ziel in Sachen Schwerverkehr ist so formuliert, dass die unvermeidbaren negativen Auswirkungen auf die Siedlung möglichst klein gehalten werden.





Der Autobahn A4 kommt gemäss Handlungsstrategie H 2.1. dabei eine Schlüsselrolle zu. Der Schwerverkehr muss möglichst direkt auf die A4 gelenkt werden. Am stärksten treten die negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs in den Ortsdurchfahrten auf. Durch die Handlungsstrategie 2.2. wird diesem Umstand Rechnung getragen, indem das Anliegen bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten berücksichtigt wird. Ein weiterer Punkt, der für den Schwerverkehr von Bedeutung ist, sind die Einfallsachsen ins Weinland. Durch die Handlungsstrategie H2.3 soll ein gewisses Augenmerk auf die Grenzen der Region gelegt werden, um ein besseres Verständnis der Schwerverkehrsflüsse in und durch die Region zu erhalten.

Diese Handlungsstrategien setzen an den grössten bekannten Stellschrauben des Systems Schwerverkehr an und schaffen darüber ein besseres Verständnis dafür.

Auf der nächsten Seite sind die verortbaren Handlungsstrategien für den Schwerverkehr und die Ortsdurchfahrten (siehe Abbildung 4) schematisch dargestellt.



Handlungsstrategien Schwerverkehr und Ortsdurchfahrten

-  Der Schwerverkehr wird auf der A4 gebündelt
-  Der regionale Schwerverkehr wird siedlungsverträglich auf die A4 gelenkt
-  Periodisches Monitoring an Einfallsachsen des Schwerverkehrs
-  Auswirkungen des Schwerverkehrs in Ortsdurchfahrten durch situationsspezifische Massnahmen vermindern

Informationsinhalt

-  Anschluss an Autobahn
-  Eisenbahnstrecke
-  Haltepunkt Eisenbahn
-  Arbeitsplatzgebiete
-  Versorgungsschwerpunkte
-  Güterintensive Standorte



Abbildung 4 Handlungsstrategien Schwerverkehr und Ortsdurchfahrten

4.3 Ortsdurchfahrten

Ortsdurchfahrten / Sicherheit	
Ziel	Z3
	Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.
Handlungsstrategien	H 3.1
	H 3.2
	H 3.3
	H 3.4
	Die Region erarbeitet regionale Gestaltungsgrundsätze und regionsspezifische Elemente, die bei der Aufwertung der Ortsdurchfahrten zur Anwendung gelangen.
	Der Kanton und die Gemeinden berücksichtigen bei der Umgestaltung die Verkehrsmengen und Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsmittel sowie weitere Bedürfnisse wie Aufenthaltsqualität in den Ortszentren gleichberechtigt. Die Ortsdurchfahrten und Gemeindestrassen werden so gestaltet, dass die Trennwirkung reduziert wird.
	Die störenden Auswirkungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) durch den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr werden reduziert.
	Dem Fuss- und Veloverkehr stehen in den Ortszentren sichere Verkehrsflächen zur Verfügung, die insbesondere die Bedürfnisse von Kindern und älteren Personen berücksichtigen.

Das formulierte Ziel ist direkt davon abgeleitet, dass die Attraktivität der Ortsdurchfahrten für viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verbesserungswürdig ist.

Die heutigen Ortsbilder des Weinlands weisen einen klar erkennbaren, regionstypischen Charakter auf, der eine einzigartige ästhetische Qualität aufweist. Diesen Umstand greift die Handlungsstrategie 3.1 auf, sodass bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten ein regionstypischer Charakter gewahrt wird. Um das Zielbild einer Umgestaltung klarer zu umschreiben wurde die Handlungsstrategie 3.2 formuliert, wodurch insbesondere auch präzisiert wird, dass eine gleichberechtigte Betrachtung der Nutzungsansprüche angestrebt wird. Die Handlungsstrategie H3.3 zielt insbesondere auf den Zielaspekt der Siedlungsverträglichkeit, indem es explizit die störenden Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs adressiert. Zuletzt adressiert die Handlungsstrategie 3.4. das Defizit in der Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs.

Die Handlungsstrategien nehmen alle Beteiligten in die Pflicht und setzen sowohl an der Quelle (Emissionen) als auch am Umfeld (Aufwertung Infrastruktur) an.

Die betroffenen Ortsdurchfahrten sind in Abbildung 4 im Kapitel 4.2 zum Thema Schwerverkehr dargestellt.

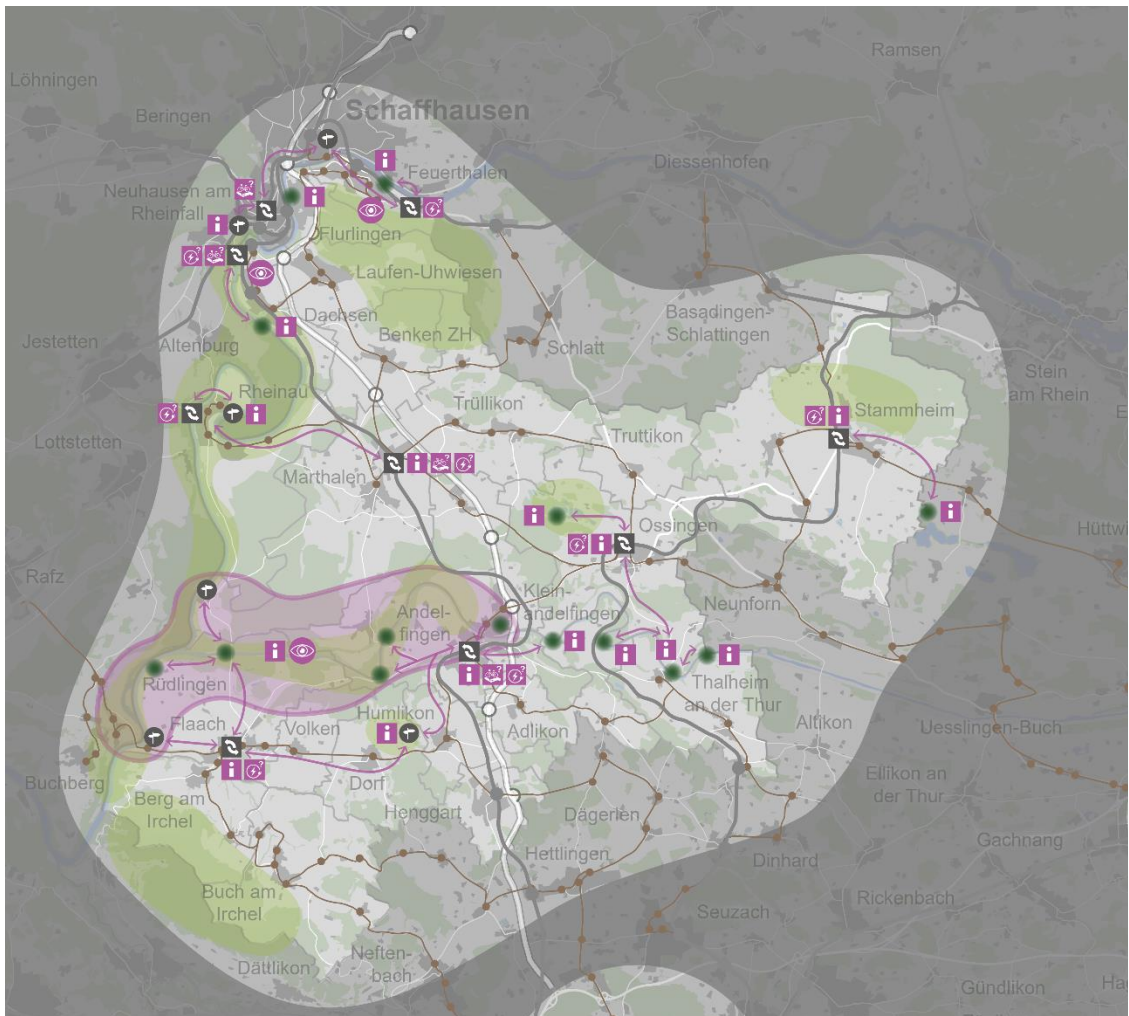
4.4 Freizeitverkehr

Freizeitverkehr		
Ziel	Z4	Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.
Handlungsstrategien	H 4.1	Die Massnahmen gemäss Erholungskonzept Thurauen werden umgesetzt.
	H 4.2	Ein Monitoring in Kombination mit dem Parkleitsystem und der Bewirtschaftung der Parkieranlagen ermöglicht eine Überwachung der Auslastung und Lenkung der Besucherströme.
	H 4.3	Attraktive Angebote und gute Information erleichtern die Nutzung und schaffen Anreize für die Nutzung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs.
	H 4.4	Die Umsteigepunkte, die Freizeitanlagen und die Erholungsgebiete werden durch geeignete Signalisation und Information gut aufeinander abgestimmt und sind auch für Ortsunkundige benutzbar.
	H 4.5	Die Voraussetzungen für die Fortbewegung mit E-Velos werden verbessert durch ein attraktives Angebot zugehöriger Infrastruktur, wie Ladeinfrastruktur an strategisch wichtigen Orten.

Das Ziel im Freizeitverkehr ist direkt an den ausgemachten Handlungsbedarf gemäss Abschnitt 2.2.4. angelehnt.

Die Handlungsstrategie 4.1 schliesst dabei an eines der zentralen planerischen Bestrebungen in diesem Bereich an. Die drängenden Probleme hinsichtlich des Angebots an den Freizeit-Hotspots der Region werden durch die Handlungsstrategien H 4.2 und 4.3 adressiert. Im Sinne der Lenkung wird mit Handlungsstrategie H 4.4 ein Fokus auf die Signalisation und Information gelegt. Insbesondere von Bedeutung für den Freizeitverkehr auf dem Velo sind E-Velos und die zugehörigen Rahmenbedingungen. Diese werden mit Handlungsstrategie 4.5 berücksichtigt.

Mit diesen Handlungsstrategien werden die wichtigsten Herausforderungen im Freizeitverkehr, wie sie auch durch die Region bereits deklariert wurden, angegangen. Die Handlungsstrategien zum Freizeitverkehr sind auf der nächsten Seite in Abbildung 5 schematisch dargestellt.



Handlungsstrategien Freizeitverkehr

- Erholungskonzept Thuraun
- Monitoring Auslastung zur Lenkung der Verkehrsströme
- Verbindung von Umsteigepunkt zu Freizeitangebot
- Prüfung Veloverleih und Veloabstellanlagen
- Information zu Freizeitangebot
- Prüfung E-Ladestation

Informationsinhalt

- Schwerpunkte Nahrerlebnisräume
- Naturerlebnisräume und Naturlandschaften
- Ausflugsziele
- Regionale Umsteigepunkte
- Autobahn A4
- Anschluss an Autobahn
- Bahnlinie
- Bahn Haltestelle
- Buslinie
- Bushaltestelle



Abbildung 5 Handlungsstrategien Freizeitverkehr

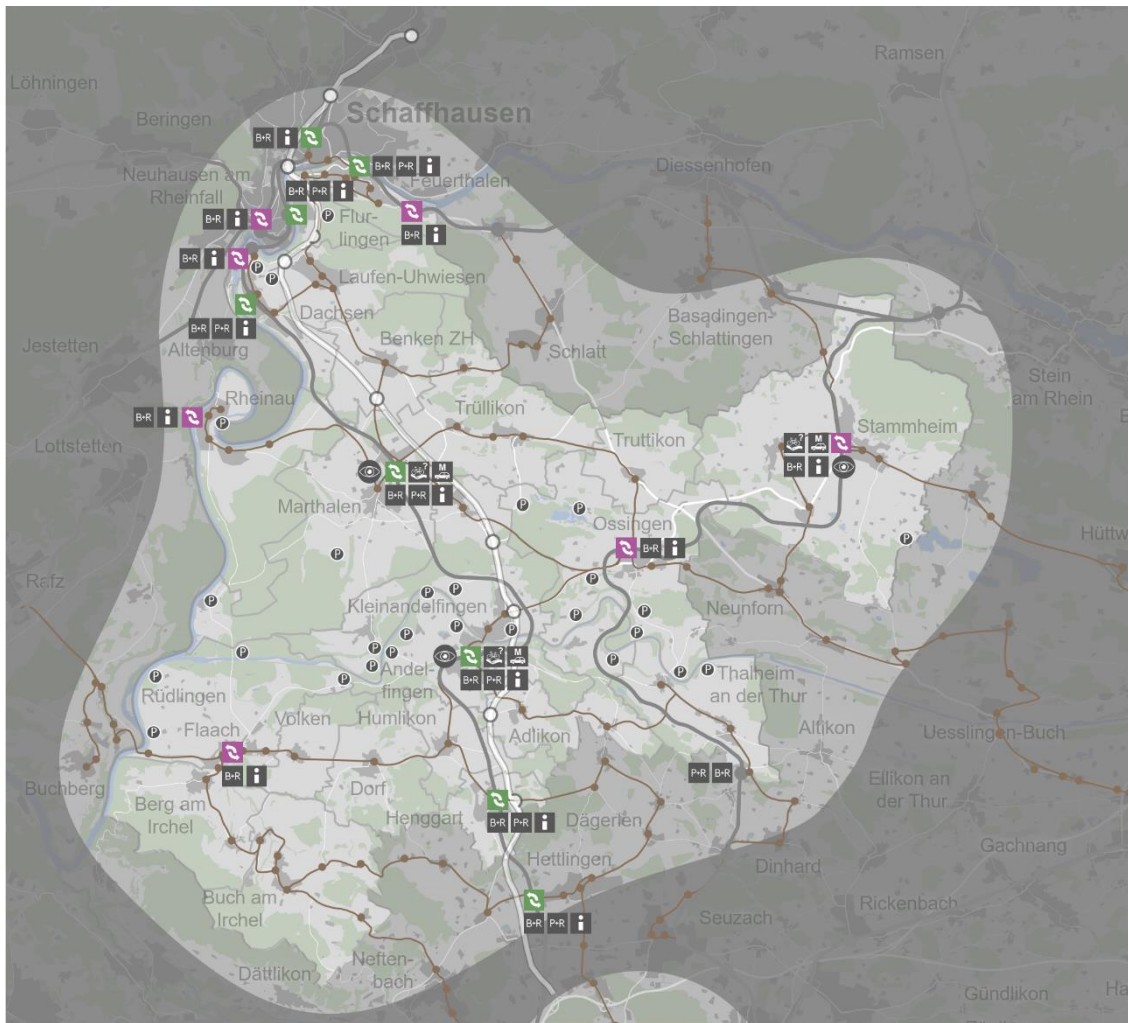
4.5 Kombinierte Mobilität

		Kombinierte Mobilität
Ziel	Z5	Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.
Handlungsstr.	H 5.1	Die regionalen Drehscheiben werden aufgewertet und funktionsgerecht ausgestattet, um sie für ihre Hauptfunktion als attraktive Umsteigepunkte tauglich zu machen.
	H 5.2	Mit Verleih- und Sharingangeboten für Velos und E-Bikes wird die kombinierte Mobilität unterstützt.

Das Ziel ist in der kombinierten Mobilität schliesst an den ausgemachten Handlungsbedarf gemäss Abschnitt 2.2.5 an. Die kombinierte Mobilität soll das Verknüpfen verschiedener Verkehrsmittel vereinfachen und attraktiver gestalten. Dies soll bewirken, dass die Verkehrsmittel zweckmässig und wesensgerecht verwendet werden und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden.

Die Handlungsstrategie 5.1 setzt an den regionalen Drehscheiben an. Es sind dies die Schlüsselstellen der kombinierten Mobilität, da in der Attraktivität des Umsteigevorgangs ein Hauptfaktor für den Erfolg der kombinierten Mobilität liegt neben dem Angebot alternativer Verkehrsmittel für die erste/letzte Meile, wie in Handlungsstrategie 5.2 beschrieben.

Durch den Fokus auf diese beiden Kernaspekte Drehscheiben (Umsteigepunkte) und Angebot wird auf das Ziel hingewirkt. Die Handlungsstrategien zur kombinierten Mobilität sind auf der nächsten Seite in Abbildung 6 schematisch dargestellt.



