



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Regionales Gesamt- verkehrskonzept Weinland Lagebeurteilung

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 Zürich
Josefstrasse 84
8005 Zürich
www.ewp.ch

Projektbearbeitende:
Alice Chappuis (Projektleitung)
Fabian Bolli
Lars Keller (Stv. Projektleitung bis Juni 2022)
Jan Hug (Stv. Projektleitung ab Juni 2022)
Stephan Erne
Stefan Riedi

Weitere Beteiligte

Inger Schjold, frischer wind AG

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	10
1 Zusammenfassung	12
2 Einleitung	13
2.1 Ausgangslage und Auslöser	13
2.2 Stellenwert rGVK	13
2.3 Ziele rGVK	14
2.4 Einbettung	14
2.5 Organisation	15
2.6 Vorgehen und Arbeitsschritte	16
2.7 Perimeter	17
3 Grundlagen und Rahmen	19
3.1 Inhaltlicher Rahmen rGVK	19
3.2 Fazit Grundlagenanalyse	21
4 Fachliche Analyse	22
4.1 Siedlungsstruktur	22
4.2 Demografie und Nutzungsdichten	26
4.3. Gesamtverkehr, Mobilitätsverhalten und Verkehrsträger	31
4.4. Fussverkehr	37
4.5. Veloverkehr	39
4.6. Öffentlicher Verkehr	40
4.7. Motorisierter Individualverkehr	50
4.8. Kombinierte Mobilität und Sharing	58
4.9. Güter- /Schwerverkehr	60
4.10. Landschaft und Umwelt	65
5. Weitere Trends und Massnahmen	69
5.3. Megatrends und Bedeutung fürs Weinland	69
5.4. Übergeordnete beabsichtigte Massnahmen	72
6. Reflektion Lagebeurteilung mit Region und Gemeinden	73
6.3. Erkenntnisse aus dem 1. Gemeineworkshop zur Lagebeurteilung	73
6.4. Gemeindeumfrage zur Konkretisierung der Lagebeurteilung	74
6.3. Vernehmlassung Lagebeurteilung Gemeinden	77
7. Fazit Lagebeurteilung - Handlungsbedarf	79
7.3. Zusammenarbeit	79
7.4. Schwerverkehr	79
7.5. Gesamtmobilität und Mobilitätsverhalten	79
7.6. Freizeitverkehr	79
7.7. Kombinierte Mobilität	80
7.8. Ortsdurchfahrten / Sicherheit	80
7.9. Öffentlicher Verkehr	80
8. Literaturverzeichnis	81

Anhang	83
Nationale Grundlagen und Planungsinstrumente	83
Kantonale Grundlagen und Planungsinstrumente	88
Regionale Grundlagen und Planungsinstrumente	101
Weitere Grundlagen	112
Gesamtverkehrskonzept	112
Güterverkehrskonzept	112
Beabsichtigte übergeordnete Massnahmen	114
Reisezeiten	118
Auswertung Schwerverkehr Zählstellen 2012, 2015, 2018, 2021: Übersicht	125
Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile an kantonalen Zählstellen 2012, 2015, 2018, 2021	127
Auswertung Schwerverkehr Feuerthalen, Flaach, Trüllikon: Tages- und Jahresganglinien gemittelt über 2012, 2015, 2018, 2021	136
Fotoprotokoll Gemeindeworkshop	149
Fragebögen Gemeinden beantwortet	162

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht der berücksichtigten Grundlagen	20
Tabelle 2	Gemeinden mit der längsten durchschnittlichen Distanz zu einer Haltestelle im Kanton Zürich	43
Tabelle 3	Megatrends	69

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Einbettung des rGVK	15
Abbildung 2	Projektorganisation	16
Abbildung 3	Vorgehen und Arbeitsschritte	17
Abbildung 4	Übersicht Gemeinden, Bearbeitungsperimeter und Betrachtungsperimeter des rGVK Weinland	18
Abbildung 5	Schematische Darstellung der heutigen Siedlungsstruktur im Weinland	22
Abbildung 6	Regionales Raumordnungskonzept der Region Weinland, Zielbild Siedlung	23
Abbildung 7	Einzugsgebiet der regionalen Versorgungsschwerpunkte	24
Abbildung 8	Attraktoren von regionaler Bedeutung	25
Abbildung 9	Bevölkerungsentwicklung (Statistisches Amt des Kantons Zürich , 2021)	26
Abbildung 10	Einwohnerpotenzial (links) und Einwohnerprognose (rechts) [Zunahme absolut / in %]	27
Abbildung 11	Arbeitsplatzpotenzial (links) und Arbeitsplatzprognose (rechts)	27
Abbildung 12	Heutige Nutzungsdichten	28
Abbildung 13	Demografie in der Region Weinland	29
Abbildung 14	Verkehrsaufkommen nach Personenkilometer (oben links) und Modalsplit nach Personenkilometer (oben rechts) sowie das Verkehrsaufkommen nach Wegen (unten links) und Modalsplit nach Wegen (unten rechts) im Weinland nach Personenkilometer und im Vergleich mit dem Kanton Zürich	31
Abbildung 15	Verkehrsaufkommen (MIV und ÖV) und Hauptausrichtung der Verkehrsströme nach Gemeinde, 2018	32
Abbildung 16	Mittlere Tagesdistanzen der Regionen des Kantons Zürich nach Verkehrsträger	33
Abbildung 17	Heutige Verkehrsbeziehungen des Weinlands in Form von Verkehrsströmen (Personen, 2018)	34
Abbildung 18	Ortsdurchfahrten in Flaach (links) und Benken (rechts)	37
Abbildung 19	Fussverkehrspotenzial in der Region Weinland	38
Abbildung 20	Kantonaler Velonetzplan, Ausschnitt Weinland	39
Abbildung 21	ÖV-Netz und Güteklassen	41
Abbildung 22	Entwicklung Anteil Raumnutzende nach ÖV-Güteklasse im Weinland	42
Abbildung 23	Weg zur nächsten Haltestelle (m) und Buslinien	44
Abbildung 24	Weg zur nächsten Haltestelle (m)	45
Abbildung 25	ÖV-Fahrgastaufkommen DWV gemäss GVM-Zustand 2018	48
Abbildung 26	ÖV-Fahrgastaufkommen DWV gemäss GVM-Zustand 2040	49
Abbildung 27	Karte Strassennetz und Parkierung	51
Abbildung 28	MIV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) gemäss GVM-Zustand 2018	52
Abbildung 29	MIV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) gemäss GVM-Zustand 2040	53

Abbildung 30	Strecken- und Knotenauslastung im Strassennetz während der Abendspitzenstunde (2013)	54
Abbildung 31	Definitionsproblematik von Durchgangsverkehr: Im exemplarischen Beispiel von den 6'400 Autos auf dem Querschnitt Schaffhauserstrasse in Kleinandelfingen stammt ein Teil aus Nachbargemeinden (grüne Pfeile, Binnenverkehr). Ein weiterer Teil hat Quelle oder Ziel innerhalb der Region (blaue Pfeile, Quell-Ziel-Verkehr). Aus regionaler Perspektive ist nur der untere rote Pfeil Durchgangsverkehr.	55
Abbildung 32	Durchgangsverkehr Korridor Nord-Süd A4 (ohne Kantonsstrasse)	56
Abbildung 33	Durchgangsverkehr Korridor Ost-West (Stammheim-Flaach/Rheinau)	56
Abbildung 34	Durchgangsverkehr Korridor Ost-West (Feuerthalen)	57
Abbildung 35	Karte Kombinierte Mobilität	59
Abbildung 36	Güterverkehrsintensive Einrichtungen	61
Abbildung 37	Vergleich der zeitlichen Entwicklung der Schwerverkehrsanteile über alle jeweils aktiven Zählstellen im Kanton Zürich und dem Weinland	62
Abbildung 38	Zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl Lastwagen über alle jeweils aktiven Zählstellen im Weinland	63
Abbildung 39	Auswertung der Zählstellen für den Schwerverkehr im Weinland	64
Abbildung 40	Naturräume mit überregionaler Bedeutung im Weinland	65
Abbildung 41	NO ₂ -Belastung 2020 links und 2030 rechts (Modell)	66
Abbildung 42	Hitze im Siedlungsraum	67
Abbildung 43	Anteil der Fahrzeugkategorien n den CO ₂ -Äquivalent-Emissionen im Verkehr.	68
Abbildung 44	Vier zentrale Merkmale von Megatrends	69
Abbildung 45	Störungen und Defizite durch Schwerverkehr	75
Abbildung 46	Gebietsfremder Verkehr beim Freizeitverkehr	76
Abbildung 47	Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Andelfingen. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.	119
Abbildung 48	Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Flaach. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.	120
Abbildung 49	Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Schaffhausen. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.	121
Abbildung 50	Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Frauenfeld. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.	122

Abbildung 51	Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Winterthur. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.	123
Abbildung 52	Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Naturzentrum Thurauen. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.	124
Abbildung 53	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Adlikon	127
Abbildung 54	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Benken ZH	127
Abbildung 55	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Buch am Irchel	128
Abbildung 56	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Dachsen	128
Abbildung 57	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Feuerthalen	129
Abbildung 58	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Flaach	129
Abbildung 59	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Flurlingen	130
Abbildung 60	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Henggart	130
Abbildung 61	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Humlikon	131
Abbildung 62	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Kleinandelfingen	131
Abbildung 63	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Laufenuhwiesen	132
Abbildung 64	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Marthalen	132
Abbildung 65	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Ossingen	133
Abbildung 66	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Rheinau ZH	133
Abbildung 67	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Stammheim ZH	134
Abbildung 68	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Trüllikon	134
Abbildung 69	Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Truttikon	135
Abbildung 70	Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	137
Abbildung 71	Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	138
Abbildung 72	Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	139

Abbildung 73	Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	140
Abbildung 74	Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	141
Abbildung 75	Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	142
Abbildung 76	Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	143
Abbildung 77	Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	144
Abbildung 78	Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	145
Abbildung 79	Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	146
Abbildung 80	Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	147
Abbildung 81	Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021	148

Abkürzungsverzeichnis

AFM	Amt für Mobilität Kanton Zürich
ALN	Amt für Landschaft und Natur
AP	Agglomerationsprogramm
ARE Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich
AFV	Amt für Verkehr (heute: Amt für Mobilität, AFM)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BFE	Bundesamt für Energie
DiNaMo	Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität (Kanton Zürich)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GPVA	Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IC	Intercity
KRP	Kantonaler Richtplan
KV	Kombinierter Verkehr
LARES	Langfristige Raumentwicklungsstrategie
LKW	Lastkraftwagen

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAGRA	Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle
Pkm	Personenkilometer
PW	Personenwagen
PZU	Planungsgruppe Zürcher Unterland
RegioROK	Regionales Raumordnungskonzept
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
RRP	Regionaler Richtplan
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
STEP AS 2035	Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur, Ausbauschnitt 2035
STEP Nationalstrassen AS 2030/40	Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen Ausbauschnitt 2030/2040
Tkm	Tonnenkilometer
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VAS	Verein Agglomeration Schaffhausen
VV	Veloverkehr
ZPW	Zürcher Planungsgruppe Weinland
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

1 Zusammenfassung

Die Lagebeurteilung für das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Weinland wurde in enger Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, der Region und den Gemeinden erarbeitet. Erste fachliche Analysen wurden gespiegelt und mit der Region und den Gemeinden im Rahmen von Workshops und zusätzlichen Fragebögen reflektiert und ergänzt.

Folgender prioritäre Handlungsbedarf zeigt sich daraus für die Region Weinland:

- Die **Zusammenarbeit** zwischen den Gemeinden, der Region und dem Kanton ist ungenügend und muss verbessert werden.
- Der **Schwerverkehr** belastet die **Ortsdurchfahrten** und muss vermieden, verlagert oder verträglich abgewickelt werden.
- Im **Alltagsverkehr** besteht über längere Distanzen Potenzial zur **Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV)**, insbesondere Richtung Schaffhausen. Über kurze Distanzen zwischen den Ortschaften soll das **Potenzial des Veloverkehrs** besser genutzt werden.
- Die **Naherholungsgebiete** sind **nicht für alle Verkehrsmittel erschlossen**. Der **Freizeitverkehr** insbesondere von ausserhalb des Weinlands ist besser zu lenken.
- Die **Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln** sind heute unzureichend und die verschiedenen Angebote nicht aufeinander abgestimmt.
- 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.
- Der **Anteil des öffentlichen Verkehrs** im Weinland ist im kantonalen Vergleich **unterdurchschnittlich**. Zur besseren Nutzung des ÖV-Angebots müssen die **Haltestellenabdeckung** in den Ortschaften verbessert und die **Freizeitgebiete besser angeschlossen** werden. Verlagerungspotenzial besteht insbesondere für den Verkehr zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und zu Nachbarzentren.

Dieser prioritäre Handlungsbedarf ist die Grundlage für die Erarbeitung des Zielbilds und des Aktionsplanes mit Massnahmen.

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage und Auslöser

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.

2.2 Stellenwert rGVK

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 Amts für Mobilität (AFM) erstellt, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Region Weinland.
- 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 Schlusssdokument 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.

2.3 Ziele rGVK

Ziel des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Weinland ist, eine möglichst langfristig funktionierende, bedürfnisgerechte und umweltverträgliche Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen.

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.

2.4 Einbettung

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)

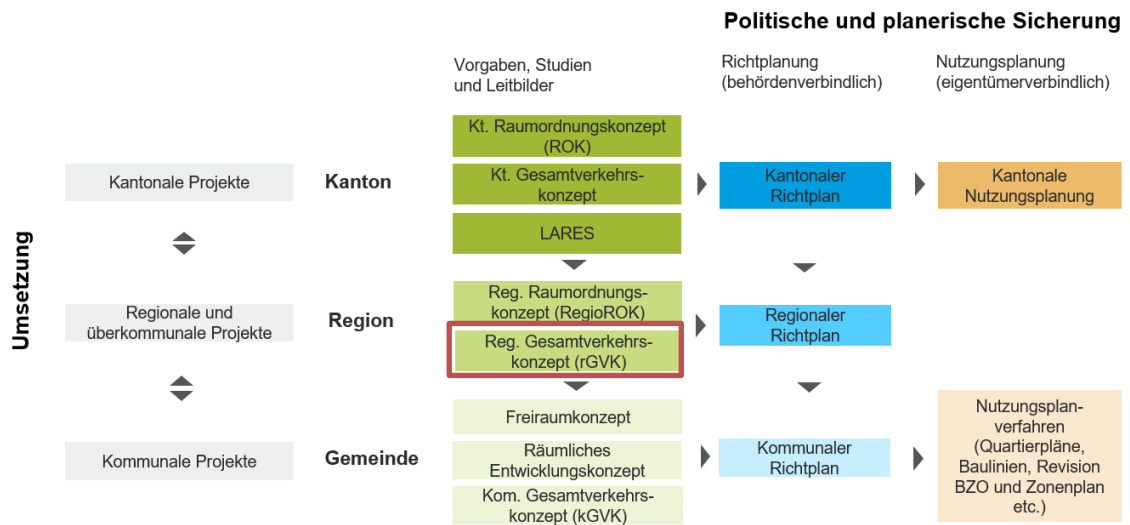


Abbildung 1 Einbettung des rGVK

Quelle: Eigene Abbildung

2.5 Organisation

Die Projektorganisation ist darauf ausgelegt, alle Planungsträger zu berücksichtigen und die Koordination sicherzustellen. Der Projektausschuss genehmigt das rGVK.

Für die Erarbeitung des rGVK ist eine enge und aktive Zusammenarbeit zwischen Kanton, Region, Gemeinden und weiteren beteiligten Planungsträgern angestrebt. Der Fachausschuss ist das fachliche Begleitgremium des rGVK. Einsitz haben neben den regionalen Vertretenden die verschiedenen kantonalen Abteilungen, der ZVV, die marktverantwortlichen Unternehmen (MVU), die Nachbarregionen und -kantone sowie die Agglomeration Schaffhausen. Der Fachausschuss wirkt auf fachlicher Ebene mit.

Begleitet wird die Erarbeitung des rGVK mit Gemeindegworkshops. An den Gemeindegworkshops arbeiten die Gemeindevertreterinnen und -vertreter der Region sowie weitere Vertreterinnen und Vertreter aktiv am rGVK mit und bringen ihre Lokalkennntnis ein.

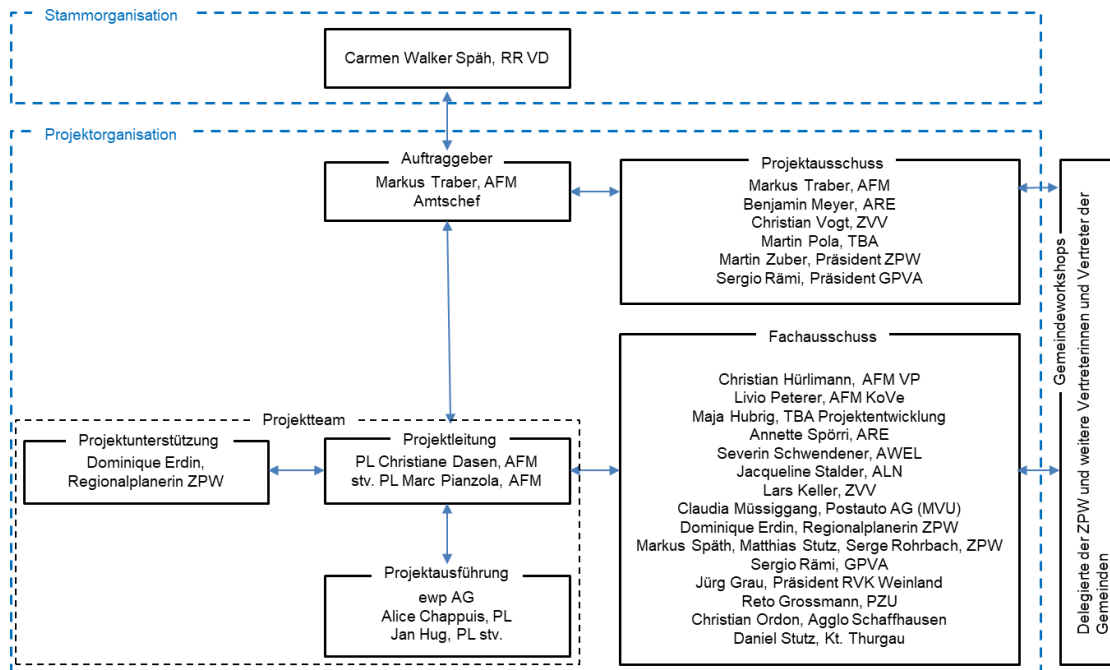


Abbildung 2 Projektorganisation

Quelle: Abbildung AFM

2.6 Vorgehen und Arbeitsschritte

Das rGVK Weinland wird in drei Schritten erarbeitet. Im ersten Schritt wird die Lagebeurteilung erstellt. Dabei steht die Analyse der heutigen Situation in der Region im Vordergrund. Vorgesehene Entwicklungen und Prognosen, die auf kantonaler oder regionaler Ebene vorliegen, werden zusammengetragen. Die Lagebeurteilung wird mit allen am Projekt beteiligten Gremien diskutiert und gespiegelt. Am ersten Gemeindeforum wird die fachliche Lagebeurteilung mit den Gemeindevertretern diskutiert und auf Basis der Rückmeldung ergänzt und konsolidiert. Die Lagebeurteilung wird in einer separaten Dokumentation erläutert.

Der zweite Arbeitsschritt umfasst das Leitbild. Dabei wird die Frage im Fokus stehen, wie die Mobilität im Jahr 2040 im Weinland aussehen soll. Gemeinsam werden ein Zielbild und Ziele formuliert. Der im Vergleich zur Lagebeurteilung resultierende Handlungsbedarf wird benannt und Handlungsstrategien festgelegt. Auch der Arbeitsschritt des Leitbildes wird mit allen Beteiligten diskutiert und gespiegelt und ist Teil des zweiten Gemeindeforums.

Aus den formulierten Handlungsstrategien werden im dritten Arbeitsschritt "Aktionsplan" erforderliche Massnahmen und deren Zuständigkeiten definiert. Der Aktionsplan wird am dritten Gemeindeforum diskutiert und ergänzt. Das Leitbild und der Aktionsplan werden in einer Dokumentation erläutert und dienen allen Beteiligten zur Umsetzung der Massnahmen.

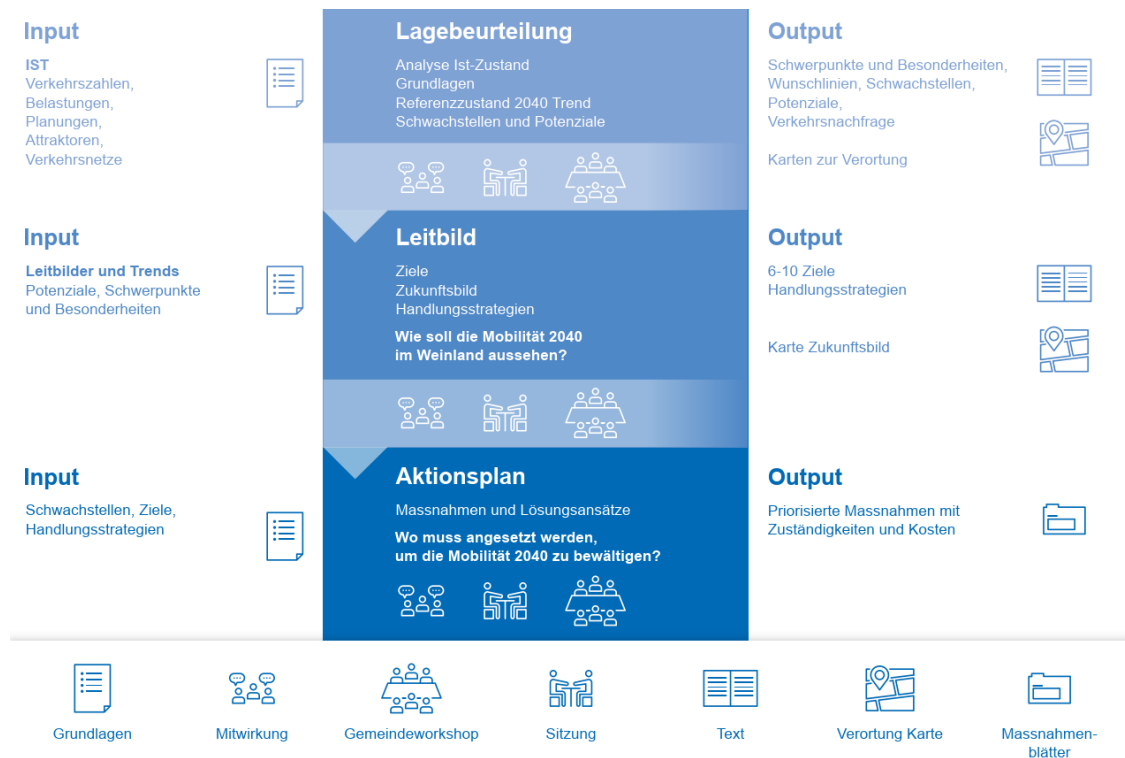


Abbildung 3 Vorgehen und Arbeitsschritte

Quelle: Eigene Abbildung

2.7 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 4 ersichtlich.

3 Grundlagen und Rahmen

3.1 Inhaltlicher Rahmen rGVK

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 mitzuberücksichtigen. 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 grundeigentümergebundene 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.

Die wichtigsten inhaltlichen Elemente wie Ziele, Strategien oder Massnahmen aus den übergeordneten und nebengelagerten Grundlagen und Planungsinstrumenten gemäss nachstehender Tabelle sind im Anhang zusammengefasst.

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	-	✓	-
Region	Regionaler Richtplan Weinland	ZPW	2021	-	✓	✓
Region	Integrale evolutionäre Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland (INRES)	ZPW	laufend	-	✓	-

Tabelle 1 Übersicht der berücksichtigten Grundlagen

Staatsebene	Bezeichnung / Titel	Federführung	Publikationsjahr	Im rGVK berücksichtigt:		
				Indirekt (nachgeordnete Planungen)	Sektoral Teilbereich Verkehr	Umfassende Berücksichtigung
Region	Gesamtkonzept Erholung Thurauen	ZPW, ARE	2021	-	✓	-
Weitere Grundlagen	Gesamtverkehrskonzept und Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau	Kanton Thurgau. kantonales Tiefbauamt	2021	-	✓	-
Weitere Grundlagen	Agglomerationsprogramm Schaffhausen (4. Generation)	VAS	2021	-	✓	-

3.2 Fazit Grundlagenanalyse

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und der Raumentwicklungsstrategie werden auf kantonaler Ebene die Weichen für die zukünftige Abwicklung der Mobilität gestellt. Auch die Region verfolgt mit ihrer Entwicklungsstrategie übergeordnete Ziele, die im Regionalen Richtplan bereits verankert sind. Die Vielfalt an Planungsgrundlagen und Instrumenten ist gross. Die inhaltlichen Ziele und Strategien sind über die Planungsebenen kongruent und ergänzen sich, sind jedoch sehr abstrakt. Das rGVK ist für die Bereiche Verkehr und Mobilität zu konkretisieren, abgestimmt auf den übergeordneten Rahmen.

Im Rahmen des rGVK ist die verkehrliche Lagebeurteilung zu schärfen, und dies unter Einnahme der regionalen Perspektive. Zudem ist der Aktionsplan mit den Massnahmen sorgfältig und mit allen Projektbeteiligten zu erarbeiten, damit die Zuständigkeiten klar sind und die Massnahmen umgesetzt werden können.

4 Fachliche Analyse

Die fachliche Analyse gibt einen Überblick über die heutige Situation, die Entwicklung in den vergangenen Jahren und die zukünftig prognostizierte und gemäss vorhandenen Grundlagen angestrebte Entwicklung in folgenden Themenbereichen.

4.1 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur im Weinland ist mehrheitlich ländlich geprägt und dispers. Viele kleine Ortschaften verteilen sich über die Region. Damit einher gehen vergleichsweise kleine Distanzen zwischen den Ortschaften (siehe Abbildung 5).

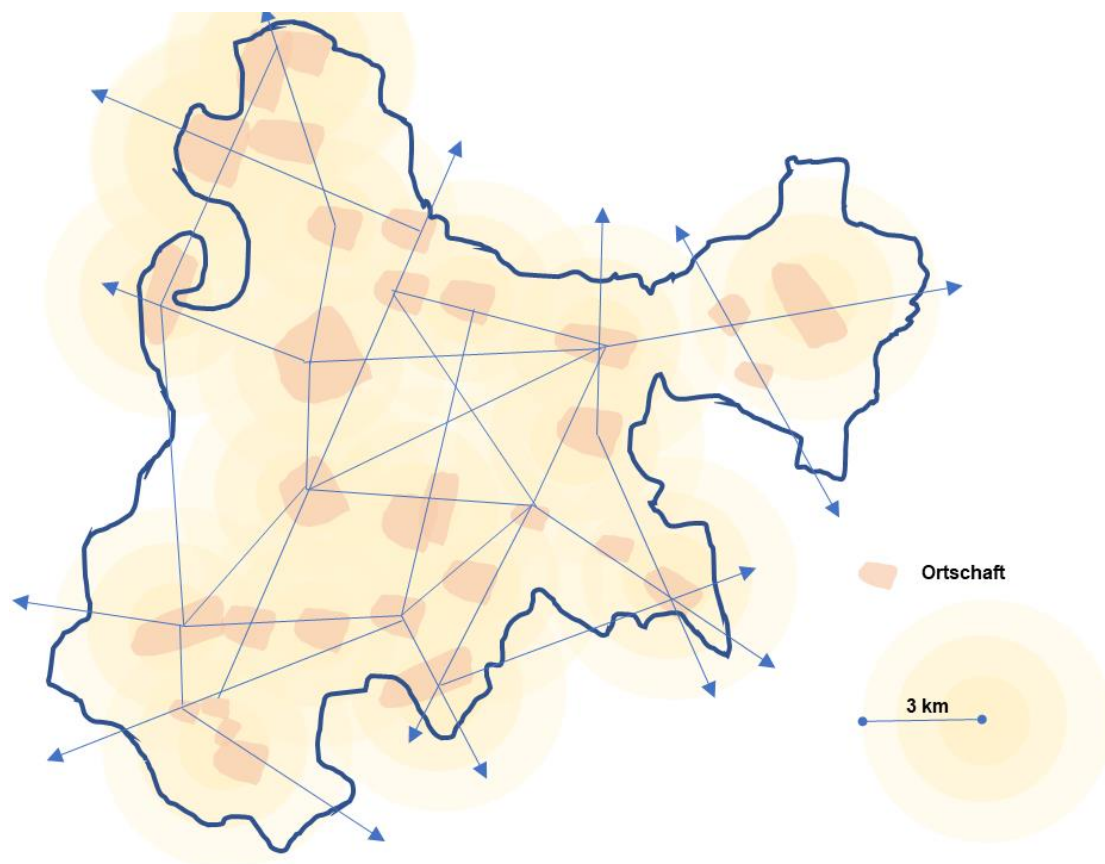


Abbildung 5 Schematische Darstellung der heutigen Siedlungsstruktur im Weinland

Quelle: Eigene Abbildung

Die Region Weinland ist gemäss LARES fast ausschliesslich dem Handlungsraum Kulturlandschaft zugeordnet. Einzig die Subregion Ausseramt im Norden (Gemeinden Flurlingen und Feuerthalen) ist in den Agglomerationskörper von Schaffhausen integriert, wodurch die dortigen Siedlungen Ausprägungen von urbanen Wohnlandschaften aufweisen (Kanton Zürich, 2014).

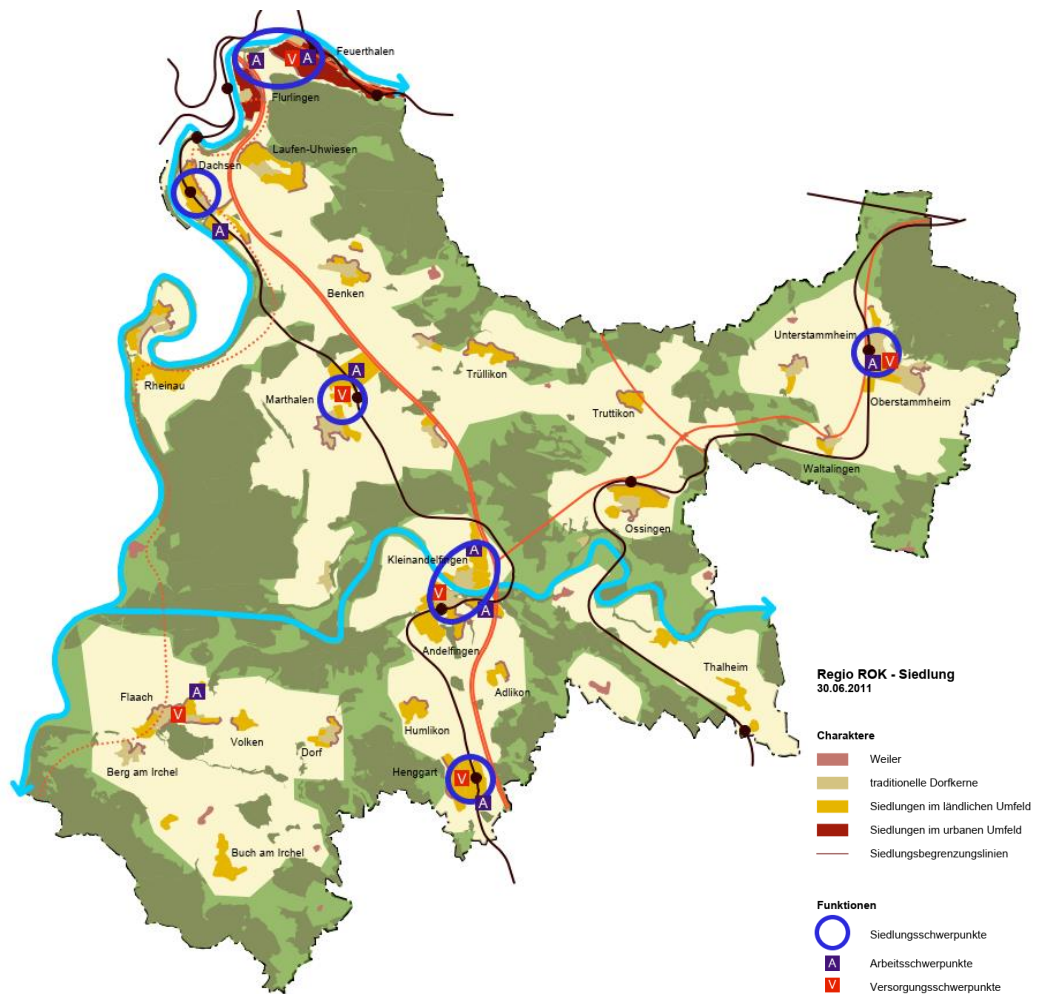


Abbildung 6 Regionales Raumordnungskonzept der Region Weinland, Zielbild Siedlung

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

Die heutigen und zukünftigen Schwerpunkte der Siedlung, der Arbeit und der Versorgung sind im regionalen Raumordnungskonzept ersichtlich (siehe Abbildung 6). Es gibt grössere Sportplätze in Andelfingen, Marthalen und Stammheim mit einer gewissen regionalen Bedeutung.

In Zusammenarbeit mit den Gemeinden (vgl. Fragebögen Kapitel 6.4) wurden die Einzugsgebiete der Versorgungsschwerpunkte plausibilisiert und weitere wichtige Versorgungspunkte für die Bevölkerung ergänzt (vgl. Abbildung 7). Insbesondere Andelfingen sowie Schaffhausen im Norden haben eine regionale Versorgungsfunktion.