Handlungsstrategien kombinierte Mobilität

- Umsteigepunkte mit Hauptfunktion Alltagsverkehr
- Umsteigepunkte mit Hauptfunktion Freizeitverkehr
- Funktionsträchtige Ausstattung mit Park & Ride
- Funktionsträchtige Ausstattung mit Bike & Ride
- Funktionsträchtige Ausstattung mit Informationsangebot
- Veloverleih
- Mobility
- Monitoring

Informationsinhalt

- Parkierungsanlagen für Freizeitverkehr
- Autobahn A4
- Anschluss an Autobahn
- Bahnlinie
- Bahn Haltestelle
- Buslinie
- Bushaltestelle



Abbildung 6 Handlungsstrategien kombinierte Mobilität

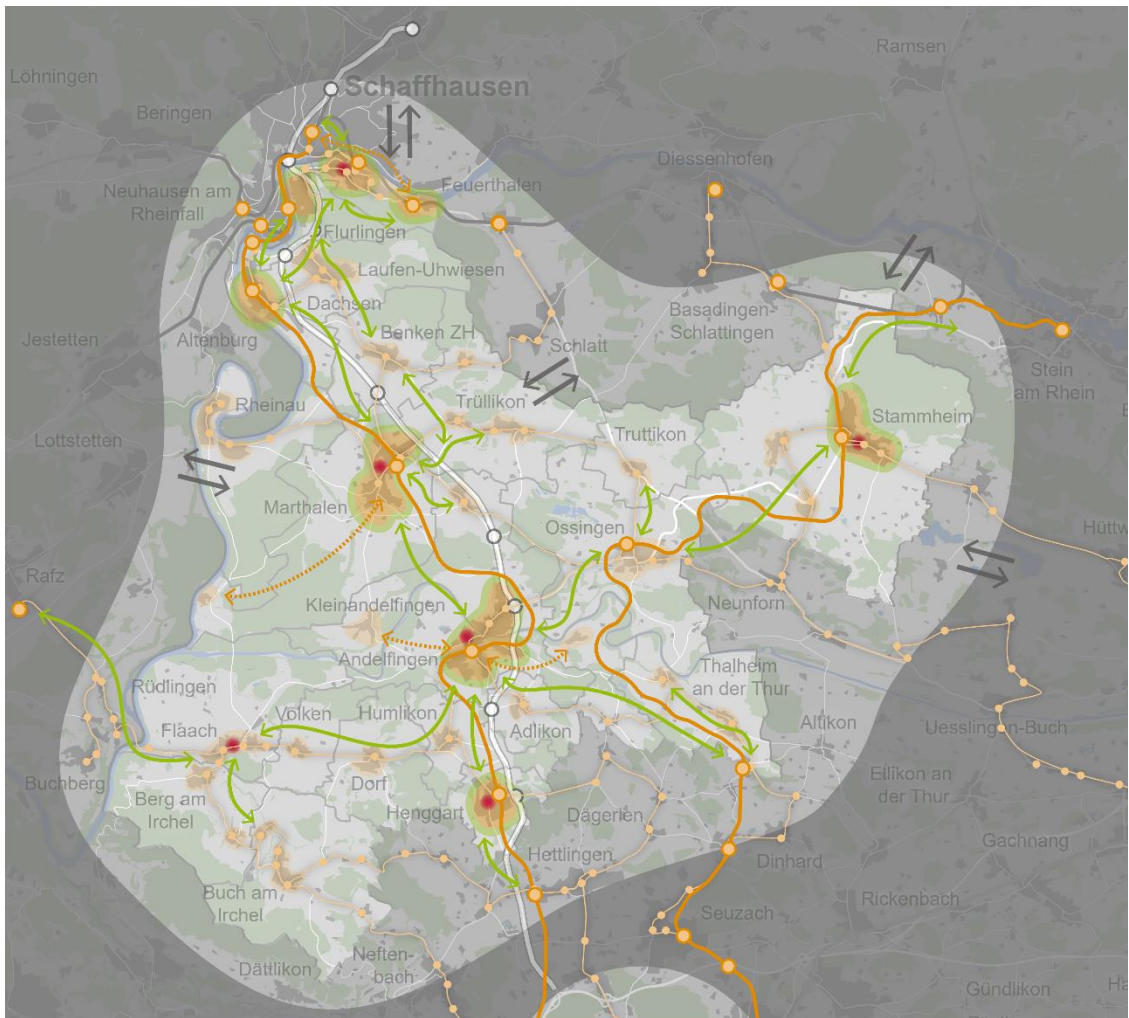
4.6 Mobilitätsverhalten

Mobilitätsverhalten		
Ziel	Z6	<p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>
Handlungsstrategien	H 6.1	Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich in den regionalen Zentrumsgebieten an zentraler Lage und mit guter ÖV-Erschliessung .
	H 6.2	Das Netz an Alltagsverbindungen für den Veloverkehr wird punktuell überprüft, um die wichtigen Umsteigepunkte, regionalen Drehscheiben und Versorgungsschwerpunkte zu erschliessen. Damit kann das Velo als Verkehrsmittel gestärkt werden.
	H 6.3	Die E-Mobilität wird in Abstimmung auf das kantonale Förderprogramm an strategisch wichtigen Standorten bei privaten und öffentlichen Parkierungsanlagen gefördert.
	H 6.4	Die Gemeinden nehmen die Beratungsangebote des Kantons im Bereich Mobilitätsmanagement wahr und informieren Bevölkerung und Unternehmen.

Das Ziel zum Mobilitätsverhalten schliesst an den ausgemachten Handlungsbedarf gemäss Abschnitt 2.2.6 an. Es handelt sich bei diesem Ziel zudem im Wesentlichen um eine zwingende Vorgabe aus dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept.

Die Handlungsstrategie 6.1 schafft eine wichtige Grundlage für die gewünschte wesensgerechte Verkehrsmittelwahl. Gleichzeitig zielen die Handlungsstrategien 6.2 und 6.3 darauf ab, die nachhaltigen Verkehrsmittel zu fördern. Damit werden Flächen- und Energieverbrauch reduziert. Die Handlungsstrategie 6.4 soll dafür sorgen, dass bestehende Beratungsangebote wahrgenommen werden, sodass sie ihre angestrebte Wirkung entfalten können.

Beim Mobilitätsverhalten handelt es sich um einen zentralen Aspekt eines rGVKs. Entsprechende Ziele und Handlungsstrategien sind in der Regel enthalten. Ein wichtiger Hebel liegt dabei in der Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Die Handlungsstrategien zum Mobilitätsverhalten sind auf der nächsten Seite in Abbildung 7 zusammen mit dem öffentlichen Verkehr schematisch dargestellt.



Handlungsstrategien Mobilitätsverhalten und öffentlicher Verkehr

- ↔ Punktuelle Überprüfung des Velonetzes im Alltagsverkehr zur Erschliessung der wichtigsten regionalen Drehscheiben und Versorgungsschwerpunkten
- Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentraler Lage mit guter ÖV Erschliessung
- Verbesserung der Haltestellenabdeckung
- Verbesserung der Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen innerhalb des Siedlungsgebietes und bei den Naherholungsgebieten
- ⋯ Bedarfsangebote des ÖV für den Alltags- und Freizeitverkehr werden initiiert und getestet
- Überprüfung der Anschlussqualität der Buslinien
- Abstimmung von S-Bahn und den Feinverteiler des ÖV auf die regionalen Drehscheiben
- ↔ Regions- und kantonsübergreifende Planung der Angebote für öffentlichen Verkehr

Informationsinhalt

- Versorgungsschwerpunkte
- Autobahn A4
- Anschluss an Autobahn



Abbildung 7 Handlungsstrategien Mobilitätsverhalten und öffentlicher Verkehr

4.7 Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr		
Ziel	Z7	Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.
Handlungsstrategien	H 7.1	Die Haltestellenabdeckung in den Siedlungsgebieten wird durch eine Optimierung der Haltestellenlagen verbessert.
	H 7.2	Die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen innerhalb des Siedlungsgebiets und bei den Naherholungsgebieten wird verbessert.
	H 7.3	Bedarfsangebote des öffentlichen Verkehrs, für den Alltags- und den Freizeitverkehr werden initiiert und getestet.
	H 7.4	Die Anschlussqualität der Buslinien in der Region wird überprüft und optimiert unter Berücksichtigung der regionalen Zentrumsgebiete und der Nachbarzentren.
	H 7.5	Die S-Bahn und Feinverteilter des ÖV werden auf die regionalen Drehscheiben ausgerichtet und aufeinander abgestimmt .
	H 7.6	Die Tarifstrukturen werden kantonsübergreifend abgestimmt.

Das Ziel sieht implizit eine Verlagerung des Modalsplits (also des Anteils des ÖV am Gesamtverkehr) vor und nimmt damit eine konkrete Vorgabe aus dem GVK des Kantons Zürich auf. In Anbetracht der heute vergleichsweise tiefen Anteile kommt dies einer Förderung gleich.

Die Handlungsstrategien 7.1 und 7.2 schliessen dabei an die Erkenntnisse der Analyse in der Lagebeurteilung an. Die Haltestellenabdeckung sowie die Zugänglichkeit zu Haltestellen sollen verbessert werden. Um regionsspezifischen Herausforderungen mit neuen Lösungen zu begegnen, wurde die Handlungsstrategie 7.3 aufgenommen. Mit Bedarfsangeboten soll versuchsweise den Gebieten ohne bestehende ÖV-Erschliessung ein Grundangebot zur Verfügung gestellt werden. In der Strategiekarte sind mögliche Relationen dargestellt. Diese Relationen dienen als Ausgangslage zur Erarbeitung eines Konzepts oder Pilotversuchs und müssen plausibilisiert werden. Die Handlungsstrategien 7.4 und 7.5 fokussieren auf die qualitative Optimierung des ÖV-Betriebs. Gut abgestimmte Tarifstrukturen tragen ebenfalls zur höheren Attraktivität des ÖVs bei, was durch die Handlungsstrategie 7.6 adressiert wird.

Insgesamt geht es beim öffentlichen Verkehr um eine Verlagerung. Mit der Breite an Handlungsstrategien wie oben präsentiert, wird diesem Ziel zu gewirkt.

Die betroffenen Handlungsstrategien zum ÖV sind in Abbildung 7 im Kapitel 4.6 zum Thema Mobilitätsverhalten dargestellt.

5 Massnahmen

Nachfolgende werden die Massnahmen des rGVK Weinlands in Form von Massnahmenblättern beschrieben. Das rGVK Weinland thematisiert nur Massnahmen, welche von regionaler Bedeutung sind. Dies sind zum einen Massnahmen, welche effektiv in der Zuständigkeit der Region liegen wie regionale Verkehrskonzepte aber auch Massnahmen, welche in der Zuständigkeit der Gemeinden liegen, aber von regionaler resp. überkommunaler Bedeutung sind. Beispiele hierfür sind Vorgaben für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung bei Entwicklungsgebieten, wo die Region koordinativ mitwirken und Vorgaben machen kann. Nachfolgende Abbildung zeigt den breiten Massnahmenfächer.

Zusammenarbeit	Schwerverkehr	Ortsdurchfahrten	Freizeitverkehr	Kombinierte Mobilität	Mobilitätsverhalten	ÖV
Umsetzungscontrolling ①	Monitoring Schwerverkehr ④	Tempo- und Gestaltungsgrundsätze ⑥	Erholungskonzept Thurauen ⑩	Pilotprojekt vernetzte Mobilität ⑫	Vorgaben Bauvorschriften ⑮	Aufwertung ÖV-Angebot ⑳
Austausch Region Kanton ②	Lenkungskonzept ⑤	Siedlungsorientierte Gestaltung ⑦	Parkplatzmanagement Rheinfall ⑪	Drehscheiben weiterentwickeln ⑬	Abstimmung Raumplanung ⑰	Optimierung Haltestellenabdeckung ㉒
rGVK an DV ZPW ③		Überprüfung Umfahrungen ⑧		Veloabstellanlagen ⑭	Überprüfung Velonetzplan ⑱	Pilot Bedarfs-gerechter ÖV ㉓
		Sperrung Flurlingersteg ⑨		Bikesharing ⑮	Förderung E-Mobilität ⑲	Busangebotskonzept STEP 2035 ㉔
					Mobilitätsberatung ㉑	Abstimmung Tarifstrukturen ㉕

Folgende Massnahmen sind nicht Bestandteil des rGVK Weinland:

- Übergeordnete Massnahmen, welche vollständig in der Zuständigkeit des Kantons oder Dritter (z.B. Bund, SBB) liegen. Dazu gehören Massnahmen zum Autobahnausbau sowie der Bahninfrastruktur. Entsprechende Massnahmen sind in der Lagebeurteilung des rGVK Weinland aufgeführt und in kantonalen Strategien und Richtplänen festgehalten.
- Rein kommunale Massnahmen in der Zuständigkeit der Gemeinden, welche keine regionale Wirkung haben. Dies beinhaltet die Erstellung von neuen Fusswegverbindungen, Verbesserungen von Querungsmöglichkeiten oder Projekte im Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit. Diese Massnahmen werden in kommunalen Konzepten festgehalten.

Alle Massnahmen von regionaler Bedeutung sind einem Ziel und den dazugehörigen Handlungsstrategien zugeteilt. Für jede Massnahme sind die Zuständigkeiten (Initiator und Massnahmenträger und Kostenträger) bezeichnet. Der Zeitpunkt für die Planung und Realisierung (Umsetzungshorizont) ist meist projektabhängig oder aufgabenbezogen und kann nicht mit einem Termin fixiert werden. Wo aber eine zeitliche Abhängigkeit oder ein Erfordernis besteht, sind diese aufgeführt.

5.1.1 Massnahme 01: Umsetzungscontrolling

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Zusammenarbeit
Massnahme	01	Umsetzungscontrolling
Erläuterung Massnahme	<p>Der Fortschritt der Umsetzung und die Wirkung der Massnahmen des rGVK wird mit einem geeigneten Monitoring erfasst und festgehalten.</p> <p>Ein Umsetzungscontrolling kann folgende Elemente enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungsstand Massnahmen rGVK - Schwerverkehrsmonitoring (M04) - Monitoring kombinierte Mobilität (M13) - Wirkungscontrolling Parkplatzmanagement Rheinfluss (M11) - XX -> weitere Elemente können dazukommen 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 02 (Austausch Region – Kanton): Das Umsetzungscontrolling wird am regelmässigen Austausch zwischen der Region und dem Kanton besprochen und situationsgerecht angepasst.</p> <p>M 03 (Umsetzungsstand rGVK als Standardtraktandum an DV ZPW): Das Umsetzungscontrolling wird regelmässig als Traktandum an der Delegiertenversammlung der ZPW behandelt und ggfs. aktualisiert.</p>	
Unterstütztes Ziel	Alle	
Bezug zu Handlungsstrategie	Alle	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	Kanton (AFM), ZPW, Gemeinden
	Kostenträger:	Kanton (AFM)
	Beteiligte:	Kanton (AFM), ZPW, Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	-
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.2 Massnahme 02: Austausch Region – Kanton

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Zusammenarbeit
Massnahme	02	Austausch Region – Kanton
Erläuterung Massnahme	<p>Während der Erarbeitung des rGVKs hat sich in Verkehrsfragen ein regelmässiger Austausch zwischen der Region und dem Kanton etabliert. Für das Controlling der Umsetzung der Massnahmen des rGVKs und der Besprechung allfälliger neuer Herausforderungen soll der Austausch aufrechterhalten werden. Dazu setzt sich ein Fachgremium der Region jährlich mit dem Kanton zusammen. Diese Aufgabe wird dem ab 2023 jährlich stattfindenden Fachaustausch zwischen AFM und der ZPW übertragen.</p> <p>Damit soll auch eine transparente Kommunikation der Zuständigkeiten und Kompetenzen im Bereich Verkehr (insbesondere Freizeitverkehr) sichergestellt werden. Zudem bietet der Austausch die Gelegenheit, den aktuellen Umsetzungsstand des rGVK zu besprechen.</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 01 (Umsetzungscontrolling): Das Controlling der Umsetzung zeigt den aktuellen Stand der Umsetzung des rGVK und ist für einen regelmässigen Austausch von Region und Kanton ein zentrales Element.</p> <p>M 03 (Umsetzungsstand rGVK als Standardtraktandum an DV ZPW): Die Region hat ein Informationsbedürfnis. Die Ergebnisse des regelmässigen Austausches zwischen Region und Kanton können an der DV der ZPW präsentiert und diskutiert werden.</p>	
Ziel	<p>Z 1: Zusammenarbeit</p> <p>Die Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinden und Planungsgremien der Region Weinland und mit dem Kanton im Bereich Mobilität und Verkehr wird verbessert und verstärkt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 1.1.: Das rGVK ist ein Gemeinschaftswerk zwischen Region und Kanton und stellt ein Gefäss der Zusammenarbeit dar. Der regelmässige Austausch wird gefördert im Rahmen von Projekten wie dem rGVK. Die Region bringt sich in den Austauschgefässen aktiv ein.</p> <p>H 1.2.: Die Kompetenzen und Zuständigkeiten der regionalen und kantonalen Ebene werden transparent gemacht und insbesondere im Bereich Freizeitverkehr geklärt.</p> <p>H 1.3.: Konflikte auf fachlicher Ebene, die durch den Austausch nicht geklärt werden können, werden in einem Steuerungsausschuss gegebenenfalls unter Einbezug der politischen Ebene diskutiert und verhandelt.</p> <p>H 1.4.: Die ZPW stimmt sich mit den verschiedenen Planungsgefässen (z.B. Regionale Verkehrskonferenz RVK, Neue Regionalpolitik) ab und stärkt die Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	Kanton (AFM), ZPW

	Kostenträger:	-
	Beteiligte:	Kanton (TBA, ARE), Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	-
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.3 Massnahme 03: Umsetzungsstand rGVK als Standardtraktandum an Delegiertenversammlung der ZPW

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Zusammenarbeit
Massnahme	03	Umsetzungsstand rGVK als Standardtraktandum an DV ZPW
Erläuterung Massnahme	Der Umsetzungsstand, der im Rahmen des rGVK definierten Massnahmen mit Zuständigkeit der ZPW wird regelmässig an der Delegiertenversammlung der ZPW diskutiert und festgehalten. Zudem wird über den Stand der weiteren rGVK-Massnahmen (Zuständigkeit Gemeinden oder Kanton/ZVV) sowie des Umsetzungscontrollings (z.B. Schwerverkehrsmonitoring) informiert.	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 01 (Umsetzungscontrolling): Das Controlling der Umsetzung bildet eine der wesentlichen Grundlagen für das Traktandum an der DV der ZPW.</p> <p>M 02 (Austausch Region - Kanton): Der Austausch zwischen Region und Kanton bildet eine der wesentlichen Grundlagen für das Traktandum an der DV der ZPW.</p>	
Ziel	<p>Z 1: Zusammenarbeit</p> <p>Die Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinden und Planungsgremien der Region Weinland und mit dem Kanton im Bereich Mobilität und Verkehr wird verbessert und verstärkt.</p>	
Handlungsstrategien	H 1.1.: Das rGVK ist ein Gemeinschaftswerk zwischen Region und Kanton und stellt ein Gefäss der Zusammenarbeit dar. Der regelmässige Austausch wird gefördert im Rahmen von Projekten wie dem rGVK. Die Region bringt sich in den Austauschgefässen aktiv ein.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW
	Massnahmenträger:	ZPW
	Kostenträger:	-
	Beteiligte:	Kanton (AFM, TBA, ARE), Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	Traktanden DV ZPW
	Kosten:	tief
Wirkungspotential:	mittel	

5.1.4 Massnahme 04: Monitoring Schwerverkehr

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Schwerverkehr
Massnahme	04	Monitoring Schwerverkehr
Erläuterung Massnahme	<p>Der Kanton erarbeitet zusammen mit der Region ein Monitoringkonzept für den Schwerverkehr im Weinland. Das Monitoring umfasst folgende Bestandteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Zählstellennetz wird überprüft und bei Bedarf ergänzt (Zählstellenlage, Schwerverkehrserfassung), damit verlässlichere Daten zum Schwerverkehr in der Region vorhanden sind. – Es werden geeignete Indikatoren aufgestellt, um den Schwerverkehr im Weinland zu messen. – Die Daten werden regelmässig ausgewertet. <p>Dies betrifft insbesondere auch die Einfallsachsen in die Region, um den regionsfremden Schwerverkehr zu beobachten. Im Monitoringkonzept wird festgehalten, welches Schwerverkehrsaufkommen als zu hoch beurteilt wird.</p> <p>Der Aufbau des Monitorings muss auf das Lenkungskonzept (M05) abgestimmt werden. Die Daten des Monitorings bilden einerseits eine Grundlage für die Erarbeitung des Lenkungskonzepts und stellen andererseits sicher, dass die Wirkung der Massnahmen des Lenkungskonzepts überprüft werden kann.</p> <p>Folgende Achsen sind unter anderem für das Monitoring zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nord-Süd auf A4 (Rheinbrücke bis Hettlingen) – Nord-Süd auf paralleler Kantonsstrasse (Winterthurerstr. – Weinlandstr.) – Ost-West von der Rheinbrücke Ruedlingen in Flaach zur A4 – Ost-West von der Reinbrücke Hemishofen über Trüllikon und Ossingen zur A4 – Ost-West von Langwiesen zur Rheinbrücke 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 01 (Umsetzungscontrolling): Das Monitoring Schwerverkehr bildet eine Grundlage für das Umsetzungscontrolling des rGVK.</p> <p>M 02 (Austausch Region – Kanton): Die Entwicklung des Schwerverkehrs wird jährlich ausgewertet und mit der Region diskutiert.</p> <p>M 05 (Lenkungskonzept Schwerverkehr): Das Lenkungskonzept hält Massnahmen fest, welche ergriffen werden, wenn eine unerwünschte Entwicklung auftritt. Zudem können die Massnahmen aus dem Lenkungskonzept mit dem Monitoring überprüft werden.</p>	
Ziel	<p>Z 2: Schwerverkehr</p> <p>Der Schwerverkehr durch das Weinland wird auf der A4 gebündelt, auf dem übrigen Strassennetz möglichst plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 2.3.: Das Schwerverkehrsaufkommen an den wichtigen Einfallsachsen ins Weinland wird mit einem Monitoring beobachtet und periodisch ausgewertet.</p>	

	Wächst der Schwerverkehr abseits der A4 überproportional an, werden Gegenmassnahmen geprüft.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	Kanton (AFM, TBA), ZPW
	Kostenträger:	Kanton (AFM, TBA), ZPW
	Beteiligte	Gemeinden entlang der SV-Achsen, weitere gemäss Monitoringkonzept, Kanton Thurgau, Kanton Schaffhausen
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	-
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.5 Massnahme 05: Lenkungskonzept Schwerverkehr

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Schwerverkehr
Massnahme	05	Lenkungskonzept Schwerverkehr
Erläuterung Massnahme	<p>Die Region erarbeitet zusammen mit dem Kanton ein Lenkungskonzept für den Schwerverkehr im Weinland. Das Konzept soll auf Basis einer verbesserten Datengrundlage die Ist-Situation im Schwerverkehr aufzeigen. Dabei soll detaillierter abgeklärt werden, wie gross der Anteil an regionsfremden Verkehr ist und wie dieser auf die A4 gelenkt werden kann. Das Konzept soll zudem eine gemeinsame Vorstellung zur Führung des regionalen Schwerverkehrs durch die Region und geeignete Massnahmen zu dessen Umsetzung festhalten. Dazu sollen Abschnitte definiert werden, die vom Schwerverkehr besonders entlastet werden sollen.</p> <p>Durch diese aktive Steuerung des Schwerverkehrs soll dieser mit möglichst wenig störenden Auswirkungen abgewickelt und möglichst direkt auf die A4 gelenkt werden.</p> <p>Das Lenkungskonzept kann folgende Stossrichtungen umfassen:</p> <p>1) Infrastrukturelle und regulatorische Massnahmen: Der Schwerverkehr wird durch diese Massnahmen so gelenkt, dass er möglichst siedlungsverträglich abgewickelt wird und möglichst wenig Anwohnende davon betroffen sind. Zu prüfende Massnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchfahrtswiderstand erhöhen: Die Gestaltung des Strassenraums so anpassen, dass die Geschwindigkeit gesenkt wird und die Route für den Schwerverkehr unattraktiver wird (Strassenbeläge, Linearität der Fahrbahn, Bepflanzung). - Fahrbahnbreite reduzieren, um Raum in Seitenbereichen mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. - Temporeduktion im Siedlungsgebiet - LW-Fahrverbot mit Zubringerdienst oder zeitlichen Beschränkungen - Vorgaben in den Bauvorschriften von güterverkehrsintensiven Einrichtungen zur Anlieferung <p>Es besteht ein sehr enger Zusammenhang mit den Massnahmen zu den Ortsdurchfahrten (M06).</p> <p>2) Dialog mit den ansässigen Unternehmen: Die logistikintensiven Betriebe der Region (Industrie, Landwirtschaft, Logistik...) werden eruiert und für eine Zusammenarbeit angefragt. Anders als beim Personenverkehr ist der Güterverkehr überwiegend auf eine begrenzte Anzahl Akteure zurückzuführen. Dies ermöglicht es, diese an einen runden Tisch zu bringen, um gemeinsam mögliche Lösungen zu finden, um die negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs einzudämmen. Dies kann folgende Punkte umfassen:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Freiwillige Anpassung der Routenwahl - Anpassung der Zustellzeiten - Bündelung der Fahrten - weitere <p>Gemeinsam vereinbarte Massnahmen werden in einer gemeinsamen Vereinbarung festgehalten, die freiwillig unterzeichnet werden kann.</p> <p>Die Massnahmen des Lenkungskonzepts können auch an ungewünschte Entwicklungen des Schwerverkehrs im Weinland gekoppelt werden, welche durch das Monitoring (M04) ausgewiesen werden.</p>																
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 04 (Monitoring Schwerverkehr): Das Monitoring des Schwerverkehrs zeigt die Wirksamkeit der Massnahmen des Lenkungskonzepts Schwerverkehr auf. Einzelne Massnahmen des Konzepts können zudem bei ungewünschter Entwicklung des Schwerverkehrs ausgelöst werden.</p> <p>M 06 (Tempo- und Gestaltungsgrundsätze): Die Lenkung des Schwerverkehrs wird stark mit der Ausgestaltung der Ortsdurchfahrten zusammenhängen.</p> <p>M 07 (Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten): Die Lenkung des Schwerverkehrs wird stark mit der Ausgestaltung der Ortsdurchfahrten zusammenhängen.</p>																
Ziel	<p>Z 2: Schwerverkehr</p> <p>Der Schwerverkehr durch das Weinland wird auf der A4 gebündelt, auf dem übrigen Strassennetz möglichst plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt.</p>																
Handlungsstrategien	<p>H 2.1.: Der Kanton und die Region setzen sich beim Bund dafür ein, dass die Autobahn A4 weiter als Route für den Schwerverkehr gestärkt wird.</p> <p>H 2.2.: Zusammen mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten werden situationsspezifische Massnahmen ergriffen, um die störenden Auswirkungen des Schwerverkehrs zu vermindern.</p>																
Verantwortung / Umsetzung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Initiator:</td> <td>Gemeinden, ZPW, Kanton</td> </tr> <tr> <td>Massnahmenträger:</td> <td>ZPW, Kanton (AFM für Konzept, TBA für Umsetzung Massnahmen auf Staatsstrassen), Gemeinden</td> </tr> <tr> <td>Kostenträger:</td> <td>ZPW, Kanton (AFM für Konzept, TBA für Umsetzung Massnahmen auf Staatsstrassen), Gemeinden</td> </tr> <tr> <td>Beteiligte</td> <td>Kanton (AFM, TBA, KAPO, ZVV/MVU)</td> </tr> <tr> <td>Umsetzungshorizont:</td> <td>kurzfristig</td> </tr> <tr> <td>Verankerung:</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kosten:</td> <td>Konzept tief, Umsetzung mittel</td> </tr> <tr> <td>Wirkungspotential:</td> <td>Konzept tief, Umsetzung hoch</td> </tr> </table>	Initiator:	Gemeinden, ZPW, Kanton	Massnahmenträger:	ZPW, Kanton (AFM für Konzept, TBA für Umsetzung Massnahmen auf Staatsstrassen), Gemeinden	Kostenträger:	ZPW, Kanton (AFM für Konzept, TBA für Umsetzung Massnahmen auf Staatsstrassen), Gemeinden	Beteiligte	Kanton (AFM, TBA, KAPO, ZVV/MVU)	Umsetzungshorizont:	kurzfristig	Verankerung:	-	Kosten:	Konzept tief, Umsetzung mittel	Wirkungspotential:	Konzept tief, Umsetzung hoch
Initiator:	Gemeinden, ZPW, Kanton																
Massnahmenträger:	ZPW, Kanton (AFM für Konzept, TBA für Umsetzung Massnahmen auf Staatsstrassen), Gemeinden																
Kostenträger:	ZPW, Kanton (AFM für Konzept, TBA für Umsetzung Massnahmen auf Staatsstrassen), Gemeinden																
Beteiligte	Kanton (AFM, TBA, KAPO, ZVV/MVU)																
Umsetzungshorizont:	kurzfristig																
Verankerung:	-																
Kosten:	Konzept tief, Umsetzung mittel																
Wirkungspotential:	Konzept tief, Umsetzung hoch																

5.1.6 Massnahme 06: Regionale Tempo- und Gestaltungsgrundsätze für Ortsdurchfahrten erstellen

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Ortsdurchfahrten
Massnahme	06	Regionale Tempo- und Gestaltungsgrundsätze für Ortsdurchfahrten erstellen
Erläuterung Massnahme	<p>Die Region ergänzt die kantonalen Standards Staatsstrassen (insbesondere «Staatsstrassen der Zukunft», «Gestaltung Staatsstrassen» und «Elementekatalog Strassenraumgestaltung») mit regionalen Gestaltungsgrundsätzen und regionsspezifischen Elementen, die bei der Aufwertung der Ortsdurchfahrten zur Anwendung gelangen sollen und hält diese in einem Konzept fest.</p> <p>Damit soll erreicht werden, dass sich die Region mit den Möglichkeiten in den konkreten Aufwertungsprojekten auseinandersetzt und ihre Bedürfnisse bei den Projekten zur Umgestaltung einbringen kann. Die Gemeinden sowie die ortsansässige Bevölkerung sollen in den Prozess integriert werden. Zudem wird dadurch eine gewisse regionale Einheitlichkeit der Aufwertung erreicht und es können Synergien genutzt werden. Dazu sollen verschiedene regionsspezifische Gestaltungselemente definiert werden, die aber auch je nach Gemeinde differenziert ausgestaltet werden können, um die Diversität in der Region beizubehalten. Dazu eignen sich modulare Gestaltungselemente.</p> <p>Das Konzept enthält zudem die regionalen Vorstellungen zur Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen in Weinländer Ortschaften. Dabei wird untersucht, welches das optimale Temporegime für jede kantonale Ortsdurchfahrt im Weinland ist und welche regionalen Auswirkungen (Verkehrsverlagerungen / Reisezeiten) diese haben. Bei der Ausarbeitung der Tempo- und Gestaltungsgrundsätze müssen die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden. Die gesamtverkehrlichen Wirkungen von Änderungen am Strassenquerschnitt und Verkehrsregime sind zu untersuchen. Durch einen frühzeitigen Einbezug der MVU kann sichergestellt werden, dass Anpassungen am Temporegime im Busangebotskonzept STEP 2035 berücksichtigt werden können. Auch Blaulichtorganisationen sowie der landwirtschaftliche Verkehr wird bei der Erarbeitung der Grundsätze berücksichtigt.</p> <p>Schnell umsetzbare Massnahmen werden in Pilotversuchen getestet und wo möglich sofort umgesetzt «Quick-Wins». Dadurch können Erfolge erzielt werden, bevor die Projekte für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten baureif sind.</p> <p>Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in Feuerthalen ist hier zudem denkbar, die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Verkehrsdosierung (Verkehrsmanagement) zu überprüfen.</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	M 05 (Lenkungskonzept Schwerverkehr): Die Tempo- und Gestaltungsgrundsätze berücksichtigen die gewünschte Lenkung des Schwerverkehrs.	

	<p>M 07 (Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten): Die Regionalen Tempo- und Gestaltungsgrundsätze sind auf eine siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten ausgerichtet.</p> <p>M 24 (Busangebotskonzept STEP 2035): Tempoanpassungen müssen bei der Angebotsplanung des ÖV berücksichtigt werden.</p>	
Ziel	<p>Z 3: Ortsdurchfahrten</p> <p>Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 3.1.: Die Region erarbeitet regionale Gestaltungsgrundsätze und regionspezifische Elemente, die bei der Aufwertung der Ortsdurchfahrten zur Anwendung gelangen.</p> <p>H3.2.: Der Kanton und die Gemeinden berücksichtigen bei der Umgestaltung die Verkehrsmengen und Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsmittel sowie weitere Bedürfnisse wie Aufenthaltsqualität in den Ortszentren gleichberechtigt. Die Ortsdurchfahrten und Gemeindestrassen werden so gestaltet, dass die Trennwirkung reduziert wird.</p> <p>H3.3.: Die störenden Auswirkungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) durch den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr werden reduziert.</p> <p>H3.4.: Dem Fuss- und Veloverkehr stehen in den Ortszentren sichere Verkehrsflächen zur Verfügung, die insbesondere die Bedürfnisse von Kindern und älteren Personen berücksichtigen.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW
	Massnahmenträger:	ZPW, Kanton (TBA, KAPO), Gemeinden, MVU
	Kostenträger:	ZPW, Kanton (TBA)
	Beteiligte	ZPW, Kanton (TBA, KAPO), Gemeinden, MVU
	Umsetzungshorizont:	kurzfristig
	Verankerung:	-
	Kosten:	tief (Konzepterarbeitung)
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.7 Massnahme 07: Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Ortsdurchfahrten
Massnahme	07	Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten
Erläuterung Massnahme	<p>Die Ortsdurchfahrten im Weinland sollen siedlungsorientiert umgestaltet werden. Die Trennwirkung der Strassen soll dabei reduziert und der Strassenraum aufgewertet werden. Dazu sind auf die regionalen Gestaltungsprinzipien (M 06) abgestimmte Betriebs- und Gestaltungskonzepte zu erarbeiten und umzusetzen. Die Initiative für die Umgestaltung der Strassenräume muss dabei von den Gemeinden erfolgen und wird vom Kanton unterstützt.</p> <p>Bei der siedlungsorientierten Gestaltung der Ortsdurchfahrten ist die Effizienz der Gesamtmobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zu verbessern sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Bei der Neuaufteilung des Strassenraums sind die Flächen von Fassade zu Fassade zu berücksichtigen. Die Gestaltung des Strassenraums mit Materialisierung der Beläge und Ränder, Bepflanzung, Möblierung, Beleuchtung etc. trägt zur Aufwertung und Hitzeminderung bei. Für die Situation angemessene Geschwindigkeitsregimes (M 06) tragen zur Steigerung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Der regionale Richtplan enthält eine Liste mit «Aufwertung Strassenraum bei Ortsdurchfahrten». Diese soll aktualisiert und um folgende Ortsdurchfahrten ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Winterthurerstrasse bei AROVA-Hallen in Flurlingen - Diessenhoferstrasse Feuerthalen: Erweiterung Bahnhof Feuerthalen - Landstrasse Andelfingen Erweiterung bis zum Bhf. - Hauptstrasse Unterstammheim: Erweiterung zum Bahnhof 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 05 (Lenkungskonzept Schwerverkehr): Die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrten berücksichtigt das entsprechende Konzept.</p> <p>M 06 (Regionale Tempo- und Gestaltungsgrundsätze für Ortsdurchfahrten erstellen): Die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrten berücksichtigt das entsprechende Konzept.</p>	
Ziel	<p>Z 3: Ortsdurchfahrten</p> <p>Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 3.2.: Der Kanton und die Gemeinden berücksichtigen bei der Umgestaltung die Verkehrsmengen und Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsmittel sowie weitere Bedürfnisse wie Aufenthaltsqualität in den Ortszentren gleichberechtigt. Die Ortsdurchfahrten und Gemeindestrassen werden so gestaltet, dass die Trennwirkung reduziert wird.</p>	

	<p>H 3.3.: Die störenden Auswirkungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) durch den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr werden reduziert.</p> <p>H 3.4.: Dem Fuss- und Veloverkehr stehen in den Ortszentren sichere Verkehrsflächen zur Verfügung, die insbesondere die Bedürfnisse von Kindern und älteren Personen berücksichtigen.</p>		
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW, Gemeinden	
	Massnahmenträger:	ZPW, Kanton (TBA), Gemeinden	
	Kostenträger:	ZPW, Kanton (TBA), Gemeinden	
	Beteiligte	ZPW, Kanton (TBA), Gemeinden, MVU <i>Hinweise für alle Gemeinden siehe unten (Beteiligte Gemeinden)</i>	
	Umsetzungshorizont:	mittelfristig	
	Verankerung:	Regionaler Richtplan	
	Kosten:	hoch	
	Wirkungspotential:	hoch	
Beteiligte Gemeinden		Aktualisierung Liste Ortsdurchfahrten Regionaler Richtplan RRP	Ergänzung oder Erweiterung Ortsdurchfahrten RRP
	Feuerthalen	X	X
	Flurlingen		X
	Laufen-Uhwiesen	X	
	Dachsen	X	
	Benken	X	
	Rheinau	X	
	Marthalen	X	
	Trüllikon	X	
	Truttikon	X	
	Stammheim	X	X
	Kleinandelfingen	X	
	Andelfingen	X	X
	Ossingen	X	
	Thalheim an der Thur	X	
	Flaach	X	
	Henggart		
	Dorf	X	
	Volken	X	
	Buch am Irchel		
Berg am Irchel			