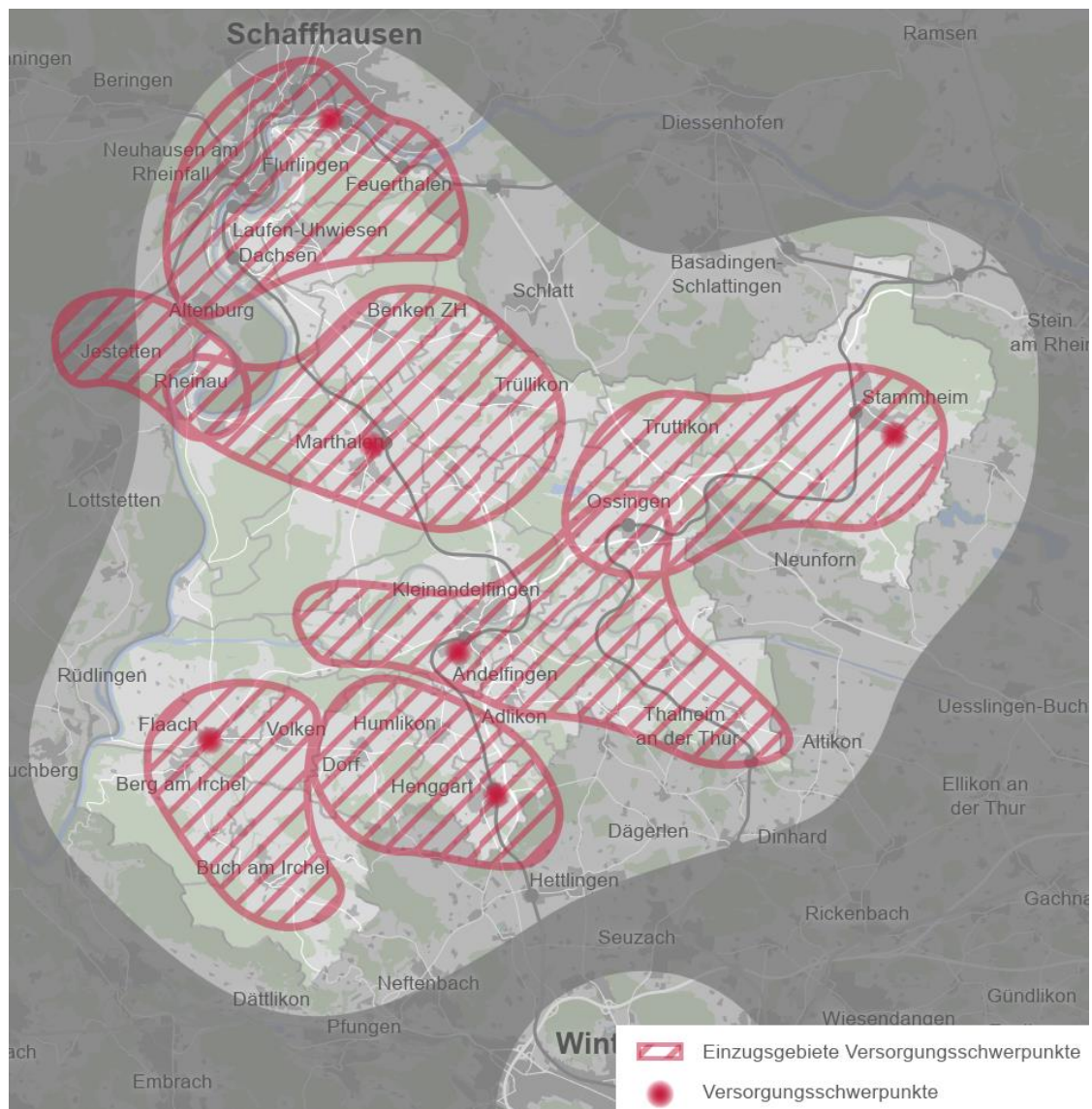


Abbildung 7 Einzugsgebiet der regionalen Versorgungsschwerpunkte

Quelle: Eigene Abbildung und Elemente (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2011)

Schulen von kantonaler oder regionaler Bedeutung befinden sich ausserhalb des Weinlands in Winterthur oder Schaffhausen (Gymnasien und Berufsschulen). Die Schulen der Oberstufen befinden sich in Andelfingen, Feuerthalen, Flaach, Laufen-Uhwiesen, Marthalen, Stammheim und Ossingen. Primarschulen sind in praktisch jeder Gemeinde vorhanden. Zwischen den Ortschaften kommen für Schülerinnen und Schüler der Sekundar- und der Primarstufe in vielen Fällen Schulbusse zum Einsatz.

Die Attraktoren von regionaler Bedeutung in den Bereichen Arbeit, Sport, Einkaufen und Freizeit sind in der Abbildung 8 abgebildet.

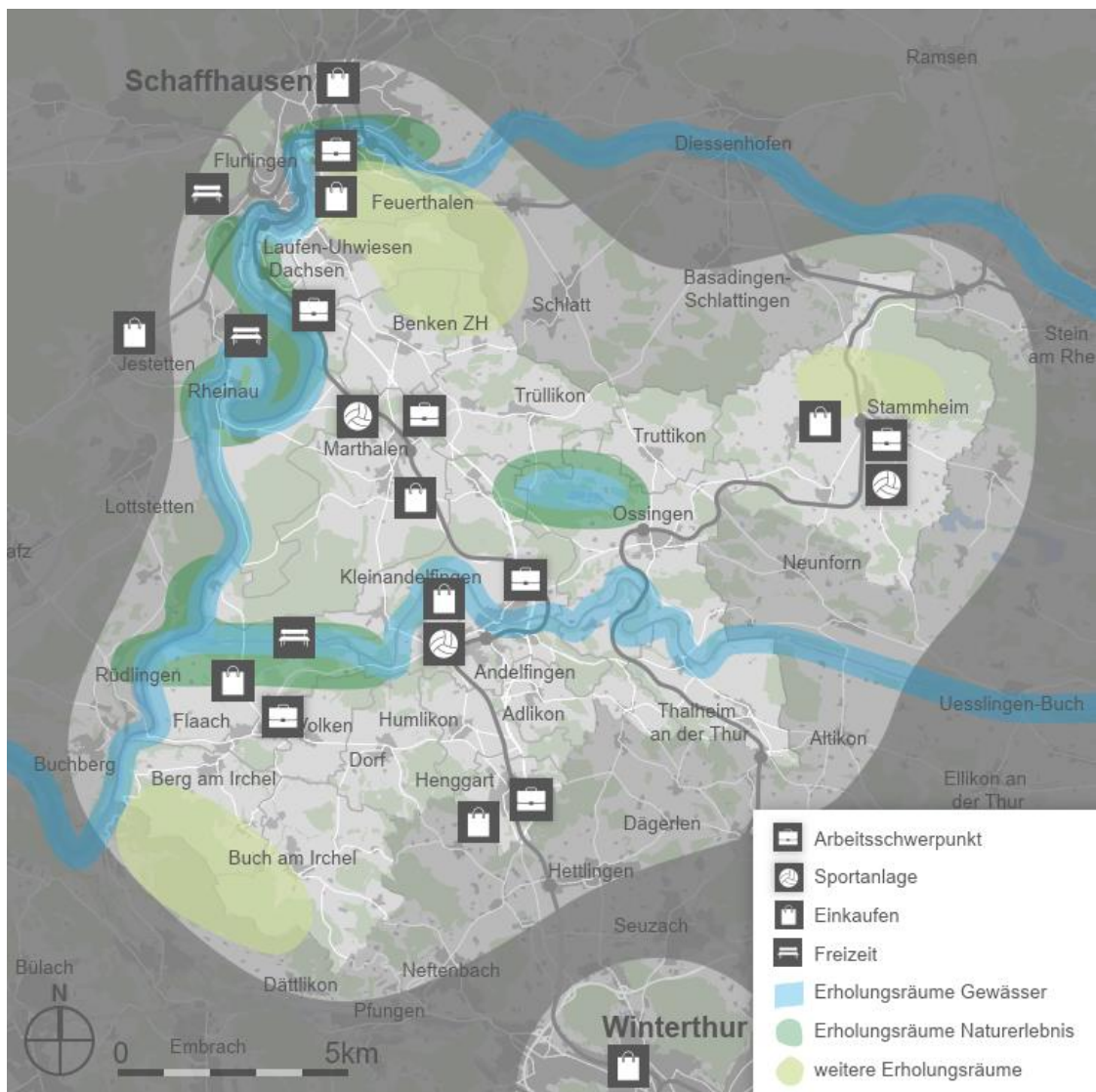


Abbildung 8 Attraktoren von regionaler Bedeutung

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

Fazit

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.

4.2 Demografie und Nutzungsdichten

Insgesamt wohnen derzeit ca. 32'000 Menschen und arbeiten ca. 12'000 Menschen im Weinland. Auf eine Einwohnerin resp. einen Einwohner kommen demnach rund 0.3 Arbeitsplätze. Die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten daraus ist, dass die Region Weinland eine hohe Wegpendlerquote aufweist.

Die Bevölkerung und die Anzahl Arbeitsplätze sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Im Vergleich zu anderen Regionen des Kantons war das Wachstum gar leicht überproportional. Absolut weist das Weinland jedoch die kleinste Bevölkerung auf (siehe Abbildung 9).

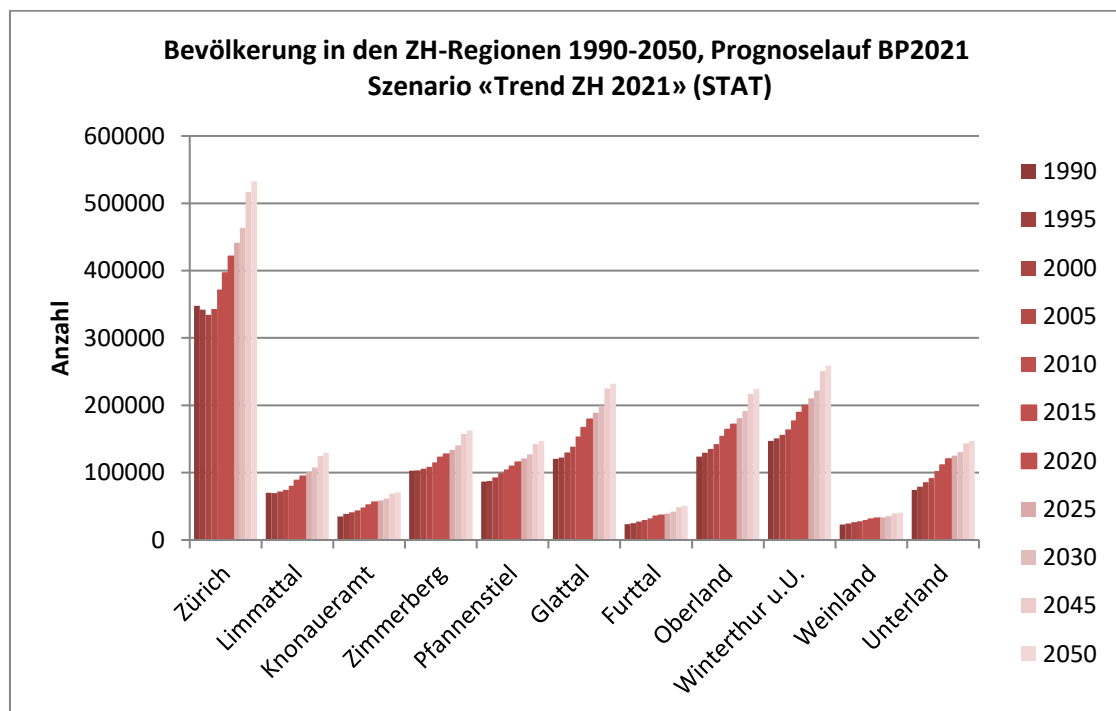


Abbildung 9 Bevölkerungsentwicklung (Statistisches Amt des Kantons Zürich , 2021)

Bis ins Jahr 2040 gehen die Prognosen von einer Zunahme um ca. 6'000 Einwohner (bzw. 19%) aus (Statistisches Amt des Kantons Zürich , 2021). Das prognostizierte Bevölkerungswachstum kommt zustande, indem bestehende Siedlungsgebiete innerhalb der heute geltenden Nutzungsdichten weiterentwickelt und bestehende Geschossflächenreserven genutzt werden sowie neue Siedlungsgebiete entwickelt werden. Das kantonale Raumordnungskonzept sowie die langfristige Raumentwicklungsstrategie sehen vor, dass sich das Siedlungswachstum hauptsächlich auf die urbanen Räume konzentriert. Im Weinland sind dies die Gemeinden Flurlingen und Feuerthalen. Insgesamt konzentriert sich die prognostizierte Bevölkerungszunahme auf die Achse Winterthur-Schaffhausen. Entgegen der Prognose ist das Einwohnerpotenzial basierend auf den heute vorhandenen Reserven auch in Flaach und im Stammertal beträchtlich, dies ist in Abbildung 10 ersichtlich.

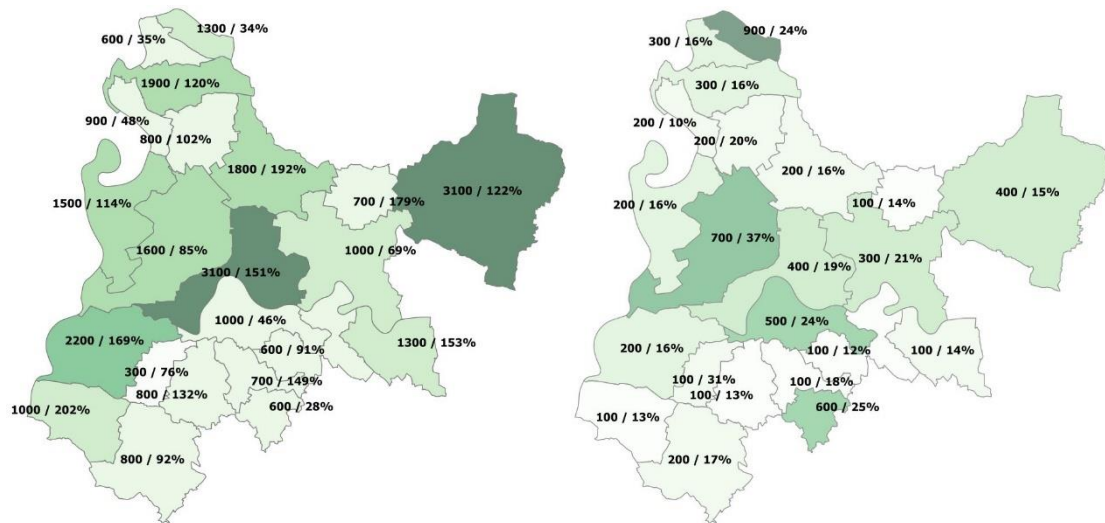


Abbildung 10 Einwohnerpotenzial (links) und Einwohnerprognose (rechts) [Zunahme absolut / in %]

(Statistisches Amt des Kantons Zürich , 2021)

Im Gegensatz zum weiterhin prognostizierten Bevölkerungswachstum und entgegen der bisherigen Entwicklung wird gemäss kantonaler Prognose zwischen 2020 bis 2040 eine leichte Abnahme der Anzahl Beschäftigten um ca. 1'000 Arbeitsplätze (bzw. 8%) erwartet. Das Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnerinnen und Einwohnern bleibt auch im Zeithorizont 2040 bei rund 0.3. Einzig in Feuerthalen wird von einem Wachstum der Arbeitsplätze ausgegangen.

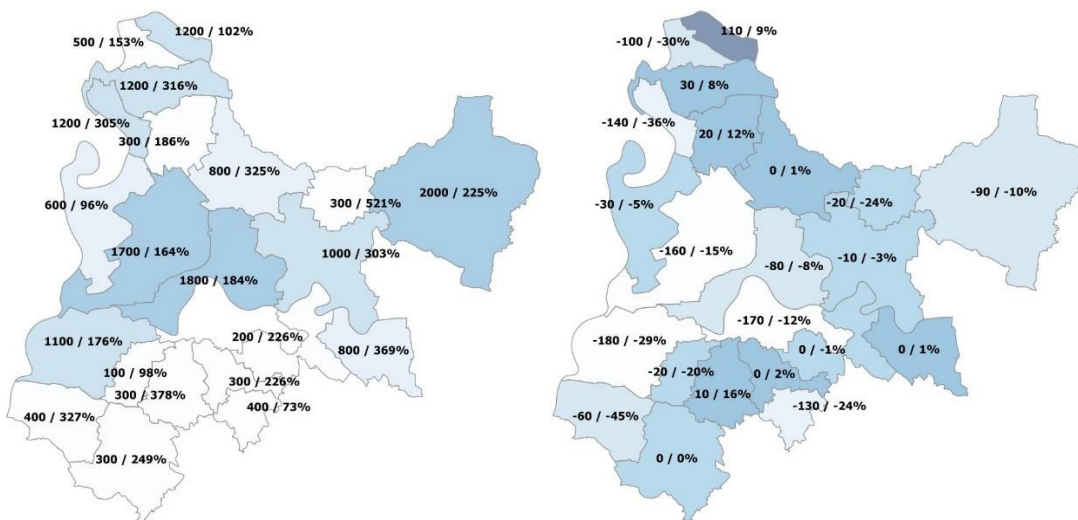


Abbildung 11 Arbeitsplatzpotenzial (links) und Arbeitsplatzprognose (rechts)

(Statistisches Amt des Kantons Zürich , 2021)

Als heutige und künftige Arbeitsschwerpunkte sieht das Regionale Raumordnungskonzept (RegioROK) Andelfingen, Dachsen, Feuerthalen, Flurlingen, Henggart, Kleinandelfingen und Marthalen entlang der Achse Schaffhausen-Winterthur sowie in Flaach und Stammheim vor.

Flächen für weitere Arbeitsplätze gemäss heutigen Bau- und Zonenordnungen bestünden insbesondere in Marthalen, Kleinandelfingen, Andelfingen und Stammheim. Das Arbeitsplatzpotenzial der Gemeinden ist in Abbildung 11 ersichtlich. Entwicklungen wie remote Office, die in den letzten Jahren an Bedeutung gewannen und das Mobilitätsverhalten beeinflussen, sind dabei nicht miteinbezogen. In den regionalen Arbeitsschwerpunkten und den kommunalen Arbeitsplatzgebieten liegt der Fokus gemäss Regionalem Richtplan bei der Erhaltung und Förderungen nachhaltiger lokaler Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Die Arbeitsschwerpunkte sind intensiver zu nutzen. Weiterhin eine wichtige Bedeutung hat auch zukünftig die Landwirtschaft.

Die Herausforderung wird sein, die Bevölkerungs- und die personenintensiveren Arbeitsgebiete an den gut erschlossenen Lagen zu konzentrieren, auch wenn an weniger gut erschlossenen Lagen noch beträchtliche Reserven respektive Potenziale vorhanden sind.

In den meisten Siedlungsgebieten liegen die Nutzungsdichten, d.h. die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze pro Fläche, zwischen 20 und 50 Raumnutzenden pro Hektar. Die Gebiete mit der dichtesten Nutzung liegen vor allem entlang der gut erschlossenen Achse Winterthur-Schaffhausen (siehe Abbildung 12).

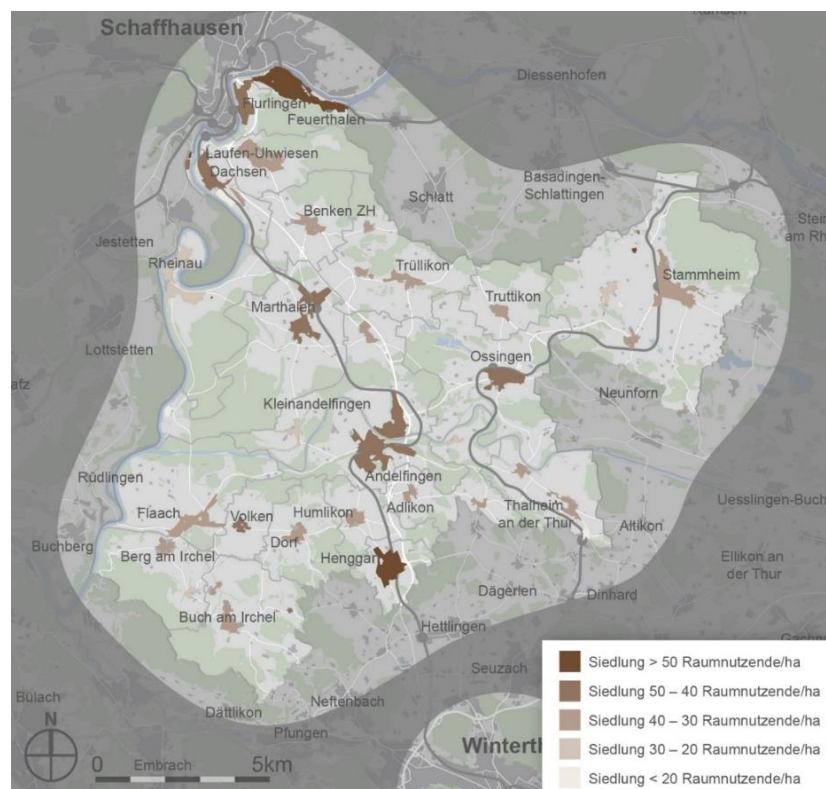


Abbildung 12 Heutige Nutzungsdichten

Quelle (Amt für Mobilität (AFM), 2022)

Die Bevölkerung im Weinland ist durchschnittlich älter als in anderen Regionen des Kantons Zürich. Untervertreten sind Personen zwischen 20 und 50 Jahren, während Personen zwischen 50 und 80 Jahren übervertreten sind. Der höhere Anteil an Jugendlichen zwischen 10 und 20 Jahren deutet jedoch auf einen erhöhten Anteil von Familien hin (siehe Abbildung 13). Das Gesamtverkehrssystem ist daher auch auf die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppen auszurichten.

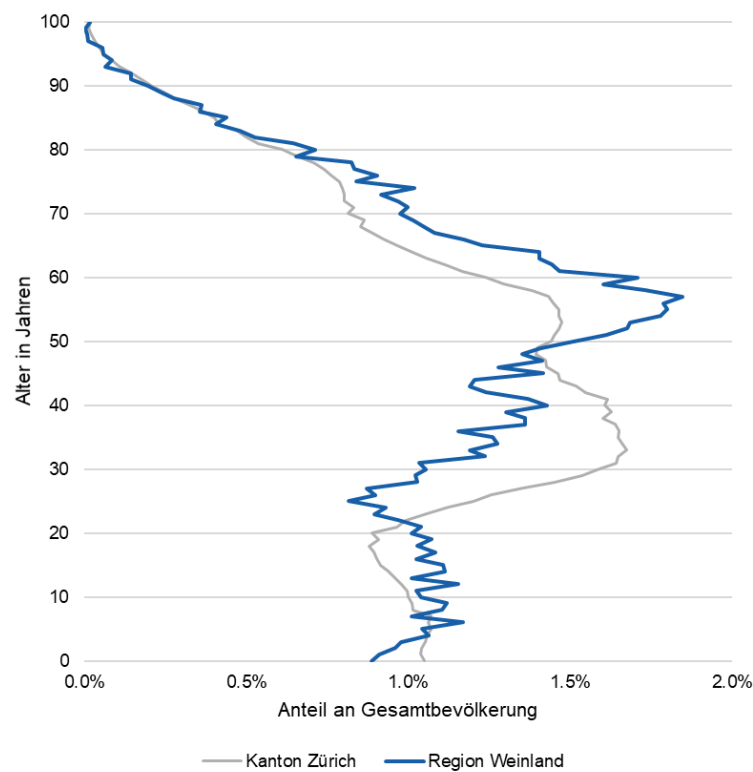


Abbildung 13 Demografie in der Region Weinland

Quelle: (Statistisches Amt des Kantons Zürich , 2021)

Fazit

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.

4.3. Gesamtverkehr, Mobilitätsverhalten und Verkehrsträger

Verkehrsaufkommen und Modalsplit

Der Modalsplit beschreibt die Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel und ist eine der wichtige Verkehrskennzahlen. Die Definition des Modalsplits, nach Anzahl Personenwegen oder nach Personenkilometern, ist entscheidend, da die durchschnittliche Distanz pro Weg zwischen den Teilsystemen sehr unterschiedlich ist.

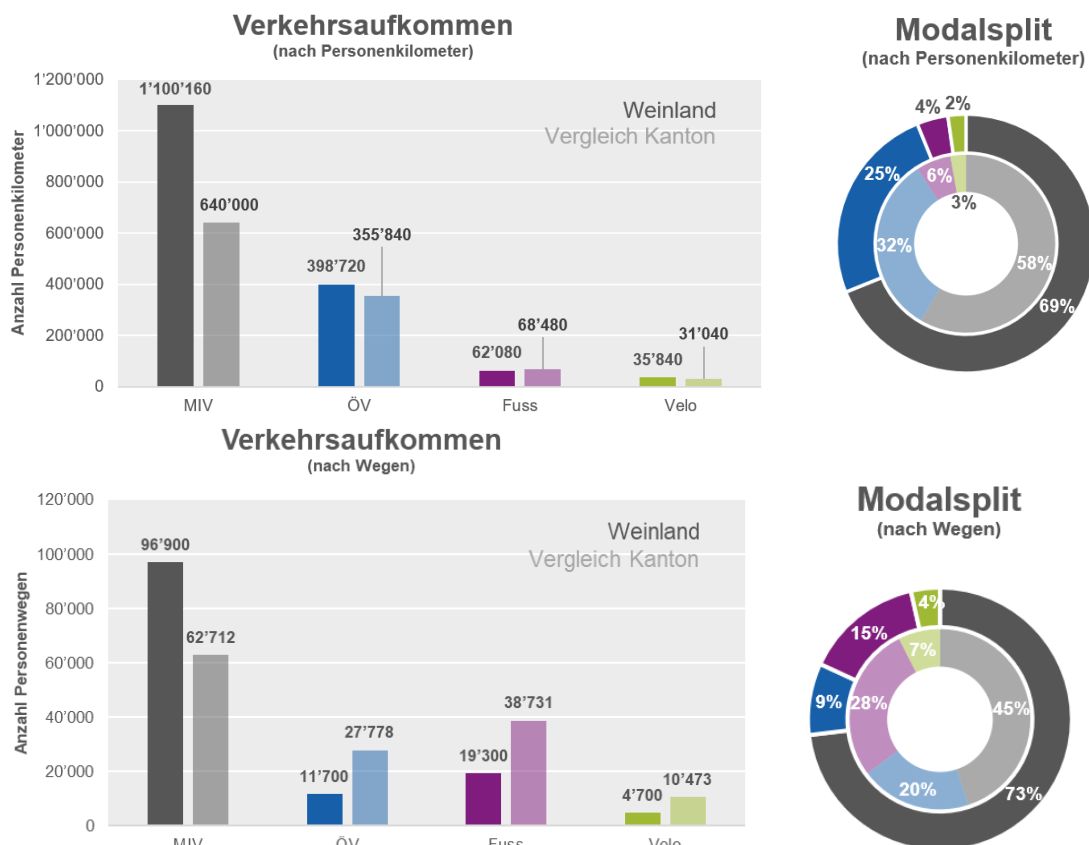


Abbildung 14 Verkehrsaufkommen nach Personenkilometer (oben links) und Modalsplit nach Personenkilometer (oben rechts) sowie das Verkehrsaufkommen nach Wegen (unten links) und Modalsplit nach Wegen (unten rechts) im Weinland nach Personenkilometer und im Vergleich mit dem Kanton Zürich

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

Heute werden von allen Weinländerinnen und Weinländern zusammen pro Tag rund 1.6 Mio. Kilometer zurückgelegt, was pro Einwohnenden rund 50km sind. Etwa 70% davon werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und etwa ein Viertel mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Weniger als 5% der Tagesdistanzen erfolgen zu Fuss oder mit dem Velo

(siehe Abbildung 14). Vergleicht man die Werte mit den gesamtkantonalen Werten (wenn der Kanton gleichviele Einwohnerinnen/Einwohner hätte wie das Weinland) wird ersichtlich, dass mit rund 1.1 Mio. Kilometer oder 35km pro Einwohnenden deutlich weniger Personen-kilometer zurückgelegt würden pro Tag.

Betrachtet man die zurückgelegten Wege pro Person und Tag und die Verteilung auf die Hauptverkehrsmittel ist ebenfalls deutlich, dass der grösste Anteil der Wege unabhängig von deren Länge mit rund 73% mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden. Die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs in der Region wird aus beiden Abbildungen klar ersichtlich.

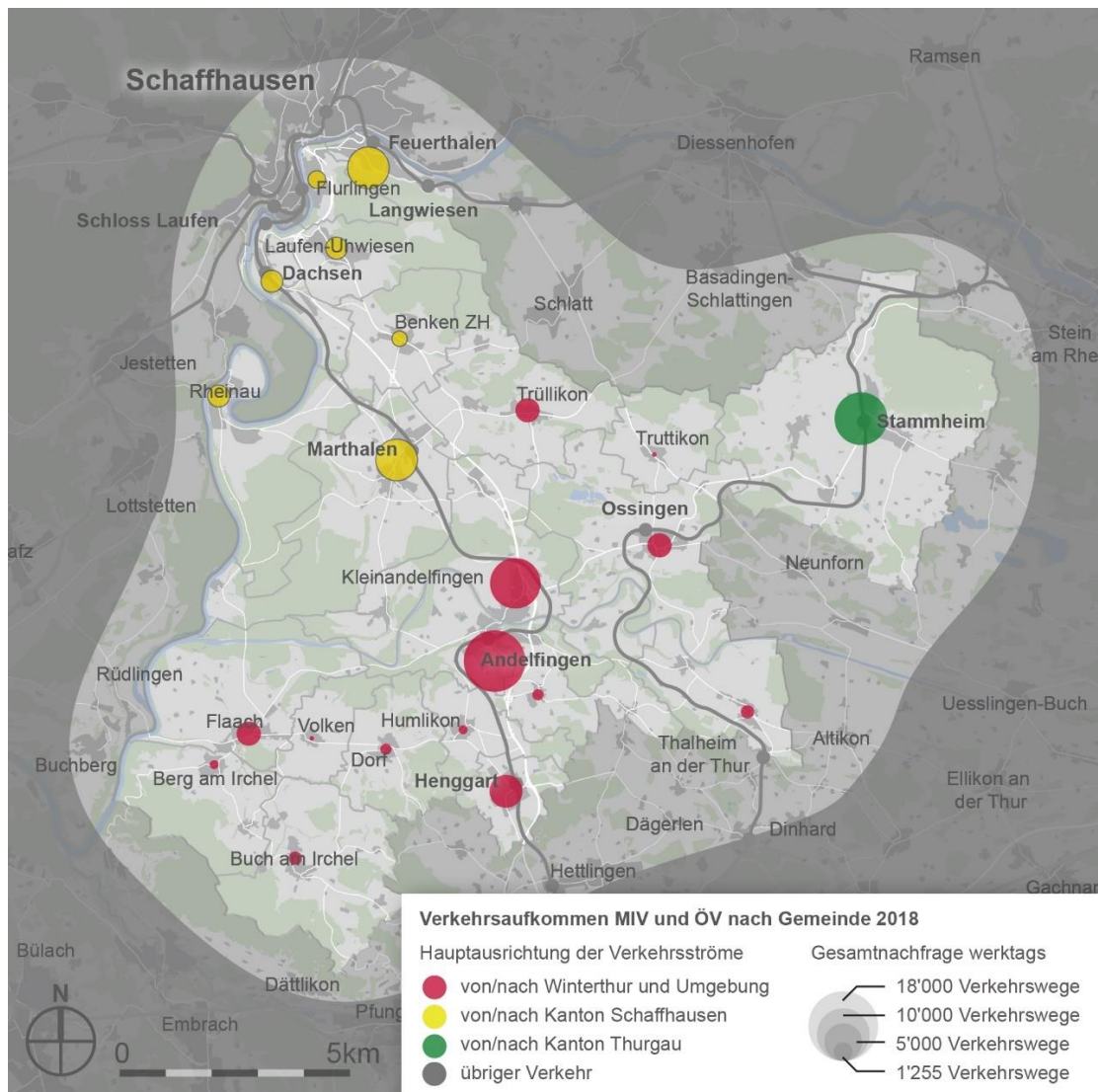


Abbildung 15 Verkehrsaufkommen (MIV und ÖV) und Hauptausrichtung der Verkehrsströme nach Gemeinde, 2018

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens (MIV und ÖV) auf die Gemeinden ist in Abbildung 15 ersichtlich. Das Verkehrsaufkommen steht dabei in klarer Abhängigkeit zur Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohnern in der entsprechenden Gemeinde. Darüber hinaus ist die Hauptausrichtung der Verkehrsströme in den Gemeinden farblich dargestellt. Der Norden der Region ist vermehrt nach Schaffhausen ausgerichtet, der Süden und Westen nach Winterthur und der Osten (Stammheim) nach Frauenfeld. Neben der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohnern in der Gemeinde, bestimmen auch andere Faktoren die Höhe und die Struktur des Verkehrsaufkommens, wie z.B. Naherholungsgebiete oder wirtschaftliche Aktivitäten.

Betrachtet man die mittleren zurückgelegten Tagesdistanzen in der Abbildung 16 im Vergleich mit den weiteren Regionen wird ersichtlich, dass Weinländerinnen und Weinländern deutlich längere Tagesdistanzen zurücklegen als der Rest des Kantons.

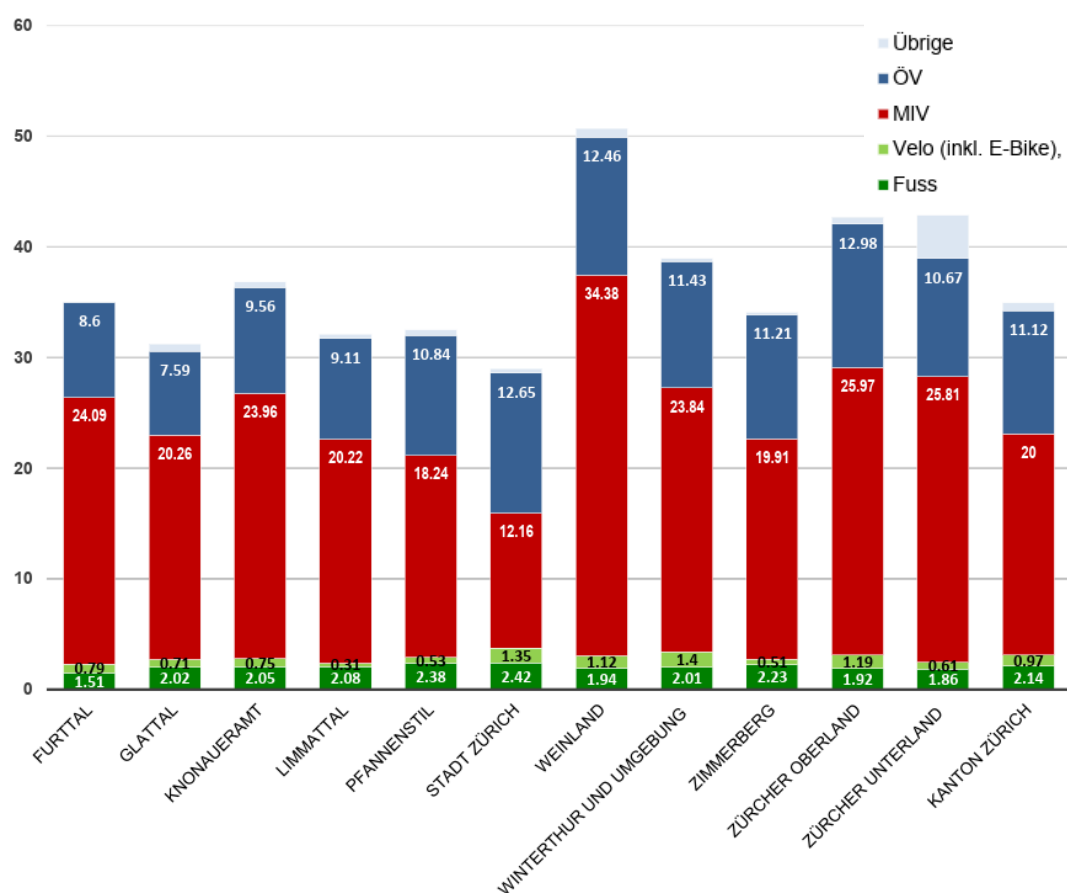


Abbildung 16 Mittlere Tagesdistanzen der Regionen des Kantons Zürich nach Verkehrsträger

Quelle: (Amt für Mobilität (AFM), k.J.)

Gemäss GVK des Kantons Zürich und regionalem Richtplan wird zukünftig eine Veränderung des Modalsplits hin zu mehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Im GVK des Kantons Zürich wird angestrebt, den ÖV-Anteil des Wege-Bi-Modalsplit (also das Verkehrsaufkommen von MIV und ÖV) im Weinland bis 2030 von 13 auf 15% zu erhöhen.

Verkehrsbeziehungen

Die Region Weinland weist heute mit rund 10% einen geringen Binnenverkehrsanteil an Verkehrsbeziehungen innerhalb der Region auf. Die meisten Ziele liegen ausserhalb der Region. Dies ist ein Grund für die langen zurückgelegten Tagesdistanzen.

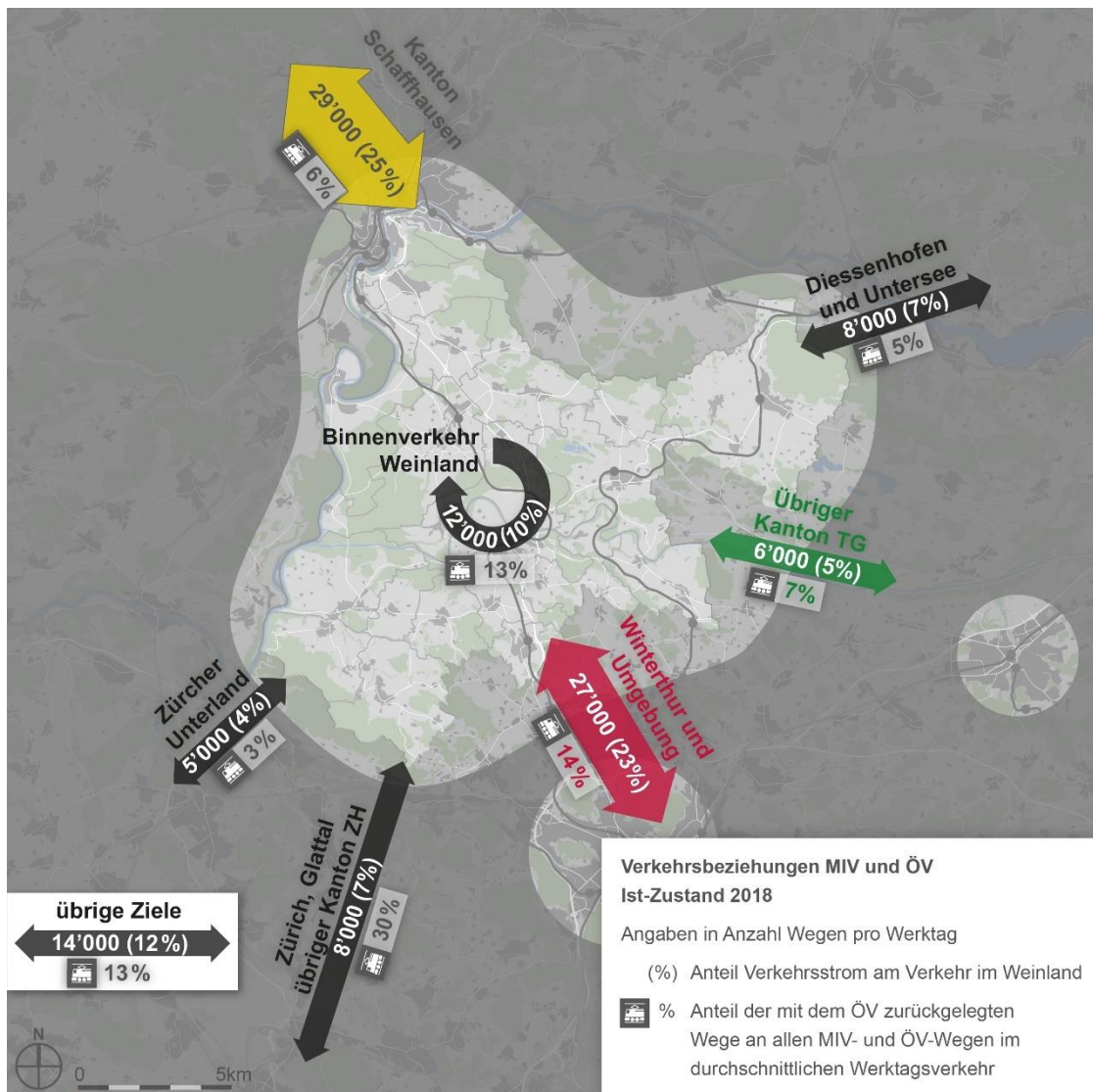


Abbildung 17 Heutige Verkehrsbeziehungen des Weinlands in Form von Verkehrsströmen (Personen, 2018)

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

Die mengenmässig stärksten Verkehrsbeziehungen des Weinlands führen heute von/nach Schaffhausen und Winterthur/Zürich und Umgebung (Abbildung 17). Die Verkehrsbeziehungen in die umliegenden Zentren und Regionen von/nach Osten und Westen sind weniger stark ausgeprägt, sind jedoch für das regionale Gesamtverkehrssystem ebenfalls relevant. Die Verkehrsbeziehungen in die Region Unterland sind mengenmässig von untergeordneter

Bedeutung. Die vielseitige Ausrichtung der Verkehrsströme ist herausfordernd für das Gesamtverkehrssystem, da die Ströme nur zum Teil gebündelt werden können (Richtung Norden und Süden). Insbesondere für das Erreichen eines hohen ÖV-Anteils sind gebündelte Verkehrsströme von Vorteil. Am höchsten ist der ÖV-Anteil in Richtung Glattal-Zürich. Der ÖV-Anteil in Richtung Schaffhausen ist auffallend tief, obwohl auch diese Verkehrsbeziehung stärker ausgeprägt ist.

Bis 2040 wird der Verkehr (MIV und ÖV) gemäss der Prognose des Kantons stärker zunehmen als die Bevölkerung (+20-35%), da wir immer mobiler sind. Dabei wächst der ÖV gemäss kantonaler Prognose stärker als der MIV (ca. 50% Wachstum ÖV und ca. 22% MIV). Die bereits heute stärker ausgeprägten Verkehrsbeziehungen in Richtung Zürich-Glattal und Richtung Schaffhausen nehmen aufgrund der prognostizierten Siedlungsentwicklung auch am stärksten zu. Die bereits heute schon wichtigen Beziehungen Richtung Norden (Schaffhausen) und Süden (Winterthur, Zürich) werden auch zukünftig die stärksten Ströme von/in das Weinland sein.

Pendlerverkehr

Der Pendlerverkehr hat einen bedeutenden Anteil am Gesamtverkehr und weist spezifische Charakteristika auf, da er vorwiegend werktags anfällt. Rund ein Drittel der pendelnden Wohnbevölkerung aus dem Weinland bleibt gemäss Pendlerstatistik im Weinland (5'300 «Binnenpendler»). Davon arbeiten mehr als zwei Drittel der Binnenpendler in der eigenen Wohngemeinde. Zwischen den Gemeinden gibt es heute keinen grossen Binnenpendlerverkehr.

Rund zwei Drittel (11'200 «Wegpendelnde») der Arbeitenden pendeln an einen Arbeitsort ausserhalb des Weinlands. Im Gegenzug kommen 2'900 Zupendler ins Weinland zur Arbeit. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen ist die Beziehung in Richtung Zürich-Glattal beim Pendlerverkehr noch bedeutender. Dafür sind alle anderen zuvor erwähnten Beziehungen, insbesondere die in Ost-West-Richtung beim Pendlerverkehr weniger bedeutend. Auch der Verkehr aufgrund der überregionalen Bildungsinstitutionen (Gymnasien und Berufsschulen) konzentriert sich vor allem auf Winterthur und Schaffhausen.

Mit der angestrebten künftig intensiveren Nutzung der regionalen Arbeitsschwerpunkte sowie der vermehrten Nutzung von Remote-Office-Möglichkeiten wird davon ausgegangen, dass der Binnenverkehrsanteil innerhalb der Region ähnlich bleibt oder zunimmt. Die Pendlerströme Richtung Winterthur-Zürich und Schaffhausen werden mutmasslich wachsen, da das Angebot an Arbeitsplätzen im Weinland im Vergleich zur Bevölkerung gemäss Prognose nicht wächst bis 2040 womit auch zukünftig viele Arbeitende in Nachbarregionen pendeln werden.

Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr hat im Vergleich zum Pendlerverkehr stark abweichende Charakteristiken, da die Zeiten und die Ziele anders sind. Freizeitverkehr tritt am Abend sowie am Wochenende gehäuft auf. In der Region Weinland ist dies aufgrund der vielen Freizeithotspots entlang der Gewässer von grosser Bedeutung (siehe auch die unter Kapitel 4.1 erläuterten wichtigen Ausflugziele und Schwerpunkte der Naherholung).

Das Freizeitverkehrsaufkommen ist zudem in der wärmeren Jahreszeit und an Wochenenden am grössten. Das Aufkommen des Freizeitverkehrs ist an einer nicht unerheblichen Anzahl von Tagen im Jahr besonders gross. Basierend auf einer Erhebung zum Naherholungsgebiet Thurauen (Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, et al., 2019) stammt der Freizeitverkehr der Thurauen zu rund 80% aus dem Kanton Zürich. Rund ein Drittel davon kommt

aus dem Weinland, zwei Drittel aus den Kernstädten (Winterthur/Zürich) sowie aus den restlichen Zürcher Gemeinden. Die übrigen 20% reisen aus den Kantonen Schaffhausen und Thurgau sowie aus weiteren Regionen in der Umgebung an. An einem Hochsommertag parkieren ca. 1'000 Fahrzeuge im Bereich der Thurauen.

Aufgrund der guten Erreichbarkeit der Region Weinland mit dem motorisierten Verkehr ist der private Personenwagen auch im Freizeitverkehr häufig die bequemste und schnellste Anreiseart. Die Ziele des Freizeitverkehrs sind mit dem öffentlichen Verkehr nur teilweise erschlossen.

Aufgrund der attraktiven Naherholungsgebiete und Ausflugsziele wird der Freizeitverkehr zukünftig nicht abnehmen, sondern mutmasslich zunehmen. Damit wird dieser auch weiterhin eine grosse Bedeutung für die Region haben.

Reisezeiten

Ein Vergleich der Reisezeiten von ausgewählten Quell- zu wichtigen Zielpunkten im Betrachtungsperimeter zeigt, dass diese mit dem MIV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln oft in mindestens der Hälfte der Zeit erreichbar sind. In die mit dem ÖV gut erschlossenen Zentren (Andelfingen, Winterthur, Zürich) ist der Reisezeitvorteil des MIV jedoch geringer. Der Reisezeitvergleich zeigt zudem, dass für kürzere Distanzen auch die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs hinsichtlich der Reisezeit zunimmt.

Die Reisezeitauswertungen für die Zielpunkte Andelfingen, Flaach, Schaffhausen, Frauenfeld, Winterthur sind im Anhang (Reisezeiten) ersichtlich.

Fazit

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. Ein entsprechend attraktives Angebot ist dafür die Grundvoraussetzung. 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 Arbeitsschwerpunkten besteht das Potenzial für kürzere Wege. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, sind die Schwerpunkte auch im regionalen Gesamtverkehrssystem zu berücksichtigen.

Die 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 für Steigerung. Dies auch, um die übergeordneten Ziele zum Gesamtverkehr zu erreichen.

4.4. Fussverkehr

Angebot

Für den Fussverkehr steht in den Siedlungsräumen und insbesondere in den historischen Ortskernen ein dichtes Wegnetz zur Verfügung. Aufgrund der beengten Strassenräume in den Ortskernen entsprechen die Infrastrukturen nicht immer den heutigen Standards. Beispielsweise bestehen oftmals nur schmale, einseitige oder keine Trottoirs.



Abbildung 18 Ortsdurchfahrten in Flaach (links) und Benken (rechts)

Quelle: Eigene Fotos (ewp AG).

Aufkommen

Dem Fussverkehr kommt eine wichtige Bedeutung für kurze Distanzen und als Zubringer zur ÖV-Haltestelle oder zum Personenwagen (PW)- oder Velo-Abstellplatz zu. Somit konzentriert sich das Fussverkehrsaufkommen im Weinland stark auf Gebiete um Bahnhöfe und Versorgungsschwerpunkte, wo ein guter Netzausbau, höhere Siedlungsdichten und viele Attraktoren bestehen. Ausserhalb dieser Schwerpunktgebiete besteht ein niedrigeres Aufkommen. Im Weinland werden 15% aller Wege und 4% der Strecke zu Fuss zurückgelegt (Vergleich Kanton: 28% der Wege und 6% der Strecke).

Damit zeigt sich deutlich, dass der Fussverkehr im Weinland eine vergleichsweise untergeordnete Rolle einnimmt. Ausserdem zeigt die kantonale Methodik für das Fussverkehrspotenzial auf, dass nur wenige Gebiete (Feuerthalen, Andelfingen, Henggart) die mittlere Stufe 4 von 8 des Fussverkehrspotenzials erreichen (siehe Abbildung 19).

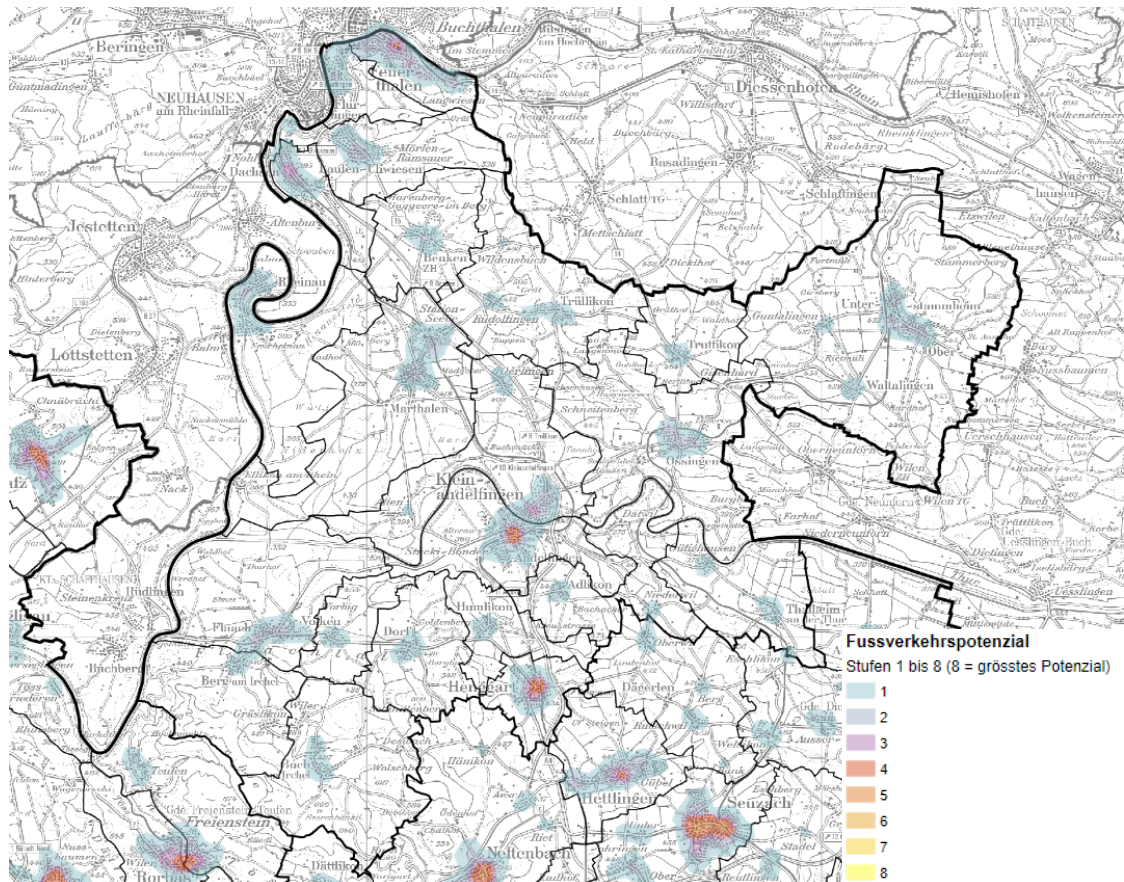


Abbildung 19 Fussverkehrspotenzial in der Region Weinland

Quelle: (Amt für Mobilität (AFM), 2019)

Zukünftig wird sich das Fussverkehraufkommen weiter in den Ortszentren, Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkten, in den Naherholungsgebieten und um die ÖV-Haltestellen konzentrieren.

Fazit

Der Fussverkehr hat im Siedlungsgebiet insbesondere in den Zentren, bei Schulen, um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Siedlungsgebiet und bei Ausflugszielen eine hohe Bedeutung. Dort konzentriert sich auch das höchste Fussverkehraufkommen. Insbesondere ältere Personen und Kinder haben erhöhte Sicherheitsbedürfnisse, welche zu berücksichtigen sind.

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.

4.5. Veloverkehr

Angebot

Der kantonale Velonetzplan definiert das Alltags- und Freizeitnetz in allen Regionen des Kantons (Amt für Mobilität (AFM), 2022). Die Verbindungen des kantonalen Velonetzplans sind in den regionalen Richtplänen festgesetzt. Im Weinland besteht mit ungefähr 150 km Verbindungen ein dichtes Alltagsnetz. Sämtliche Verbindungen sind als Nebenverbindungen klassiert, es sind keine Hauptverbindungen oder Veloschnellrouten vorgesehen (siehe Abbildung 20). Dies ist mit dem tiefen Velopotenzial respektive Veloaufkommen und den damit geringeren Anforderungen an den Ausbaustandard entlang dieser Verbindungen begründet.

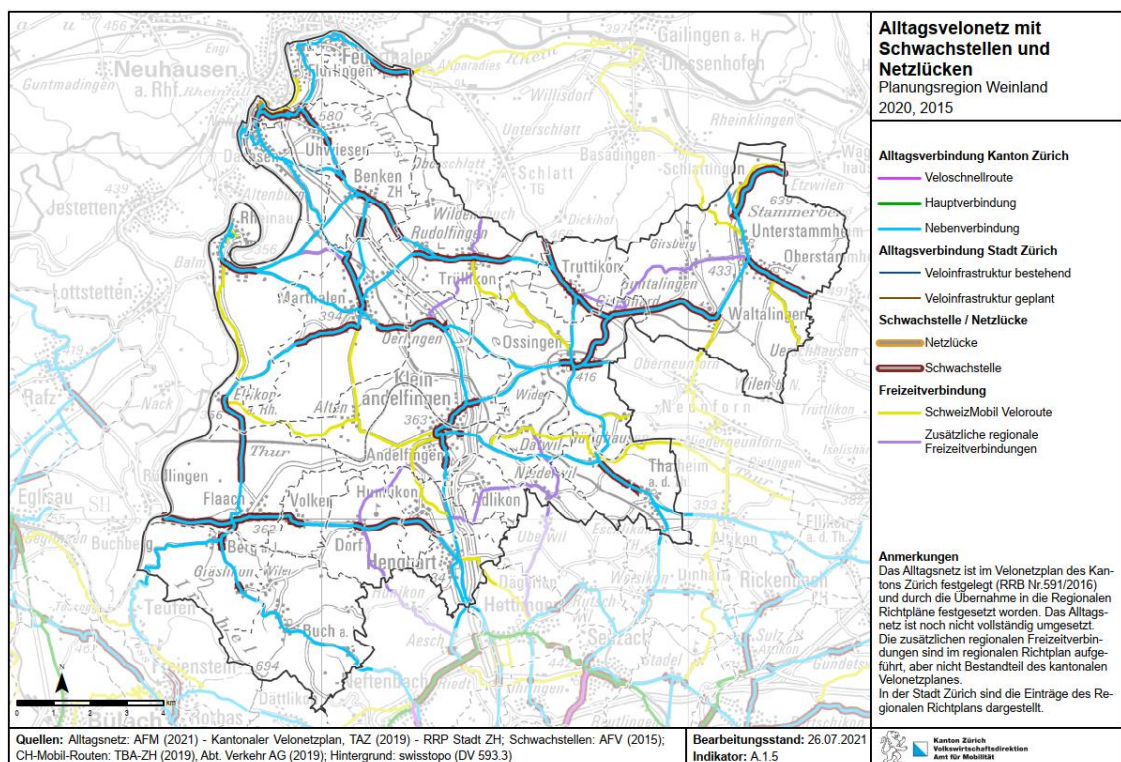


Abbildung 20 Kantonaler Velonetzplan, Ausschnitt Weinland

Quelle: (Amt für Mobilität (AFM), 2022)

Entlang stark befahrener Überlandstrassen bestehen einige Schwachstellen (bspw. im Flaachtal, im Raum Marthalen, in Stammheim und Ossingen). Auch innerhalb von Siedlungsgebieten wurden Schwachstellen identifiziert (bspw. in Kleinandelfingen, Andelfingen, Ossingen und Benken). Eine Netzlücke besteht zwischen Laufen und Neuhausen am Rheinflall. Die Verbindung von den nördlichen Gemeinden des Weinlands nach Schaffhausen kann verbessert werden.

Die Behebung der Schwachstellen und Netzlücken ist zentral für die Attraktivität des Velonetzes. Diese werden laufend vom Kanton behoben. Daher wird davon ausgegangen, dass

bis zum Zeithorizont des rGVK 2040 ein dichtes und sicheres Netz an Alltagsverbindungen für den Veloverkehr besteht.

Im Weinland ergänzen mehrere nationale, kantonale und regionale SchweizMobil-Velorouten des Freizeitnetzes das Alltagsnetz. Sie führen insbesondere entlang von Rhein und Thur.

Aufkommen

Zahlen zum Veloverkehrsaufkommen liegen nicht vor. In der Region Weinland gibt es keine kantonale Veloverkehrszählstelle. Gemäss Auswertungen zum Gesamtverkehrsaufkommen beträgt der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen rund 4% der Wege und 2% der Strecke am Modalsplit (siehe Abbildung 14). Das entspricht rund 36'000 zurückgelegten Personenkilometern pro Tag, was etwas mehr als 1km pro Einwohner resp. Einwohnerin entspricht. Das heutige Aufkommen ist somit entsprechend der Nutzungsdichte in der Siedlung eher gering.

Zwischen den Ortschaften im Weinland sind Distanzen oftmals kleiner als 3 Kilometer und können gut mit dem Velo zurückgelegt werden. Insbesondere ab Marthalen besteht aufgrund der kurzen Distanzen in Richtung Schaffhausen ein hohes Potenzial für eine Nachfragesteigerung.

Im Freizeitverkehr ist das Velo ein beliebtes Verkehrsmittel, unter anderem weil die Fahrt selbst bereits einen Erholungs- und Erlebniswert bietet. Damit das Velo noch mehr Bedeutung im Gesamtverkehrssystem einnehmen kann, ist für den Freizeitverkehr eine Verknüpfung mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs anzustreben.

Fazit

Im Weinland wird ein dichtes Netz an Nebenverbindungen erstellt. Die Freizeitrouten ergänzen das Alltagsnetz. Bis 2040 ist mit der Behebung der Schwachstellen zu rechnen. Zukünftig wird angestrebt, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Mit der Behebung der Schwachstellen auf dem kantonalen Netz wird 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. Im Alltags- sowie im Freizeitverkehr besteht zudem in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr Steigerungspotenzial.

4.6. Öffentlicher Verkehr

Angebot

Durch die Region Weinland führen drei Bahnstrecken: Winterthur-Schaffhausen, Winterthur-Stein am Rhein und Schaffhausen-Stein am Rhein. Auf allen drei Strecken werden heute (Stand 2022) alle Bahnhöfe zweimal stündlich durch S-Bahnen bedient. In Andelfingen besteht eine dritte stündliche Verbindung. Von der Strecke Winterthur-Schaffhausen bestehen Direktverbindungen nach Zürich, ab Feuerthalen bestehen Direktverbindungen nach Kreuzlingen-Romanshorn-St. Gallen.

Busverbindungen ergänzen das Bahnangebot. Fast alle Ortschaften werden im Stundentakt erschlossen. Auf der Achse Dachsen-Uhwiesen-Feuerthalen-Schaffhausen sowie im Flaachtal verkehren die Busse häufiger. Die gleichzeitige Ausrichtung der Nachfrage in Richtung Winterthur und Schaffhausen ist für die Fahrplangestaltung herausfordernd, sodass

nicht immer in beiden Richtungen Anschlüsse bestehen. Der Betrieb einiger Linien endet bereits um ca. 20 Uhr. Davon betroffen sind ungefähr 10% der Weinländer Bevölkerung.

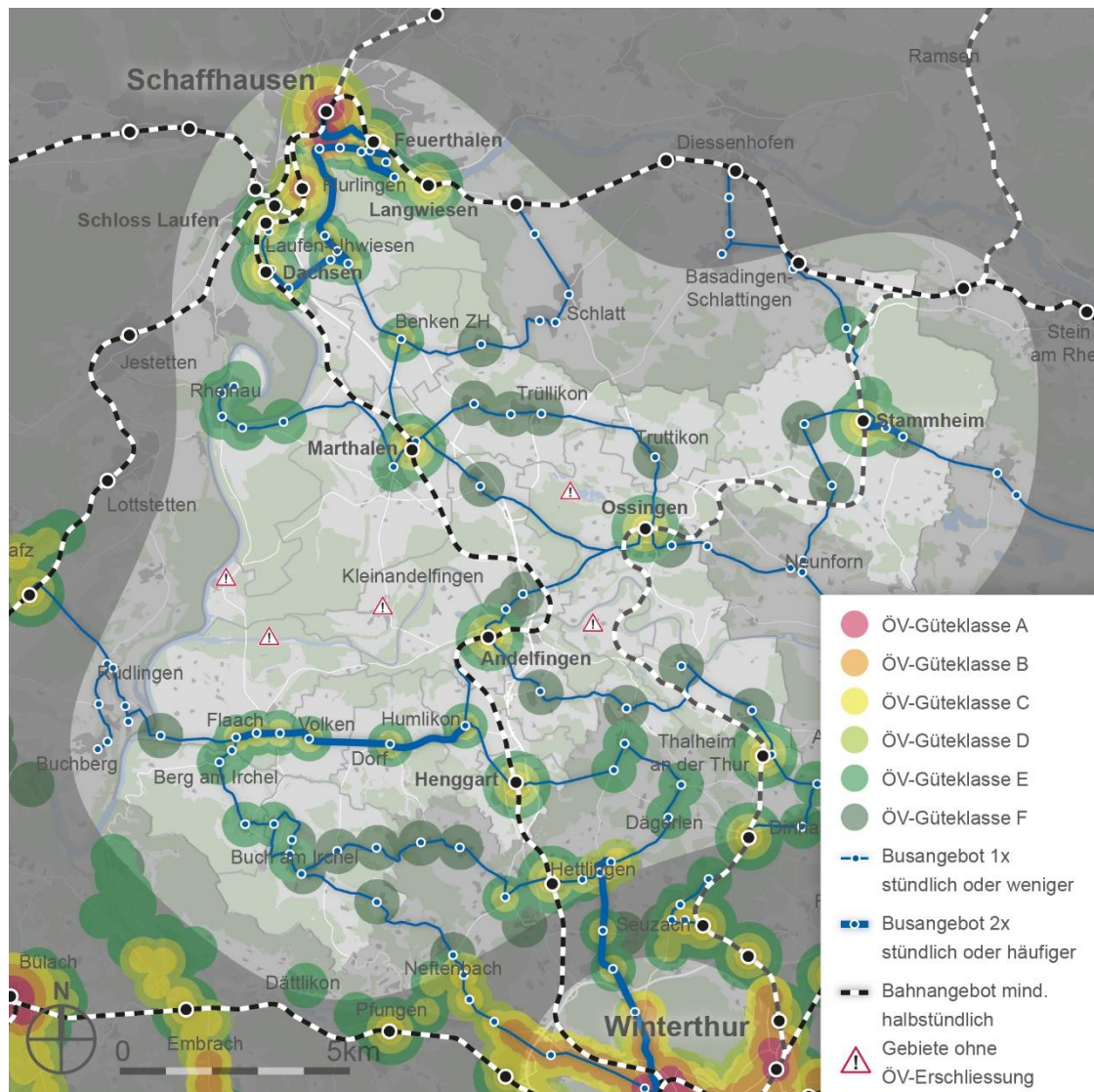


Abbildung 21 ÖV-Netz und Güteklassen

Quelle: (Amt für Mobilität (AFM), 2022)

Über 90% der Einwohnerinnen und Einwohner im Weinland gelten aktuell als durch den ÖV erschlossen. Alle gemäss kantonaler Verordnung erschliessungspflichtigen Ortschaften sind jedoch erschlossen. Die grössten Ortschaften ohne ÖV-Erschliessung sind Alten, Dätwil und Ellikon am Rhein.

Zu den Gebieten ohne ÖV-Erschliessung gehören auch diverse Naherholungsgebiete. Die Freizeit-Hotspots (vgl. Kap. 4.1) entlang der Thur und des Rheins sind zwar grundsätzlich von Bushaltestellen in Flaach und Rheinau oder von den Bahnhöfen Andelfingen, Dachsen

und Langwiesen zugänglich. Die Zugangsdistancen sind aber lang und somit ist die Anreise mit dem ÖV nicht attraktiv.

In Abbildung 21 ist die Erschliessungsgüte im Raum abgebildet. Die ÖV-Güteklassen sind eine standardisierte Methode zur raschen Beurteilung der ÖV-Qualität. Auf die Topografie und die der Station nachgeordneten Netzdichte für den Fuss- und Veloverkehr nimmt die Methode keine Rücksicht. Die Erschliessungsgüte nahm in den vergangenen Jahren leicht zu, insbesondere mit dem Ausbau Ende 2018 (vgl. Abbildung 22). Für die Beurteilung der Erschliessungspflicht und der Erschliessungsqualität ist nur die kantonale Angebotsverordnung massgebend.

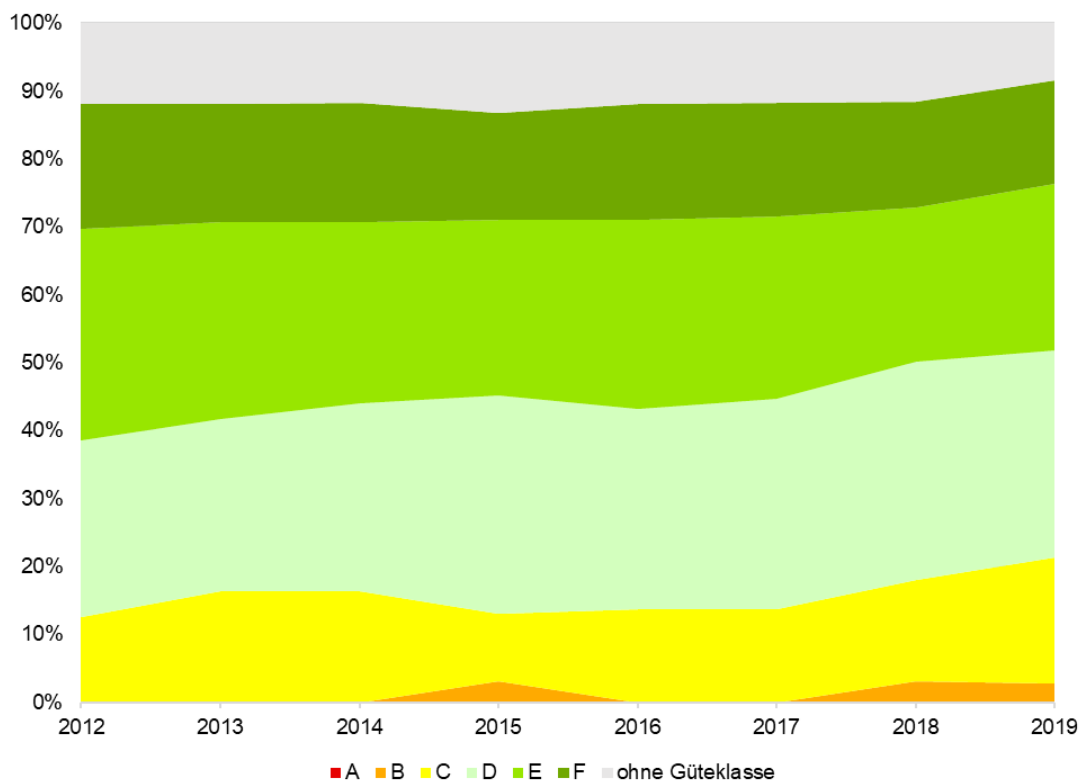


Abbildung 22 Entwicklung Anteil Raumnutzende nach ÖV-Güteklasse im Weinland

Quelle: (Amt für Mobilität (AFM), k.J.)

Trotz der abgestimmt auf die eher tiefen Nutzungsdichten und die disperse Siedlungsstruktur gute Erschliessung sind in einigen Siedlungsgebieten die Abstände der Bushaltestellen gross, was längere Zugangsdistancen zum ÖV nach sich zieht. Die Zugangsdistanz zu ÖV-Haltestellen ist im regionalen Vergleich hoch und liegt im Durchschnitt im Weinland bei mehr als 300m (Klassierung Haltestellenabdeckung: schlecht (>300m)). 300m sind zu Fuss in einer Gehzeit von 4-5 Minuten zurücklegbar. Unter den 20 Gemeinden im Kanton Zürich mit der längsten durchschnittlichen Distanz zu einer Haltestelle finden sich acht Ortschaften aus dem Weinland (Kleinandelfingen, Adlikon, Stammheim, Marthalen, Andelfingen, Flurlingen, Ossingen und Henggart; siehe Tabelle 2). Die Haltestellenabdeckung und die Buslinien im Weinland sind in Abbildung 23 dargestellt. Der Kanton Thurgau arbeitet bis Ende 2023 ein neues ÖV-Konzept aus, das ggf. Änderungen an der Linie 823 (hellblau) vorsieht.

Tabelle 2 Gemeinden mit der längsten durchschnittlichen Distanz zu einer Haltestelle im Kanton Zürich

Rang	Gemeinde	Durchschnittliche Gehdistanz zur nächsten Haltestelle	Klassierung
1	Kleinandelfingen	540	Sehr schlecht (>400m)
2	Oberembrach	524	Sehr schlecht (>400m)
3	Hagenbuch	503	Sehr schlecht (>400m)
4	Adlikon	492	Sehr schlecht (>400m)
5	Knonau	488	Sehr schlecht (>400m)
6	Stammheim	479	Sehr schlecht (>400m)
7	Marthalen	440	Sehr schlecht (>400m)
8	Fiscenthal	437	Sehr schlecht (>400m)
9	Seegräben	434	Sehr schlecht (>400m)
10	Bachs	422	Sehr schlecht (>400m)
11	Zell	393	Schlecht (>300m)
12	Andelfingen	390	Schlecht (>300m)
13	Niederweningen	383	Schlecht (>300m)
14	Flurlingen	376	Schlecht (>300m)
15	Bäretswil	368	Schlecht (>300m)
16	Ossingen	341	Schlecht (>300m)
17	Elgg	341	Schlecht (>300m)
18	Pfungen	339	Schlecht (>300m)
19	Ellikon an der Thur	334	Schlecht (>300m)
20	Henggart	321	Schlecht (>300m)
-	Region Weinland	315	Schlecht (>300m)

Quelle: (Statistisches Amt des Kantons Zürich, 2022)

Methodik: Als Eingangsdaten fliessen die räumlich verorteten Einwohnerdaten (Wohnadressen) des Statistischen Amtes und die Haltestellendaten des ZVV ein. Pro Einwohner resp. Einwohnerin wird die Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle berechnet. Aus allen Einwohnenden wird dann pro Gemeinde der Durchschnitt berechnet.