5.1.8 Massnahme 08: Ortsumfahrungen überprüfen

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Ortsdurchfahrten
Massnahme	08	Ortsumfahrungen überprüfen
Erläuterung Massnahme	<p>In drei Weinländer Ortschaften besteht ein Richtplaneintrag zur Landsicherung von Ortsumfahrungen. In Ossingen ist diese im kantonalen Richtplan und in Flaach und Oberstammheim im regionalen Richtplan festgehalten. Die Ortsumfahrungen sind jedoch aktuell zurückgestellt.</p> <p>Damit eine Ortsumfahrung realisiert werden kann, müssen die zu erwartenden Entlastungseffekte mit dem Aufwand einer neuen Infrastruktur sowie allfälligen Rebound-Effekten abgewogen werden. Zur Beurteilung der Ortsumfahrungen im Weinland sollen folgende Fragen geklärt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Welchen Beitrag leisten die Umfahrungen im Gesamtverkehrssystem? – Welche Auswirkungen hätten die Umfahrungen auf Verkehr, Umwelt und Gesellschaft? – Welchen Beitrag können die Umfahrungen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt leisten? – Welche anderweitigen Möglichkeiten bestehen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt? <p>Auf Basis dieser Erkenntnisse soll der weitere Umgang mit den Richtplaneinträgen zu den Ortsumfahrungen geklärt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Können die Richtplaneinträge gelöscht werden oder soll weiterhin Land für eine mögliche Umfahrung gesichert werden? 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen		
Ziel	<p>Z 3: Ortsdurchfahrten</p> <p>Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 3.3.: Die störenden Auswirkungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) durch den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr werden reduziert.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	Kanton, ZPW, Standortgemeinden
	Kostenträger:	Kanton (AFM), ggfs. ZPW (bei Anpassung regRP)
	Beteiligte:	Gemeinden Ossingen, Flaach, Stammheim, ggfs. Anrainergemeinden, Kanton (AFM, ARE, TBA, ALN, AWEL), MVU, ZPW
	Umsetzungshorizont:	kurzfristig

	Verankerung:	Regionaler Richtplan
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	offen

5.1.9 Massnahme 09: Sperrung MIV und Aufwertung FVV Flurlingersteg

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Ortsdurchfahrten
Massnahme	09	Sperrung MIV und Aufwertung FVV Flurlingersteg
Erläuterung Massnahme	<p>Der Flurlingersteg wird heute vom MIV sowie FVV genutzt. Aufgrund des engen Querschnitts wird der Verkehr mit einer LSA einspurig über die Brücke geführt. Unter Rückstau und längeren Wartezeiten ist hier auch der Veloverkehr auf der wichtigen Alltagsroute von/zum Bahnhof Neuhausen sowie der touristischen Route zum Rheinfall betroffen. Durch den Galgenbuckeltunnel besteht die Möglichkeit die Gemeinde Flurlingen auf dem übergeordneten Strassennetz schneller zu erreichen resp. auch zu umfahren.</p> <p>Der Flurlingersteg zwischen Flurlingen und Neuhausen über den Rhein soll für den MIV gesperrt werden (ausgenommen Rettungsdienste und Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligung). Dadurch kann der Schleichverkehr von der Autobahn durch die Gemeinde Flurlingen nach Neuhausen unterbunden werden. Durch eine Aufwertung der Brücke für den Fuss- und Veloverkehr soll die Zugänglichkeit des Bhf. Neuhausen für den Fuss- und Veloverkehr aus Flurlingen gestärkt und die multimodale Mobilität gefördert werden.</p> <p>Die Sperrung des Flurlingerstegs ist als Massnahme FVV02.04 im Agglomerationsprogramm Schaffhausen (4.Generation, Priorität B) enthalten und soll voraussichtlich bis 2030 umgesetzt werden.</p>	
Zusammenhang zu anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 3: Ortsdurchfahrten</p> <p>Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.</p> <p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p> <p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p> <p>Z 7: Öffentlicher Verkehr</p> <p>Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	

Handlungsstrategien	<p>H 3.3.: Die störenden Auswirkungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) durch den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr werden reduziert.</p> <p>H 3.4.: Dem Fuss- und Veloverkehr stehen in den Ortszentren sichere Verkehrsflächen zur Verfügung, die insbesondere die Bedürfnisse von Kindern und älteren Personen berücksichtigen.</p> <p>H 6.2.: Das Netz an Alltagsverbindungen für den Veloverkehr wird punktuell überprüft, um die wichtigen Umsteigepunkte, regionalen Drehscheiben und Versorgungsschwerpunkte zu erschliessen. Damit kann das Velo als Verkehrsmittel gestärkt werden.</p> <p>H 7.2.: Die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen innerhalb des Siedlungsgebiets und bei den Naherholungsgebieten wird verbessert.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Standortgemeinden
	Massnahmenträger:	Standortgemeinden
	Kostenträger:	Standortgemeinden, Bund (Agglomerationsprogramm SH)
	Beteiligte	Flurlingen, Neuhausen
	Umsetzungshorizont:	mittelfristig
	Verankerung:	Agglomerationsprogramm SH 4G, regionaler Richtplan
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.10 Massnahme 10: Umsetzung Massnahmen Erholungskonzept Thurauen

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Freizeitverkehr
Massnahme	10	Umsetzung Massnahmen Erholungskonzept Thurauen
Erläuterung Massnahme		<p>Die vorgeschlagenen Massnahmen des Erholungskonzepts Thurauen (Stand 2021) werden umgesetzt. Darauf basierend wird der Regionale Richtplan nachgeführt. Die Zuständigkeiten und die Finanzierung werden zwischen den Gemeinden und dem Kanton geklärt.</p> <p>Die Massnahmen sind in Objektblätter unterteilt und umfassen im Wesentlichen die Parkierung (MIV), die Erschliessung (ÖV) und sonstige Massnahmen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die Massnahmen umfassen im Bereich MIV: <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung Parkplatzsituation (Zusammenlegung ohne Verlust) - Parkplatzbewirtschaftung - Durchsetzung Parkplatzbewirtschaftung - MIV-Lenkung zu Parkplätzen (Parkleitsystem) 2) Im Bereich ÖV: <ul style="list-style-type: none"> - Bus-Erschliessung ab Bahnhof Andelfingen im Sommerhalbjahr - Zusätzliche Bushaltestelle Andelfingen - Thurauen Express 3) Sonstige: <ul style="list-style-type: none"> - Neue Schiffslandestellen Ellikon am Rhein und Flaach Paradiso - Veloverleihsystem (Synergien mit M 15)
Zusammenhang mit anderen Massnahmen		<p>Die folgenden Massnahmen weisen einen Zusammenhang zur Massnahme 10 auf. Auf eine explizite Erläuterung wird aufgrund der Eigenständigkeit des Erholungskonzepts Thurauen verzichtet.</p> <p>M 01: Umsetzungscontrolling M 02: Austausch Region - Kanton M 13: Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln M 15: Einführung Bike-Sharing Angebot M 21: Aufwertung des ÖV-Angebots M 22: Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet M 23: Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung</p>
Ziel		<p>Z 3: Ortsdurchfahrten</p> <p>Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.</p>

	<p>Z 6: Mobilitätsverhalten Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p> <p>Z 7: Öffentlicher Verkehr Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 3.3.: Die störenden Auswirkungen (Emissionen, Lärm, Schadstoffe) durch den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr werden reduziert.</p> <p>H 3.4.: Dem Fuss- und Veloverkehr stehen in den Ortszentren sichere Verkehrsflächen zur Verfügung, die insbesondere die Bedürfnisse von Kindern und älteren Personen berücksichtigen.</p> <p>H 6.2.: Das Netz an Alltagsverbindungen für den Veloverkehr wird punktuell überprüft, um die wichtigen Umsteigepunkte, regionalen Drehscheiben und Versorgungsschwerpunkte zu erschliessen. Damit kann das Velo als Verkehrsmittel gestärkt werden.</p> <p>H 7.2.: Die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen innerhalb des Siedlungsgebiets und bei den Naherholungsgebieten wird verbessert.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Initiator gemäss Absichtserklärung
	Massnahmenträger:	Gemeinden, Kanton, MVU
	Kostenträger:	Gemeinden, Kanton, weitere
	Beteiligte	Andelfingen, Kleinandelfingen, Flaach, Marthalen
	Umsetzungshorizont:	mittelfristig
	Verankerung:	Erholungskonzept Thurauen, Regionaler Richtplan
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.11 Massnahme 11: Parkplatzmanagement beidseits des Rheinflalls

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Freizeitverkehr
Massnahme	11	Parkplatzmanagement beidseits des Rheinflalls
Erläuterung Massnahme	<p>Das MIV-Parkplatzangebot am Rheinflall – sowohl auf Schaffhauser wie auch auf Zürcher Seite – ist insbesondere an den Wochenenden und während der Ferienzeit häufig hoch ausgelastet. Dies führt zu unerwünschten Parkplatzen suchverkehren im untergeordneten Strassennetz in den Gemeinden Neuhausen am Rheinflall, Laufen-Uhwiesen und Dachsen mit entsprechend negativen Effekten auf die Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren.</p> <p>Die bestehenden Infrastrukturen auf der Zürcher und der Schaffhauser Seite des Rheinflalls sollen besser genutzt werden, indem die Besucher von der Nationalstrasse A4 aus möglichst direkt an die Parkplätze geführt werden, die freie Kapazitäten haben. Dazu werden ein übergeordnetes Parkleitsystem sowie ein einheitliches Tarifsysteem eingeführt.</p> <p>Das geplante Parkplatzmanagement beidseits des Rheinflalls ist als A-Massnahme in Eigenleistung (Massnahme VM02) im Agglomerationsprogramm SH 4G verankert und befindet sich in der Phase des Vorprojekts. In einem nächsten Projektschritt soll das Konzept abschliessend abgestimmt werden (u.a. auch mit dem TBA Kt. ZH; die Federführung hat das Immobilienamt Kt. ZH). Dann wird das Konzept mit dem ASTRA diskutiert, zumal das Leitsystem zu einem grossen Teil im ASTRA-Perimeter installiert werden soll.</p> <p>In Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm soll zusätzlich ein Wirkungscontrolling zum Freizeitverkehr durchgeführt werden. Dadurch soll analysiert werden, ob die Lenkungsmassnahmen die gewünschte Wirkung zeigen und der Parksuchverkehr in den Weinländer Gemeinden eingeschränkt werden kann.</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 4: Freizeitverkehr</p> <p>Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 4.2.: Ein Monitoring in Kombination mit dem Parkleitsystem und der Bewirtschaftung der Parkieranlagen ermöglicht eine Überwachung der Auslastung und Lenkung der Besucherströme.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kantone Zürich und Schaffhausen
	Massnahmenträger:	Kantone Zürich und Schaffhausen
	Kostenträger:	Kantone Zürich und Schaffhausen
	Beteiligte	Laufen-Uhwiesen und Dachsen
	Umsetzungshorizont:	mittelfristig

	Verankerung:	Agglomerationsprogramm SH 4G
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.12 Massnahme 12: Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf kombinierte Mobilität
Massnahme	12	Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland
Erläuterung Massnahme		<p>In der Region Weinland wird vom Kanton ein Pilotprojekt zur vernetzten Mobilität lanciert. Dazu wird eine App entwickelt, welche die verschiedenen Angebote und Services der Mobilität im Weinland verknüpft. Das Pilotprojekt «vernetzte Mobilität Weinland» könnte so funktionieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der App können alle Verkehrsmittel der Pilotregion vereint werden. Das Angebot umfasst sowohl Routenplanung als auch Ticketing. Damit soll die Kombination der Verkehrsmittel vereinfacht werden. Mögliche Partner sind neben den ÖV-Unternehmen auch Car-sharing- und Veloverleihanbieter (M 15). Die App ermöglicht das Buchen der gesamten Reisekette mit einer einzigen Buchung. - An den regionalen Drehscheiben (M 13) werden die Mobilitätsangebote verknüpft. Dazu ist sicherzustellen, dass die verschiedenen Services über die App gebucht werden können. Dies kann z.B. eine Reservation von Parkplätzen (inkl. E-Ladestation) oder Veloabstellplätzen (M 14) umfassen. - Die Drehscheiben erhalten ein einheitliches Design, welches auf die App abgestimmt ist. Damit kann der Wiedererkennungseffekt gefördert werden. - Neben verkehrlichen Angeboten sollen auch weitere mögliche regionale Angebote und Services entlang der Reisekette integriert werden. Dies kann zum Beispiel touristische Angebote wie Restaurants oder Ausflugsziele oder Events umfassen. Es ist denkbar, dass Tickets gelöst und Reservationen getätigt werden können. Auch Einkaufsnutzungen (z.B. Bestellung von Lebensmitteln) oder Postdienstleistungen (z.B. Paketabholungen) sind in die App grundsätzlich integrierbar. - Die Anwendung betrifft nicht nur den Freizeitverkehr, sondern auch den Alltagsverkehr. Durch die Integration des Privatautos in die App kann die kombinierte Nutzung von Privatauto und ÖV erleichtert werden. <p>Die App ist als eine Schnittstelle zwischen verschiedenen bestehenden Services vorgesehen.</p> <p>Bei der Realisierung dieses Pilotversuchs soll mit den Nachbarregionen zusammengearbeitet werden. Es bietet sich an, die Region Winterthur und den Kanton Schaffhausen miteinzubeziehen, da diese Regionen stark mit dem Weinland verflochten sind. Zudem kann mit dem Einbezug des Kantons Schaffhausen das Projekt kantonsübergreifend gestaltet werden.</p> <p>Ist das Pilotprojekt erfolgreich, ist eine Ausdehnung auf andere Regionen möglich.</p>
Zusammenhang mit anderen Massnahmen		<p>M 13 (Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln): An den regionalen Drehscheiben werden die Mobilitätsangebote verknüpft. Sie müssen ausreichend Services anbieten und gestalterisch aufeinander abgestimmt werden.</p> <p>M 14 (Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen): Veloanlagen sind für dieses Konzept von zentraler Bedeutung.</p>

	<p>M 15 (Einführung Bike-Sharing Angebot): Ein Bike-Sharing Angebot ist für dieses Konzept eine Bereicherung.</p>	
Ziel	<p>Z 4: Freizeitverkehr Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.</p> <p>Z 5: Kombinierte Mobilität Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.</p> <p>Z 6: Mobilitätsverhalten Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p> <p>Z 7: Öffentlicher Verkehr Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 4.3.: Attraktive Angebote und gute Information erleichtern die Nutzung und schaffen Anreize für die Nutzung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>H 4.4.: Die Umsteigepunkte, die Freizeitanlagen und die Erholungsgebiete werden durch geeignete Signalisation und Information gut aufeinander abgestimmt und sind auch für Ortsunkundige benutzbar.</p> <p>H 5.1.: Die regionalen Drehscheiben werden aufgewertet und funktionsgerecht ausgestattet, um sie für ihre Hauptfunktion als attraktive Umsteigepunkte tauglich zu machen.</p> <p>H 5.2.: Mit Verleih- und Sharingangeboten für Velos und E-Bikes wird die kombinierte Mobilität unterstützt.</p> <p>H 6.3.: Die E-Mobilität wird in Abstimmung auf das kantonale Förderprogramm an strategisch wichtigen Standorten bei privaten und öffentlichen Parkieranlagen gefördert.</p> <p>H 6.4.: Die Gemeinden nehmen die Beratungsangebote des Kantons im Bereich Mobilitätsmanagement wahr und informieren Bevölkerung und Unternehmen.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	Kanton (AFM), ZPW, Gemeinden, weitere

	Kostenträger:	Kanton (AFM), weitere
	Beteiligte	Interesse Kantone Schaffhausen, Thurgau → Kontaktaufnahme
	Umsetzungshorizont:	Kurz- bis mittelfristig
	Verankerung:	-
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.13 Massnahme 13: Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf kombinierte Mobilität
Massnahme	13	Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln
Erläuterung Massnahme		<p>Die wichtigsten Umsteigepunkte für die Region Weinland im Alltagsverkehr sind folgende Drehscheiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Andelfingen - Dachsen - Feuerthalen - Henggart - Marthalen - Neuhausen (ausserhalb Region) - Schaffhausen (ausserhalb Region) <p>Die wichtigsten Umsteigepunkte für die Region Weinland im Freizeitverkehr sind folgende Drehscheiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Andelfingen - Flaach - Langwiesen - Ossingen - Rheinau - Schloss Laufen - Stammheim <p>Diese Umsteigepunkte werden nutzerorientiert so weiterentwickelt, dass attraktive Alternativen zum MIV geschaffen werden können. Dies wird erreicht, indem die Umsteigepunkte im Rahmen eines Konzepts für kombinierte Mobilität auf folgende Punkte überprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anzahl und Anordnung von öffentlichen Veloabstellanlagen (B+R) - Abstellanlagen für hochwertige Velos (Einstellboxen) - Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge (MIV, Velo) - Anzahl und Anordnung von Parkplätzen (P+R) - Bike- und Carsharing-Angebote - Ergänzende Angebote, die den Umsteigeort attraktiv machen (z.B. Gastronomie, Einkaufen) - Optimierung der Anschlüsse der Busverbindungen - Signalisation und Information (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) auch für ortsunkundige Personen in Abstimmung auf die Schwerpunkte der Naherholung und Versorgung
Zusammenhang mit anderen Massnahmen		<p>M 12 (Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland): Attraktive Drehscheiben sind eine Grundlage für das Pilotprojekt vernetzte Mobilität.</p> <p>M 14 (Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen): Die Veloanlagen befinden sich in aller Regel an den Umsteigepunkten.</p> <p>M 15 (Einführung Bike-Sharing Angebot): Das Angebot wird an die Umsteigepunkte gebunden sein.</p>

Ziel	<p>Z 4: Freizeitverkehr Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.</p> <p>Z 5: Kombinierte Mobilität Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.</p> <p>Z 6: Mobilitätsverhalten Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 4.3.: Attraktive Angebote und gute Information erleichtern die Nutzung und schaffen Anreize für die Nutzung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>H 4.5.: Die Voraussetzungen für die Fortbewegung mit E-Velos werden verbessert durch ein attraktives Angebot zugehöriger Infrastruktur, wie Ladeinfrastruktur an strategisch wichtigen Orten.</p> <p>H 5.1.: Die regionalen Drehscheiben werden aufgewertet und funktionsgerecht ausgestattet, um sie für ihre Hauptfunktion als attraktive Umsteigepunkte tauglich zu machen.</p> <p>H 6.3.: Die E-Mobilität wird in Abstimmung auf das kantonale Förderprogramm an strategisch wichtigen Standorten bei privaten und öffentlichen Parkieranlagen gefördert.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW, Kanton
	Massnahmenträger:	Gemeinden, ZPW, Kanton (AFM), SBB, MVU
	Kostenträger:	Gemeinden, ZPW (regRP), Kanton (AFM, TBA), SBB
	Beteiligte	Gemeinden mit Umsteigepunkten, ZPW, Kanton (AFM, TBA), SBB, MVU
	Umsetzungshorizont:	Konzept kurzfristig, Massnahmen mittelfristig
	Verankerung:	Regionaler Richtplan
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.14 Massnahme 14: Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf kombinierte Mobilität
Massnahme	14	Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen
Erläuterung Massnahme	<p>Die Anzahl und die Qualität von öffentlichen Veloanlagen wird erhöht, insbesondere an den identifizierten Schwerpunkten (Umsteigepunkte, Versorgungsschwerpunkte, Naherholungsschwerpunkte). An Bahnhöfen kann auf das kantonale B+R Förderprogramm zurückgegriffen werden.</p> <p>Als Basis für die Erstellung der Veloanlagen werden regionale Standards entwickelt. Die Qualität von Veloanlagen wird u.a. bestimmt durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anzahl und Art der Veloabstellplätze - Nähe zum Quell-/Zielpunkt (Lage) - Überdachung - Sicherheit - Sichtbarkeit und Zugänglichkeit - Gestaltung - Ergänzende Anlagen (z.B. Pumpen, Informationstafeln, Schliessfächer, Ladeinfrastruktur, ...) 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 12 (Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland): Der kombinierte Verkehr und damit auch das Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland ist auf die Umsteigepunkte angewiesen.</p> <p>M 13 (Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln): Die (öffentlichen) Veloanlagen befinden sich in aller Regel an den Umsteigepunkten.</p> <p>M 15 (Einführung Bike-Sharing Angebot): Die Veloanlagen werden auch von den Benutzern des Bike-Sharing Angebots benutzt.</p>	
Ziel	<p>Z 4: Freizeitverkehr Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.</p> <p>Z 5: Kombinierte Mobilität Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.</p> <p>Z 6: Mobilitätsverhalten Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in</p>	

	Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.	
Handlungsstrategien	H 4.3.: Attraktive Angebote und gute Information erleichtern die Nutzung und schaffen Anreize für die Nutzung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs.	
	H 4.5.: Die Voraussetzungen für die Fortbewegung mit E-Velos werden ver- bessert durch ein attraktives Angebot zugehöriger Infrastruktur, wie Ladeinf- rastruktur an strategisch wichtigen Orten.	
	H 5.1.: Die regionalen Drehscheiben werden aufgewertet und funktionsge- recht ausgestattet, um sie für ihre Hauptfunktion als attraktive Umsteige- punkte tauglich zu machen.	
	H 6.2.: Das Netz an Alltagsverbindungen für den Veloverkehr wird punktuell überprüft, um die wichtigen Umsteigepunkte, regionalen Drehscheiben und Versorgungsschwerpunkte zu erschliessen. Damit kann das Velo als Ver- kehrsmittel gestärkt werden.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW
	Massnahmenträger:	ZPW, Kanton (AFM), Gemeinden
	Kostenträger:	ZPW, Kanton (AFM), Gemeinden
	Beteiligte	ZPW, Kanton (AFM), Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	kurzfristig (Standards), mittelfristig (Veloanlagen)
	Verankerung:	Regionaler Richtplan
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.15 Massnahme 15: Bike-Sharing Angebot

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf kombinierte Mobilität
Massnahme	15	Einführung Bike-Sharing Angebot
Erläuterung Massnahme	<p>Die Einführung eines Bike-Sharing Angebots wird geprüft. Das konkrete Angebot, das Betriebsmodell und die Finanzierung sind im Detail zu klären. In der Tendenz ist ein stationsgebundenes System (fixe An- und Rückgabestellen) einem stationslosen (keine fixe An- und Rückgabestellen) System vorzuziehen, da hauptsächlich für den Freizeitverkehr ein Potenzial besteht. Ein Angebot an E-Bikes ist ebenfalls zu prüfen. Die wichtigen Umsteigepunkte (Drehscheiben) sind bei der Standortwahl zu berücksichtigen.</p> <p>Das Angebot richtet sich voraussichtlich v.a. an die touristische Nutzung, also an den Veloverkehr der Freizeit. Dementsprechend würde sich eine typische Mietdauer wohl im Bereich von Tagen oder Halbtagen befinden. Es ist denkbar, dass das Sharing-Angebot verschiedene bereits in der Region vorhandene Mietangebote von Fachhändlern mit neuen Angeboten an Drehscheiben verknüpft. Der Vorteil eines einheitlichen Verleihsystems liegt darin, dass Nutzer ihr Velo an verschiedenen Orten wieder abgeben und ihre Tour so flexibel planen können.</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 12 (Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland): Das Angebot wird in das Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland integriert.</p> <p>M 13 (Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln): Das Angebot befinden sich in aller Regel an den Umsteigepunkten.</p> <p>M 14 (Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloplanlagen): Das Bike-Sharing Angebot profitiert ebenfalls davon.</p>	
Ziel	<p>Z 4: Freizeitverkehr Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.</p> <p>Z 5: Kombinierte Mobilität Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 4.3.: Attraktive Angebote und gute Information erleichtern die Nutzung und schaffen Anreize für die Nutzung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>H 5.2.: Mit Verleih- und Sharingangeboten für Velos und E-Bikes wird die kombinierte Mobilität unterstützt.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW
	Massnahmenträger:	ZPW, Gemeinden, Kanton (AFM) beratend

	Kostenträger:	Gemeinden, Private
	Beteiligte	-
	Umsetzungshorizont:	kurzfristig
	Verankerung:	-
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	mittel

5.1.16 Massnahme 16: Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Mobilitätsverhalten
Massnahme	16	Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften
Erläuterung Massnahme		<p>Kommunale Bau- und Nutzungsordnungen der Gemeinden können Vorgaben zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei Neubauten oder grösseren Umbauten enthalten.</p> <p>Bei der nächsten Revision der Bau- und Nutzungsordnungen sind insbesondere folgende Bestimmungen zu berücksichtigen.</p> <ol style="list-style-type: none"> Festlegung von Obergrenzen für die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze bei neuen Überbauungen in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte <p>Jede MIV-Fahrt beginnt und endet an einem Parkplatz. Heute gibt es in allen Gemeinden eine Parkplatzerstellungspflicht, die konkreten Regelungen sind jedoch uneinheitlich. In etwas weniger als der Hälfte der Gemeinden besteht die Möglichkeit, die Anzahl Parkplätze unter gewissen Umständen zu reduzieren oder zu begrenzen, wie es §242 des Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vorsieht.</p> <p>In allen Gemeinden soll die Möglichkeit zur Reduktion geschaffen und insbesondere die Zahl der zu erstellenden Parkplätze begrenzt werden. Diese Beschränkung kann an eine gute ÖV-Erschliessung gekoppelt werden, so dass bei einer guten ÖV-Erschliessung die Anzahl Pflichtparkplätze tiefer ausfallen oder ganz entfallen.</p> Voraussetzungen für autoarme/autofreie Siedlungen im Umfeld von Bahnhöfen schaffen <p>Das Konzept autoarmer resp. autofreier Siedlungen ist im Grunde eine Erweiterung von Punkt 1. Dabei werden (Mehrfamilienhaus-) Siedlungen so konzipiert, dass wenige oder keine Parkplätze vorgesehen sind. Solche Siedlungen finden sich an Orten guter ÖV-Erschliessung, wie sie im Weinland praktisch nur um Bahnhöfe existieren.</p> <p>Mit der Reduktion der Pflichtparkplätze können die Voraussetzungen für autoarme resp. autofreie Siedlungen geschaffen werden. In den dafür besonders geeigneten Gemeinden entlang der Bahnlinien könnte der Begriff explizit in die Bauordnung und Parkplatzregelungen aufgenommen werden, um die Entwicklung solcher Siedlungen unter gewissen Bedingungen zu fördern.</p> Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern <p>In Anlehnung an §297 des PBGs bestehen in den meisten Gemeinden bereits Regelungen, die bei Mehrfamilienhäusern eine Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen vorsieht. In einzelnen Gemeinden kann diese noch ergänzt werden (vgl. beteiligte Gemeinden).</p>

	<p>4. Vorgaben zum Mobilitätsverhalten bei grösseren, verkehrsinintensiven Bauvorhaben (Mobilitätskonzepte)</p> <p>Bei grösseren, verkehrsinintensiven Bauvorhaben und Arealen mit Sondernutzungsplanung wird das Erstellen eines Mobilitätskonzepts grundeigentümergebunden vorgeschrieben. Im Mobilitätskonzept werden Vorgaben bezüglich der Gestaltung des Mobilitätsangebots des Areals gemacht, welche die Zielerreichung des rGVK's unterstützt. Hinweise dazu liefert unter anderem das kantonale Beratungsangebot «Impuls Mobilität» (www.impulsmobilität.ch). Spätestens mit der Baubewilligung wird das Mobilitätskonzept von der Gemeinde abgesegnet und die Bauträger verpflichten sich zur Umsetzung der im Mobilitätskonzept festgehaltenen Massnahmen.</p>																
<p>Zusammenhang mit anderen Massnahmen</p>	<p>M 07 (Raumplanerische Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr): Die Siedlungsentwicklung soll auf die Zentrumsgebiete und gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete konzentriert werden. Dies sind i.d.R. auch die Gebiete, in denen die vorgeschlagenen verkehrlichen Vorgaben in den kommunalen Bauvorschriften dann zur Anwendung kämen.</p> <p>M 15 (Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen): Die Entwicklung der regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen und die vorgeschlagenen verkehrlichen Vorgaben stehen in einer Wechselwirkung zur Förderung des Verkehrsmittel Velo. In deren Kombination wird die Infrastruktur verbessert und erhebliche Bestandteile davon (private Veloabstellplätze bei Mehrfamilienhäusern) rechtlich gesichert.</p>																
<p>Ziel</p>	<p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p> <p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurze Distanzen wird das Potential des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>																
<p>Handlungsstrategien</p>	<p>H 6.1.: Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich in den regionalen Zentrumsgebieten an zentraler Lage und mit guter ÖV-Erschliessung.</p>																
<p>Verantwortung / Umsetzung</p>	<table border="1"> <tr> <td>Initiator:</td> <td>Gemeinden</td> </tr> <tr> <td>Massnahmenträger:</td> <td>Gemeinden, Kanton (ARE, AFM)</td> </tr> <tr> <td>Kostenträger:</td> <td>Gemeinden</td> </tr> <tr> <td>Beteiligte</td> <td><i>Hinweise für alle Gemeinden siehe unten (Handlungsbedarf Gemeinden)</i></td> </tr> <tr> <td>Umsetzungshorizont:</td> <td>Kurz- bis mittelfristig</td> </tr> <tr> <td>Verankerung:</td> <td>Bauordnungen</td> </tr> <tr> <td>Kosten:</td> <td>tief</td> </tr> <tr> <td>Wirkungspotential:</td> <td>mittel</td> </tr> </table>	Initiator:	Gemeinden	Massnahmenträger:	Gemeinden, Kanton (ARE, AFM)	Kostenträger:	Gemeinden	Beteiligte	<i>Hinweise für alle Gemeinden siehe unten (Handlungsbedarf Gemeinden)</i>	Umsetzungshorizont:	Kurz- bis mittelfristig	Verankerung:	Bauordnungen	Kosten:	tief	Wirkungspotential:	mittel
Initiator:	Gemeinden																
Massnahmenträger:	Gemeinden, Kanton (ARE, AFM)																
Kostenträger:	Gemeinden																
Beteiligte	<i>Hinweise für alle Gemeinden siehe unten (Handlungsbedarf Gemeinden)</i>																
Umsetzungshorizont:	Kurz- bis mittelfristig																
Verankerung:	Bauordnungen																
Kosten:	tief																
Wirkungspotential:	mittel																

Handlungsbedarf der Gemeinden bezüglich verkehrlichen Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften. Handlungsbedarf:	1. Obergrenzen Anzahl Parkplätze (z.B. in abhängig von ÖV-Erschl.)	2. Voraussetzungen für autoarme/autofreie Siedlungen (um Bahnhöfe)	3. Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen	4. Weitere Vorgaben zum Mobilitätsverhalten
	X ¹²			
Feuerthalen		X		X
Flurlingen	X	X		X
Laufen-Uhwiesen	X	X		X
Dachsen	X	X		X
Benken	X			X
Rheinau	X			X
Marthalen	X	X		X
Trüllikon	X		X	X
Truttikon	X		X	X
Stammheim	X	X	X	X
Kleinandelfingen	X			X
Andelfingen	X	X		X
Ossingen	X	X		X
Thalheim an der Thur	X			X
Flaach	X			X
Henggart	X	X		X
Dorf	X			X
Volken	X			X
Buch am Irchel	X			X
Berg am Irchel	X		X	X

 Handlungsbedarf
 Gemeinden

5.1.17 Massnahme 17: Raumplanerische Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Mobilitätsverhalten
Massnahme	17	Raumplanerische Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr
Erläuterung Massnahme	<p>Die Siedlungsentwicklung wird an gut mit ÖV erschlossenen Orten und vorwiegend auf die regionalen Zentrumsgebiete konzentriert. Dies wird bei der kommunalen Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete erfolgt gemäss den im RegioROK definierten Ziele. Die Optimierung der Erschliessung für die jeweiligen Nutzungen, auch mit dem Fuss- und Veloverkehr und ÖV wird dabei berücksichtigt.</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	M 16 (Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften): In der Regel sind diejenigen Gebiete auf die sich die Siedlungsentwicklung konzentrieren soll auch diejenigen, auf die sich die verkehrlichen Vorgaben insbesondere beziehen.	
Ziel	<p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p> <p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurze Distanzen wird das Potential des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>	
Handlungsstrategien	H 6.1.: Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich in den regionalen Zentrumsgebieten an zentraler Lage und mit guter ÖV-Erschliessung.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Gemeinden, ZPW
	Massnahmenträger:	Gemeinden, ZPW, Kanton (ARE, AFM)
	Kostenträger:	Gemeinden
	Beteiligte	-
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	kommunale Planungsinstrumente
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.18 Massnahme 18: Umsetzung und punktuelle Überprüfung kantonalen Velonetzplan

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Mobilitätsverhalten
Massnahme	18	Umsetzung und punktuelle Überprüfung kantonaler Velonetzplan
Erläuterung Massnahme	<p>Die Umsetzung des Velonetzplan und der darin vorgesehenen Velorouten wird weitergeführt.</p> <p>Um den regionalen Besonderheiten des Weinlands Rechnung zu tragen, wird der kantonale Velonetzplan punktuell hinsichtlich der identifizierten Schwerpunkte regionaler Bedeutung überprüft und ggf. ergänzt. Dadurch kann sichergestellt werden, dass alle identifizierten Schwerpunkte regionaler Bedeutung mit ausreichender Veloinfrastruktur erschlossen werden</p> <p>Zu den identifizierten Schwerpunkten regionaler Bedeutung gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Umsteigepunkte - Regionale Versorgungsschwerpunkte (insbesondere, wenn ausserhalb Zentrum) - Regionale Arbeitsschwerpunkte - Naherholungsgebiete (Rhein, Thur/Thurauen, Husemersee, Irchel, Nussbaumersee) <p>Dabei werden die Bedürfnisse der entsprechenden Nutzergruppe (Freizeitverkehr, Schulverkehr) berücksichtigt (subjektive Sicherheit).</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p> <p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurze Distanzen wird das Potential des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 6.2.: Das Netz an Alltagsverbindungen für den Veloverkehr wird punktuell überprüft, um die wichtigen Umsteigepunkte, regionalen Drehscheiben und Versorgungsschwerpunkte zu erschliessen. Damit kann das Velo als Verkehrsmittel gestärkt werden.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM, TBA), Gemeinden
	Massnahmenträger:	Kanton (AFM, TBA), Gemeinden
	Kostenträger:	Kanton (AFM, TBA)
	Beteiligte	Kanton (AFM, TBA), Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	kurzfristig

	Verankerung:	Velonetzplan
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	tief

5.1.19 Massnahme 19: Förderung E-Mobilität

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Mobilitätsverhalten
Massnahme	19	Förderung E-Mobilität
Erläuterung Massnahme	<p>Die E-Mobilität wird im Weinland gefördert. Die Gemeinden und die Region orientieren sich dabei an «best-practices» anderer Gemeinden, Städte oder Kantone und halten ihre Massnahmen in einem Konzept Elektromobilität fest. Folgende Massnahmen können Gemeinden ergreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elektromobilität in lokalen strategischen Zielen verankern - Kommunale Gebäude mit Ladestationen ausrüsten - Kommunale Ladestationen mit Photovoltaik kombinieren - Elektrifizierung des Fahrzeugparks von Gemeinden (z.B. E-Busse, E-Kehrichtfahrzeuge, E-Gemeindeautos) – Anpassung Beschaffungsrichtlinien - Anpassungen der kommunalen Bauvorschriften, damit bei Parkierungsanlagen von Neubauten Lademöglichkeiten für Elektromobilität vorzusehen sind und das Laden zu Hause und am Arbeitsplatz ermöglicht wird. Dazu wird die Bau- und Zonenordnung (BZO) angepasst. - Information und Beratung von Bevölkerung und Unternehmen <p>Der Kanton Zürich fördert die E-Mobilität mit dem Förderprogramm Elektromobilität. Das Förderprogramm stellt Mittel zur Förderung des Ausbaus von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge am Wohnort, aber auch bei Unternehmen sowie Park+Ride Anlagen zur Verfügung. Ausserdem unterstützt der Kanton Gemeinden und Unternehmen, die in Zusammenhang mit dem Umstieg auf E-Mobilität externe Beratung einholen wollen.</p> <p>Die Gemeinden im Weinland nehmen das Angebot im Rahmen ihrer Tätigkeiten an und tragen mit Öffentlichkeitsarbeit dazu bei, dass die Angebote bekannter werden und von verschiedenen Stakeholdern (Private, Unternehmen) in ihrer Gemeinde genützt werden.</p> <p>https://www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/dinamo/foerderprogramm-ladeinfrastruktur.html</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p> <p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurze Distanzen wird das Potential des Velos besser genützt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>	