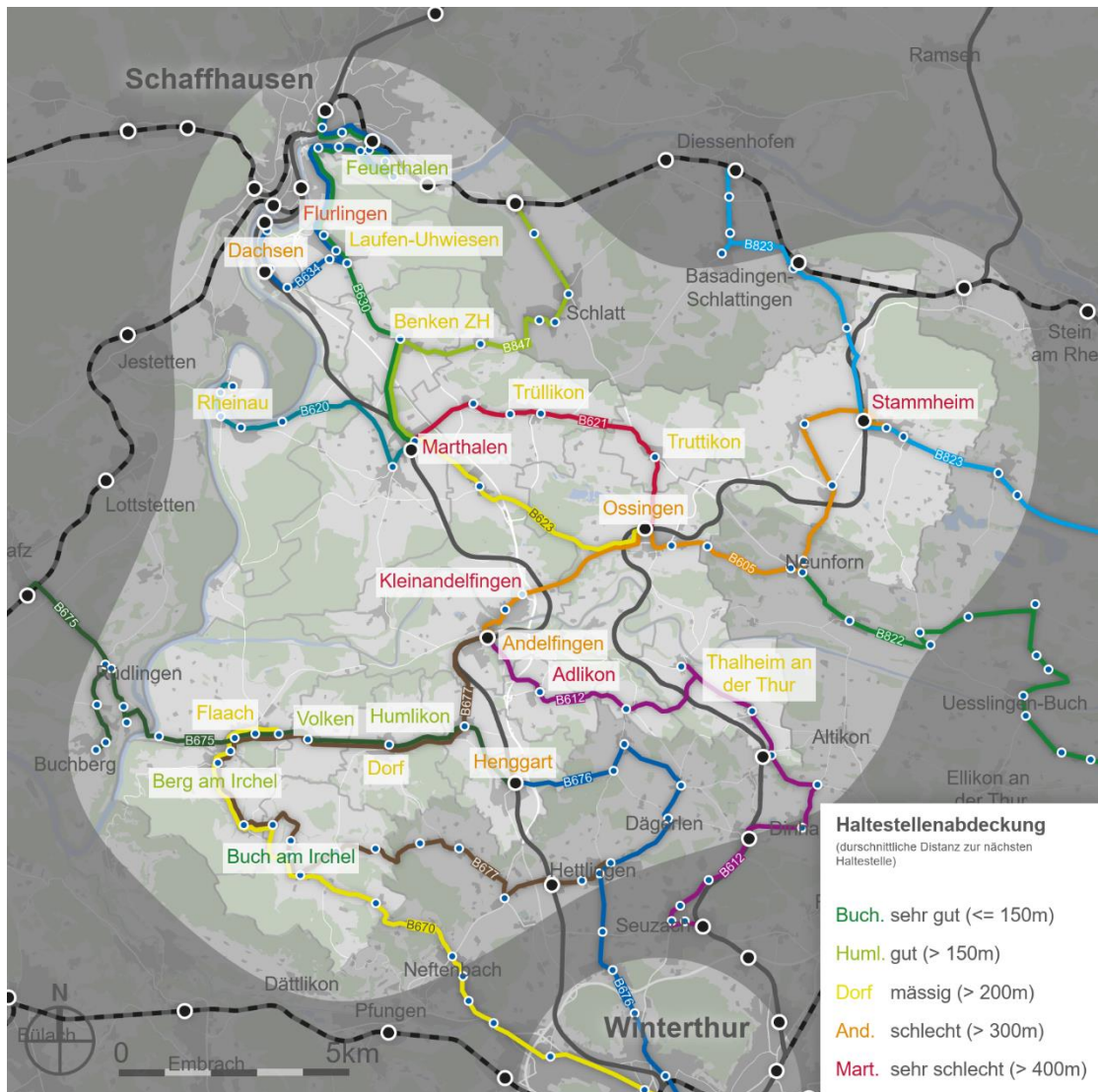


Abbildung 23 Weg zur nächsten Haltestelle (m) und Buslinien

Quelle: (Statistisches Amt des Kantons Zürich, 2022)

Der Indikator der Haltestellenabdeckung zeigt Verhältnisse der Haltestellenabdeckung auf, ist jedoch kein genereller Indikator für die ÖV-Qualität in der jeweiligen Gemeinde, da das ÖV-Angebot nicht als Ganzes abgebildet wird. Im Weinland wird der Indikator durch folgende zwei Effekte entscheidend beeinflusst:

- Erstens weisen Gemeinden mit einem Siedlungsgebiet ohne ÖV-Angebot (z.B. Kleinandelfingen / Alten) einen deutlich schlechteren Wert auf, da die Distanz zur nächsten Haltestelle für die Anwohner dieser Gebiete bis in ein nächstes Siedlungsgebiet reicht und entsprechend hoch ausfällt.
- Zweitens weisen Ortschaften mit einem Bahnhof in der Tendenz ebenfalls einen hohen Wert auf, weil die Anzahl der Bushaltestellen in der Folge oft kleiner ausfällt (z.B. Henggart oder Ossingen).

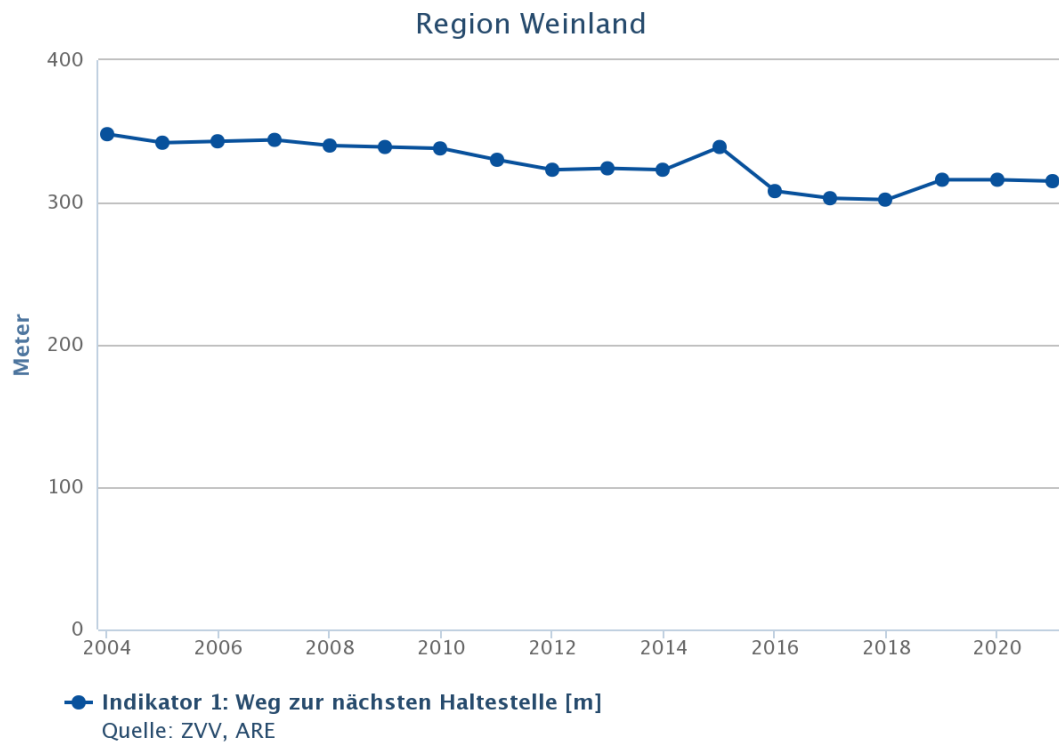


Abbildung 24 Weg zur nächsten Haltestelle (m)

Quelle: (Amt für Raumentwicklung (ARE), et al., 2021)

Bei genauerer Betrachtung des ÖV-Angebots, insbesondere des Busangebots, sind unter Berücksichtigung des gesamten Betrachtungsperimeters seitens der Gemeinden folgende Punkte erkannt worden. (nicht abschliessende Aufzählung):

- Marthalen > (Trüllikon) > Diessenhofen
Es sind bereits Planungen vorhanden, die Linie 847 anstatt zum Bahnhof Schlatt TG nach Diessenhofen zu führen (Quelle: Kanton Thurgau).
- Die Gebiete Ellikon am Rhein (Marthalen), Alten (Kleinandelfingen und Thurauen (Flaach)) sind nicht durch den ÖV erschlossen. Im Gesamtkonzept Thurauen sind Verbindungen Rheinau Unterstadt (Klosterinsel) – Ellikon – Flaach/Thurauen vorgesehen.
- Zwischen Rheinau und Jestetten (DE, ca. 5'000 Einwohnerinnen und Einwohner) besteht kein direktes ÖV-Angebot. Jestetten hat eine S-Bahn Verbindung nach

- Schaffhausen sowie Bülach und Zürich und viele Einkaufsmöglichkeiten. Ein bestehender Bus 7347 führt nach Altenburg (DE). Der Bus 620 steht (ausgenommen zur Hauptverkehrszeit (HVZ)) jeweils etwa 30 Minuten in Rheinau. Ein Hindernis für Busse ist die Holzbrücke und die schmale Strasse von der Brücke nach Jestetten.
- Oberneunforn TG: Die Linien des ZVV und des Kantons Thurgau sind nicht aufeinander abgestimmt. Sie sind ausgerichtet nach Zürich bzw. auf den Intercity (IC) in Frauenfeld; der Umstieg ist entweder zu knapp oder sehr lange.
 - Die Verbindungen zur Bahn sind vor allem in Richtung Winterthur-ZH ausgerichtet. Innerhalb des Bezirks oder Richtung Schaffhausen sind sie jedoch schlecht, da keine Anschlüsse vorhanden sind (Hinketakt S-Bahn Bummelzug, gewisse Busse sind nur auf beschleunigte S-Bahn in Andelfingen ausgerichtet; Zug in andere Richtung fährt 2-3min vor Busankunft ab). Auch Anschlüsse zwischen Buslinien sind schwer, da einzelne Linien zur halben Stunde am Bahnhof ankommen und andere zur vollen Stunde. Deshalb dauern Fahrten innerhalb der Region lange:
Beispiel: Stammertal über Andelfingen in das nördliche Weinland / ins Flaachtal.
 - Der Bahnhof Marthalen eignet sich für P+R und als Bushof, da genügend Platz vorhanden ist. Zudem kreuzen sich die Züge zur vollen Stunde.
 - Der Bahnhof Andelfingen hat heute das beste Angebot der Region, da er der einzige Halt der S24 ist, aber es besteht wenig Platz zum Ausbau des Bushofs und der Parkierung, da er sich im Hang befindet.
 - Viele Tarifzonen sind eher klein. Dies führt zu einem hohen Preis für wenig Angebot:
Beispiel: Oerlingen - Winterthur = 5 Zonen / 10.80; Stundentakt 6.30-20.30; gleicher Preis wie Uster – Zürich.
 - Im Norden in Flurlingen und Feuerthalen führen viele attraktive Verbindungen über Schaffhausen / Neuhausen. Diese Stationen sind jedoch nicht im ZVV integriert. Auch dies führt zu erhöhten Fahrpreisen für die Weinländer Bevölkerung.

Aufgrund der Lage an der Kantonsgrenze führen oft frequentierte Wege insbesondere der nördlichen Gemeinden im Weinland oftmals über Tarifverbundsgrenzen, womit in der Regel der Z-Pass-Tarif zur Anwendung kommt. Aus Sicht der Gemeinden führt dies zu einer verminderten Attraktivität des ÖV im Weinland.

Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur, Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) werden die Abfahrtszeiten sowie die Durchbindungen auf den Strecken von/nach Winterthur angepasst und systematisiert. Insgesamt verkehren mehr S-Bahnzüge nach Zürich als heute. Darüber hinaus wird eine zweite stündliche «schnelle» S-Bahn zwischen Schaffhausen und Winterthur mit Halt in Andelfingen eingeführt. Damit verbunden ist auf diesen Horizont auch eine Anpassung des Busangebots erforderlich.

Für den Raum Feuerthalen und Flurlingen ist im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Schaffhausen der 4. Generation eine Optimierung der Busanbindung vorgesehen (OEVO2). Die konkrete Ausgestaltung des ÖV-Angebots erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2024.

Aufkommen

Mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) werden 9% der Wege und 25% der zurückgelegten Strecke abgewickelt. Im kantonalen Vergleich ist dies insbesondere hinsichtlich der Wege (20%) deutlich tiefer. Weil die einzelnen ÖV-Wege im Weinland dafür verhältnismässig lang sind, fällt der kantonale Vergleich der Strecke (32%) zwar in die gleiche Richtung, jedoch weniger deutlich aus.

Auf den S-Bahnlagen zwischen Winterthur und Schaffhausen sind mit Abstand die meisten Fahrgäste des ÖVs unterwegs. Mit heute ungefähr 5'000 bis 8'500 Fahrgästen (siehe Abbildung 25) pro Werktag bestehen keine Kapazitätsengpässe. Die Zunahme auf ungefähr 7'500 bis 12'000 Fahrgäste pro Werktag kann mit dem Angebotsausbau gut bewältigt werden.

Die Zahlen in Abbildung 25 stammen aus dem Kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM). Das Modell ist zwar gut kalibriert und grundsätzlich verlässlich, kann aber Abweichungen von den tatsächlichen Verkehrsmengen beinhalten. Dies betrifft insbesondere Stellen mit kleinen Werten (<1000), wie sie im Weinland oft vorkommen. Die Werte sind daher als Annäherung und Grössenordnung zu verstehen. Anschauliche Beispiele für die eingeschränkte Gültigkeit sind die Verbindung nach Rheinau, bei der das Aufkommen in der Modellierung klar überschätzt wird (500 Fahrgäste) oder die Verbindung von Stammheim und Nussbaumen, bei der in der Modellierung eine deutliche Abnahme bis 2040 prognostiziert wird (von 400 auf 100 Fahrgäste), wie sie kaum auftreten wird. Der Kanton Thurgau rechnet auf letzterer Verbindung sogar eher mit einem Anstieg.



Abbildung 25 ÖV-Fahrgastaufkommen DWV gemäss GVM-Zustand 2018

Quelle: (Kanton Zürich, 2018)

Fazit

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 aufgrund der Siedlungsstruktur vergleichsweise lang. Insbesondere in Richtung Schaffhausen ist der ÖV-Anteil tief.

Das ÖV-Angebot im Weinland ist so ausgestaltet, dass alle erschliessungspflichtigen Gebiete erschlossen sind. Allerdings finden sich auch vereinzelt Dörfer ohne ÖV-Angebot. Die Freizeithotspots 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, jedoch aufgrund der ländlichen Siedlungsstruktur sowie der multipolaren Ausrichtung herausfordernd. Dies zeigt sich unter anderem in Form von langen Reisezeiten im nördlichen Weinland ab Ortschaften ohne Bahnanschluss (insbesondere nach Schaffhausen).

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

4.7. Motorisierter Individualverkehr

Angebot

Durch das Weinland führt die nationale Hochleistungsstrasse A4 von Winterthur nach Schaffhausen. Im Stammertal und in Feuerthalen wird das Netz durch kantonale Hauptverkehrsstrassen ergänzt. In allen Gemeinden ergänzen regionale Verbindungsstrassen und kommunale Strassen das Netz. Mit über 130 km Kantonstrassenlänge ist die Netzdichte im Weinland eher hoch. Tempo-30-Zonen sind abseits von Hauptstrassen in einigen Gemeinden, vor allem im Norden des Weinlands, anzutreffen.

Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen Ausbauschnitt 2030/2040 (STEP Nationalstrassen AS 2030/40) ist ein Ausbau der A4 zwischen Winterthur und Kleinandelfingen sowie in Schaffhausen (2. Röhre Fäsenstaub-Tunnel) geplant. Darüber hinaus bestehen Einträge im Regionalen Richtplan (RRP) und im kantonalen Richtplan (KRP) für drei geplante Umfahrungen im Kantonsstrassennetz in den Gemeinden Flaach, Ossingen und Stammheim. Aus Sicht Kanton besteht derzeit kein Bedarf, sondern es besteht sogar ein Widerspruch zur kantonalen Gesamtverkehrsstrategie. Im RRP sind die Umfahrungen zurückgestellt.

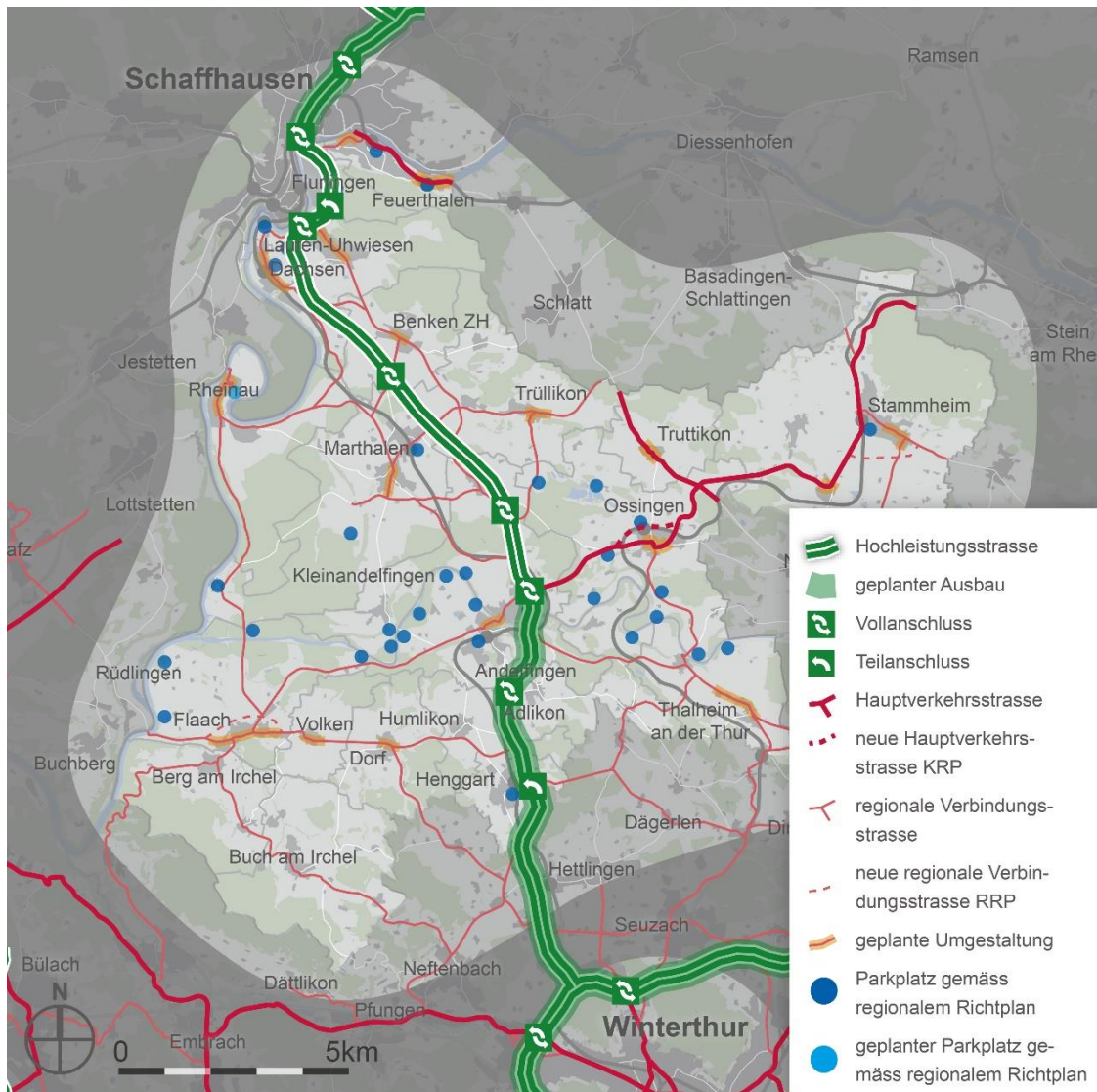


Abbildung 27 Karte Strassennetz und Parkierung

Quelle: Kantonaler und Regionaler Richtplan

Aufkommen

Über den motorisierten Individualverkehr (MIV) werden in der Region Weinland 73% der Wege und 69% der Strecken des Verkehrs abgewickelt. Im Vergleich zum Durchschnitt des Kantons Zürich ist der Anteil des MIV in Weinland sowohl bzgl. der Wege (45% im Kanton) sowie auch der Strecke (58% im Kanton) deutlich höher.

Ein Grossteil der Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung kann auf der A4 gebündelt werden. Mit einem werktäglichen Aufkommen von ca. 30'000 Fahrzeugen pro Tag ist die A4 zu Spitzenstunden zwischen Winterthur und Kleinandelfingen regelmässig überlastet. Mit dem geplanten Ausbau soll dieser Kapazitätsengpass behoben werden. Jedoch ist unter anderem durch die erweiterte Kapazität ein Anstieg der Nachfrage bis 2040 zu erwarten (Faktor 1.5

auf der Nationalstrasse; siehe Abbildung 28 und Abbildung 29). Die höchsten Belastungen auf dem Kantonsstrassennetz befinden sich in Feuerthalen zwischen der Feuerthaler Brücke und dem Ortsteil Langwiesen sowie in Richtung Flurlingen. Hier fahren heute 10'000 bis 20'100 Fahrzeuge. Die Belastungen des sonstigen Kantonsstrassennetzes sind im kantonalen Vergleich eher tief, mit vereinzelt Werten von maximal 8'000 Fahrzeugen pro Tag (Prognose 2040: Bis maximal 10'000 Fahrzeuge pro Tag). Auf dem Kantonsstrassennetz bestehen zudem nur an einzelnen Knoten Kapazitätsengpässe (siehe Abbildung 30).

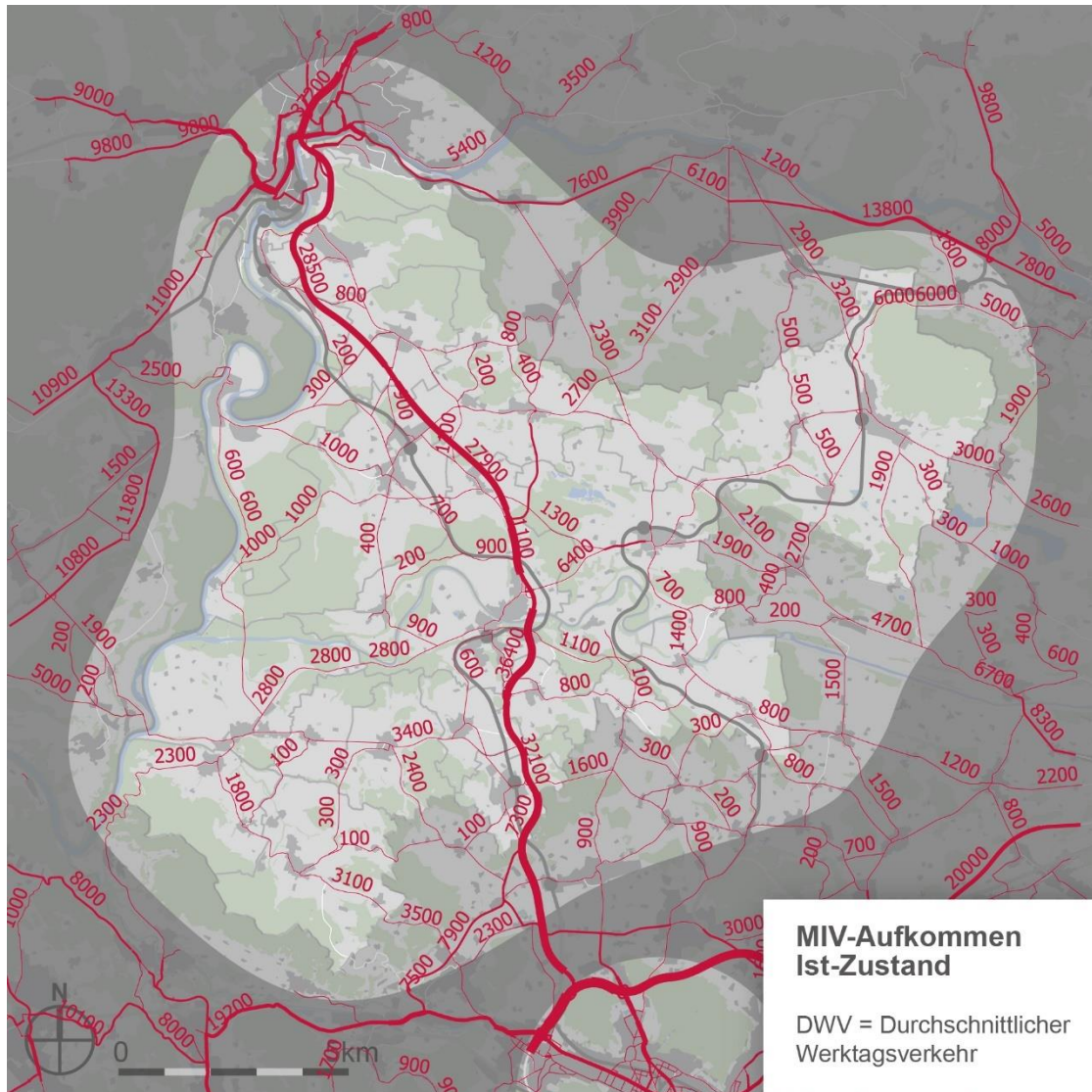


Abbildung 28 MIV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) gemäss GVM-Zustand 2018

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

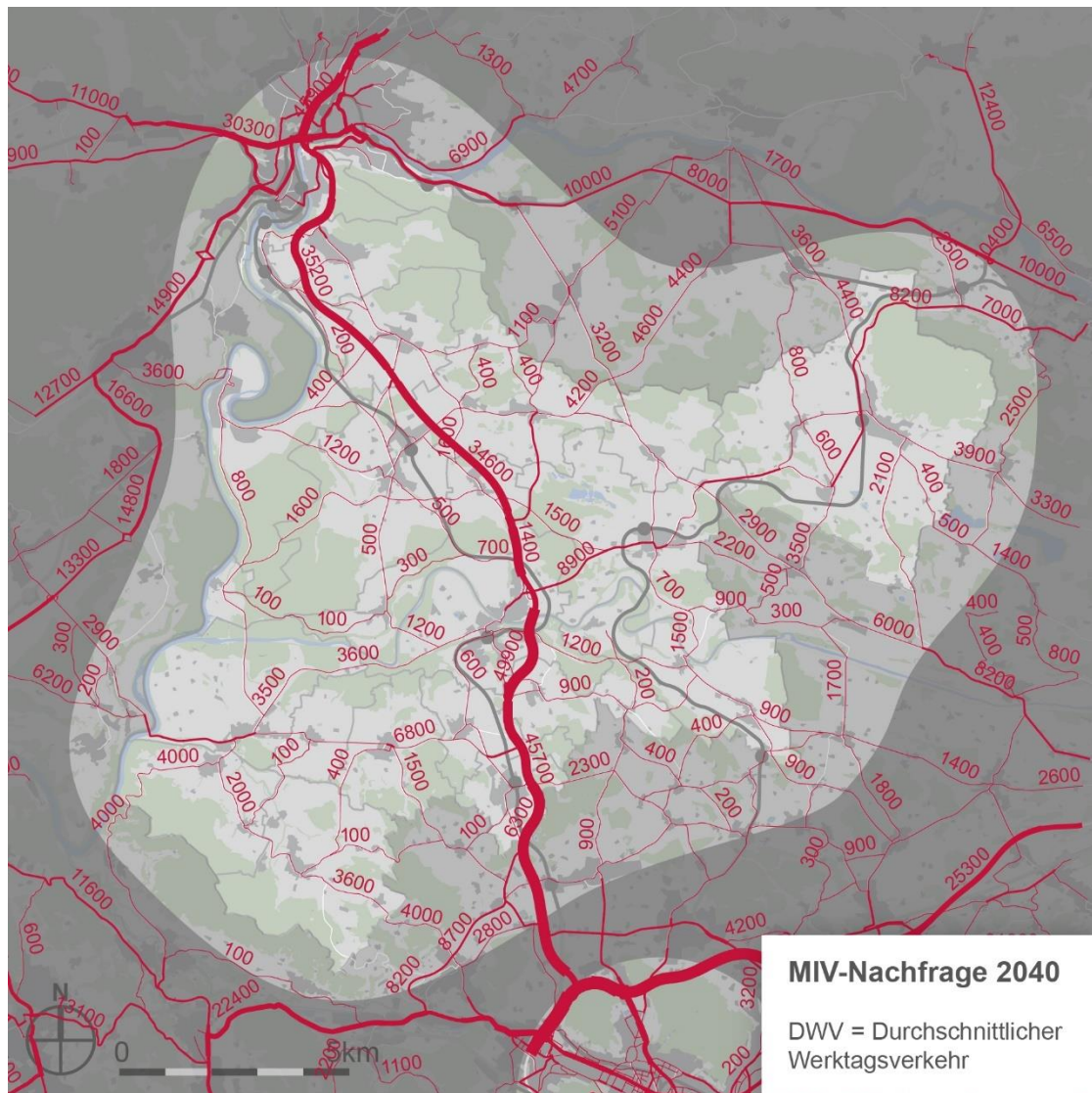


Abbildung 29 MIV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) gemäss GVM-Zustand 2040

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

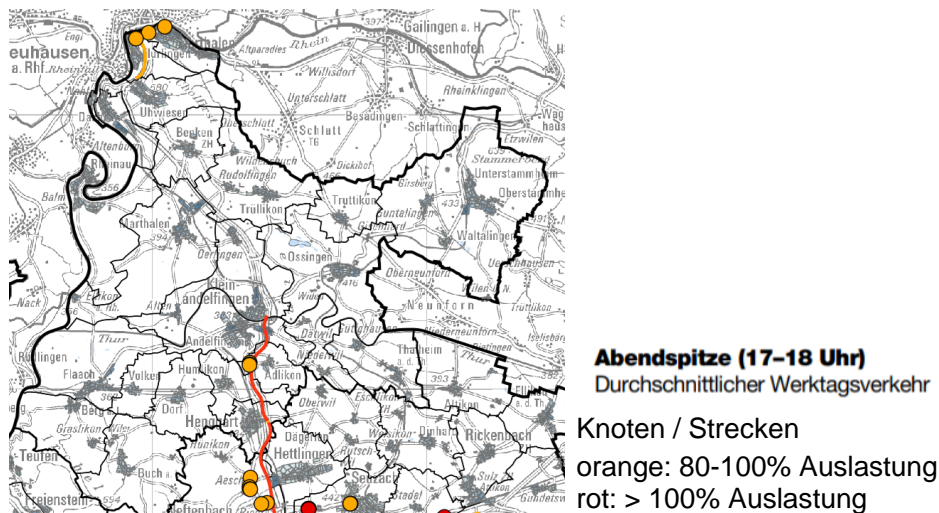


Abbildung 30 Strecken- und Knotenauslastung im Strassennetz während der Abendspitzenstunde (2013)

Quelle: (Kanton Zürich, 2018)

Zwei Ortsdurchfahrten wurden gemäss der systematischen Beurteilung der Siedlungsverträglichkeit durch den Kanton als kritisch oder nicht verträglich beurteilt (Feuerthalen, Ossingen). Dennoch besteht auf weiteren Ortsdurchfahrten Potenzial für Aufwertungen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Im regionalen Richtplan sind ergänzend weitere 15 Aufwertungen Strassenraum auf Kantonsstrassen festgelegt. Mit der Entwicklung der AROVA-Hallen besteht auch auf der Winterthurerstrasse in Flurlingen Potenzial zur Umgestaltung (vgl. Kapitel 6.4).

Mit der geplanten Siedlungsentwicklung wird das Verkehrsaufkommen zunehmen, auch beim motorisierten Verkehr. Die Aufwertungen des Strassenraumes bieten die Möglichkeit trotz zunehmendem Verkehr die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Ortschaften in Zukunft nicht zu verstärken. Verbesserungsbedarf in den Ortszentren besteht unter anderem bezüglich Aufenthaltsqualität, Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur / -sicherheit und Quersungsmöglichkeiten. Dieser Handlungsbedarf wird im Rahmen der Konkretisierungen durch die Gemeinden bestätigt (vgl. Kapitel 6.4).

Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr durch die Ortsdurchfahrten im Weinland wird in der Region als grosses Problem wahrgenommen (vgl. Kapitel 6.3). Welcher Verkehr als Durchgangsverkehr bezeichnet wird ist dabei stark von der Perspektive und dem Betrachtungsgebiet abhängig (vgl. Abbildung 31). In der durchgeführten Gemeindeumfrage (vgl. Kapitel 6.4) sind sich die Gemeinden mehrheitlich einig, dass der Verkehr aus den Nachbarzentren und -regionen durch eine Weinländer Ortschaft als Durchgangsverkehr betrachtet werden kann. Für die folgende Analyse wird derjenige Verkehr betrachtet, welcher seine Quelle und sein Ziel jeweils ausserhalb der Region Weinland hat (roter Pfeil ganz unten in Abbildung 31).

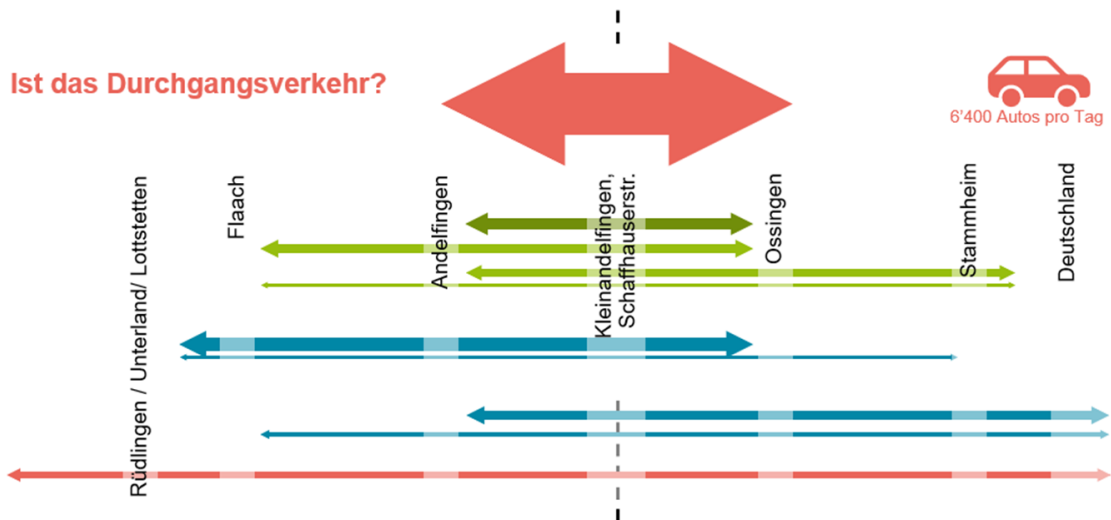


Abbildung 31 **Definitionsproblematik von Durchgangsverkehr:** Im exemplarischen Beispiel von den 6'400 Autos auf dem Querschnitt Schaffhauserstrasse in Kleinandelfingen stammt ein Teil aus Nachbargemeinden (grüne Pfeile, Binnenverkehr). Ein weiterer Teil hat Quelle oder Ziel innerhalb der Region (blaue Pfeile, Quell-Ziel-Verkehr). Aus regionaler Perspektive ist nur der untere rote Pfeil Durchgangsverkehr.

Quelle: Eigene Darstellung

Im Weinland gibt es verschiedene Durchgangsverkehrskorridore, die unterschiedlich stark belastet sind (siehe Abbildung 32 bis Abbildung 34). Die Analysen zum Durchgangsverkehr basieren auf dem kantonalen Verkehrsmodell. Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsmengen entlang der Korridore sind die Kennzahlen als Grössenordnung zu verstehen.

Den höchsten Anteil an Durchgangsverkehr weist mit ca. 40% der Nord-Süd-Korridor auf der Autobahn A4 auf. Dieser Anteil entspricht rund 12'000 Fahrzeugen pro Tag. Der hohe Durchgangsverkehrsanteil entspricht der Funktion der Autobahn, die den Verkehr durchleitet. Mit rund 60% stammt ein beträchtlicher Anteil des Verkehrs auf der Autobahn auch vom Verkehr innerhalb und aus der / in die Region Weinland.

Der Ost-West-Korridor zwischen Stammheim/Trüllikon und Flaach/Rheinau weist einen Durchgangsverkehrsanteil von ca. 10% auf (500-700 Fahrzeuge pro Tag). Im Zusammenhang mit der Untersuchung dieses Korridors hat sich gezeigt, dass der östliche und der westliche Teil des Korridors jeweils auch für die Zufahrt zur A4 verwendet werden. Der nördliche Ost-West-Korridor durch Feuerthalen weist mit bis zu 90% einen sehr hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf. Dieser Korridor ist im Unterschied zu den anderen Routen jedoch sehr kurz, die Distanz von der einen Regionsgrenze zur anderen beträgt wenige Kilometer. Dadurch werden an diesem Querschnitt alle Fahrzeuge ohne Quell- und Zielpunkt in Feuerthalen als regionaler Durchgangsverkehr ausgewiesen. Die anderen Korridore erstrecken sich über einen deutlich längeren regionalen Korridor.