Handlungsstrategien	<p>H 6.3.: Die E-Mobilität wird in Abstimmung auf das kantonale Förderprogramm an strategisch wichtigen Standorten bei privaten und öffentlichen Parkieranlagen gefördert.</p> <p>H 6.4.: Die Gemeinden nehmen die Beratungsangebote des Kantons im Bereich Mobilitätsmanagement wahr und informieren Bevölkerung und Unternehmen.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW
	Massnahmenträger:	Gemeinden
	Kostenträger:	Gemeinden, Kanton Zürich (Strassenfonds)
	Beteiligte	-
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	kommunale Strategien
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.20 Massnahme 20: Mobilitätsberatung

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Mobilitätsverhalten
Massnahme	20	Mobilitätsberatung
Erläuterung Massnahme	<p>Der Kanton bietet diverse Beratungsangebote im Bereich Mobilitätsmanagement an, die dabei unterstützen den Verkehr kostensparender, umweltfreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten. Diese richten sich an Gemeinden/Verwaltungen, Unternehmen und die Bevölkerung. Sie umfassen z.B. die Thematik Alterssiedlungen und -wohnungen (damit können diese sensibilisiert werden, insbesondere auf alternative Mobilitätsformen z.B. um im Alter auf das Auto verzichten zu können), Schulen, Unternehmensmobilität oder das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen. Auch die Förderung der Elektromobilität wird thematisiert. Das Beratungsangebot enthält zahlreiche gute Praxisbeispiele.</p> <p>Die Gemeinden machen Gebrauch von diesen Angeboten und sorgen aktiv dafür, dass die Unternehmen und die Bevölkerung zu diesen Angeboten gelangen. Dabei stehen Personen und Unternehmen im Fokus, welche sich in einer Wechselphase befinden (Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger, Personen kurz vor der Pension, neue Unternehmen, Standortwechsel von Unternehmen etc.). In dieser Wechselphase finden diverse Verhaltensänderungen statt und das Mobilitätsverhalten wird neu überdacht.</p> <p>Beratungsangebot Impuls Mobilität: https://www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p> <p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurze Distanzen wird das Potential des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p>	
Handlungsstrategien	H 6.4.: Die Gemeinden nehmen die Beratungsangebote des Kantons im Bereich Mobilitätsmanagement wahr und informieren Bevölkerung und Unternehmen.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Gemeinden
	Massnahmenträger:	Gemeinden, Kanton (AFM)
	Kostenträger:	Gemeinden, Private
	Beteiligte	-
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe

	Verankerung:	-
	Kosten:	tief
	Wirkungspotential:	tief

5.1.21 Massnahme 21: Aufwertung des ÖV-Angebots

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr
Massnahme	21	Aufwertung des ÖV-Angebots
Erläuterung Massnahme		<p>Das ÖV Angebot in der Region wird gesichert und verbessert. Mit der Behebung der Schwachstellen im Busnetz und der Ergänzung weiterer Linien soll die Rolle des ÖV in der Mobilität gestärkt werden. Dabei soll das Angebot insbesondere eine attraktive Alternative zum MIV sein. Die Aufwertung des ÖV-Angebots geschieht gemeinsam im Rahmen des Fahrplanverfahrens. Folgende Aufwertungen werden geprüft:</p> <p>Anbindung an Nachbarregionen verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von Rheinau nach Jestetten (DE) (z.B. Verknüpfung Bus 7347 zwischen Jestetten (DE) und Altenburg (DE) und Bus 620 in Rheinau) • Verbindungen in den Kanton Thurgau (z.B. Linie 847 anstatt zum Bahnhof Schlatt TG nach Diessenhofen zu führen (Planungen laufen), Abstimmung Linien Ostwind und ZVV in Oberneunforn TG) • Anbindung von Flurlingen und Feuerthalen an Schaffhausen (AP-Massnahme) <p>Regionale ÖV-Erschliessung verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Erschliessung Freizeitgebiete gemäss Gesamtkonzept Thurauen (z.B. Rheinau Unterstadt (Klosterinsel)-Ellikon-Flaach/Thurauen) • Freizeitanlage Rheinwiese Langwiesen • Versorgungsschwerpunkte besser anbinden (z.B. Linie 623 über Kleinandelfingen nach Ossingen leiten) <p>Verknüpfung innerhalb der Region verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Verknüpfung Buslinien an Drehscheiben verbessern (oder Linien durchbinden) • Anschlüsse Buslinien auf Züge Richtung Schaffhausen verbessern <p>Für die Umsetzung der Aufwertung des ÖV-Angebots sind die betroffenen Gemeinden angehalten, sich mit dem marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) auszutauschen, damit die gewünschten Massnahmen im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft werden können.</p>
Zusammenhang mit anderen Massnahmen		M22 (Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung): Die Verbesserung der Haltestellenabdeckung betrifft auch allfällige neue oder optimierte Linien.
Ziel		<p>Z 4: Freizeitverkehr Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.</p> <p>Z 6: Mobilitätsverhalten</p>

	<p>Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.</p> <p>Z 7: Öffentlicher Verkehr Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 4.3: Attraktive Angebote und gute Information erleichtern die Nutzung und schaffen Anreize für die Nutzung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>H 6.1: Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich in den regionalen Zentrumsgebieten an zentraler Lage und mit guter ÖV-Erschliessung.</p> <p>H 7.1: Die Haltestellenabdeckung in den Siedlungsgebieten wird durch eine Optimierung der Haltestellenlagen verbessert.</p> <p>H 7.3: Bedarfsangebote des öffentlichen Verkehrs, für den Alltags- und den Freizeitverkehr werden initiiert und getestet.</p> <p>H 7.4: Die Anschlussqualität der Buslinien in der Region wird überprüft und optimiert unter Berücksichtigung der regionalen Zentrumsgebiete und der Nachbarzentren.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Gemeinden
	Massnahmenträger:	ZVV, MVU
	Kostenträger:	ZVV, Gemeinden, Nachbarkantone
	Beteiligte	ZVV/MVU, Gemeinden, Nachbarkantone
	Umsetzungshorizont:	Kurz- bis mittelfristig
	Verankerung:	ZVV Angebotsstrategie
	Kosten:	hoch
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.22 Massnahme 22: Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr
Massnahme	22	Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet
Erläuterung Massnahme	<p>Eine schlechte Haltestellenabdeckung reduziert die Attraktivität des ÖV für alle Bevölkerungsgruppen. In der Lagebeurteilung hat sich gezeigt, dass die Region Weinland in Bezug auf die Haltestellenabdeckung Verbesserungspotenzial aufweist.</p> <p>Deshalb soll die Haltestellenabdeckung im Siedlungsgebiet optimiert werden. Dies kann durch zwei Massnahmen verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Optimierung der Lage der Haltestellen innerhalb des Siedlungsgebiets, damit die Wege zur Haltestelle kürzer werden. – Das Bedienen von zusätzlichen Haltestellen entlang bestehender Linien. <p>Die Optimierung soll sich an wichtigen Quell- und Zielpunkten der Versorgung (Arbeitsplätze, Einkaufen, Arzt, etc.) orientieren.</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	M21 (Aufwertung des ÖV-Angebots): Neue oder optimierte Linien sollen so ausgestaltet werden, dass die dem neuen Anspruch an eine verbesserte Abdeckung gerecht werden.	
Ziel	<p>Z 7: Öffentlicher Verkehr</p> <p>Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 7.1: Die Haltestellenabdeckung in den Siedlungsgebieten wird durch eine Optimierung der Haltestellenlagen verbessert.</p> <p>H 7.2: Die Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen innerhalb des Siedlungsgebiets und bei den Naherholungsgebieten wird verbessert.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Gemeinden
	Massnahmenträger:	ZVV, MVU, Kanton (TBA), Gemeinden
	Kostenträger:	Kanton (TBA), Gemeinden
	Beteiligte	ZVV, MVU, Kanton (TBA), Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	mittelfristig
	Verankerung:	Kommunaler Richtplan
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.23 Massnahme 23: Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr
Massnahme	23	Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung
Erläuterung Massnahme	<p>Ein Pilotprojekt mit bedarfsgerechter ÖV-Erschliessung der Umgebung von Andelfingen wird geprüft. Dabei werden Orte ohne ÖV-Erschliessung wie Alten und Dätwil und ggf. Freizeitgebiete (z.B. Husermersee) integriert. Primär sollen Verbindungen vom und zum Bahnhof Andelfingen abgedeckt werden. Bei der Ausarbeitung des Pilotprojekts müssen diese Relationen auf ihre Zweckmässigkeit überprüft werden. Zur Umsetzung des Projekts gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten:</p> <p>Integration des Bedarfsangebots in den regulären ÖV:</p> <p>Die Integration eines Bedarfsangebots in den regulären ÖV muss sich nach der kantonalen Angebotsverordnung richten. Dementsprechend liegt der Fokus im Ersatz des bestehenden Angebots im Linienverkehr an schwach nachgefragten Haltestellen durch das Bedarfsangebot. Zusätzlich können heute nicht erschlossene Gebiete in das Bedarfsangebot aufgenommen werden, sofern dies wirtschaftlich machbar ist.</p> <p>Das Bedarfsangebot wird dabei in die bestehenden Tarifstrukturen integriert und es gelten die üblichen Abonnemente. Zur Finanzierung des Angebots sind Zuschläge möglich.</p> <p>Beispiel ÖV-Integration: PubliCar Appenzell:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PubliCar bietet im Kanton Appenzell Innerrhoden einen Tür-zu-Tür-Service innerhalb des Kantonsgebiets sowie wichtige nahe ausserkantonale «Drehscheiben» an. - Das Bedarfsangebot kann per App oder Telefon gebucht werden. - Genützt werden kann das Angebot mit einem normalen ÖV-Ticket sowie einem Zuschlag von 5 Fr. <p>Zusammenarbeit mit Privatanbieter</p> <p>Bei der Zusammenarbeit mit Privatanbieter sind die Gemeinden bei der Umsetzung frei. Die betroffenen Gemeinden können zusammenspannen und zusammen mit einem Privatanbieter ein Bedarfsangebot zur Erschliessung der betroffenen Gebiete anbieten. Die Finanzierung kann über die Gemeinden sowie über Private (Unternehmen, Sponsoring) erfolgen. Die üblichen Abonnemente des öffentlichen Verkehrs sind nicht gültig.</p> <p>Beispiel Privatanbieter: «MyBuxi»</p> <ul style="list-style-type: none"> - MyBuxi ist ein privater Anbieter im Emmental, der Gotthardregion, und anderen Regionen in der Schweiz. - Dieser bietet einen Tür-zu-Tür Service innerhalb abgegrenzter Regionen an. - Das Angebot kann per App gebucht werden 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Finanziert wird das Angebot über die Nutzer, es werden sowohl Einzeltickets als auch Abonnemente angeboten. - Das Angebot wird von Gemeinden / Vereinen / Privaten unterstützt und basiert teilweise auf ehrenamtlichen Tätigkeiten (gemeinnützige Vereine). 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	M22 (Verbesserung Bushaltestellenabdeckung): Pilotprojekt muss auf Verbesserung der Haltestellenabdeckung abgestimmt werden.	
Ziel	<p>Z 7: Öffentlicher Verkehr</p> <p>Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 7.1: Die Haltestellenabdeckung in den Siedlungsgebieten wird durch eine Optimierung der Haltestellenlagen verbessert.</p> <p>H 7.3: Bedarfsangebote des öffentlichen Verkehrs, für den Alltags- und den Freizeitverkehr werden initiiert und getestet.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW, Gemeinden
	Massnahmenträger:	je nach Modell (ZVV, MVU, ZPW, Gemeinden)
	Kostenträger:	je nach Modell (ZVV, Gemeinden, Private)
	Beteiligte	je nach Modell (ZVV, MVU, ZPW, Gemeinden (Andelfingen, Kleinandelfingen, Ossingen, ggf. weitere Gemeinden), Private)
	Umsetzungshorizont:	mittelfristig
	Verankerung:	-
	Kosten:	hoch
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.24 Massnahme 24: Busangebotskonzept STEP 2035 inkl. Klärung der Haupteerschliessungsrichtung

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr
Massnahme	24	Busangebotskonzept STEP 2035 inkl. Klärung der Haupteerschliessungsrichtung
Erläuterung Massnahme	<p>Im Rahmen des nächsten Ausbaus schritts des Bahnnetzes STEP 2035 wird das Busnetz auf den veränderten Fahrplan der S-Bahn abgestimmt. Dazu wird ein Busangebotskonzept erarbeitet. Im Rahmen des Konzepts kann das Busangebot besser auf die Arbeitsplatzgebiete der Region angepasst werden. Der ZVV initiiert die Anpassungen am Buskonzept 2035 und zieht die Gemeinden im Rahmen der üblichen Verfahren mit ein.</p> <p>Die Region klärt als Grundlage für die Angebotsanpassungen die Haupteerschliessungsrichtungen im regionalen Richtplan, insbesondere für folgende Bahnhöfe:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Flurlingen / Feuerthalen (heute nicht im RRP) Richtung Schaffhausen – Marthalen neu in Richtung Schaffhausen anstatt Winterthur 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 7: Öffentlicher Verkehr</p> <p>Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 7.5: Die S-Bahn und Feinverteilter des ÖV werden auf die regionalen Drehscheiben ausgerichtet und aufeinander abgestimmt.</p>	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	ZPW, ZVV
	Massnahmenträger:	ZPW, ZVV, MVU, Gemeinden
	Kostenträger:	ZPW, ZVV, Gemeinden
	Beteiligte	ZPW, ZVV, MVU, Gemeinden
	Umsetzungshorizont:	langfristig
	Verankerung:	-
	Kosten:	offen
	Wirkungspotential:	hoch

5.1.25 Massnahme 25: Kantonsübergreifende Abstimmung der Tarifstrukturen

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr
Massnahme	25	Kantonsübergreifende Abstimmung Tarifstrukturen
Erläuterung Massnahme	<p>Das Tarifzonensystem des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wurde 1990 eingeführt. Eine Tarifzone im ZVV umfasst seither in der Regel vier Gemeinden und hat einen Radius von rund vier Kilometern. Auch die Tarifzonen im Weinland entsprechen diesem Standard. Anpassungen des Tarifzonenplans obliegen, wie die Festsetzung des gesamten Tarifs und Fahrausweissortiments des ZVV, dem Verkehrsrat. Seit 2004 ist der ZVV in den Tarifverbund Z-Pass (Kooperation des ZVV mit den benachbarten Tarifverbänden) integriert. Dies erschwert die Anpassung der heutigen Zonenstruktur.</p> <p>Das Weinland ist als Grenzregion von einer erhöhten Anzahl kantonsübergreifender Verkehrsbeziehungen betroffen.</p> <p>In einem Austausch zwischen Vertreter der Grenzregionen, der betroffenen Ämter des Kantons Zürichs sowie der Nachbarkantone sollen die Handlungsmöglichkeiten bezüglich der Optimierung der Tarifstrukturen ausgelotet werden</p>	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	-	
Ziel	<p>Z 7: Öffentlicher Verkehr</p> <p>Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	H 7.5: Die Tarifstrukturen werden kantonsübergreifend abgestimmt.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	ZVV, Kanton (AFM), ZPW, Nachbarkantone
	Kostenträger:	Kanton (AFM)
	Beteiligte	-
	Umsetzungshorizont:	kurzfristig
	Verankerung:	-
	Kosten:	gering
	Wirkungspotential:	gering

5.2 Massnahmentabelle

Als einfaches Instrument für die Umsetzungsplanung wurde eine Gesamtübersicht erstellt. In der Umsetzungstabelle sind alle Massnahmen aufgeführt sowie die dazugehörige Zuständigkeit für die Massnahme (Initiator, Massnahmenträger, Kostenträger und weitere Beteiligte. Zudem sind der Umsetzungshorizont, die Kosten sowie das Wirkungspotenzial einer Massnahme aufgeführt.

Nummer	Massnahme	Umsetzungshorizont	Kosten	Wirkungspotential	Zuständigkeiten / Rollen	Bund	Kanton Zürich							Nachbar- kantone	Region	Gemeinden											Private	Sonstige										
						ohne weitere Zuweisung SBB	ohne weitere Zuweisung AFM	TBA	ARE	KAPO	ZVV	MVU	Schaffhausen	Thurgau	ZPW	alle (ohne weitere Zuweisung)	Andelfingen	Benken	Berg am Irchel	Buch am Irchel	Dachsen	Dorf	Feuerthalen	Flaach	Flurlingen	Henggart	Ossingen	Rheinau	Kleinandelfingen	Laufen-Uhwiesen	Marthalen	Stammheim	Thalheim an der Trüllikon	Truttikon	Volken	ohne weitere Zuweisung	gemäss Absichtserklärung weitere keine	
14	Entwicklung von regionalen Standards für private und öffentliche Veloanlagen	kurzfristig	tief	mittel	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte			x						x	x																							
15	Bike-Sharing Angebot	kurzfristig	mittel	mittel	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte				x					x	x																			x	x			
16	Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften	kurz- bis mittelfristig	tief	mittel	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte				x		x																											
17	Raumplanerische Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Daueraufgabe	tief	hoch	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte				x		x			x	x																							
18	Umsetzung und punktuelle Überprüfung kantonaler Velonetzplan	kurzfristig	tief	tief	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte				x	x																												
19	Förderung E-Mobilität	Daueraufgabe	mittel	hoch	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte																																	
20	Mobilitätsberatung	Daueraufgabe	tief	tief	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte				x																													
21	Aufwertung des ÖV-Angebots	kurz- bis mittelfristig	hoch	hoch	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte																																	
22	Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet	mittelfristig	mittel	hoch	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte						x																											
23	Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung	mittelfristig	hoch	hoch	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte																																	
24	Busangebotskonzept STEP 2035 inkl. Klärung der Hauptschliessungsrichtung	langfristig	offen	hoch	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte																																	
25	Kantonsübergreifende Abstimmung Tarifstrukturen	kurzfristig	gering	gering	Initiator Massnahmeträger Kostenträger Weitere Beteiligte				x																													

5.3 Vernehmlassung Ziele und Massnahmen

Der Bericht zu den Zielen, Handlungsstrategien und Massnahmen wurde den Gemeinden sowie anderen Interessensgruppen (ZPW, Kanton Thurgau, AWEL, Amt für Landschaft und Natur, ZVV) am 30.5.2023 zur Vernehmlassung zugeschickt. Diverse Anregungen und Einwände aus den Rückmeldungen wurden in der Folge unmittelbar berücksichtigt und in den Bericht aufgenommen. Weitere stellen Hinweise für die Umsetzung der Massnahmen dar. Einige konnten nicht berücksichtigt werden oder sind lediglich zur Kenntnisnahme festgehalten worden. Alle eingegangenen Anliegen sind in der folgenden Auflistung ersichtlich und der Umgang damit ist dokumentiert.