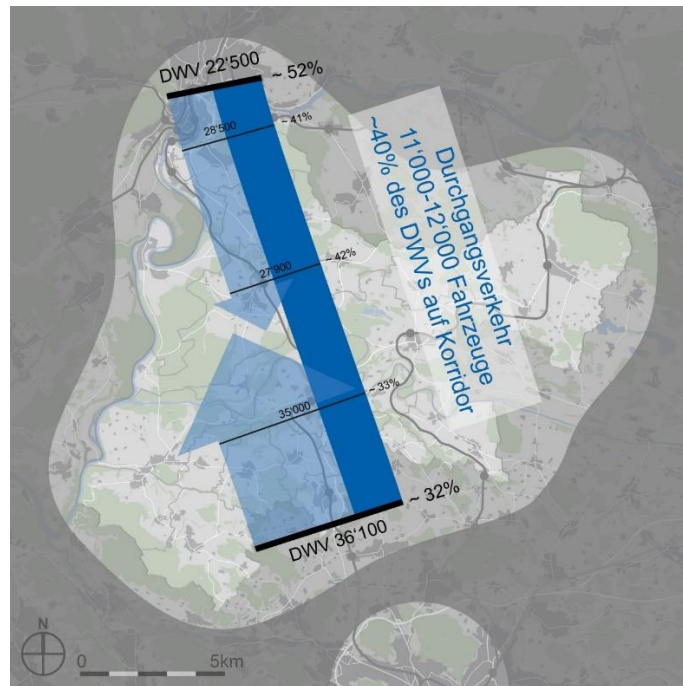


Abbildung 32 Durchgangsverkehr Korridor Nord-Süd A4 (ohne Kantonsstrasse)

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

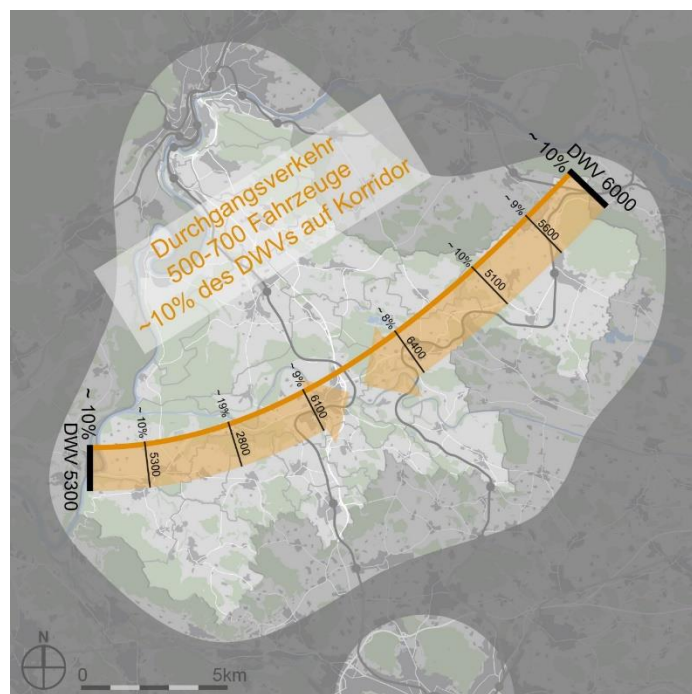


Abbildung 33 Durchgangsverkehr Korridor Ost-West (Stammheim-Flaach/Rheinau)

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

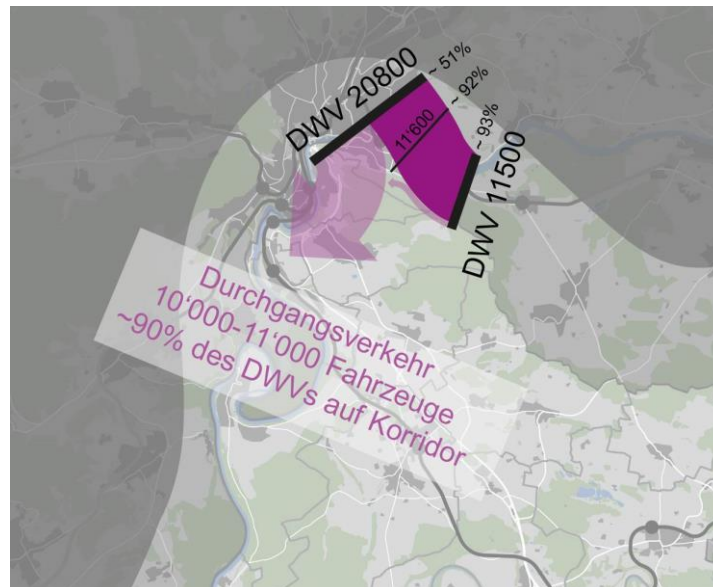


Abbildung 34 Durchgangsverkehr Korridor Ost-West (Feuerthalen)

Quelle: (Kanton Zürich, 2020)

Parkierung

Die kommunalen Richtlinien zur Parkierung variieren stark zwischen den Gemeinden. In den meisten Gemeinden kommen nur wenige Regulierungen zur Anwendung (bspw. Bewirtschaftung mit Gebühr und Obergrenze für die Anzahl Parkplätze). Maximale Parkdauern und Nachtparkierregelungen sowie Mindestvorgaben für Velo- und Motorradstellplätze sind dagegen in mehreren Gemeinden definiert.

Im Regionalen Richtplan sind 28 Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung festgelegt, wovon eine geplant ist (siehe Abbildung 27). Hauptsächlich befinden sich diese in der Umgebung der Freizeit-Hotspots. Insbesondere entlang der Thurauen tangieren die Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung bestehenden Naturschutzgebiete und müssen verlegt werden. Die Festsetzungsvorlage dieses Kapitels des regionalen Richtplans im Rahmen der letzten Teilrevision ist in Abstimmung auf das Erholungskonzept Thurauen (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2017) überarbeitungspflichtig. Darin sind im Gebiet der Thur zukünftig noch 9 zusammengefasste Parkierungsanlagen ausserhalb des Naturschutzgebiets vorgesehen, um die Besucherströme besser auf die Parkierungsanlagen zu lenken. Die Zahl der verfügbaren Parkplätze wird in der Summe nicht reduziert. Das Erholungskonzept ist bei den Thurauen-Gemeinden umstritten und ist mit dem Kanton noch in Diskussion.

Unfallgeschehen

In Sachen objektiver Sicherheit können keine Unfallschwerpunkte gemäss kantonaler Methodik festgestellt werden. Mit ca. acht Verkehrsunfällen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner und Jahr liegt der Wert im Weinland zwar ca. 10% höher als der kantonale Durch-

schnitt (Kantonspolizei Zürich, 2021). Allerdings ist dies dadurch erklärbar, dass das Verkehrsaufkommen pro Person generell höher ist und weil dem unfallanfälligen MIV im Weinland eine überproportional hohe Bedeutung zukommt.

Die subjektive Sicherheit ist in der Region Weinland vor allem im Zusammenhang mit den Ortsdurchfahrten relevant. Diese weisen insbesondere Schwachstellen für den Fussverkehr auf (vgl. Kapitel 4.4).

Fazit

Der MIV ist mit 73% der Wege und 69% der zurückgelegten Strecke das wichtigste Verkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem des Weinlands.

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.

4.8. Kombinierte Mobilität und Sharing

Im Weinland konzentriert sich die kombinierte Mobilität auf die Bahnhöfe und auf einzelne Bushaltestellen. Hier liegt auch das grösste Potenzial der kombinierten Mobilität. An nahezu allen Bahnhöfen wird Park+Ride sowie Bike+Ride angeboten. Die Anlagen haben gemäss Stichproben des Amtes für Mobilität genügend Kapazitäten (Amt für Mobilität (AFM), 2019). Die mittlere Auslastung beträgt nur in Andelfingen und Henggart über 75%. Hinweise der Gemeinden (vgl. Kapitel 6.4) geben weitere Hinweise zum Handlungsbedarf betreffend Ausstattung für die kombinierte Mobilität.

Sharing-Angebote sind im Weinland kaum zu finden: Mobility bietet an zwei Bahnhöfen Mietwagen an, ansonsten bestehen auch für Velos keine Angebote. Insbesondere für den Freizeitverkehr ist ein Potenzial an den Umsteigepunkten (Bahnhöfen, wichtige Bushaltestellen) zu erwarten.

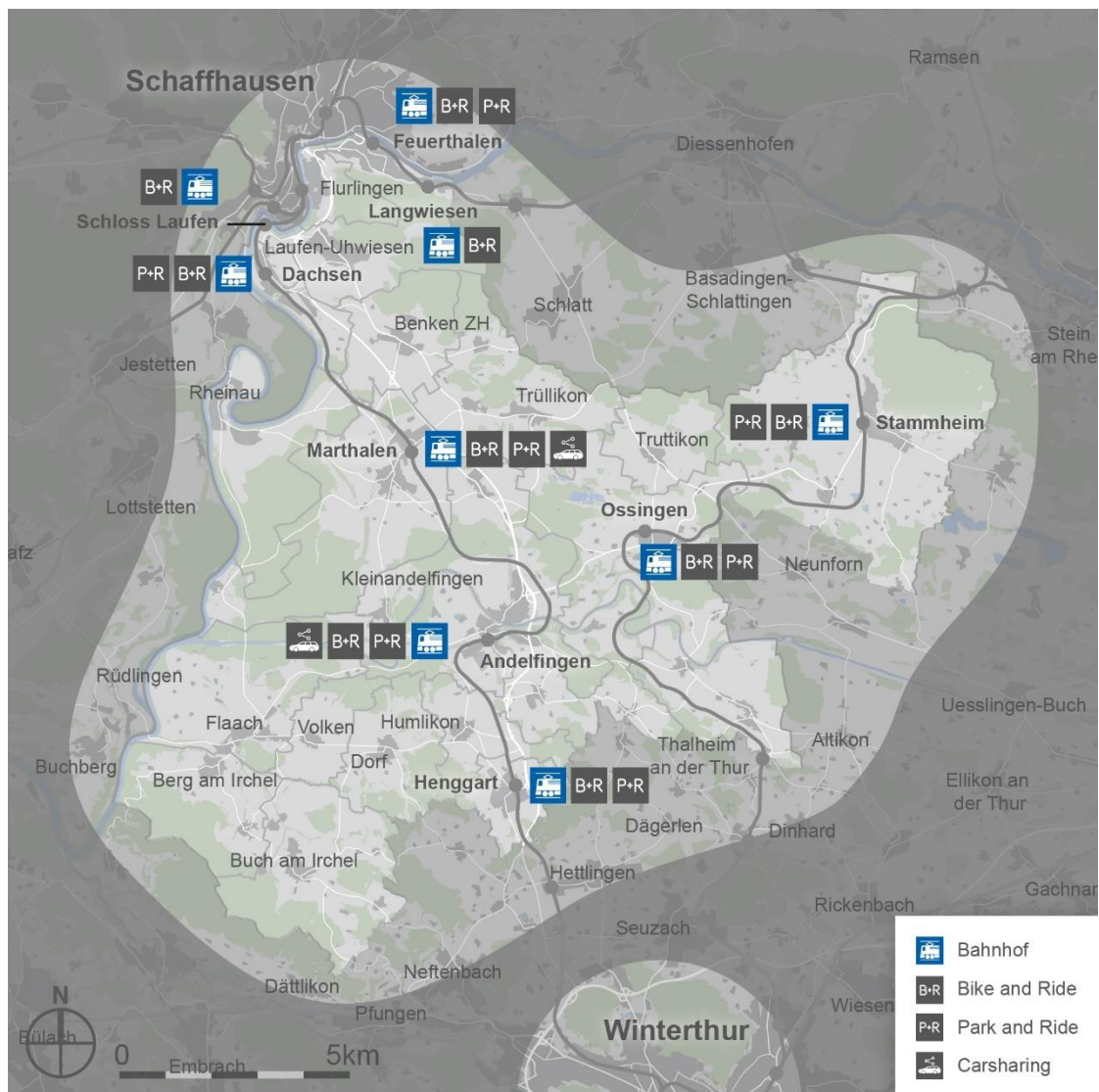


Abbildung 35 Karte Kombinierte Mobilität

Quelle: (Kanton Zürich, 2021)

Fazit

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.

4.9. Güter- /Schwerverkehr

Im Weinland gibt es verschiedene güterverkehrsintensive Einrichtungen und Gewerbebetriebe. Die wichtigsten Schwerverkehrserzeuger sind die Landwirtschaft, die Industrie, das Gewerbe sowie die Anlieferung der Versorgungseinrichtungen. Insbesondere zu erwähnen sind die Einrichtungen des Baugewerbes (Materialgewinnungsanlagen sowie Kiesumschlaganlagen und Betonwerke, siehe Abbildung 36). Der Grossteil davon befindet sich in Nähe zur Autobahn bzw. Bahnstrecke. Die Erschliessung erfolgt aber teilweise durch Ortskerne, was zu Konflikten führen kann. Weiter wird davon ausgegangen, dass der Grenzübergang in Ramsen zu Schwerverkehr durchs Weinland auf die A4 führt. Zukünftig sind gemäss regionalem Richtplan keine weiteren schwerverkehrsintensiven Gewerbe erwünscht.



Abbildung 36 Güterverkehrsintensive Einrichtungen

Quelle: Eigene Darstellung, (Kanton Zürich, 2021)

Heute sind im regionalen Richtplan in Marthalen und Thalheim-Altikon je ein Anschlussgleis für den Verlad von Gütern auf die Bahn eingetragen. In Henggart ist im Bereich des geplanten Arbeitsplatzgebiets zudem ein geplantes Anschlussgleis vermerkt. Gemäss aktuellen übergeordneten Strategien werden diese jedoch heute nicht mehr genutzt und weiterentwickelt.

Die Schwerverkehrsanteile in der Region Weinland sind höher als im kantonalen Durchschnitt. Dies zeigt der Vergleich aller Zählstellen im Kanton Zürich zwischen 2012 und 2021 (siehe Abbildung 37). Der Schwerverkehrsanteil sowie die durchschnittliche Anzahl Lastwagen an einer Zählstelle im Weinland ist über die letzten 10 Jahre stabil geblieben (siehe Abbildung 38). Der Schwerverkehrsanteil ist jedoch vom Gesamtverkehrsaufkommen abhängig, welches im Weinland grösstenteils geringer ist als auf anderen Strassen im Kanton Zürich. Zur Abbildung 37 ist anzumerken, dass es sich um den Durchschnitt aller jeweils

aktiven Zählstellen im Weinland handelt. Es kann dabei regionale Unterschiede geben, insbesondere können der SV-Anteil sowie die SV-Mengen an einzelnen Zählstellen unterschiedliche Entwicklungen genommen haben. So kann es beispielsweise sein, dass einzelne Zählstellen einen negativen Trend aufweisen, während an anderen das Schwerverkehrsaufkommen steigt.

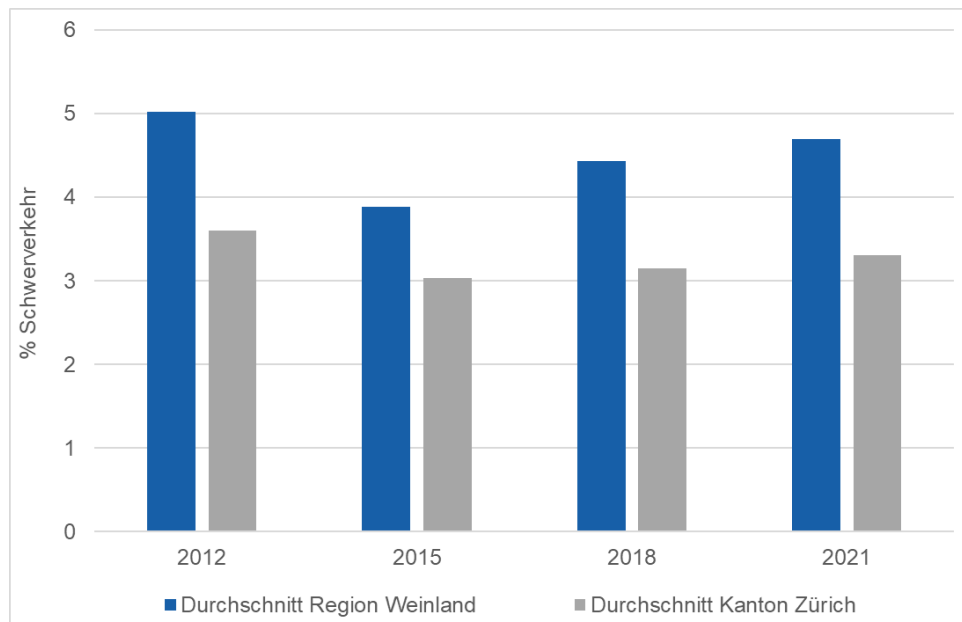


Abbildung 37 Vergleich der zeitlichen Entwicklung der Schwerverkehrsanteile über alle jeweils aktiven Zählstellen im Kanton Zürich und dem Weinland

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

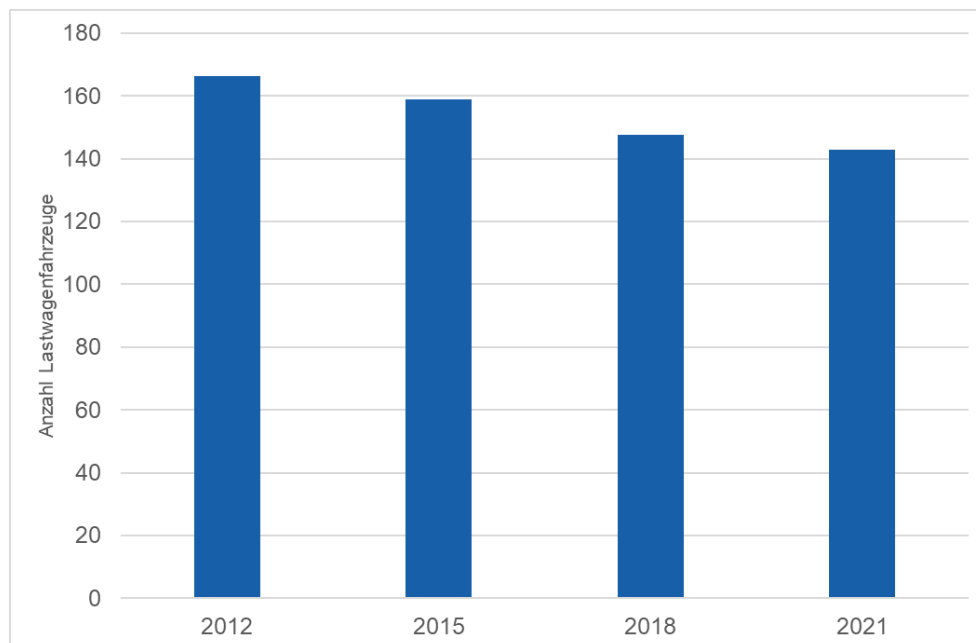


Abbildung 38 Zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl Lastwagen über alle jeweils aktiven Zählstellen im Weinland

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Die zeitliche Entwicklung der Schwerverkehrsanteile der einzelnen Zählstellen in der Region Weinland ist im Anhang (zeitliche Entwicklung Zählstellen Schwerverkehrsanteile) ersichtlich. Beim Schwerverkehr ist der Anteil weniger aussagekräftig als die absolute Menge an Lastwagen, insbesondere bei tiefen Gesamtverkehrsmengen. Daher ist eine kartographische Übersicht über die Auswertung der Zählstellen in Abbildung 39 ersichtlich. Die höchste absolute Anzahl Lastwagen im Weinland verkehrt in Flaach, Adlikon, Kleinandelfingen und Trüllikon. Den höchsten Schwerverkehrsanteil hat Marthalen auf der Umfahrungsstrasse. Eine Konzentrierung des Schwerverkehrs auf einer spezifischen Route, die das gesamte Weinland queren würde, ist nicht erkennbar. Es ist anzunehmen, dass der Schwerverkehr in erster Linie zwischen dem Quell- resp. Zielort und der Autobahn A4 verkehrt. Dieser Verkehr wird in erster Linie auf den Kantonsstrassen abgewickelt. Die erhöhten Werte in Trüllikon können zudem auf grenzüberschreitenden Verkehr vom Zoll Ramsen zurückzuführen sein. Über die Routenwahl des Schwerverkehrs bestehen abgesehen von den Zählstellen nur wenige Grundlagen. Der modellierte Schwerverkehrsanteil des GVM auf den Kantonsstrassen ist wenig robust.

Im Anhang sind die Schwerverkehrszahlen aller Zählstellen im Weinland detailliert ausgewiesen für die Jahre 2012, 2015, 2018 und 2021. Zudem sind für spezifische Zählstellen die Jahres- und Tagesganglinien im Mittel der letzten 10 Jahre ersichtlich.

Einzelne landwirtschaftliche Transporte (wie z.B. der Zuckerrübentransport im Herbst) sind zwar gesamthaft gesehen von kleiner Bedeutung, durch ihre zeitliche Konzentration aber durchaus relevant für den Güterverkehr und dessen Wahrnehmung.

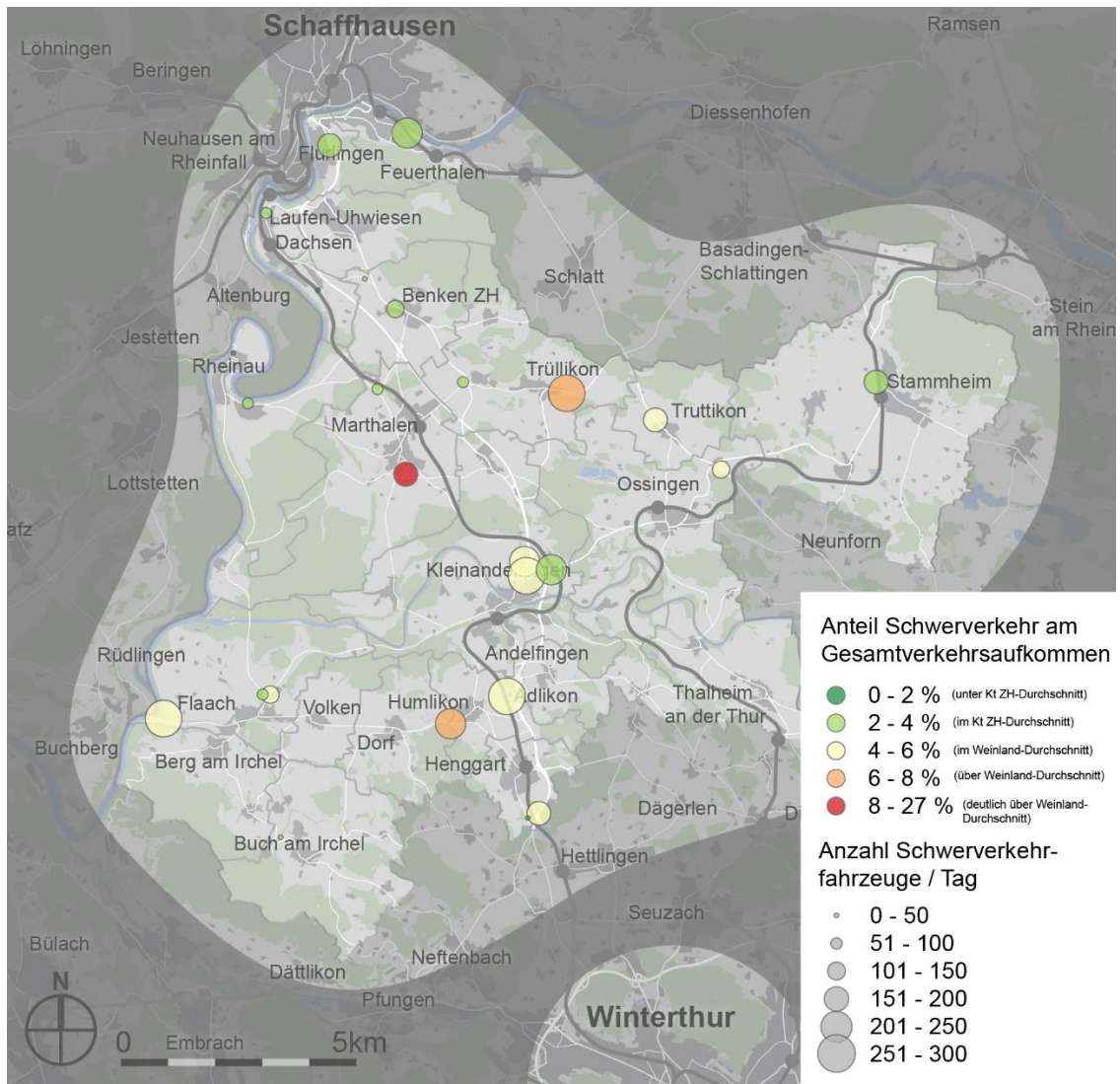


Abbildung 39 Auswertung der Zählstellen für den Schwerverkehr im Weinland

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Fazit

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.

4.10. Landschaft und Umwelt

Das Weinland weist sehr wertvolle Natur- und Landschaftsräume auf, die als Naherholungsgebiete eine überregionale Bedeutung aufweisen.



Abbildung 40 Naturräume mit überregionaler Bedeutung im Weinland

Quelle: Eigene Abbildung

Die zahlreichen Naturräume sind Freizeit-Hotspots und konzentrieren sich in erster Linie auf die Gewässer Thur, Rhein sowie das Gebiet um den Husemersee (siehe Abbildung 40). Daneben gibt es weitere Naturräume um den Kohlfirst, am Irchel und um Stammheim. Die meisten Freizeit-Hotspots in der Region bieten Natur- und Erlebnisaktivitäten. Im regionalen

Richtplan sind die Ausflugsziele sowie die Schwerpunkte der Natur- und Naherholungsräume von überregionaler Bedeutung definiert (vgl. Anhang, regionaler Richtplan).

Schadstoffbelastung

Die Belastung durch Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_x) im Weinland ist unterdurchschnittlich. Künftig werden technische Verbesserungen erwartet, die zu einer sinkenden Belastung führen (siehe Abbildung 41). Die Autobahn A4 ist heute und zukünftig die Hauptimmissionsquelle dieser Schadstoffe. Die Entwicklung des Ausstosses von Schadstoffen und Treibhausgasen unterscheidet sich somit im Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung regional.

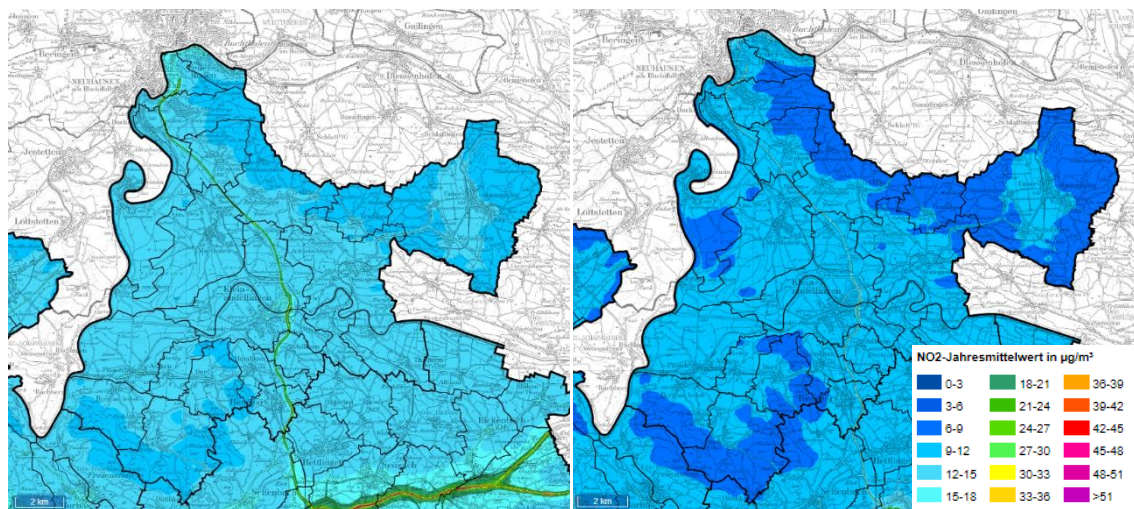


Abbildung 41 NO₂-Belastung 2020 links und 2030 rechts (Modell)

Quelle: (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2020)h

Hitze im Siedlungs-/Strassenraum

Die Hitze respektive die Überwärmung im Siedlungsraum ist in den meisten Ortschaften im Weinland schwach bis mässig (siehe Abbildung 42). In vereinzelten Arbeits- und Wohngebieten in Andelfingen, Feuerthalen, Flaach, Flurlingen sowie Kleinandelfingen wird sie als hoch eingestuft.

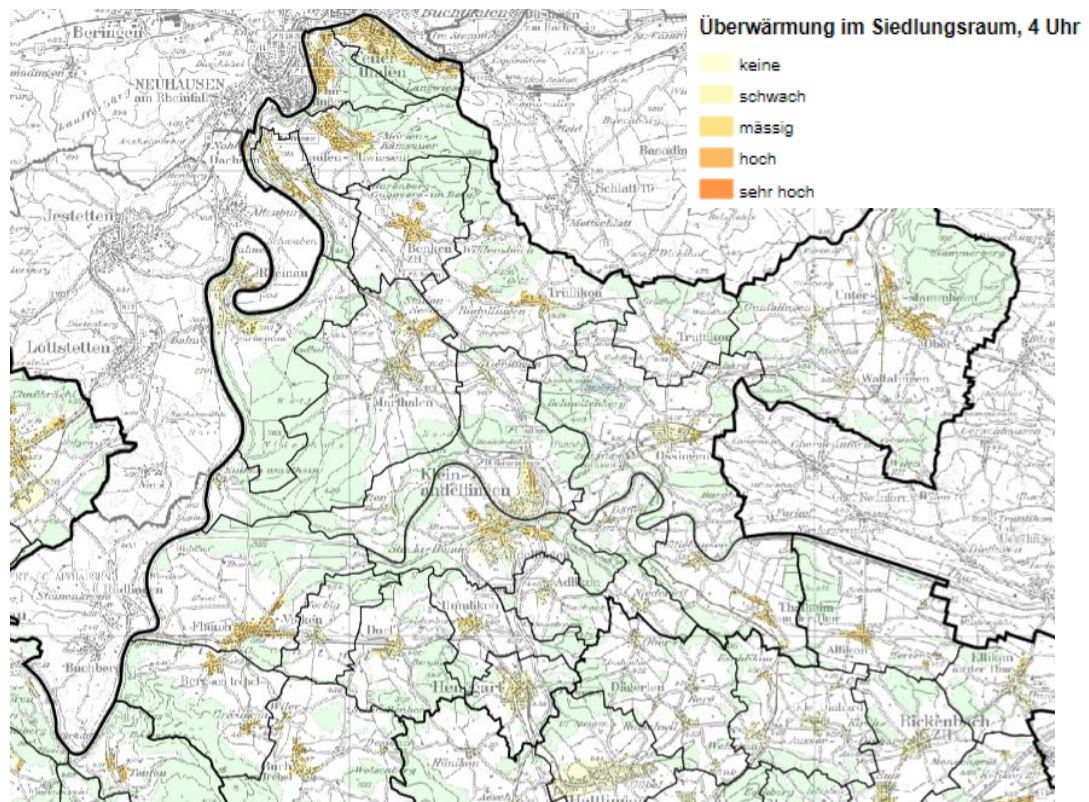


Abbildung 42 Hitze im Siedlungsraum

Quelle: (Zürich, k.J.)

Lichtemissionen sowie weitere klimarelevante Aspekte wie unerwünschte Wärmeinseleffekte sind aufgrund der gut erhaltenen Landschaftsräume von untergeordneter Bedeutung oder nicht stark ausgeprägt. Die Landschaftsräume sind eine elementare Grundlage für die attraktive und hohe Lebensqualität im Weinland.

Treibhausgasemissionen

Der Verkehr ist der grösste Sektor von Treibhausgasemissionen und macht im Kanton Zürich 40% aller CO₂-Äquivalent-Emissionen aus (AWEL, 2023). Dabei macht der Motorisierte Individualverkehr (MIV; Personenwagen) mit 73% den mit Abstand grössten Anteil aus (siehe Abbildung 43). Zusammen mit den weiteren strassengebundenen Emittenten (Schwere Nutzfahrzeuge und Lieferwagen) macht der Strassenverkehr über 90% der CO₂-Äquivalent-Emissionen aus.

Die Mittlere Tagesdistanz pro Kopf ist im Weinland für den MIV rund 1.7 Mal so hoch wie der kantonale Durchschnitt (siehe Abbildung 16). Davon ausgehend, dass alle anderen Emissionen im Weinland gleichhoch sind wie der kantonale Durchschnitt (Linien- und Reisebusse, Lieferwagen, schwere Nutzfahrzeuge und Motorräder/Schifffahrt), ist der verkehrlich bedingte Pro-Kopf-Ausstoss im Weinland rund 1.5 Mal so hoch wie der kantonale Durchschnitt.

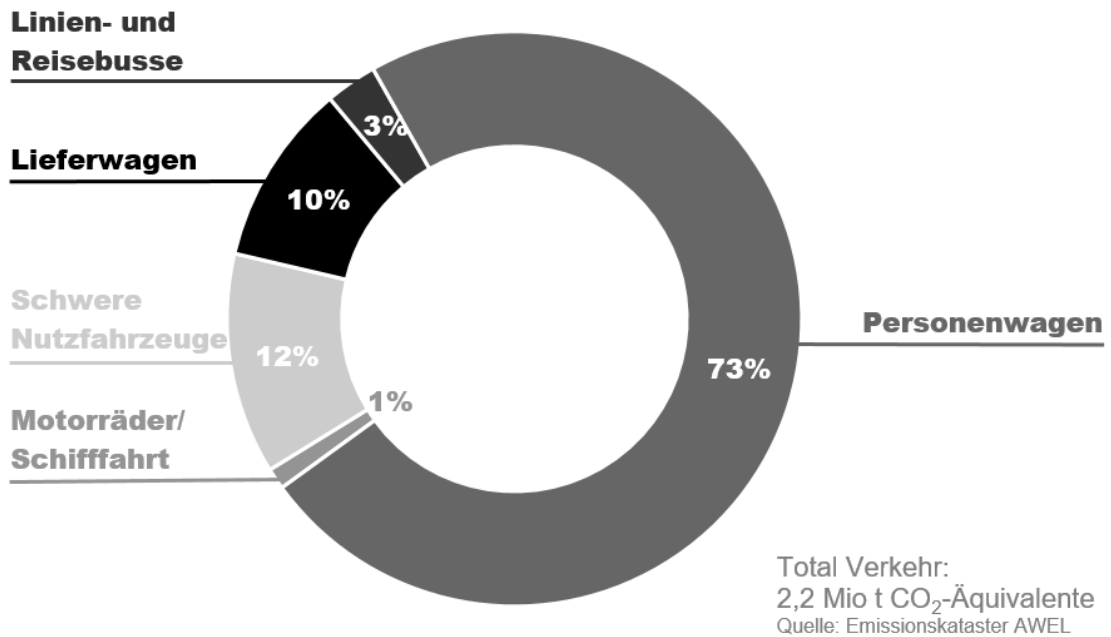


Abbildung 43 Anteil der Fahrzeugkategorien n den CO₂-Äquivalent-Emissionen im Verkehr.

Quelle: (AWEL, 2023)

Fazit

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 mitzuberücksichtigen. Die Schadstoffbelastung ist nur entlang der Autobahn erhöht, die Treibhausgasemissionen pro Kopf sind jedoch aufgrund des hohen MIV-Anteils und der längeren Wege im Weinland höher als im restlichen Kanton.