Der Schlussbericht bildet damit das Arbeitsinstrument für die nachfolgende Massnahmenumsetzung.

Vernehmlassung rGVK Weinland

15.09.2023

Rückmeldung	Verweis Bericht	Inhalt / Anliegen	Umgang/Antwort
AFM-VP	1	S. 23 Anpassung Formulierung Z3 Z3 ist umständlich formuliert und stellt die Funktion des Durchfahrens ins Zentrum. Formulierungsvorschlag: «Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und Anwohner berücksichtigt und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.»	Die Formulierung der Ziele wurde mehrmals überarbeitet und abschliessend durch den Projektausschuss genehmigt. Sie wird nicht mehr angepasst.
	2	S. 23 Anpassung Formulierung H3.1 Federführend bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten (HVS, RVS) ist der Kanton unter Mitwirkung der Standortgemeinde. Wir bezweifeln, dass regionale Gestaltungsgrundsätze und regionsspezifische Elemente, zusätzlich zu bereits vorhandenen Normen und den aktuellen kantonalen Standards, in der Praxis hilfreich sind. Angestrebt werden situationsgerechte Lösungen. Hingegen spricht nichts dagegen, vorhandene regionstypische Qualitäten zu erhalten. Formulierungsvorschlag: «Der Kanton berücksichtigt beim Betrieb und der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten regionsspezifische Elemente.»	Regionale spezifische Gestaltungselemente entsprechen dem Wunsch der Region und der Gemeinden den regionstypischen Charakter der Ortsbilder zu erhalten und die Identität der Region zu stärken. Gemeinsam erarbeitete Grundsätze erleichtern die Erarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Ortsdurchfahrten und unterstützen die Gemeinden bei der Einbringung ihrer Interessen. Sie werden unter Berücksichtigung der kantonalen Standards sowie Normen erarbeitet. Die Formulierung wird beibehalten.
	3	S. 38 Umformulierung Massnahme 05: Lenkungskonzept Schwerverkehr Der Fokus liegt sehr stark auf der Nutzung der A4. Das mag für den Quell- und Ziel sowie Durchgangsverkehr von/nach Süden oder Norden der richtige Ansatz sein. Es gibt aber auch viele kürzere Lastwagenfahrten innerhalb der Region für Güter wie Kies- und Aushub, landwirtschaftliche Produkte, Lebensmittel, Baustoffe etc. Für diese bringt ein Lenkungskonzept mit Schwerpunkt auf die A4 keinen Mehrwert. Daneben ist das Spektrum möglicher lenkender Massnahmen, ohne die Erreichbarkeit deutlich zu reduzieren, ziemlich begrenzt. Vorschlag: Massnahmen umformulieren und anstelle eines Lenkungskonzepts für den Schwerverkehr ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept für das Weinland auf Basis des kantonalen GVLK erarbeiten (analog GVK, rGVK).	Der Begriff Lenkungskonzept passt besser auf den eruierten Handlungsbedarf und ist spezifischer auf die Region ausgerichtet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass daraus letztlich auch ein GVLK resultiert. Die Formulierung der Massnahmen wird beibehalten.
	4	S. 40 Streichung Massnahme 06: Regionale Tempo- und Gestaltungsgrundsätze für Ortsdurchfahrten erstellen Diese Massnahme erscheint uns wenig hilfreich, wenn bei Betrieb und Gestaltung von Ortsdurchfahrten der Spielraum situationspezifisch ausgenutzt werden soll. Es ist unklar, was mit regionalen Tempogrundsätzen im Einzelfall konkret erreicht wird. Betrieb und Gestaltung müssen zusammen situationsgerecht geplant werden. Daneben hilft die beispielhafte Erwähnung einer einzelnen «Befürchtung» zum Thema Tempo 30 niemandem. Vorschlag: Massnahme streichen. Formulierungsvorschlag, falls die Massnahme beibehalten wird: «Die gesamtverkehrlichen Wirkungen von Änderungen am Strassenquerschnitt und Verkehrsregime sind zu untersuchen. Durch einen frühzeitigen Einbezug der MVU kann sichergestellt werden, dass Anpassungen am Temporegime im Busangebotskonzept STEP 2035 berücksichtigt werden können.»	Die Region kann durch diese Massnahme eine eigenständige, aufeinander abgestimmte Haltung zum Thema Geschwindigkeiten in Ortsdurchfahrten entwickeln und diese situationspezifisch auf die Weinländer Verhältnisse abstimmen. Formulierungsvorschlag wird übernommen
AWEL	1	S. 10 Tabelle 1 Langfristige Klimastrategie Kanton Zürich ergänzen	Klimastrategie wurde bei den Grundlagen ergänzt.
	2	S. 13 Analyse Landschaft und Umwelt (S. 13) Dargestellt sind lediglich Naturräume als Attraktoren im Freizeitverkehr sowie die Notwendigkeit, das Thema Lokalklima im Strassenraum zu berücksichtigen. Es handelt sich nicht um eine Analyse gemäss Titel. Wir schlagen vor den Titel anzupassen.	Hierbei handelt es sich um eine Zusammenfassung der für das Weinland wichtigsten Erkenntnisse aus der fachlichen Analyse der Situation im Weinland (vgl. einleitende Absätze zu Kap. 2). Die detailliertere Analyse befindet sich im Bericht Lagebeurteilung.

	3	S. 18/28	Mobilitätsverhalten	Mit dem E-Bike besteht das Potenzial, auch mittlere Distanzen im Pendlerverkehr zurückzulegen. Bitte ergänzen.	Wurde ergänzt.
	4	S. 21	Schwerverkehr	Es sollte mindestens auf die Potenziale des Schienengüterverkehrs hingewiesen werden (Bahntransportpflicht Kies- und Aushub). Wir schlagen vor, einen Handlungsschwerpunkt «Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu ergänzen.	Auf eine Handlungsstrategie bezüglich Schienengüterverkehr auf regionaler Ebene wurde mangels Handlungsbedarf bewusst verzichtet. Das rGVK umfasst keine Massnahmen für die in der Lagebeurteilung kein spezifisch regionaler Handlungsbedarf ausgewiesen wurde. Übergeordnete Vorgaben gelten ohnehin.
	5	S. 23/40/42	Ortsdurchfahrten	Im Bereich von Ortsdurchfahrten ist auch die Klimaverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur ein Thema. Es sollte ein Handlungsfeld zum Thema «Hitzeminderung im Strassenraum» mit entsprechenden Massnahmen ergänzt werden.	Auf ein eigenes Handlungsfeld zur Hitzeminderung wird verzichtet. Das Thema Hitzeminderung ist im Vergleich zu anderen Regionen im Kanton Zürich nicht zentral, wird jedoch im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten standardmässig berücksichtigt.
	6	S. 38	Massnahme Lenkungskonzept Schwerverkehr	Das Thema Schienengüterverkehr gemäss kant. Güterverkehrs- und Logistikkonzept sollte im Lenkungskonzept integriert werden.	Handlungsbedarf besteht gemäss der Lagebeurteilung beim Strassengüterverkehr in den Ortsdurchfahrten. Das Lenkungskonzept wird bei der Massnahmendefinition jedoch die Kompatibilität mit dem kantonalen GVLK sicherstellen müssen.
Benken	1	S. 40ff.	Ortsdurchfahrten	Der Gemeinderat beantragt die Mitsprache und Einbindung der Gemeinden und der ortsansässigen Bevölkerung sicherzustellen. Zudem ist nebst Blaulichtorganisationen auch der landwirtschaftliche Verkehr bei Anpassungen von Ortsdurchfahrten zu berücksichtigen und schliesslich ist auf generelle Temporeduktionen zugunsten von individuellen Lösungen zu verzichten.	Bei der Erläuterung der Massnahme wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Mitsprache und Einbindung der Gemeinden sichergestellt und Blaulichtorganisationen sowie landwirtschaftlicher Verkehr berücksichtigt werden muss.
	2	S.61ff.	autofreie Siedlungen	Der Gemeinderat beantragt auf die Massnahme zu Ziff. 5.1.16 vollständig zu verzichten.	Die Vorgaben in den BZO sollen die wesensgerechte Verkehrsmittelwahl unterstützen. Die Massnahme spezifiziert das Vorgehen zur Umsetzung von §242 des PBG für Neubauten oder grössere Umbauten in Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessungsgüte und insbesondere im Umfeld von Bahnhöfen. Die Massnahme wird beibehalten.
	3	S. 76ff.	Haupterschliessungsrichtung Bahnhof Marthalen	Der Gemeinderat beantragt die Haupterschliessung für den Bahnhof Marthalen nach Winterthur zu belassen.	In der Lagebeurteilung wurde aufgezeigt, dass die nördlichen Gemeinden ab Marthalen in ihren Verkehrsbeziehungen mehrheitlich Richtung Schaffhausen orientiert sind, was mit dem bestehenden Richtplaneintrag im Widerspruch steht. Dieser ist im Rahmen des Busangebotskonzepts zu klären und ggfs. im Richtplan anzupassen. Mit dem rGVK wird die Anpassung noch nicht beschlossen.

Dachsen	1		kombinierte Mobilität Für eine verbesserte kombinierte Mobilität müsste es direkte gut ausgebaute Schnellwege für das Velo für Beruf und Alltag geben. Schöne touristische Velo-Umwege motivieren wenige zum Umsteigen.	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
	2		Ladestationen und Veloverleih Ausgebaute Ladestationen und Veloverleih an den SBB Knoten	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
	3		Ortsdurchfahrten Die Ortsdurchfahrten müssen für Fussgänger und Langsamverkehr attraktiver werden und für den Schwerverkehr unattraktiv.	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
	4		Bauten zur Geschwindigkeitsreduktion in Ortsdurchfahrten Die Bauten zur Geschwindigkeitsreduktion in Ortsdurchfahrten die Lärm verstärken, müssen ersetzt werden. (Pflastersteine Kantonsstrasse Dachsen Ortsdurchfahrt) Der Lärm stört die Bewohner Tag und Nacht überproportional zum Massnahme.	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
	5		ÖV Weinland Wunsch 30 Minuten Takt und nicht 20/40 Minuten - Ausbau Bahn Doppelspur	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
Flaach	1	Kap. 5.1.10	Erholungskonzept Thurauen Unter Beteiligte soll ebenfalls Marthalen aufgeführt werden.	Antrag angenommen
Flurlingen			verweist auf Stellungnahme zum Bericht Analyse und Handlungsbedarf	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
Henggart	1	Kap. 5.1.6	Massnahme 6 Mir ist wichtig darauf hinzuweisen, dass bei der Gestaltung der Dorfdurchfahrten keine Engpässe (Pfosten, Inseln, scharfe Randsteine, Zäune) gebaut werden welche den grossen landwirtschaftlichen Maschinen (z.B. Mährescher) die Durchfahrt erschweren oder gar verunmöglichen. Dies kann leider in letzter Zeit vermehrt beobachtet werden.	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
	2		Am MIV wird kein gutes Haar gelassen Das bemängle ich an diesem Dokument. Meiner Meinung nach hat er hier im Weinland, vor allem mit der E-Mobilität, durchaus seine Daseinsberechtigung. Ausserhalb der Stosszeiten sehe ich regelmässig ganze Züge mit nur einigen wenigen Passagieren. Da ist, meines Erachtens, ein Elektroauto, welches mit eigenem Solarstrom geladen wird, wahrscheinlich umweltverträglicher als der fast leere Zug. Da die wenigsten Leute im Bahnhof wohnen und in einem Bahnhof arbeiten, braucht es meistens noch ein anderes Verkehrsmittel als den Zug für den Arbeitsweg. Dieses andere Verkehrsmittel ist häufig dann auch ein Verbrenner (Bus, Auto). Darum ist in vielen Fällen die Fahrt mit dem eigenen Auto wesentlich schneller und, mit dem E-Auto, sogar umweltverträglicher.	Die E-Mobilität wird in Massnahme M19 aufgenommen und soll im Weinland speziell gefördert werden. Bewusst wurden im rGVK Weinland im Unterschied zu anderen Regionen keine konkreten Modalsplit-Ziele zur Reduzierung des MIV verankert, da der MIV aufgrund der ländlichen Strukturen im Verkehr innerhalb der Region eine wichtige Rolle spielt. Gleichwohl soll der Blick auf geeignete Alternativen gelenkt werden, wo diese einen realistischen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Mobilität leisten.
Kanton Schaffhausen	1	S. 15	Motorisierter Individualverkehr Falls die Engpassbeseitigung auf der A4 im Bereich Schaffhausen Süd-Herblingen nicht realisiert wird, könnte es langfristig zu Ausweichverkehren kommen, die vor allem das nördliche Weinland betreffen (regionaler Umgehungsverkehr über die Nebenachse Ramsen - Hemishofen - Stein am Rhein - Stammatal - Ossingen - Andelfingen bzw. Ramsen - Hemishofen - Basadingen - Trüllikon soll verhindert werden).	Kenntnisnahme
			Der Regierungsrat Schaffhausen hat beim ASTRA beantragt, die Machbarkeit einer Sanierung des Cholfirstunnels unter Betrieb zu prüfen. Falls eine Sanierung unter Betrieb nicht möglich sein sollte, wäre die Priorisierung des Abschnitts Uhwiesen - Schaffhausen Süd zu erhöhen, da eine über Jahre andauernde Schliessung des Cholfirstunnels für die Region Schaffhausen (einschliesslich nördliches Weinland) schlicht nicht zumutbar wäre.	Kenntnisnahme

	2	S. 46	Massnahme 9, Sperrung MIV und Aufwertung FW Flurlingersteg	<p>Im Rahmen der vorbereitenden Workshops zur Erarbeitung des APSG Schaffhausen wurde uns kommuniziert, dass die betreffenden Gemeinden Flurlingen und Neuhausen am Rheinflall von einer Sperrung des Stegs für den MIV absehen wollen. Dies nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass die Brücke sich wohl noch in einem Zustand befindet, der eine Sanierung grundsätzlich finanziell tragbar erscheinen lässt. Wir empfehlen deshalb nochmals den aktuellen Sachstand zu dieser Thematik einzuholen.</p>	<p>Die Massnahme ist aktuell noch im AP4 und das weitere Vorgehen ist unklar. Die beiden Gemeinden beurteilen die Situation unterschiedlich und sind auch unterschiedlich davon betroffen. Die Massnahme verbleibt bis zur Klärung im rGVK.</p>
	3	S. 52	Massnahme 12, Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland	<p>Wir begrüssen die Initiative zu diesem Projekt, zumal auch der Kanton Schaffhausen in das Angebotsportfolio integriert werden soll. Eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Lancierung des Projektes scheint aus unserer Sicht aber eine angepasste Tarifstruktur im Einzugsbereich der App zu sein. Die Problematik respektive Herausforderung in diesem Zusammenhang wird richtigerweise auf Seite 15 im Kapitel "Öffentlicher Verkehr" thematisiert: "Zudem wird die Abstimmung auf die umliegenden Tarife und Angebote Richtung Schaffhausen, Ostwind und Thurgau bemängelt".</p>	<p>Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung</p>
Kanton Thurgau	1		Kap. 1.2 Aufgabenstellung	<p>Die Aufgabenstellung (Kapitel 1.2) fordert, alle Verkehrsmittel sowie den Güterverkehr abzuhandeln. Davon ausgehend ist der freizeitliche Fuss- und Veloverkehr zu wenig thematisiert. Wanderwege, Freizeitvelo- und Mountainbikerouten fehlen weitgehend. Generell könnte auf die für Velofahrten geeignete Topographie im Weinland hingewiesen werden. Gut erreichbare Velopumpen machen das Velo ebenfalls attraktiver. Platziert könnte dieser Gedanke einerseits beim Freizeitverkehr als auch bei den Bauvorschriften für Mehrfamilienhäuser. Verwandt wären auch die Themen Inline-Skating und Reiten, welche in manchen GVK Erwähnung finden.</p>	<p>Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung, bei Fuss- und Veloverkehr sowie weiteren Fortbewegungsformen der Freizeit wurde kein genereller Handlungsbedarf eruiert. Die bestehenden Gegebenheiten erfüllen die Anforderungen. Einzelne Aspekte wie Bedürfnisse der E-Mobilität haben Eingang gefunden.</p>
	2		Güterverkehr	<p>Beim Güterverkehr wird auf die Ortsdurchfahrten fokussiert. Hierbei soll nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Ver- und Entsorgung der Siedlung trotz allen güterverkehrlichen Hemmnissen sichergestellt bleiben muss. Es könnten Gedanken zu Paketabholstationen oder Microhubs eingefügt werden. Mit der Nähe zur nicht erwähnten Zuckerfabrik in Frauenfeld empfehlen wir auch die landwirtschaftlichen (Rüben-)Transporte zu beleuchten. Sind Bahnverlade zu präferieren und zu fördern oder werden die Traktorengespänne mit zwei Anhängern bevorzugt? Auf der Linie Zürich Flughafen – Winterthur – Frauenfeld wird Cargo sous terrain bereits rege diskutiert. Im rGVK wird dieses neuartige Transportsystem mit seinen Hubs (Umschlagplätzen) nicht erwähnt, obwohl die Initianten eine baldige Realisierung der ersten Etappe zwischen Härkingen und Zürich in Aussicht stellen.</p>	<p>Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung, Cargo Sous terrain ist ein Projekt ausserhalb des Zeithorizonts des rGVK und tangiert den Raum nur am Rand</p>
	3		Massnahme 04 Monitoring Schwerverkehr	<p>Das Kantonale Tiefbauamt Thurgau reorganisiert und erneuert gegenwärtig sein Zählstellennetz. Allenfalls wäre bzgl. Massnahme 04 Monitoring Schwerverkehr ein Austausch sinnvoll. Ansprechpartner ist Ressortleiter Verkehrs- und Elektrotechnik Peter Zollinger (058 345 79 40, peter.zollinger@tg.ch).</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	4		Verkehrsdrehscheiben	<p>Vom Bund werden seit einiger Zeit die Verkehrsdrehscheiben in den Fokus gestellt. Sie sind im rGVK gut abgehandelt. Zusätzlich könnten Veloständer an Bushaltestellen betrachtet werden. Das Thema Ride-Sharing an Autobahnanschlüssen wäre ebenfalls einen Blick wert. Wo bestehen Parkplätze bei den A4-Anschlüssen? Wie und von wem werden sie genutzt? Könnten Veloständer angeboten werden, um die eine oder andere Autofahrt zu reduzieren?</p>	<p>Ride Sharing an Autobahnen ist kein Thema in der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Zürich</p>
	5		Massnahme 12 Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland	<p>Interessant ist die Massnahme 12 Pilotprojekt vernetzte Mobilität Weinland. Da das Weinland stark verzahnt ist mit der Thurgauer Region Frauenfeld, wären einzelne Thurgauer Grenzgemeinden unter Umständen interessiert, ebenfalls an diesem Pilotprojekt teilzunehmen. Wir bitten um entsprechende Kontaktaufnahme beim Start des Pilotprojekts.</p>	<p>Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung</p>

	6	Massnahme 16	Die Massnahme 16 könnte um E-Ladestationen für Autos und Velos ergänzt werden (Verknüpfung mit Massnahme 19). Bereits erwähnt wurde der Wunsch, auch gut zugängliche Velopumpen zu integrieren.	kann im Kanton Zürich aktuell nicht in der BZO verankert werden, keine gesetzliche Grundlage
	7	Sonstiges	Abschliessend ist es uns ein Anliegen, dass der Kanton Thurgau bei allen grenzüberschreitenden Planungen wünscht, miteinbezogen zu werden. Beispielsweise können bei einer vorausschauenden Planung Weinländer Velowege auf Thurgauer Boden priorisiert und im Gleichschritt fortgesetzt werden. Der Kanton Thurgau ist seinerseits ebenfalls dran, einige Velowege in Richtung Weinland voranzutreiben (Neunforn – Truttikon – Schlatt, Schlattingen – Stammheim, Kaltenbach – Stammheim, Neuparadies – Langwiesen).	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
Kleinandelfingen	1	S. 38	Massnahme 05, Lenkungskonzept Schwerverkehr	
			Der Dialog mit den ansässigen Unternehmen zum Handlungsbedarf Schwerverkehr ist ein wichtiges Element, welches mit der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Region zusammenhängt, weshalb es hohe Priorität geniessen muss.	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung
	2	S. 48	Massnahme 10, Erholungskonzept Thurauen	
			Nein, wir halten bereits zum wiederholten Mal fest, dass die Massnahmen (M 1 O) im Erholungskonzept Thurauen absolut keine Wirkung auf das Erholungsgebiet im Thurauenperimeter von Kleinandelfingen entfalten.	Kenntnisnahme
	3	S. 61	Massnahme 16, 22 & 23	
			Nur teilweise, wenn die Vorgaben für autoarme/autofreie Siedlungen im Umfeld von Bahnhöfen mit dem Umsetzungshorizont, Massnahme 16; kurz- bis mittelfristig angepasst werden sollen, müssen die ausgleichenden Massnahmen bereits Wirkung entfalten.	Die Obergrenzen von Parkplätzen sind in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte vorzusehen. Im Umfeld von Bahnhöfen ist diese im Weinland bereits heute gut.
			Die Massnahmen 22 «Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet» und die Massnahme 23 «Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung» müssen bereits greifen, ansonsten findet nur eine Verlagerung in die anderen Quartiere in den Dörfern statt, Beispiel Andelfingen - Kleinandelfingen.	Kenntnisnahme
	4	S. 71	Massnahme 21, regionale ÖV-Erschliessung	
			Massnahme 21, nur teilweise, wenn wir die regionale ÖV-Erschliessung verbessern wollen und den MIV reduzieren, dann sind zwingend nicht nur 3 mögliche Aufwertungen von Erschliessungen zu prüfen, welche kaum Wirkung zeigen werden.	Kenntnisnahme
	5	S. 72	Massnahme 23 Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung	
			Nur teilweise. die Massnahme 23 Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung soll mittelfristig umgesetzt werden. Die Abstimmung ist zwingend mit den Massnahmen 22 und 23 zu koordinieren (vgl. Rückmeldung zu S. 61).	Antrag angenommen
	6	S. 11	Kap. 1.6	
			Im ersten Abschnitt von Kap. 1.6 ist von der Fusion von Kleinandelfingen, Adlikon und Humlikon die Rede. Es handelt sich hierbei um die Gemeinde Andelfingen, nicht Kleinandelfingen.	Text wurde angepasst.
	7	S. 18	Gesamtmobilität (2.2.6) und öffentlicher Verkehr (2.2.7)	
			Die Aussagen, dass das Weinland eine gute öV-Erschliessung und ein gutes öV-Angebot genieße, der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Weinland im kantonalen Vergleich aber unterdurchschnittlich sei, stellen nach unserem Empfinden einen gewissen Widerspruch dar. Für die gewünschte Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr zu vermehrter öV-Nutzung wäre nicht nur eine punktuelle Reduktion der Zugangsdistanzen zu den Haltestellen nötig, sondern in erster Linie das Vorhandensein einer öV-Anbindung. Nicht nur die Freizeithotspots sind schlecht erschlossen, sondern zum Beispiel auch die wichtigen Einkaufs- und Sportmöglichkeiten in Kleinandelfingen und Andelfingen sind für die Menschen in den umliegenden Dörfern/Gemeinden nicht mit dem öV erreichbar.	Das ÖV-Angebot ist entsprechend der Siedlungsdichte gut. Ländliche Gebiete haben natürlicherweise jedoch einen tieferen ÖV-Anteil am Gesamtverkehr, da Verkehrsströme weniger gut gebündelt werden können. Im Konzept werden Massnahmen aufgezeigt, wie dieser mit einem noch besseren Angebot erhöht werden kann, insb. mit Abstimmung des ÖV-Netzes auf Nachbarregionen und auf wichtige Einkaufsmöglichkeiten oder Sportanlagen.

		Antrag Textänderung im grau hinterlegten Textteil zum Punkt 2.2.7: Insbesondere zwischen den regionalen Zentrumsgebieten mit entsprechender Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten, Schwimmbad, Sportanlagen) und den umliegenden Dörfern besteht Verlagerungspotenzial vom MIV.	Hinweis auf wichtige Einkaufs- und Sportmöglichkeiten wurde ergänzt.
	8	S. 19 Antrag Änderung am Zukunftsbild Die an den Workshops besprochene wichtige Achse Ost-West wird im Zukunftsbild nicht erwähnt (und ist auch in der Abbildung 3 nicht hervorgehoben). Im letzten Satz ergänzen: ... auf diese Zukunftsbilder auszurichten sowie einen zusätzlichen Fokus auf die Ost-West-Achse zu legen.	Das abgebildete Zukunftsbild ist aus dem regionalen Richtplan und stellt das aktuell gültige Zukunftsbild der Region dar. Die Ergänzung kann nicht vorgenommen werden.
	9	S. 38 Massnahme 05, Lenkungskonzept Schwerverkehr Die Lenkung des Schwerverkehrs wird nicht voraussichtlich, sondern stark mit der Ausgestaltung der Ortsdurchfahrten zusammenhängen. Dies bitte entsprechend in den Texten zu den Massnahmen 06 und 07 korrigieren.	Antrag angenommen
	10	S. 49 Erholungskonzept Antrag Ergänzung/Änderung: Beteiligte im Erholungskonzept sind die Gemeinden Andelfingen, Kleinandelfingen, Flaach, Marthalen	Antrag angenommen
	11	S. 55 Massnahme 13, Umsteigepunkte im Freizeitverkehr Massnahme 13: In der Liste der Umsteigepunkte im Freizeitverkehr fehlt Andelfingen - nicht wegen Ausflugszielen, sondern sehr vielen überkommunalen Vereinen und Sportanlagennutzung.	Antrag angenommen
	12	S. 71 Massnahme 21, ÖV Angebot Wir unterstützen den Antrag der ZPW zur Massnahme 21: «Das ÖV Angebot in der Region wird gesichert und verbessert.»	Antrag angenommen
Marthalen		Aus unserer Sicht wurden den Inputs sämtlicher Teilnehmer, namentlich der Gemeindevertreter, zu wenig Beachtung geschenkt und fliessen nicht in das rGVK ein. Dieses erweckt vielmehr den Eindruck eines allgemeingültigen Dokuments, welches für jede Region Gültigkeit haben könnte und den nötigen Charakter verliert.	Kenntnisnahme
Ossingen	1	Massnahme 08 «Die Richtplaneinträge sind beizubehalten sowie ist Land für mögliche Umfahrungen zu sichern und deren Realisation sind voranzutreiben.»	Eine zeitnahe Realisation steht im Widerspruch zur kantonalen Gesamtverkehrsstrategie. In einer Überprüfung der Umfahrungen soll aufgezeigt werden, welche Auswirkungen (Kosten, Umwelt, Verkehr) eine Umfahrung hätte und welche anderweitigen Möglichkeiten für die betroffenen Ortsdurchfahrten bestehen. Dies bildet die Grundlage für das weitere Vorgehen mit den Richtplaneinträgen.
Truellikon		Schwerverkehr Unser grösstes Anliegen ist nach wie vor eine rasche Lösung der Ortsdurchfahrt des Transitschwerverkehrs durch Trüllikon	Kenntnisnahme
Truttikon	1	Kap. 2.2.2 Schwerverkehr Die Formulierung unter Ziffer 2.2.2 ist wie folgt abzuändern: «Der überregionale Schwerverkehr belastet die Ortsdurchfahrten und muss verlagert sowie verträglich abgewickelt werden.»	Aus den bestehenden Daten ist nicht ersichtlich, dass der Schwerverkehr im Weinland mehrheitlich überregional ist. Welche Rolle der lokale Schwerverkehr der ansässigen Industrie- und Landwirtschaftsbetriebe einnimmt, soll im Rahmen des Lenkungskonzepts Schwerverkehr geklärt werden. Die Formulierung wird beibehalten.
ZPW	1	Massnahme 05 (Lenkungskonzept Schwerverkehr) Bei der Festlegung der Abschnitte, welche vom Schwerverkehr besonders entlastet werden soll, muss die Machbarkeit thematisiert werden.	Kenntnisnahme z.Hd. der Massnahmenumsetzung

	2		Massnahme 21 Mit den Änderungen gemäss dem Verbundfahrplanprojekts 2024, welche im März 2023 öffentlich aufgelegt waren, waren mit einer deutlichen Verschlechterung der Anbindung der nördlichen Weinländer Gemeinden verbunden (Buslinien 634 und 630). Vor diesem Hintergrund beantragt die ZPW den Text wie folgt zu ändern: «Das ÖV Angebot in der Region wird gesichert und verbessert.»	Antrag angenommen
			Der Stellungnahme der ZPW haben sich folgende Gemeinden angeschlossen: Berg am Irchel, Dorf, Truttikon	
ZVV	1	S. 29	Abbildung 7: Handlungsstrategien Mobilitätsverhalten und öffentlicher Verkehr Antrag: Auf das konkrete Ausweisen von Relationen für Bedarfsangebote des ÖV soll verzichtet werden und stattdessen eine flächige Signatur gewählt werden. Erläuterung: Das Ausweisen von expliziten Relationen für Bedarfsangebote suggeriert Planungstiefe, die zuerst noch ausgearbeitet bzw. konkretisiert werden muss. Je nach Wahl des Modells (vgl. Massnahme 23) steht die Erschliessung von noch nicht durch den ÖV erschlossenen Gebieten nicht im Fokus.	Die aufgeführten wichtigen Relationen, welche teilweise von der Region an den Workshops genannt wurden, dienen als Ausgangslage für die Erarbeitung des Pilotversuchs und müssen noch einmal plausibilisiert werden bei der Ausarbeitung. Hinweis in Text ergänzt.
	2	S. 34	Massnahme 03: Umsetzungsstand rGVK als Standardtraktandum an Delegiertenversammlung der ZPW Antrag: ZVV/MVU sind nicht als Beteiligte zu führen. Erläuterung: Für das rGVK ist das AFM federführend. Über den Umsetzungsstand der Massnahmen mit Federführung ZVV/MVU geben wir gerne Auskunft. ZVV/MVU jedoch als fixen Bestandteil an der ZPW-DV zu führen, erachten wir nicht als sinnvoll. Dementsprechend sind ZVV und MVU höchstens punktuell an den DV beizuziehen.	Antrag angenommen
	3	S. 42	Massnahme 07: Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten Antrag: MVU ist auch als Beteiligte zu führen. Erläuterung: Für die Umgestaltung von Strassenräumen sind die Bedürfnisse des ÖV miteinzubeziehen, weshalb eine Beteiligung des MVU zwingend erforderlich ist.	Antrag angenommen
	4	S. 49	Massnahme 10: Umsetzung Massnahmen Erholungskonzept Thurauen Antrag: ZVV ist nicht als Beteiligter zu führen. Erläuterung: Der ZVV erachtet eine Erschliessung der Thurauen weder als wirtschaftlich noch zweckmässig. Dies war auch nach unserem Kenntnisstand auch der Grund, weshalb der ZVV nicht mehr in die weiteren Planungen miteinbezogen wurde.	Antrag angenommen
	5	S. 71	Massnahme 21: Aufwertung des ÖV-Angebots Antrag: Der Satz «Für die Umsetzung der Aufwertung des ÖV-Angebots muss die betroffene Gemeinde einen Antrag beim marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) stellen, welcher im Rahmen des Fahrplanverfahrens behandelt wird.» ist zu ersetzen durch «Für die Umsetzung der Aufwertung des ÖV-Angebots sind die betroffenen Gemeinden angehalten, sich mit dem marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) auszutauschen, damit die gewünschten Massnahmen im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft werden können.» Erläuterung: Die Aussage mit «Antrag» bezieht sich mutmasslich auf die Möglichkeit der Bevölkerung, im Rahmen der öffentlichen Auflage Begehren zuhanden der Gemeinden zu stellen. Diese beurteilen die Begehren und leiten diese – falls als zweckmässig beurteilt – zuhanden der regionalen Verkehrskonferenz weiter. Dabei kann die Gemeinde auch eigene Begehren ergänzen. Es sind in der Regel aber nur noch kleinere Anpassungen am geplanten Angebot möglich, da der finanzielle Rahmen für die einzelnen Massnahmen bereits vorgegeben ist. Die grundlegenden Stossrichtungen für Angebotsanpassungen werden in einer früheren Phase des Fahrplanverfahrens – ausgehend von den finanziellen Mitteln – festgelegt. Dazu werden keine formellen Anträge benötigt. Das MVU tauscht sich mit den Gemeinden aus, beurteilt und priorisiert die Anpassungswünsche und reicht sie beim ZVV ein. Allfällige Abstimmungen mit der Region finden auch im Rahmen der RVK bereits vor der öffentlichen Auflage statt.	Antrag angenommen

6	S. 74	Massnahme 23: Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung	Antrag angenommen
<p>Antrag: Im Abschnitt «Integration des Bedarfsangebots in den regulären ÖV» wird der erste Satz «Bei der Integration eines Bedarfsangebots in den regulären ÖV werden sämtliche bestehenden Linien in die Angebotsplanung miteinbezogen und auf das neue Bedarfsangebot angepasst.» angepasst in: «Die Integration eines Bedarfsangebots in den regulären ÖV muss sich nach der kantonalen Angebotsverordnung richten. Dementsprechend liegt der Fokus im Ersatz des bestehenden Angebots im Linienverkehr an schwach nachgefragten Haltestellen durch das Bedarfsangebot. Zusätzlich können heute nicht erschlossene Gebiete in das Bedarfsangebot aufgenommen werden, sofern dies wirtschaftlich machbar ist.» Erläuterung: Gemäss Angebotsverordnung besteht kein gesetzlicher Auftrag zur Erschliessung von «Orten ohne ÖV-Erschliessung wie Alten, Dätwil und Freizeitgebiete (z.B. Husermersee)». Die Einrichtung eines entsprechenden Bedarfsangebots kann somit nur gerechtfertigt werden, wenn diese als Zusatznutzen einer grösseren Angebotsumstellung geschieht.</p>			
7	S. 79	Massnahmentabelle	Antrag angenommen
<p>Antrag: Die Zuständigkeiten sind entsprechend den obigen Anträgen anzupassen.</p>			

Quellenverzeichnis

Kanton Zürich, 2014. *Langfristige Raumentwicklungsstrategie Kanton Zürich*, s.l.: s.n.

Kanton Zürich, 2018. *Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich*, s.l.: s.n.

Kanton Zürich, 2021. *Regionaler Richtplan Weinland*, s.l.: s.n.

Kanton Zürich, 2021. *Richtplan*, s.l.: s.n.

Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2011. *RegioROK Weinland*, s.l.: s.n.

Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2021. *Integrale evolutionäre Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland: Vision, Leitbilder und Entwicklungsansätze*, s.l.: s.n.