5. Weitere Trends und Massnahmen

5.3. Megatrends und Bedeutung fürs Weinland

Megatrends sind Entwicklungen, welche Raum und Gesellschaft über mehrere Jahrzehnte beeinflussen und eine Wirkung entfalten.

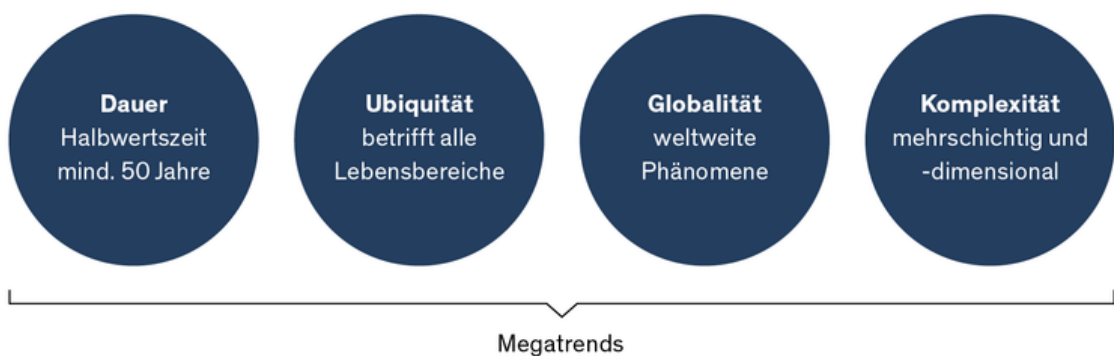


Abbildung 44 Vier zentrale Merkmale von Megatrends

Quelle: (Zukunftsinstitut GmbH, k.J.)

Diese Megatrends sind allesamt vielschichtig im Hinblick auf ihre Auswirkungen. In nachfolgender Tabelle sind die für das Weinland relevanten Megatrends und deren Wirkungen beschrieben. Wie schnell und wie sich die Megatrends bemerkbar machen, wird sich zeigen.

Tabelle 3 Megatrends

Megatrend	Beschreibung	Bedeutung für die Region Weinland
Gesundheit	Gesundheit ist in den letzten Jahren zum Synonym für hohe Lebensqualität geworden.	Mobilität aus Eigenmuskelkraft (Fuss-, Veloverkehr) im Trend, was das Mobilitätsverhalten im Alltags- und Freizeitverkehr beeinflusst.

Megatrend	Beschreibung	Bedeutung für die Region Weinland
Konnektivität	Digitale Infrastrukturen und die digitale Vernetzung verändern unser Leben und Arbeiten grundlegend.	Potenzial für neue Arbeits- und Lebensmodelle, um die Wege zu reduzieren und das Pendleraufkommen zu verändern. Neue Möglichkeiten für die Vernetzung der Verkehrsmittel werden geschaffen.
Elektrifizierung / Dekarbonisierung	Die Antriebstechnologie des motorisierten Verkehrs wird zunehmend elektrifiziert, sowohl im ÖV als auch im MIV.	Die Bedeutung von notwendiger Infrastruktur (z.B. Ladestationen) für den alltagsgerechten Betrieb eines strassengebundenen Transportsystems mit elektrischer Antriebstechnologie steigt. Die Elektrifizierung kann die Treibhausgasemissionen und Schadstoffe im Weinland senken und den MIV als wichtigstes Verkehrsmittel im Weinland emissionsärmer machen.
Mobilität	Entstehung einer neuen mobilen Weltkultur, Veränderungen durch neue Produkte und Services sowie die Nutzung von Verkehrsmitteln.	Sharing als Ergänzung der Mobilitätspalette für den Alltags- und den Freizeitverkehr. On-Demand-Angebote, die bei Nachfrage abgerufen und koordiniert werden können. Selbstfahrende Fahrzeuge, die weniger Ruhezeit haben.
New Work	Das Verständnis von Arbeit ist im Wandel, insbesondere durch den Einfluss der Digitalisierung.	Home-Office und Remote-Office sind seit der Pandemie in bestimmten Branchen allgegenwärtig. Arbeitstätige sind dadurch flexibler in der Einteilung ihrer Arbeitszeit und müssen weniger pendeln. Dies hat einen Einfluss auf die Wahl von Wohn- und Arbeitsort.
Neo-Ökologie	Nachhaltigkeitsparadigmen sind wichtiger denn je.	Umweltfreundliche Verkehrsmittel sind im Trend. Entsiegelung und schonender Umgang mit den natürlichen Ressourcen sind wichtige Themen, die auch dazu dienen, wertvolle Naturräume zu bewahren.
Silver Society	Weltweit werden Menschen älter und bleiben länger fit.	Auswirkungen auf die Bedürfnisse an ein Verkehrssystem verändern sich, auch im Weinland. Unter anderem steigt die Bedeutung des Freizeitverkehrs und das Bedürfnis nach barrierefreier Infrastruktur.

Megatrend	Beschreibung	Bedeutung für die Region Weinland
Urbanisierung	Immer mehr Menschen leben in Städten und machen sie zu den wichtigsten Lebensräumen der Zukunft.	Städte sind wichtige Quell- und Zielorte der Mobilität, an welche gute Anbindungen nötig sind.
Quelle: (Zukunftsinstitut GmbH, k.J.), ergänzt mit weiteren Megatrends und eigenen Erläuterungen.		

5.4. Übergeordnete beabsichtigte Massnahmen

Die wichtigsten Elemente aus den übergeordneten Planungen, welche Einfluss auf das rGVK Weinland haben sind der Ausbau der A4 sowie der Schieneninfrastruktur und des ÖV-Angebots auf der Strecke Schaffhausen-Winterthur. Diese sind im Kapitel 4 bereits beschrieben.

Im Anhang (Beabsichtigte übergeordnete Massnahmen) ist zudem eine Tabelle mit allen beabsichtigten Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität in der Region Weinland ersichtlich.

6. Reflektion Lagebeurteilung mit Region und Gemeinden

Die fachlichen Erkenntnisse wurden an verschiedenen Sitzungen und Workshops mit der Region und den Gemeinden diskutiert und priorisiert. Das Ziel war, das lokale Wissen zum Handlungsbedarf aus Sicht der Gemeinden und der Region miteinzubeziehen. Im Folgenden sind die Themen zusammengefasst, welche aufgrund der Rückmeldungen ergänzend zur fachlichen Analyse in die Lagebeurteilung aufgenommen wurden. Diese werden in die Ausarbeitung der Ziele sowie der Massnahmen mit einfließen.

6.3. Erkenntnisse aus dem 1. Gemeindeforum zur Lagebeurteilung

Folgende Themen sind als wichtigste konsolidierte Erkenntnisse aus dem 1. Gemeindeforum zur Lagebeurteilung hervorgegangen:

Zusammenarbeit Gemeinden / Region / Kanton

Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und dem Kanton (sowie den Nachbarregionen und -kantonen) ist aus Sicht einer Vielzahl der Gemeindevertreterinnen und -vertreter unbefriedigend. Zudem wird mehr Miteinbezug der Gemeinden im rGVK-Prozess gefordert.

In der Folge wurde ein Fragebogen zur Konkretisierung der Lagebeurteilung an die Gemeinden versendet, bei dem einerseits ausgewählte Fokusthemen und andererseits nach freier Themenwahl kommentiert werden konnten, was aus Sicht der entsprechenden Gemeinden von regionaler Bedeutung ist (vgl. Kapitel 6.4). Die Resultate der Fragebogen sind in die Lagebeurteilung eingeflossen.

Schwerverkehr

Aus Sicht der Gemeindevertreterinnen und -vertreter stellt der Schwerverkehr in der Region ein grosses Problem dar. Problematisch sind dabei insbesondere die Ost-West-Verbindung(en) inkl. in Feuerthalen im Norden, da diese im Gegensatz zur Nord-Süd-Achse (A4) nicht kanalisiert werden können. Zum besseren Verständnis des Schwerverkehrs wurde eine Analyse der zeitlichen Entwicklung des Schwerverkehrs gewünscht.

In der Folge wurden die kantonalen Zählstellen zum Schwerverkehr eingehend untersucht. Daraus resultierte einerseits die Erkenntnis, dass in der Region Weinland seit (mindestens) zehn Jahren ein im kantonalen Vergleich erhöhter Schwerverkehrsanteil auf den Kantonsstrassen zu verzeichnen ist, der Anteil jedoch tendenziell leicht sinkend ist. In absoluten Zahlen zeigt die Analyse der Zählstellen, dass sich das Schwerverkehrsaufkommen in den letzten 10 Jahren stabilisiert hat. Eine starke, durchgängige Ost-West Achse zwischen Stammheim/Trüllikon und Flaach ist dabei nicht festzustellen (vgl. Kapitel 4.7).

Andererseits wurde der Eindruck bestätigt, dass die Ortsdurchfahrten einer hohen Belastung unterliegen und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs (sowie die Lebensqualität ganz generell) dadurch beeinträchtigt wird und dass in praktisch allen Ortsdurchfahrten Handlungsbedarf diesbezüglich besteht.

Freizeitverkehr

Die Verkehrssituation um die Freizeitgebiete ist aus Sicht einer Vielzahl von Gemeindevertreterinnen- und Vertretern unbefriedigend gelöst. Dies betrifft insbesondere die Naherholungsgebiete Thurauen Langwiesen, das Gebiet um den Rheinfeld und den Husemersee. Neben fehlenden Angeboten (z.B. ÖV-Erschliessung) und unkoordinierter Parkierung stellen sich auch Fragen der Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebs (Lastenausgleich zugunsten der Gemeinden).

Auf die Erholungsgebiete und deren verkehrliche Bedeutung wurde in der Folge ein spezielles Augenmerk gesetzt und den Handlungsbedarf für die Erarbeitung der Ziele, Strategien und Massnahmen aufgenommen.

Durchgangsverkehr vs. regionaler Verkehr

Aus Sicht der Gemeindevertreterinnen und -vertreter kommt dem Durchgangsverkehr im Weinland eine hohe Bedeutung zu. Ähnlich wie beim Schwerverkehr gäbe es Routen, die sehr stark vom Durchgangsverkehr belastet sind. Es wurde gewünscht, dass man die Anteile des Durchgangsverkehrs sowie Routen des Durchgangsverkehrs durchs Weinland analysiert und aufzeigt.

Die zusätzlichen Analysen ergaben, dass die Nord-Süd-Achse auf der A4 die wichtigste Durchgangsverkehrsachse durch das Weinland ist (40% des Verkehrs). Auf der Ost-West Achse von Stammheim/Trüllikon nach Flaach/Rheinau verkehrt lediglich ungefähr 10% Durchgangsverkehr. In Feuerthalen ist der Anteil mit ca. 90% sehr hoch. Die Achse in Feuerthalen ist jedoch sehr kurz und liegt zwischen zwei Regionen, was den Anteil erhöht (vgl. Kapitel 4.7).

6.4. Gemeindeumfrage zur Konkretisierung der Lagebeurteilung

Im Nachgang zum ersten Gemeindegewerkshop wurde ein Fragebogen zur Konkretisierung aus am Workshop aufgeworfenen Fragestellungen und Aussagen an alle Gemeinden des Weinlands versendet. Die einzelnen Fragebögen waren spezifisch auf das eigene Gemeindegebiet ausgerichtet, um das lokale Wissen bestmöglich berücksichtigen zu können. Alle der 22 Gemeinden haben die Fragebögen ausgefüllt oder teilweise ausgefüllt retourniert, wobei die Gemeinde Adlikon im Zusammenhang mit einer Gemeindefusion auf eine inhaltliche Rückmeldung verzichtete. Die Antworten der Gemeinden sind im Anhang (Fragebögen Gemeinden beantwortet) ersichtlich.

Folgende wichtige Erkenntnisse sind aus der Gemeindeumfrage hervorgegangen:

Auswirkungen Schwerverkehr

Aufgrund der Rückmeldung aus dem Gemeindegewerkshop wurden die konkreten Störungen und Defizite durch den Schwerverkehr abgefragt. Das mangelnde Sicherheitsgefühl zu Fuss und mit dem Velo sowie die Lärmemissionen werden als die wichtigsten Störungen durch den Schwerverkehr beurteilt (vgl. Abbildung 45).

- 75% der Gemeinden beurteilen das Sicherheitsgefühl zu Fuss / mit dem Velo in ihrer Ortschaft als ungenügend und durch den Schwerverkehr beeinträchtigt. In einigen Gemeinden ist dies auf fehlende durchgängige Trottoirs und enge Strassenräume zurückzuführen.
- 65% der Gemeinden beurteilen die Lärmimmissionen durch Schwerverkehr in ihrer Ortschaft als störend.

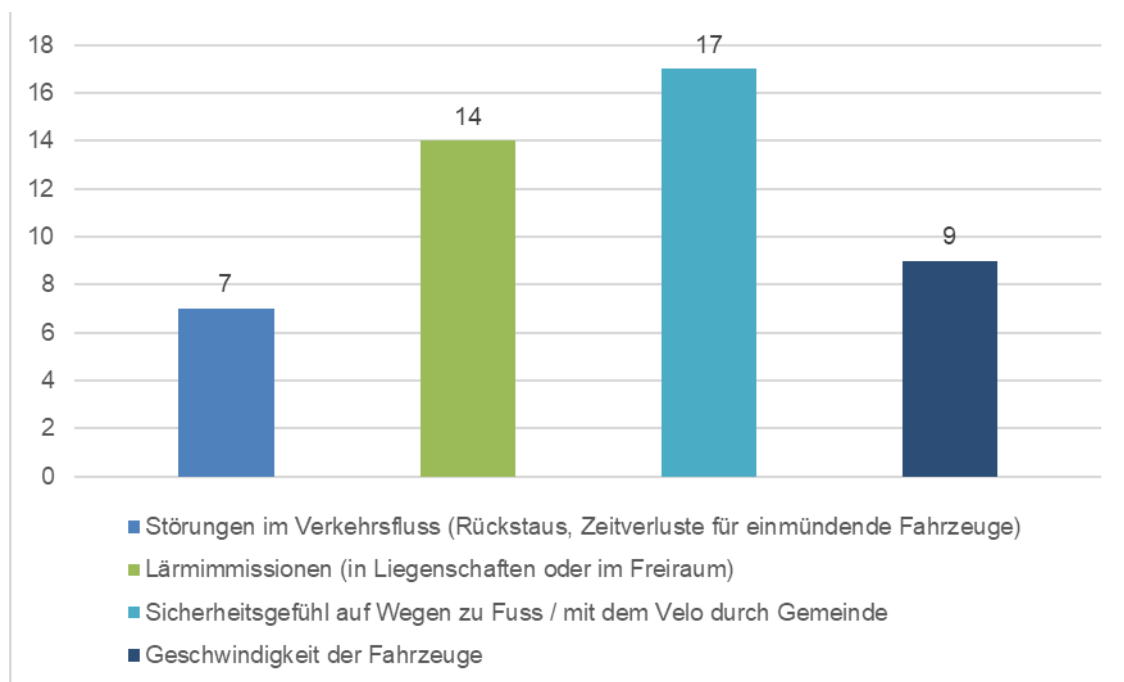


Abbildung 45 Störungen und Defizite durch Schwerverkehr

Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge sowie die Störungen im Verkehrsfluss werden als weniger schlimm eingestuft (weniger als 50% der Gemeinden).

Durchgangsverkehr vs. regionaler Verkehr

Als weiteres Thema wurde ihre Haltung bezüglich des Durchgangsverkehrs abgefragt. Die Antworten haben aufgezeigt, dass keine einheitliche Meinung darüber besteht, welche Verkehre zum Durchgangsverkehr zählen. Die Gemeinden sind sich mehrheitlich einig, dass der Verkehr aus den Nachbarzentren und -regionen durch eine Weinländer Ortschaft als Durchgangsverkehr betrachtet werden kann, sei es beim Schwerverkehr oder dem Freizeitverkehr. Weniger einig sind sich die Gemeinden, ob der Verkehr aus Nachbargemeinden und entfernteren Gebieten des Weinlands dazugehören. Für die Analyse des Durchgangsverkehrs (vgl. Kapitel 4.7) wurde daher der Verkehr durch die ganze Region analysiert (ohne Quell-Zielverkehr).

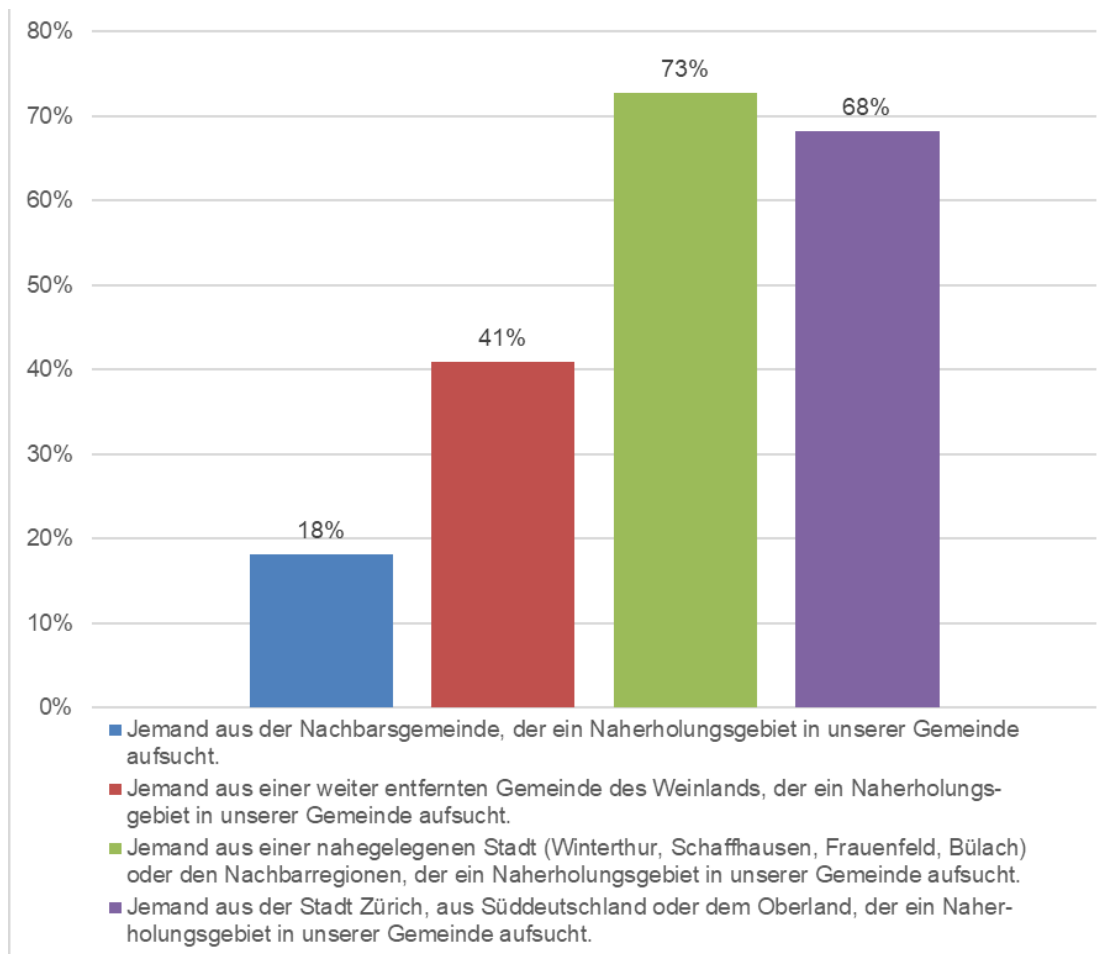


Abbildung 46 Gebietsfremder Verkehr beim Freizeitverkehr

Umgestaltung der Ortsdurchfahrten

Für das wichtige Thema der Ortsdurchfahrten wurden die Gemeinden gefragt, was bei der Umgestaltung ihrer Ortsdurchfahrt beachtet werden muss.

Die grössten Bedürfnisse sind dabei tiefere Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr (59%) sowie grosszügigere und sichere Aufenthalts- und Bewegungsflächen wie Trottoirs etc. (41%). Bezüglich der Geschwindigkeit möchten einige Gemeinden punktuell oder flächendeckend Tempo 30 oder 40 auf den Hauptverkehrsstrassen, während andere Tempo 50 auf Hauptstrassen beibehalten möchten.

Zusätzliche Veloabstellplätze, weniger Parkflächen sowie mehr Begrünung oder Gestaltungselemente in Ortsdurchfahrten wünschen nur vereinzelte Gemeinden. Drei Gemeinden wünschen keine Veränderungen.

Kombinierte Mobilität und Umsteigepunkte

Die erkannten Umsteigepunkte der Fachplaner (vgl. Anhang Fragebögen Gemeinden) werden grossmehrheitlich als richtig und vollständig betrachtet. Ergänzungen der Gemeinden werden geprüft.

An den Umsteigepunkten fehlen Parkplätze (insbesondere in Andelfingen und Ossingen) und Veloabstellplätze.

Freizeitverkehr

Die erkannten Umsteigepunkte werden grossmehrheitlich als richtig und vollständig betrachtet. Ergänzungen der Gemeinden werden geprüft.

Die Erschliessung der Freizeitgebiete mit dem öffentlichen Verkehr wird bei mehreren Naherholungsgebieten als ungenügend beurteilt.

Ladeinfrastruktur

In den meisten Gemeinden hat es heute keine öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (64%). In 14% der Gemeinden ist eine Infrastruktur geplant, 27% sehen keinen Bedarf.

Weitere Ergänzungen

Die Gemeinden hatten zudem die Gelegenheit, laufende Projekte zum Thema Verkehr und zusätzliche Ergänzungen mitzuteilen. Diese wurden für die Zielerarbeitung sowie die Massnahmen beigezogen.

6.3. Vernehmlassung Lagebeurteilung Gemeinden

Der Bericht zur Lagebeurteilung wurde den Gemeinden sowie anderen Interessensgruppen (ZPW, Kanton Thurgau, AWEL, Amt für Landschaft und Natur, ZVV) am 06.12.2022 zur Vernehmlassung zugeschickt. Diverse Anregungen und Einwände aus den Rückmeldungen wurden dabei unmittelbar berücksichtigt und in den Bericht eingebaut. Einzelne Punkte, die wiederholt genannt wurden, werden an dieser Stelle kurz erläutert.

Generell teilen die Gemeinden und die anderen Interessensgruppen die Erkenntnisse der Lagebeurteilung. Explizit bestätigt und speziell herausgehoben wurden durch die Gemeinden im Wesentlichen drei Punkte, die in der Lagebeurteilung enthalten sind.

1. Die ÖV-Tarifzonen sind aus Sicht der Gemeinden im kantonalen Vergleich zu klein und suboptimal ausgestaltet. Die Anbindung an die Agglomerationsregion Schaffhausen, insbesondere mit dem ÖV, aber auch mit dem Velo, ist ungenügend.
2. Der Schwerverkehr stellt für die Gemeinden in der Region aus mehreren Gründen eine spürbare Belastung dar. In diesem Zusammenhang wurden auch die Ortsumfahrungen

(Ossingen, Flaach, Oberstammheim) von den betroffenen Gemeinden thematisiert und der zurückhaltende Umgang damit sowie die Zurückstellung im Richtplan kritisiert.

3. Der Freizeitverkehr ist aus Sicht der Gemeinden unbefriedigend gelöst und der (erwartete) Anstieg des Freizeitverkehrs wird mit Sorge beobachtet.

Darüber hinaus wurden vereinzelt Aussagen und Informationen der Lagebeurteilung kritisch hinterfragt oder es wurde ihnen widersprochen. Es handelte sich dabei um wenige, sehr spezifische Punkte, die in der Regel gemäss Rückmeldung übernommen wurden.

Grundsätzlich handelte es sich bei dieser Vernehmlassung ausschliesslich um die Ausführungen zur Beurteilung der Ist-Situation. In mehreren Antworten wurden jedoch bereits Massnahmenvorschläge gemacht, welche in allgemeiner Art zur Kenntnis genommen wurden. Massnahmen werden jedoch systematisch erst im Rahmen des zweiten Berichts dargestellt und erläutert. Dieser Teil wird zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls in die Vernehmlassung gegeben werden.

7. Fazit Lagebeurteilung - Handlungsbedarf

Die Kombination aus der fachlichen Analyse und der Spiegelung dieser mit den Gemeinden und der Region zeigt die Problemlage im Bereich Verkehr und Mobilität auf.

7.3. 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.

7.4. Schwerverkehr

Im Weinland und den angrenzenden Regionen sind zahlreiche schwerverkehrserzeugende Betriebe angesiedelt. Die im Vergleich zum restlichen Kanton tiefe Strassenverkehrsbelastung führt zu einem höheren Schwerverkehrsanteil als im kantonalen Durchschnitt. Die Erschliessung dieser schwerverkehrsintensiven Betriebe führt zudem teilweise durch die für das Weinland typischen schmalen Ortsdurchfahrten. Dies führt lokal zu störenden Auswirkungen wie Lärm, wenig Platz für Fussverkehr sowie ein reduziertes Sicherheitsempfinden.

Der Schwerverkehr belastet die Ortsdurchfahrten und muss verlagert oder vertraglich abgewickelt werden.

7.5. 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 Distanzen zwischen den Ortschaften soll das Potenzial des Veloverkehrs besser genutzt werden.

7.6. Freizeitverkehr

Die Verkehrssituation rund um die Freizeitgebiete sind heute unbefriedigend gelöst. Das Parkplatzangebot um die Thurauen muss mit Rücksicht auf die Naturräume neu organisiert werden. Dabei soll die Steuerung der Parkierung besser geregelt werden. Es fehlen 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.

7.7. 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 unzureichend und die verschiedenen Angebote nicht aufeinander abgestimmt.

7.8. 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.

7.9. 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 Zugangsdistancen zu den Haltestellen reduziert und Freizeitgebiete nachfragegerecht ins Gesamtverkehrssystem eingebunden werden. Insbesondere zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und Nachbarzentren besteht Verlagerungspotenzial vom MIV. Dieses ist aufgrund der mehrfachen Ausrichtung der Nachfrageströme jedoch schwer auszuschöpfen.

8. Literaturverzeichnis

- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL). 2020.** *NO₂-Immissionen im Kanton Zürich für die Zeitstände 2015, 2020 und 2030 (GIS-Browser).* 2020.
- Amt für Mobilität (AFM). 2021.** *Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich: Strategie und Handlungsprogramm.* 2021.
- **2019.** *Fussverkehrspotential (GIS-Browser).* 2019.
- **2022.** *Geodaten: heutige Nutzungsdichten .* 2022.
- **k.J..** *Grundlagedaten.* k.J.
- **2019.** *Intermodalität: P&R - Anlagen und Carsharing: Planungsregion Weinland.* 2019.
- **2022.** *ÖV-Güteklasse fahrplanjahr 2021/2022 (GIS-Browser).* 2022.
- **2022.** *Velonetzplan.* 2022.
- Amt für Raumentwicklung (ARE) und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). 2021.** *Weg zur nächsten Haltestelle [m].* 2021.
- AWEL, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft. 2023.** *Emissionen aus dem Verkehr.* [Online] 2023. [Zitat vom: 20. 02 2023.] <https://www.zh.ch/de/umwelt-tiere/luftstrahlung/luftschaedstoffquellen/emissionen-verkehr.html>.
- Bundesamt für Energie (BFE). 2008.** *Sachplan geologisches Tiefenlager: Konzeptteil.* 2008.
- **2017.** *Zusammenfassender Bericht über die Auswirkungen geologischer Tiefenlager auf Mensch und Umwelt.* 2017.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). 2022.** *Schweizerische Verkehrsperspektiven.* 2022.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2022.** *Verkehrsmonitoring.* 2022.
- Bundesamt für Verkehr (BAV). 2017.** *Konzept für den Gütertransport auf der Schiene: Grundlagen des Bundes für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für den Gütertransport.* 2017.
- ewp AG. 2022.** *Reisezeiten Tool Google Maps API.* 2022.
- Kanton Zürich. 2018.** *Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich.* 2018.
- **2020.** *Gesamtverkehrsmodell.* 2020.
- **2014.** *Langfristige Raumentwicklungsstrategie Kanton Zürich.* 2014.
- **2021.** *Regionaler Richtplan Weinland.* 2021.
- **2021.** *Richtplan.* 2021.
- Kantonales Tiefbauamt Kanton Thurgau. 2021.** *Gesamtverkehrskonzept Thurgau.* 2021.
- **2021.** *Güterverkehrskonzept Thurgau Phase 1.* 2021.
- Kantonspolizei Zürich. 2021.** *Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürich.* 2021.
- NAGRA. 2014.** *UVP-Voruntersuchung für ein geologisches Tiefenlager Kombi: Standortareal ZNO-6b-Kombi, Zürich Nordost.* 2014.

- Schweizerischer Bundesrat, et al. 2012.** *Raumkonzept Schweiz.* 2012.
- Statistisches Amt des Kantons Zürich . 2021.** *Regionalisierte Bevölkerungsprognosen für den Kanton Zürich.* 2021.
- Statistisches Amt des Kantons Zürich. 2022.** *Weg zur nächsten Haltestelle [m] (Open Data).* 2022.
- Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA). 2022.** *Verkehrsmessstellen motorisierter Individualverkehr (MIV).* 2022.
- Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS). 2021.** *Agglomerationsprogramm Schaffhausen 4.Generation (2939): Hauptbericht.* 2021.
- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich und Amt für Verkehr (AFV). 2019.** *Parkierungserhebung Erholungsgebiet Thurauen: Kurzbericht.* 2019.
- Zukunftsinstitut GmbH. k.J..** *Vier zentrale Merkmale von Megatrends.* k.J.
- Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW). 2017.** *Erholungskonzept Thur und Thurufer: Aktualisierung 2017.* 2017.
- **2020.** *Integrale evolutionäre Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland INRES: Auswertung und Analyse erste Stossrichtungen (Auszug 2.Projektsitzung, 29.Juni 2020).* 2020.
 - **2021.** *Integrale evolutionäre Entwicklungsstrategie Zürcher Weinland: Vision, Leitbilder und Entwicklungsansätze.* 2021.
 - **2011.** *RegioROK Weinland.* 2011.
- Zürich, Kanton. k.J..** *Überwärmung im Siedlungsraum, 4 Uhr (GIS-Browser).* k.J.

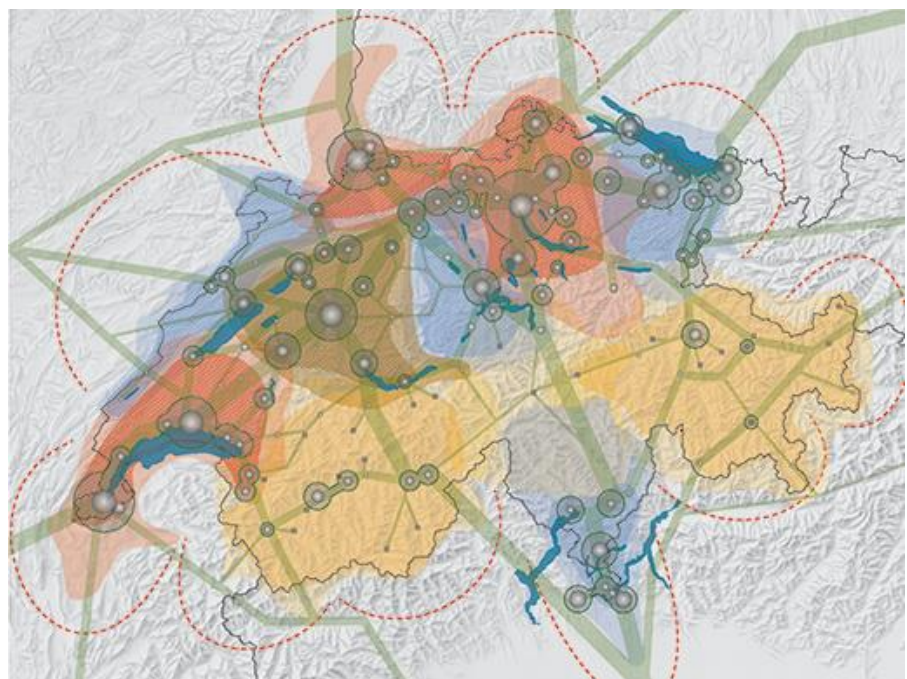
Anhang

Nationale Grundlagen und Planungsinstrumente

Grundlage **Raumkonzept Schweiz**

Federführung keine

Dokumente (Schweizerischer Bundesrat, et al., 2012)



Inhalte mit Bezug
zum rGVK Wein-
land

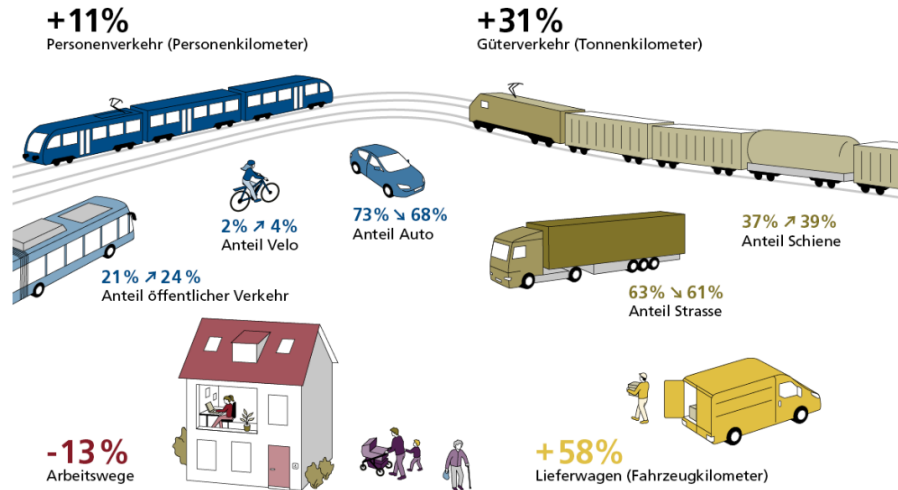
Ziel 2.3: Mobilität steuern
Strategie 3: Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen

Indirekte Berücksichtigung durch nachgeordnete Planungen.

Grundlage **Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050**

Federführung Bundesamt für Raumentwicklung (ARE Bund)

Dokumente (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2022)



Verkehrsperspektiven 2050: Entwicklung 2017-2050

Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Prognosen zu grundsätzlichen Entwicklungen

- Verkehr wird auch zukünftig wachsen
- Verkehrsleistung Personenkilometer (Pkm) +11% bis 2050
- -13% Arbeitswege
- Verkehrsleistung Güterverkehr (Tkm) +31% bis 2050
- +58% Lieferwagen (Fahrzeugkilometer)

Prognostizierte Veränderungen im Modalsplit (Verkehrsleistung, Pkm) bis 2050

- ÖV: von 21% auf 24%
- Velo: Von 2% auf 4%
- MIV: Von 73% auf 68%

Prognostizierte Veränderungen im Modalsplit (Verkehrsleistung, Tkm) bis 2050

- Schiene: von 37% auf 39%
- Strasse: von 63% auf 61%

Grundlage **Sachplan Verkehr (alle Teile, insbesondere Nationalstrassen SIN)**

Federführung Bundesamt für Raumentwicklung (ARE Bund),
Bundesamt für Verkehr (BAV),
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Dokumente diverse

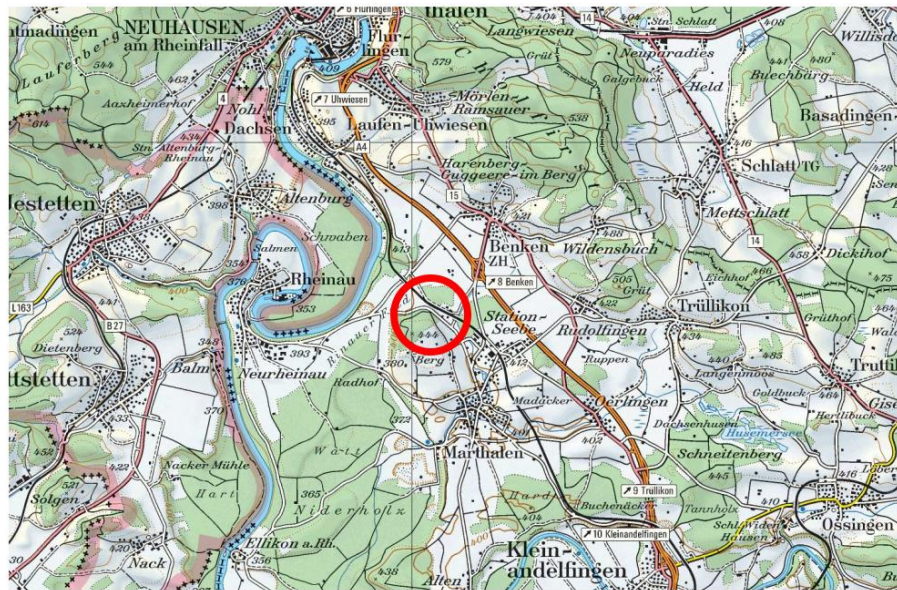


Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland
Inbesondere Ausbauprojekte Nationalstrasse:
- Erweiterung N4/A4 Andelfingen – Winterthur
- Erweiterung N4/A4 Schaffhausen, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Links
Erweiterung N4/A4 Andelfingen – Winterthur: [OB_1.7.pdf \(admin.ch\)](#)
Erweiterung N4/A4 Schaffhausen, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel: [OB_1.8.pdf \(admin.ch\)](#)

[Karten der Schweiz - Schweizerische Eidgenossenschaft - map.geo.admin.ch](#)

Grundlage	Sachplan geologisches Tiefenlager
Federführung	Bundesamt für Energie (BFE)
Dokumente	(Bundesamt für Energie (BFE), 2008) (NAGRA, 2014) (Bundesamt für Energie (BFE), 2017)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland	<p>Bau erst nach 2045 zu erwarten.</p> <p>Aus Voruntersuchung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und zusammenfassender Umweltbericht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erste Bauphase (8 Jahre): Transport Ausbruch- und Baumaterialien. Anzahl Transportfahrten schätzungsweise ein Güterzug oder 50 Strassentransporte (Lastkraftwagen; LKW) sowie 100 Personentransporte (PW und Busse) pro Tag. - Einlagerungsbetrieb und zweite Bauphase (30 Jahre): Endlagerbehälter sowie Verfüll- und Versiegelungsmaterialien. Anzahl Transportfahrten schätzungsweise 2 Güterzüge oder 100 Strassentransporte (LKW) sowie schätzungsweise 100 Personentransporte (PW und Busse) pro Tag - Ziel: Soweit möglich Materialtransporte per Bahn, Anschluss Standortareal an Bahnlinie Winterthur-Schaffhausen - Anbindung: Via direkten Bahnanschluss sowie direkt ohne Tangieren Siedlungsgebiet zum Anschluss A4 Benken - Ablagerungsort für Ausbruchmaterial resp. Ziel der Gütertransporte ab Tiefenlager noch nicht bekannt
-------------------------------------	---

Mit dem kommunizierten Standortentscheid des BFEs «Nördlich Lägern» ist das geologische Tiefenlager für die Region Weinland nicht länger von Relevanz.

Grundlage **Konzept für den Gütertransport auf der Schiene**

Federführung Bundesamt für Verkehr (BAV)

Dokumente (Bundesamt für Verkehr (BAV), 2017)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Relevante Planungsgrundsätze des Konzeptes:

- Bestehende Anlagen, die Teil der Infrastruktur sind (Bahnhöfe und Freiverlade) sind grundsätzlich zu erhalten
- Der Bund führt ein Verzeichnis der Anlagen

Relevante Definitionen:

- Annahmehäfen sind Anlagen für die lokale Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen wie Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV). Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen.
- Formationsbahnhöfe sind regionale Anlagen zur Verarbeitung der Züge von oder nach den Rangierbahnhöfen, zur Überfuhr zu weiteren Annahmehäfen oder zwecks Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen.

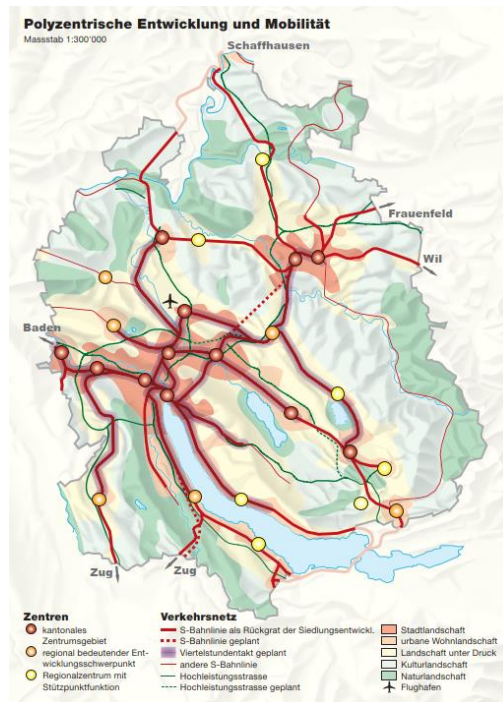
Link

[Bundesamt für Verkehr BAV Konzept für den Gütertransport auf der Schiene \(admin.ch\)](https://www.bav.admin.ch/verkehr/02271/index.html)

[Karten der Schweiz - Schweizerische Eidgenossenschaft - map.geo.admin.ch](https://www.geo.admin.ch/)

Kantonale Grundlagen und Planungsinstrumente

Grundlage	Langfristige Raumentwicklungsstrategie (LARES)
Federführung	Amt für Raumentwicklung (ARE)
Dokumente	(Kanton Zürich, 2014)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Zweck / Funktion:

- Informelles Instrument, das für die kantonale Verwaltung als Orientierungsrahmen dient und eine Grundlage für den Dialog mit den Gemeinden und Regionen bildet; Zielvorgabe 80% des künftigen Bevölkerungszuwachses in den urbanen Handlungsräumen wird konkretisiert

Strategische Ausrichtung:

- Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen: höhere Bauliche Dichten an Orten mit geeigneter Siedlungsstruktur, guter Erreichbarkeit und genügender Freiraumversorgung.
- Beibehalt Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort: zukünftig gezielt kleinere und grössere Räume für die Natur erhalten, auf eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen hinwirken
- Polyzentrische Struktur: Zentren werden gestärkt, die Infrastruktur- und Verkehrsnetze werden künftig verstärkt auf die Ziele der Raum- und Wirtschaftsentwicklung ausgerichtet.
- Energiesparende und umweltfreundliche Mobilität wird unterstützt.

Herauszuheben ist Andelfingen als Regionalzentrum mit Stützpunktfunktion.

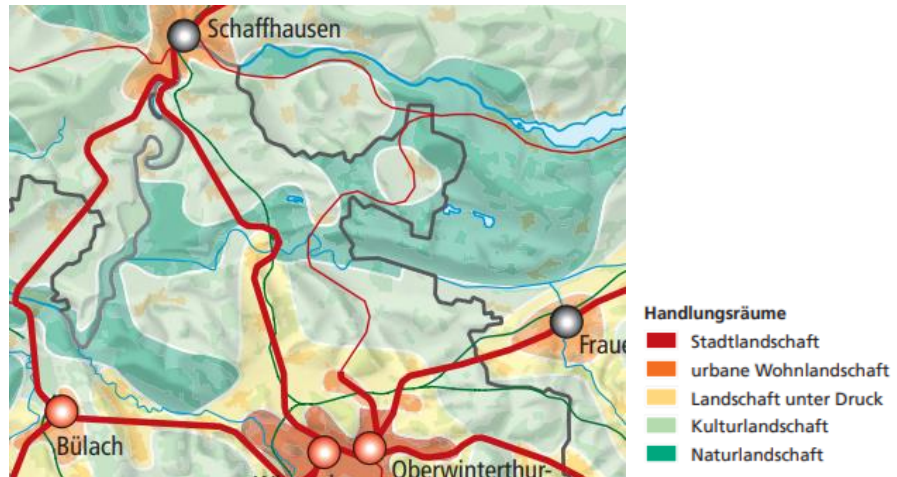
Link

<https://www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/strategien-konzepte-raumplanung/langfristige-raumentwicklungsstrategie.html#:~:text=Die%20langfristige%20Raumentwicklungsstrategie%20gibt%20den,den%20Gemeinden%20und%20Regionen%20bildet.,> abgerufen am 07.06.2022

Grundlage **Kantonaler Richtplan (KRP)**

Federführung Kanton Zürich

Dokumente (Kanton Zürich, 2021)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Generell

In erster Linie: Indirekte Berücksichtigung durch nachgeordnete Planungen (Regionaler Richtplan und kantonales Gesamtverkehrskonzept).

Raumkonzept

Urbane Wohnlandschaft: Massvoll entwickeln mit Bereich Wohnen im Vordergrund – Feuerthalen, Flurlingen

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten
- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern

Landschaft unter Druck: Stabilisieren und aufwerten – Andelfingen, Henggart, Kleindelfingen

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

Kulturlandschaft: Charakter erhalten – übrige Siedlungsgebiete

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

Naturlandschaft: schützen und bewahren – Naturräume Irchel, Stammertal, Thur

- Schutzverordnungen partnerschaftlich erarbeiten und umsetzen
- Zurückhaltung beim Bauen ausserhalb der Bauzonen üben und für gestalterische Qualität sorgen

Inhalte mit Bezug
zum rGVK Wein-
land

Verkehr

Gesamtverkehr

- Ziele: Verkehrsarten nicht als konkurrierende Einzelsysteme sondern Gesamtsystem, freie Wahl des Verkehrsmittels, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Bewusstsein der ökologischen Folgewirkungen, Ressourcen wie Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe schonen, Öffentlichen Verkehr in den Stadtlandschaften sowie zwischen den Zentren und Fuss- und Veloverkehr in dichten Siedlungsgebieten stärken, Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken, Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten
- Massnahmen:
Der Kanton betreibt Gesamtverkehrscontrolling, konkretisiert im kantonalen Gesamtverkehrskonzept die Modalsplit-Ziele, stimmt seine Planungen auf die Ziele der Agglomerationspolitik des Bundes ab.
Region: Verkehrseinrichtungen wie Tram- und Buslinien mit den zugehörigen Haltestellen, Verbindungsstrassen, Fuss- und Velowege, Reit- und Wanderwege, ergänzende Schifffahrtslinien sowie Begleitmassnahmen (einschliesslich Strassenraumgestaltung) sind in den regionalen Richtplänen festzulegen.
Die Regionalplanungsgruppen sorgen im Rahmen ihres Mitwirkens bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten für die gemeindeübergreifende Koordination. Die Regionen richten ihre Planung auf die räumlich konkretisierenden Modal-Split-Ziele des Kantons aus.
Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung kommunaler Richtpläne, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen.

Strassenverkehr



- | | |
|--|---|
|  Hauptverkehrsstrasse (HVS) bestehend |  Hochleistungsstrasse (HLS) bestehend |
|  Hauptverkehrsstrasse (HVS) bestehend, Abklassierung bei Ersatz |  Hochleistungsstrasse (HLS) geplant |
|  Hauptverkehrsstrasse (HVS) geplant |  Hochleistungsstrasse (HLS) Variante / zu prüfende Linienführung |

- Ziele: Sicherstellung Erreichbarkeit Siedlungsgebiete, Verknüpfung der Siedlungsgebiete innerhalb und ausserhalb des Kantons, Siedlungs- und Landschaftsqualität, Umweltvorsorge, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, Sicherheit und reibungslose Verkehrsabwicklung, Gewährleistung sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen sicherzustellen
- Karteneinträge im Weinland:
 - Nr. 40 – Ausbau A4 auf 4 Spuren, Horizont: mittel- bis langfristig
 - Nr. 41 – Umfahrung Ossingen, Horizont: mittelfristig

Massnahmen:

Der Kanton steuert den Ausbau und die Erneuerung des Strassennetzes über das Strassenbauprogramm und gewährleistet den sicheren und angepassten Verkehr auf den *Hauptverkehrsstrassen*.

Regionen und Gemeinden wirken im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten bei der Überprüfung und Konkretisierung von Richtplanvorhaben mit, insbesondere bei der Planung von Begleitmassnahmen.

Öffentlicher Verkehr

- Ziel: hohe spezifische Leistungsfähigkeit, effizienter Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen, entspricht in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik, Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs
- In den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften Verdichtung ÖV-Angebot in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung, in dünn besiedelten Räumen Sicherstellung Grundversorgung
- Karteneinträge im Weinland:
 - Nr. 40 - Ausbau auf Doppelspur und Bau von doppelspurigem Lindbergtunnel (Überprüfung vorsehen) auf der Strecke Winterthur-Schaffhausen, Horizont: langfristig (Trasseesicherung)
 - Nr. 44 – Sanierung der Station Schloss Laufen, Horizont: kurzfristig

Massnahmen:

Der Kanton sorgt für ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere durch das Gewähren von Investitions- und Betriebsbeiträgen.

Die Grundlagen für das Angebot und die Linienführung von Tram und Bus werden im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten erarbeitet und in die regionalen Richtpläne überführt.



Fuss- und Veloverkehr

- Ziele: Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr, in Kombination mit dem ÖV zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen, sichere und behindertengerechte Verbindungen, zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr
- Massnahmen:
 Der Kanton stimmt die kantonale Radwegstrategie und das Veloförderprogramm mit den Regionen ab und gewährleistet die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland
 In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz unter Einbezug historischer Verkehrswege sowie rollstuhlgängiger Wege bezeichnet
 Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend den örtlichen Gegebenheiten. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden



Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

- Ziel Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen: umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung
- Ziel Anforderungen an regionale Arbeitsplatzgebiete: Regionale Arbeitsplatzgebiete mit hoher Nutzungsdichte (mehr als 150 Beschäftigte pro Hektare) ÖV-Güteklasse B, Regionale Arbeitsplatzgebiete mit einem hohen Anteil an industriellen bzw. güterverkehrsintensiven Nutzungen direkt mit dem übergeordneten Strassennetz verbinden
- Ziel Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete: besonders gut für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen
- Ziel Grundsätze für Parkierungsanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs: Haltestellen gut zu Fuss und mit dem Velo erreichbar, Park+Ride-Angebote an S-Bahn-Stationen im Umfeld von Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung
- Massnahmen:
Regionen bezeichnen geeignete Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen in den regionalen Richtplänen und bezeichnen Abstellplätze an Haltestellen und legen Park+Ride-Anlagen fest. Gemeinden überprüfen Bau- und Zonenordnung, Erschliessungsplan, Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung.
- Keine Karteneinträge im Weinland

Güterverkehr

- Ziel Güterumschlag: Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf durch dezentrale Umschlaganlagen kurz zu halten
- Ziel Kies- und Aushubumschlag: Geeignete Güterumschlaganlagen für den Kies- und Aushubtransport verwenden, Grossbaustellen über temporäre Verladeanlagen direkt an das Schienennetz anschliessen.
- Ziel Anschlussgleise: Industrie- und Gewerbezone soweit technisch möglich und verhältnismässig mit Anschlussgleisen erschliessen
- Keine Karteneinträge im Weinland

<https://www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplaene/kantonaler-richt-plan.html>, abgerufen am 07.06.2022

Grundlage **Kantonales Gesamtverkehrskonzept (GVK)**

Federführung Amt für Mobilität (AFM)

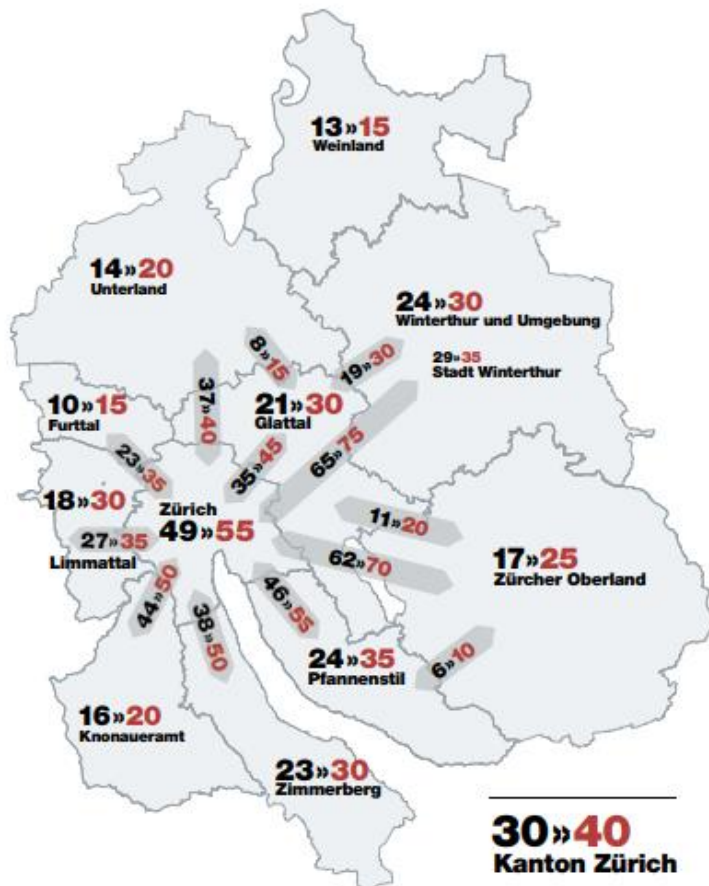
Dokumente (Kanton Zürich, 2018)

Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Rahmen

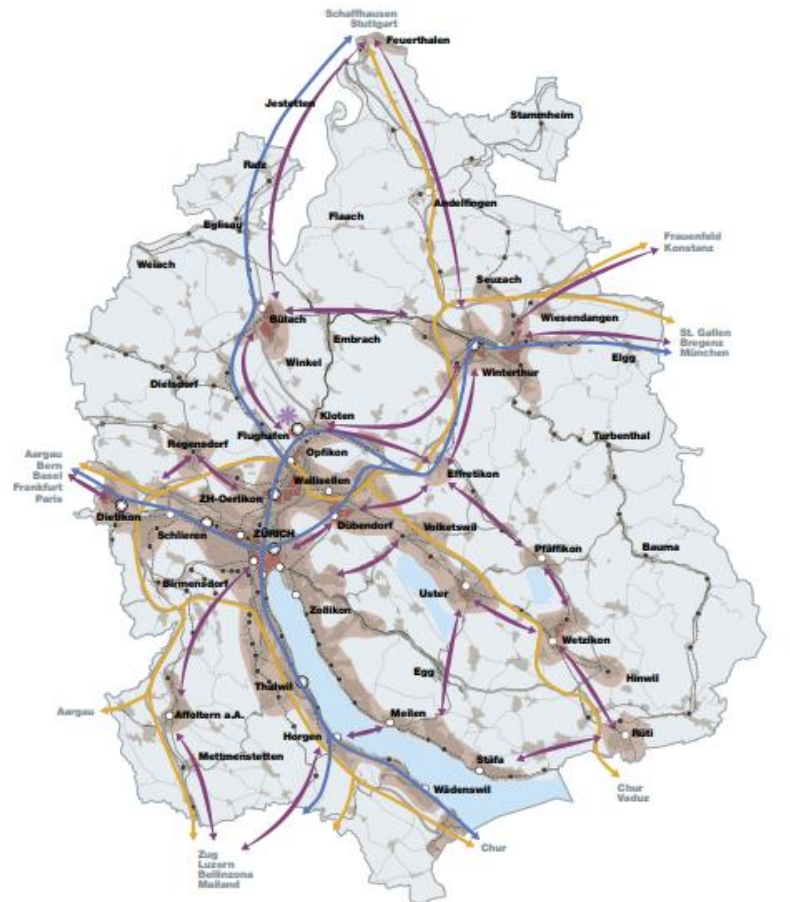
- Zweck / Funktion: Mit dem GVK legt der Regierungsrat die Grundsätze seiner Verkehrspolitik fest. Das GVK zeigt die Leitsätze, Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Kanton Zürich auf. Der Regierungsrat berücksichtigt das GVK in seinen Entscheidungen und Positionen.
- Gesamtkantonale Herausforderungen: Wachsende Bevölkerung, mehr Arbeitsplätze, Wachsende Mobilität von Personen und Gütern, Knappe Kapazitäten auf der Strasse und im ÖV, Technologische Innovation und verändertes Nutzerverhalten, Belastung von Mensch und Umwelt, Verkehrsfinanzierung in anspruchsvollem Umfeld, Beschränkter Einfluss des Kantons Zürich

Abb. 16: Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit (Ziel 2.2)



ÖV-Anteile am Modalsplit 2013 (ist) » 2030 (Ziel)
 Prozentuale Anteile jeweils an allen ÖV- und MV-Wagen
 im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (ÖVV)
 Auf Korridoren nur Bezählungen > 40'000 Wege dargestellt






Abb. 14: **Optimieren des Verkehrsangebots (Ziele 1)**



Ziel 1: Optimierung des Verkehrsangebotes

-  Ziel 1.1 Verbindung und übergeordnete Erschliessung urbaner Räume
= verbessern* (ÖV, Velo)
= Leistungsfähigkeit aufrechterhalten (MIV)
-  Ziel 1.1 Feinerschliessung innerhalb urbaner Räume verbessern* (ÖV, Velo, Fuss)
-  Ziel 1.2 Erschliessung nicht-urbaner Räume erhalten (ÖV, MIV)
-  Ziel 1.3 Kapazitäten für Durchgangsverkehr gewährleisten
= Schienenverkehr
= Strassenverkehr
-  Ziel 1.5 Kontinentale/Interkontinentale Erreichbarkeit sicherstellen (Luftverkehr)
*bei genügender Nachfrage

Legende

- ÖV-Achsen**
 -  S-Bahn/Fernverkehr
 -  Stadtbahn
 -  Wichtige Busverbindungen
- Strassen**
 -  Hochleistungsstrasse
 -  Hauptverkehrsstrasse
 -  Regionale Verbindungsstrasse
 -  Autobahnanschluss
- Siedlung**
 -  Siedlungsgebiet
 -  Kantonales Zentrumgebiet
- ÖV-Haltepunkte**
 -  Tram/Stadtbahn
 -  S-Bahn
 -  Zentraler ÖV-Knoten
 -  Fernverkehr
- Flughafen**
 -  Start-/Landebahn

Gesamtkantonale Ziele

Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots:

- 1.1. Erhalt der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr
- 1.2. Erhalt der Erreichbarkeit nicht-urbaner Räume im Personenverkehr
- 1.3. Gewährleisten ausreichender Kapazitäten für den Durchgangsverkehr
- 1.4. Optimale Erreichbarkeit im Güterverkehr
- 1.5. Optimale Erreichbarkeit im Luftverkehr
- 1.6. Gewährleisten eines hohen Benutzungskomforts im Personenverkehr

Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage:

- 2.1. Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr
- 2.2. Erhöhen des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- 2.3. Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- 2.4. Erhöhen des Fussverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- 2.5. Gleichmässige Auslastung der Strassen und der Angebote im ÖV
- 2.6. Erhöhen des Bahnanteils am Massengüterverkehr

Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

- 3.1. Steigern der objektiven Verkehrssicherheit
- 3.2. Steigern der subjektiven Verkehrssicherheit

Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt:

- 4.1. Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe
- 4.2. Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs
- 4.3. Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs
- 4.4. Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und der Trennwirkung durch Verkehrswege

Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit:

- 5.1. Sicherstellen der Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrsangebots
- 5.2. Sicherstellen der effizienten Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots
- 5.3. Optimieren der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrsangebots

Gesamtkantonale Strategien

Strategie 1: Gesamtverkehr

- 1.1. Entwicklungsprioritäten Personenverkehr
- 1.2. Intermodale Angebote
- 1.3. Mobilitätsmanagement
- 1.4. Verkehrs- und Mobilitätsdaten
- 1.5. Innovationsmanagement

Strategie 2: Siedlungsentwicklung

- 2.1. Nutzungs- und Dichtevorgaben
- 2.2. Parkieren
- 2.3. Verkehrsintensive Einrichtungen
- 2.4. Öffentliche Bauten und Anlagen

Strategie 3: Strassen

- 3.1. Funktionen Strassennetz
- 3.2. Verkehrsmanagement
- 3.3. Betrieb und Gestaltung
- 3.4. Priorisierung und Haltestellen ÖV
- 3.5. Ausbauten
- 3.6. Ortsumfahrungen
- 3.7. Lärmschutz
- 3.8. Landschaftsverbindungen
- 3.9. Verkehrssicherheit

Strategie 4: Öffentlicher Verkehr

- 4.1. Infrastruktur Bahn
- 4.2. Fernverkehr
- 4.3. S-Bahn
- 4.4. Tram- und Stadtbahnen
- 4.5. Bus
- 4.6. Tarif, Fahrgastinformation, Vertrieb, Marketing

Strategie 5: Veloverkehr

- 5.1. Veloverkehrsnetz
- 5.2. Marketing und Kommunikation

Strategie 6: Fussverkehr

- 6.1. Fusswege
- 6.2. Wanderwege

Strategie 7: Güterverkehr

- 7.1. Güterumschlagstandorte
- 7.2. Einzelwagenladungsverkehr
- 7.3. Kombiniertes Güterverkehr und Logistik
- 7.4. Kies und Aushubtransporte
- 7.5. Trassenplanung

Strategie 8: Luftverkehr

- 8.1. Flughafenpolitik des Kantons
- 8.2. Eigentümerstrategie FZAG
- 8.3. Internationale Erreichbarkeit
- 8.4. Landseitige Erreichbarkeit des Flughafens
- 8.5. Lärmschutz

Strategie 9: Verkehrsfinanzierung

- 9.1. Koordination
- 9.2. Wirtschaftlichkeit
- 9.3. Nutzerfinanzierung
- 9.4. Verkehrslenkung

Strassen

- Hierarchisierung Strassennetz nach Funktionen
- Hochleistungsstrassen mit reibungsloser Verkehrsabwicklung
- Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten siedlungsverträglich gestalten
- Ausbau Strassennetz nur falls Unterstützung gewünschte Siedlungsentwicklung, Erhöhung Zuverlässigkeit, Erhöhung Verkehrssicherheit oder Behebung Kapazitätsengpässe
- Neue Strassen oder Strassenabschnitte werden so gebaut und betrieben, dass die Lärmemissionen minimiert werden

Öffentlicher Verkehr

- Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Trassen für die Weiterentwicklung der S-Bahn rechtzeitig zur Verfügung stehen
- Kanton setzt sich bei Bund und SBB für eine schrittweise Realisierung des Konzepts «S-Bahn 2G» ein
- Kanton stellt sicher, dass leistungsfähige Busnetze zur Verfügung stehen

Veloverkehr

- Der Kanton stellt mit den im Velonetzplan 2016 festgelegten Verbindungen ein bedarfsgerechtes, sicheres und gut signalisiertes Angebot für den Alltagsverkehr bereit.
- Für den Freizeitverkehr legt der Kanton Velorouten in attraktiver Umgebung mit hohem Erlebniswert fest

Fussverkehr

- Der Kanton erstellt die in den regionalen Richtplänen eingetragenen Fusswege und sorgt für attraktive, sichere und behindertengerechte Strassenräume
- Kanton erstellt Wanderwegnetz in den regionalen Richtplänen

Güterverkehr:

- Der Kanton sichert den Raum für dezentrale Umschlaganlagen, damit Güter möglichst nah beim Versender bzw. beim Endverbraucher von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt umgeschlagen werden können

Grundlage **Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (DiNaMo)**

Federführung Amt für Mobilität (AFM)

Dokumente (Amt für Mobilität (AFM), 2021)

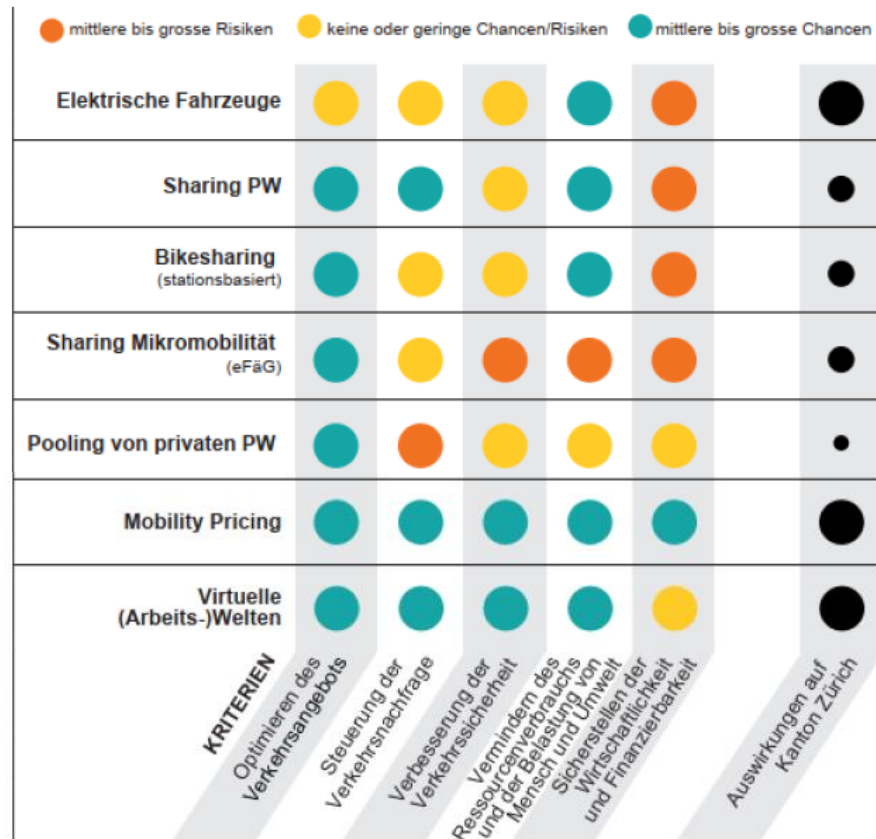


Abbildung 9: Überblick Chancen, Risiken und Wirkungspotenziale von Handlungsansätzen.

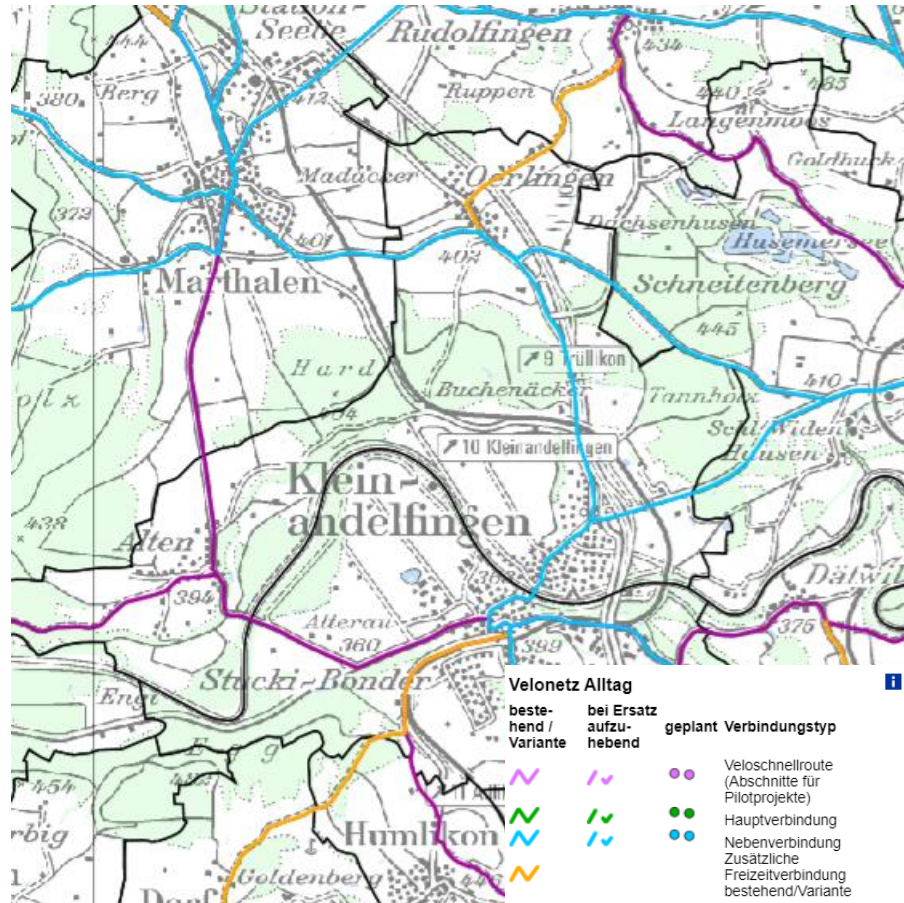
Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Inspirationshilfe. Keine direkten, konkreten Bezüge zur Region Weinland.

Grundlage **Velonetzplan**

Federführung Amt für Mobilität (AFM)

Dokumente (Amt für Mobilität (AFM), 2022)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Inhalte des Velonetzplans werden mit den regionalen Richtplänen abgeglichen.

Links

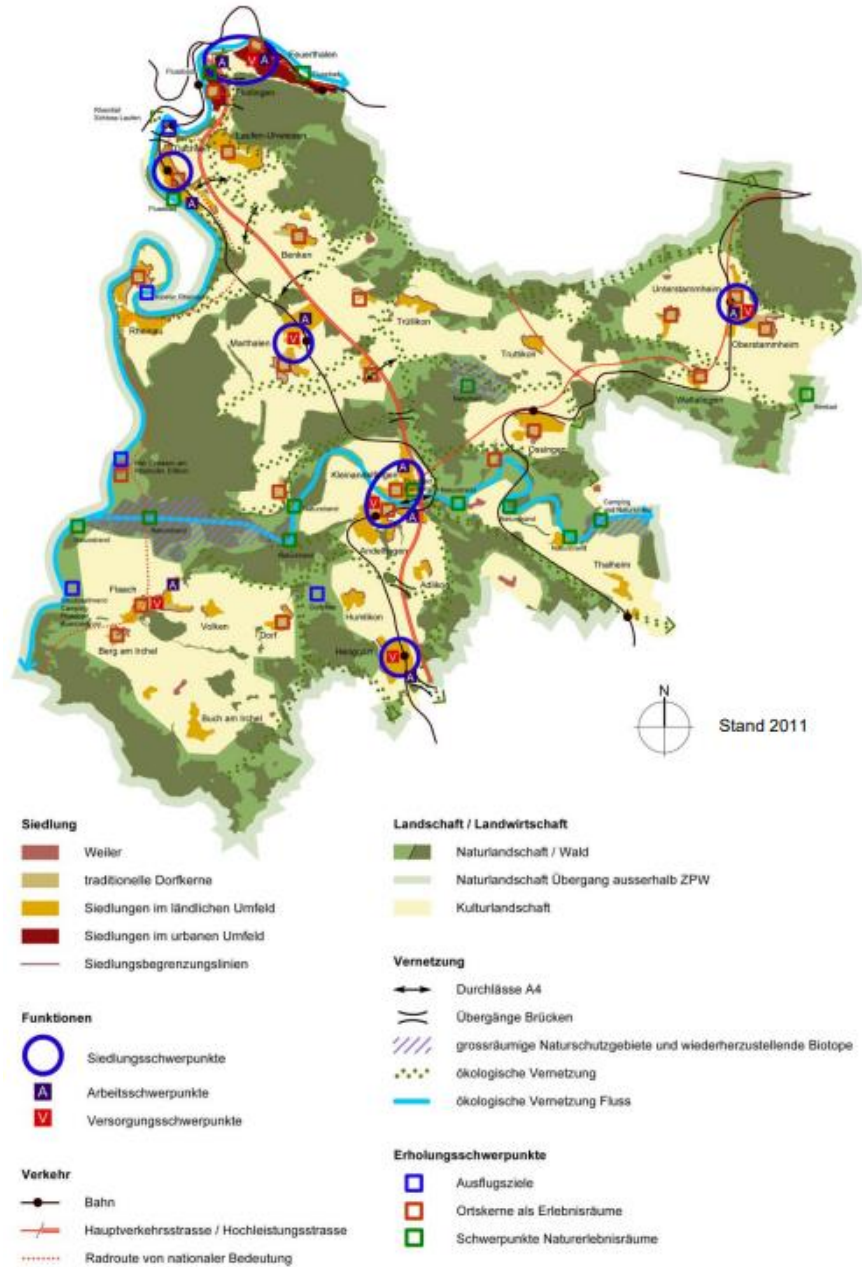
- [Velonetzplanung | Kanton Zürich \(zh.ch\)](#)
- [Regierungsratsbeschluss Nr. 591/2016 | Kanton Zürich \(zh.ch\)](#)

Regionale Grundlagen und Planungsinstrumente

Grundlage **Regionaler Richtplan (RRP)**

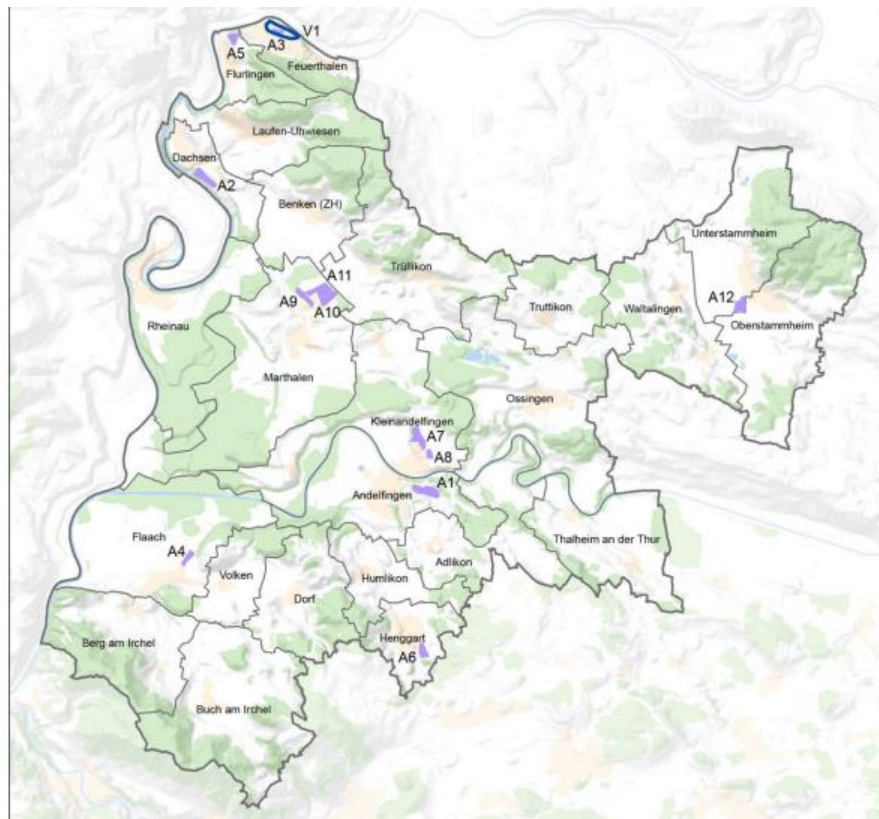
Federführung Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)

Dokumente (Kanton Zürich, 2021)

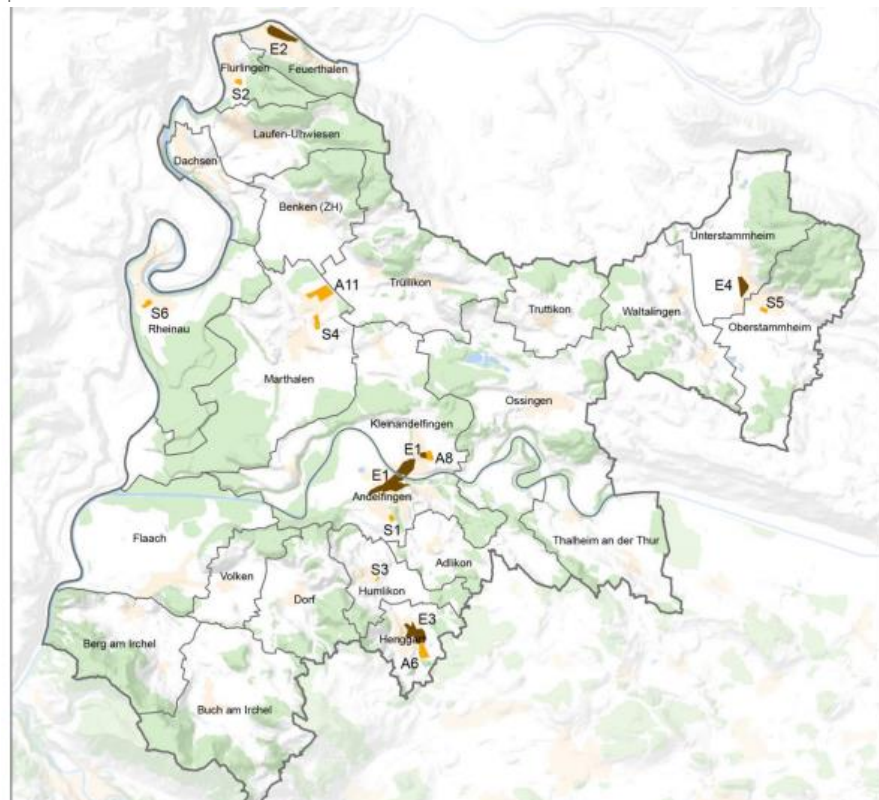


Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Regionales Raumordnungskonzept (Grundlage für die Überarbeitung)
Zukunftsbild Verkehr: Zukunftsbild Verkehr – Fokus auf den Langsam- und öffentlichen Verkehr. Der Modal-Split zeigt eine positive Veränderung durch die vorwiegende Bewältigung der Verkehrszunahme mit dem Langsam- und öffentlichen Verkehr. Der Durchgangs- und Schwerverkehr bewegt sich konsequent auf der A4.



- Arbeitsplatzgebiet (A)
- Gebiet für stark verkehrserzeugende Nutzung (V)



- Entwicklungsgebiet (E)
- neues Siedlungsgebiet (A,S)

Weiterentwicklung Siedlungsgebiete:

- Arbeitsplatz- und Verkehrsintensive Gebiete
- Hohe und niedrige bauliche Dichte
- Entwicklungsgebiete und neue Siedlungsgebiete

Die neuen Siedlungsgebiete sind im kantonalen Richtplan festgelegt. Sie sind von Grund auf gut und individuell zu entwickeln. Es ist eine hohe Siedlungsqualität, gebietsspezifische Dichte und vorwiegend Wohnnutzung anzustreben.

Ziele Verkehr

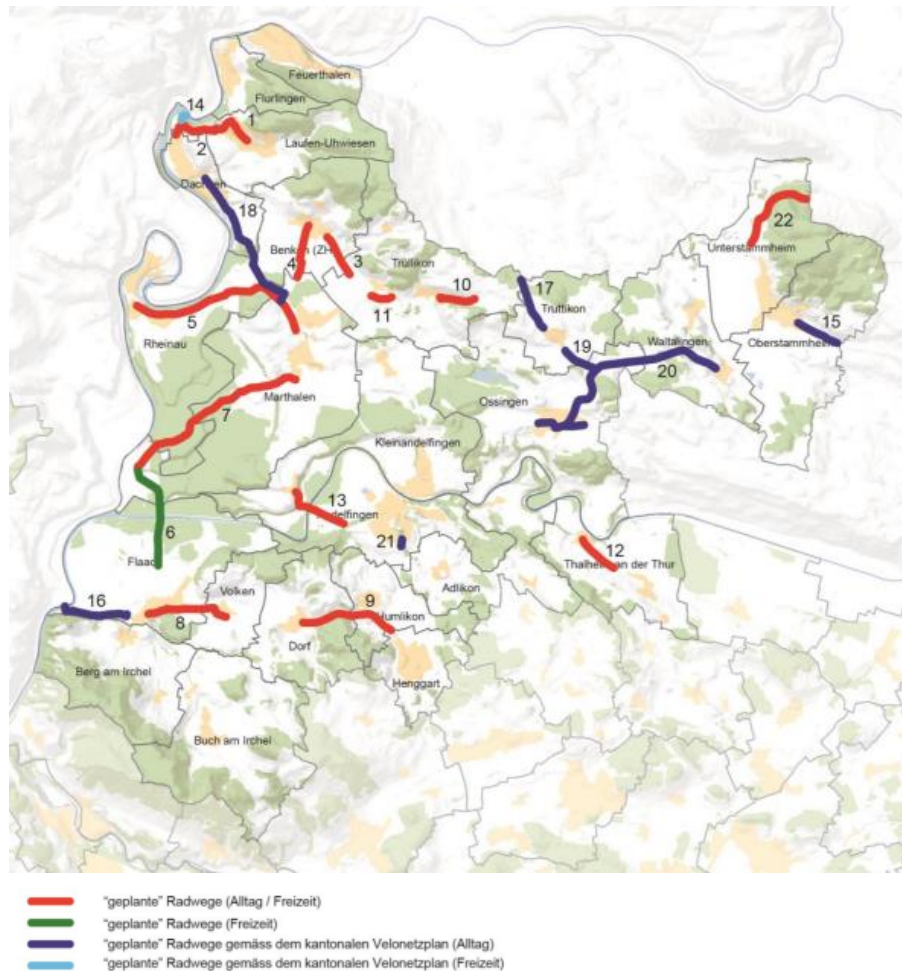
- Für die Region Zürcher Weinland wird bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von 30'905 (Stand: 2016) auf ca. 35'500 Personen erwartet. Demgegenüber ist bei der Zahl der Arbeitsplätze (Sektoren 2 und 3) in der Region mit einer Zuwachsrate von ca. 19 % (2008 bis 2030) zu rechnen. Es wird angenommen, dass eine grössere Zunahme der Pendlerbewegungen zu ausserhalb der Region gelegenen Arbeitsplätzen zu erwarten ist. Die bestehenden Arbeitsplatzschwerpunkte Zürich und Winterthur werden weiterhin überdurchschnittlich wachsen. Die Bewältigung dieser Pendlerbewegungen auf umweltfreundliche Art bildet eine der Herausforderungen für die Region im Bereich Verkehr
- S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- Auf eine grossflächige Verbesserung der Erschliessungsqualität in der Landschaft unter Druck und den Kulturlandschaften ist zu verzichten
- Das heute ausserorts oft noch lückenhafte Velowegnetz soll weiter ausgebaut werden, und es soll für eine grössere Sicherheit der Velofahrenden gesorgt werden

Strassenverkehr

- Kanalisierung des Transit-Schwerverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz
- Umgestaltung von Ortsdurchfahrten → Region bezeichnet die zur Umgestaltung vorgesehenen Ortsdurchfahrten, Anstoss zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten muss von der betroffenen Gemeinde kommen
- Die Ortsumfahrungen werden – in Übereinstimmung mit den Kernthesen – zurückgestellt: Die Optimierung der Abläufe auf den bestehenden Strassen ist einem Strassenneubau vorzuziehen → Die Trasseesicherung für eine spätere Realisierung ist dank dem Richtplaneintrag gewährleistet

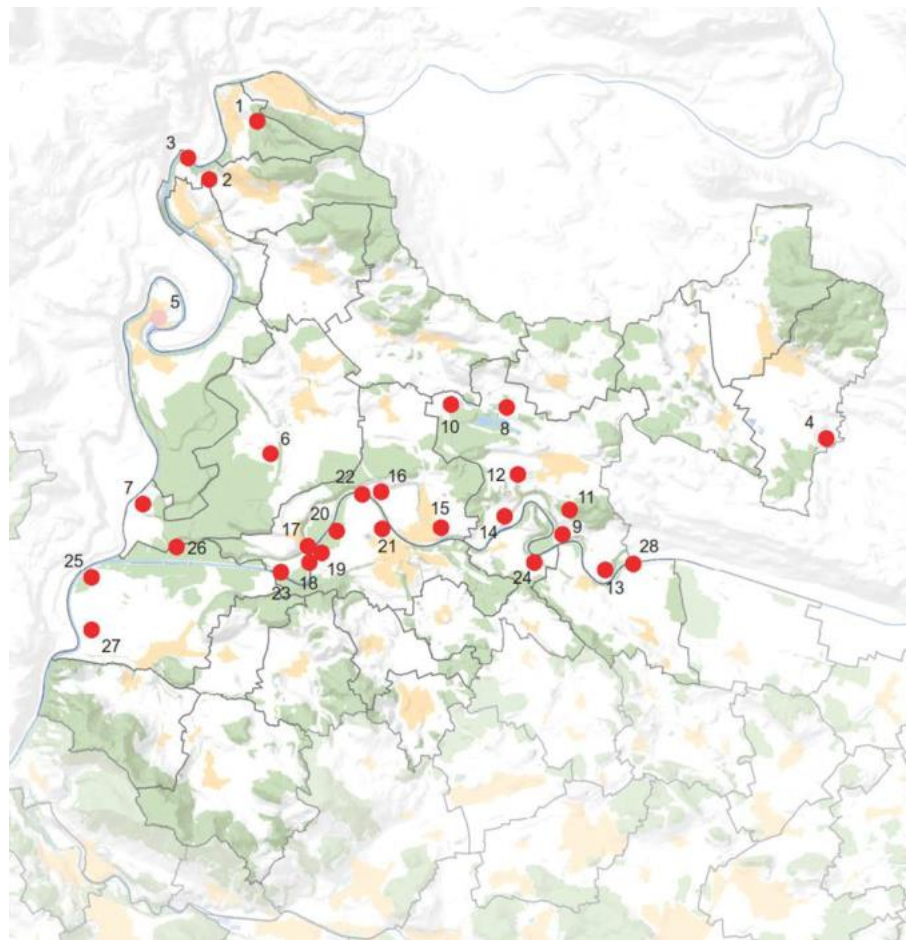
Öffentlicher Personenverkehr

- Bedürfnisse des Pendler- und Ausbildungsverkehrs sowie des Freizeitverkehrs abdecken
- bestehende Erschliessungsgüte soll grundsätzlich erhalten werden
- Sicherstellung Erschliessung von noch nicht oder nur ungenügend erschlossenen Ortsteilen bzw. Erholungsräumen mit ausreichend hohem Verkehrsaufkommen
- Reduktion Anzahl der erforderlichen Umstiege auf den Relationen von/nach Zürich HB
- Prüfung Besucherlenkung mit ÖV in Natur- und Erholungsraum entlang der Thur in Ergänzung zum bestehenden Angebot des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV)
- Massnahmen: Bei regionalen Buslinien auf kommunalen Strassen hat die Gemeinde bei der Festlegung der Baulinien auf die Bedürfnisse des regionalen Busbetriebs Rücksicht zu nehmen



Fuss- und Veloverkehr

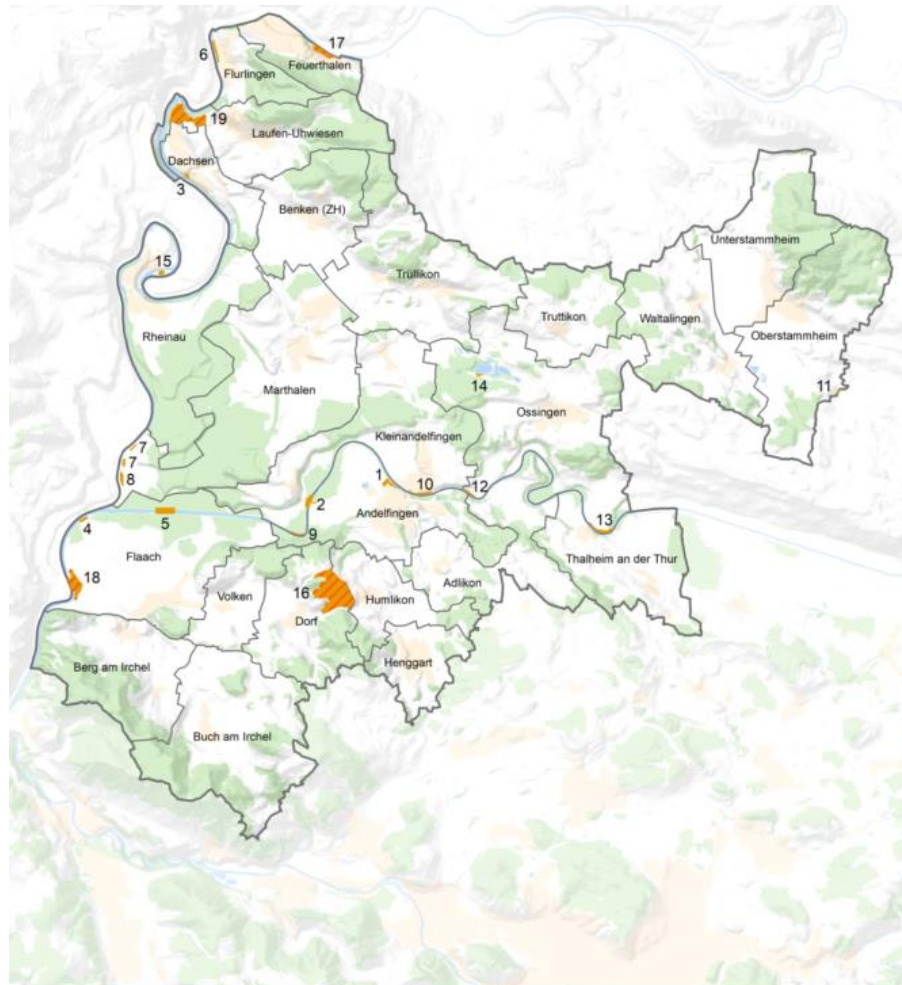
- Dichtes und sicheres Fuss- bzw. Wanderwegnetz sowohl in besiedelten Räumen als auch in den (Nah-)Erholungsräumen
- Alltagsnetz Velo: Sicherheit, rasche und direkte Verbindungen
- Freizeitnetz Velo: Erholung, sportliche Betätigung und Erlebnis
- Velonetzplan in RRP integriert: Fokus Schliessung der Lücken
- Massnahmen Kanton: Beseitigung Hindernisse hindernisfreie Wanderwege, Umsetzung regionale Radwege
- Massnahmen Region: Gemeindeübergreifende Koordination Fusswegnetz, Priorisierung der Vorhaben im Veloverkehr mit dem Kanton
- Massnahmen Gemeinde: Überprüfung und Optimierung Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Berücksichtigung regionale Veloverbindungen in Planungen



- Bestehende Parkplätze
- Projektierte Parkplätze

Parkierung

- Ziel: Bereitstellung intermodale Angebote an Bahnhöfen für flächendeckend hohe Erreichbarkeitsqualität, zusätzlich Anlagen zur Erschliessung von Erholungsgebieten im Vordergrund
- Massnahmen Region: Erstellung Erholungskonzept Thurauen inkl. Parkierung
- Massnahmen Gemeinden: Prüfung Erweiterung Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen im Rahmen von Umbauten/Sanierungen



Naherholungsgebiete:

- Allgemeine Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung
- Besondere Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung (hoher Anteil an Infrastruktur, z.B. Golfplätze, Campingplätze)

Güterverkehr

- Ziele: Erschliessung Industrie- und Gewerbebezonen soweit technisch möglich und verhältnismässig mit Anschlussgleisen
- Massnahmen Region: Bezeichnung Anschlussgleise mit regionaler Bedeutung

Schifffahrt

- Ziele: Schifffahrt dient dem Freizeitverkehr
- Massnahmen Region: Bezeichnung Kursschifffahrtslinien von regionaler Bedeutung

Link

<https://www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplaene/regionale-richtplaene.html#-1962058600>, abgerufen am 13.06.2022

Grundlage **Regionale Entwicklungsstrategie Weinland 2040**

Federführung Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)
Gemeindepräsidentenverbands Bezirk Andelfingen (GPVA)
Pro Weinland

Dokumente (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2020)
(Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2021)



L6 **Intermodale Mobilität:** Die Mobilität im Weinland ist intermodal und siedlungsverträglich. Sie zeichnet sich durch nahtlose Mobilitätsketten aus, welche sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitverkehr dienen. Die intermodale Mobilität ist abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung.

Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Strategien:

1. Progressive Region: Klima der Offenheit und des Wandels; Balance zwischen Innovation und Tradition.
2. Aufbruch in die «Wir-Region»: lebendige, hybride und vibrierende Gemeinschaft; Zugehörigkeit, Vernetzung und Engagement; moderne Organisationsformen und Partizipation.
3. Mehr als Wohnen: Durchmischte, lebendige Ortskerne und Quartiere; zentrale, gut erschlossene und zukunftsorientierte Arbeitsplätze
4. Landschaft im Fokus: vielfältige landschaftliche Qualitäten als wichtiger Standortfaktor und bedeutende Ressource; klimaverträgliche und biodiversitätsschonender Lebensstil.
5. Arbeit und Versorgung 4.0: Möglichkeiten der digitalen Transformation; moderner und nachhaltiger Arbeitsstandort; multifunktionale Mischzonen; hybride Konzepte in der Versorgung.
6. Intermodale Mobilität: Intermodal und siedlungsverträglich; nahtlose Mobilitätsketten; Alltags- und Freizeitverkehr; abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung.

Unmittelbar verkehrsrelevante Punkte:

- Mobilitätsketten anstatt separierter Verkehrsträger
- ÖV-Angebot ergänzen; neue Buslinien; Sharing-Angebote
- Leistungsfähige Ost-West-Verbindung
- Kurze Wege, direkte Fuss- und Veloverbindungen
- Infrastruktur MIV wird angebotsorientiert gestaltet und mittels Mobilitätsmanagement als fester Bestandteil der intermodalen Mobilität integriert.
- Strassenräume siedlungsverträglich gestalten; wo immer möglich Geschwindigkeitsreduktionen
- Kleinteilige Durchmischung in den Ortskernen schafft kurze Wege
- Innovative Logistik und Parkierung: Für Anlieferungen und Zugänglichkeit platzsparende, innovative Konzepte für die Ortszentren
- Ortszentren und Mischzonen werden vermehrt zu multifunktionalen, kleinteiligen Quartieren

Link

[Über das Projekt | Mis Wyland 2040](#)

Grundlage **Gesamtkonzept Erholung Thurauen**

Federführung Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW),
Amt für Raumentwicklung (ARE)

Dokumente (Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW), 2017)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Grundsätze zur attraktiveren und geordneten verkehrlichen Erschliessung des Erholungsraums.

Diverse Massnahmen für alle Verkehrsträger:

ÖV:

- Neue Buslinie (Pilotbetrieb),
- neue Bushaltestelle Marthalen (Linie 605)

Schiff:

- Neue Anlegestelle Naturzentrum Flaach
- Neue bauliche Lösung Anlegestelle Ellikon am Rhein

Fuss- und Veloverkehr:

- Velo- und Fussweg Ellikerstrasse/[Gassa]
- Verleihsystem

MIV:

- Parkierung MIV
- Parkierung MIV: Bewirtschaftung
- Durchsetzung Parkplatzbewirtschaftung
- MIV-Lenkung zu Parkierungsanlagen

Allgemein/Kombinierte Mobilität:

- Thurauen-Express (Shuttle-Dienst)

Link [Zürcher Planungsgruppe Weinland – Erholungskonzept Thurauer \(zpw-zh.ch\)](http://zpw-zh.ch)

Weitere Grundlagen

Grundlage **Gesamtverkehrskonzept und Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau**

Federführung Kanton Thurgau, kantonales Tiefbauamt

Dokumente (Kantonales Tiefbauamt Kanton Thurgau, 2021)
(Kantonales Tiefbauamt Kanton Thurgau, 2021)



Abbildung 65: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr nach Raumtyp

Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Gesamtverkehrskonzept

Wenige bis keine räumlichen Abhängigkeiten zum Bearbeitungsperimeter des Weinlands.

Güterverkehrskonzept

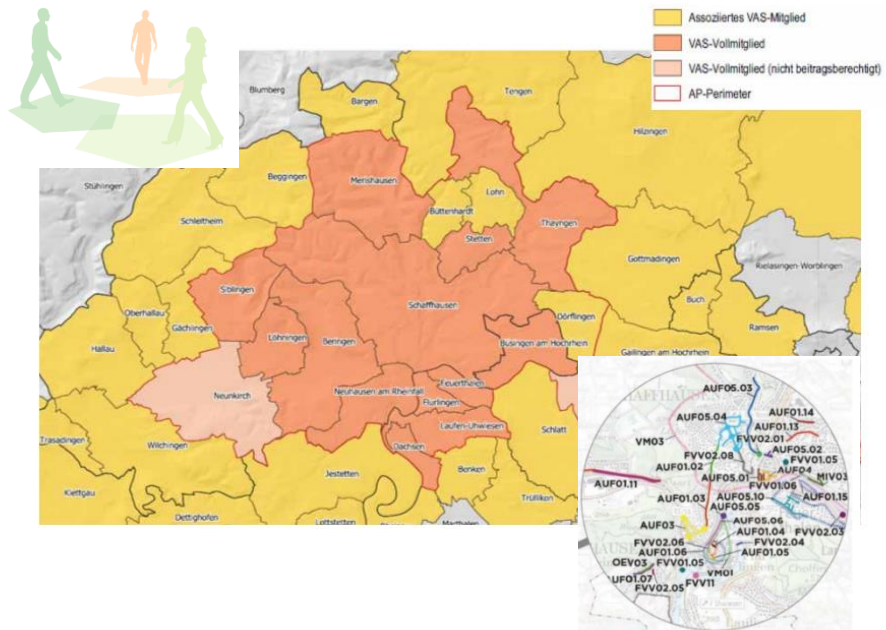
Wenige bis keine räumlichen Abhängigkeiten zum Bearbeitungsperimeter des Weinlands.

Link [Gesamtverkehrskonzept \(GVK\) \(tg.ch\)](https://www.tg.ch/gesamtverkehrskonzept)

Grundlage **Agglomerationsprogramm (AP) Schaffhausen (4. Generation)**

Federführung Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS)

Dokumente (Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS), 2021)



Inhalte mit Bezug zum rGVK Weinland

Die Weinländer Gemeinden Dachsen, Flurlingen, Laufen-Uhwiesen und Feuerthalen sind Mitglieder des VAS. Damit liegen diverse Massnahmen des AP Schaffhausen (4.Generation) im Bereich Verkehr innerhalb des Bearbeitungsperimeters des Weinlands.

Massnahmen in Eigenleistung:

- VM02: Parkplatzmanagement beiderseits des Rheinflalls mit Verkehrssystem
- FVV11: Liftergänzung-Zugänglichkeit Rheinflall Laufen

A-Massnahmen (definierter, verbindlicher Realisierungshorizont, 2024-2027):

- AUF01.15: Verkehrsberuhigung Feuerthalen
- OEVO2: Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen

B-Massnahmen (begrenzt definierter Realisierungshorizont):

- AUF05.10: Aufwertung Kirchweg mit Knoten Uhwieserstrasse und Stadtweg Feuerthalen
- FVV02.03: Erschliessung Freizeitanlage Rheinwiese Langwiesen
- FVV02.04: Sperrung Flurlingersteg für MIV bzw. Aufwertung für FVV

Link [Agglomerationsprogramm 4. Generation - Kanton Schaffhausen \(sh.ch\)](https://www.schaffhausen.ch/agglomerationsprogramm-4-generation)

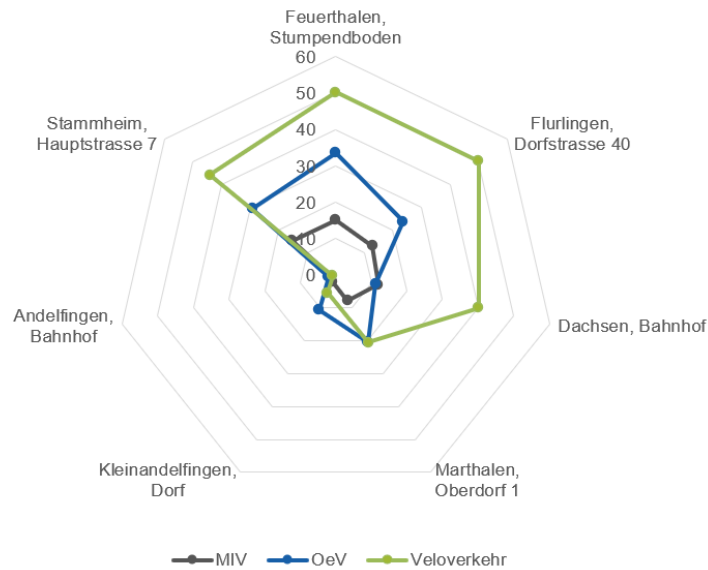
Beabsichtigte übergeordnete Massnahmen

Nr	Verkehrsträger	Bezeichnung	Baugelblichkeitskategorie	Baugelblichkeitskategorie	Übergeordnet	Quelle			Realisierungshorizont	Stufe Federführung der Massnahme	Federführung der Massnahme	über	Geplant	Verbindlich	Realisiert	Zurückgezogen	Verworfen	Kommentare
						Dokument	Jahr	Seite										
1	MIV	Erweiterung N4 Andelfingen Winterthur	1	1	0	Sachplan Infrastruktur Strasse	2018	-	2027	Bund	ASTRA	2	2	2	0	0	0	Realisierung: 2024-2027 geplant
						Kantonaler Richtplan	2019	4.2-7										
						rGVK Winterthur und Weiland	2005	66										
2	MIV	Erweiterung N4 Schaffhausen, 2.Röhre Fäsenstaub	0	1	0	Sachplan Infrastruktur Strasse	2018	-	2038	Bund	ASTRA	2	2	1	0	0	0	
3	MIV	Ausbau N4 Choffrist Tunnel auf 4 Spuren	0	1	0	STEP Infrastruktur Strasse	-	-	nach 2040	Bund	ASTRA	2	1	0	0	0	0	
4	Allgemein	Geologisches Tiefenlager	1	1	0	Sachplan geologisches Tiefenlager	2008	-	2045	Bund	BFE	2	1	0	0	0	0	
5	Güterverkehr	Schienerübertastungsstandort Altikon / Altikon	0	1	0					Bund	BAV	1	0	0	0	0	0	Zu klären, ob Pläne vorhanden. Öffentlich nichts auffindbar. Ist allenfalls Altikon gemeint? Da gibt es bereits einen Annahmehausbahnhof
6	Allgemein	Mobility Pricing Kanton Zürich	0	0	1	Kantonaler Richtplan	2018	4.1-2	mittelfristig	Kanton	-	2	1	0	0	0	0	Aktuell ist ein neues "Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing" in der Politik (Bund) hängig. Darauf basierend sollen Pilotprojekte durchgeführt werden. Kantone, Städte oder Gemeinden konnten sich melden. Im Kanton Zürich hat sich "nur" die Stadt Zürich gemeldet.
7	MIV	Umfahrung Ossingen	1	1	0	Kantonaler Richtplan	2019	4.2.-7	mittelfristig	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	
						Regionaler Richtplan	2021	103										
8	ÖV	Winterthur-Schaffhausen: Ausbau auf Doppelspur und Bau von doppelspurigem Lindbergtunnel (Überprüfung vorsehen)	1	1	0	Kantonaler Richtplan	2019	4.3-4	langfristig	Bund	BAV	1	0	0	0	0	0	Trassensicherung, nicht Teil des Sachplan Infrastruktur Schiene. Ausführen müsste es aber zwingend der Bund.
10	MIV	Ortsumfahrung Flaach	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	103	langfristig	Kanton	-	2	0	0	0	1	0	Trassensicherung. Damit einhergehen würde die Abklassierung der jetzigen Verbindungsstrasse durch den Ortskern
11	MIV	Ortsumfahrung Oberstammheim	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	103	langfristig	Kanton	-	2	0	0	0	1	0	Trassensicherung. Damit einhergehen würde die Abklassierung der jetzigen Verbindungsstrasse durch den Ortskern.
12	MIV	Ortsdurchfahrt Feuenthalen und Langwiesen: Aufwertung Strassenraum (1)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	kurz- mittelfristig	Gemeinde	-	2	2	0	0	0	0	
13	MIV	Ortsdurchfahrt Kleinandelfingen: Aufwertung Strassenraum (2)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	kurz- mittelfristig	Gemeinde	-	2	2	0	0	0	0	Realisierungshorizont gemäss Gemeinde ungewiss, da Umsetzung laufend verschoben wird.
14	MIV	Ortsdurchfahrt Ossingen: Aufwertung Strassenraum (3)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	kurz- mittelfristig	Gemeinde	-	2	2	0	0	0	0	
15	MIV	Ortsdurchfahrt Andelfingen: Aufwertung Strassenraum (4)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	0	0	0	0	
16	MIV	Ortsdurchfahrt Benken: Aufwertung Strassenraum (5)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
17	MIV	Ortsdurchfahrt Dachsen: Aufwertung Strassenraum (6)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	Realisierungshorizont gemäss Gemeinde mittelfristig.
18	MIV	Ortsdurchfahrt Dorf: Aufwertung Strassenraum (7)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
19	MIV	Ortsdurchfahrt Flaach: Aufwertung Strassenraum (8)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
20	MIV	Ortsdurchfahrt Marthalen: Aufwertung Strassenraum (9)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
21	MIV	Ortsdurchfahrt Oberstammheim: Aufwertung Strassenraum (10)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	Realisierungshorizont gemäss Gemeinde früher angestrebt.
22	MIV	Ortsdurchfahrt Rheinau: Aufwertung Strassenraum (11)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
23	MIV	Ortsdurchfahrt Thalheim: Aufwertung Strassenraum (12)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
24	MIV	Ortsdurchfahrt Trüllikon: Aufwertung Strassenraum (13)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
25	MIV	Ortsdurchfahrt Truttikon: Aufwertung Strassenraum (14)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
26	MIV	Ortsdurchfahrt Uhwiesen: Aufwertung Strassenraum (15)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
27	MIV	Ortsdurchfahrt Volken: Aufwertung Strassenraum (16)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	Realisierungshorizont wird später sein, da zurzeit das Sanierungsprojekt umgesetzt wird.
28	MIV	Ortsdurchfahrt Wäldingen: Aufwertung Strassenraum (17)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	104	mittel- bis langfristig	Gemeinde	-	2	2	1	1	0	0	
29	ÖV	Öffentlicher Zubringer zum Natur- und Erholungsraum Thur	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	106	-	Kanton/Gemeinde	-	2	1	0	0	0	0	
30	FV	Diverse Änderungen und Ergänzungen (26 Stk.) am Wanderwegnetz	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	109 / 110	-	Gemeinde, Zürcher Wanderwege	-	2	0	0	0	0	0	Diverse Änderungen und Ergänzungen (26 Stk.) sind in der Richtplankarte NICHT nachvollziehbar
31	FV	Diverse geplante (4 Stk.) Hindernisfreie Wanderwege	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	110 / 111	-	Gemeinde, Zürcher Wanderwege	-	2	0	0	0	0	0	Diverse Änderungen und Ergänzungen (26 Stk.) sind in der Richtplankarte NICHT nachvollziehbar, allerdings ist im Richtplankarte selbst eine kleine Karte enthalten
32	VV	Geplante Veloroute: Uhwiesen, Ortsausfahrt Nordwest (1)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_045) Massnahme: Ausbau zu Velo/Gehweg (fahrplanlegend) Priorität: tief
33	VV	Geplante Veloroute: Ortsrand Dachsen - Abzweigung Uhwiesen (2)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_063, 08_047) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: hoch
34	VV	Geplante Veloroute: Benken-Rudolfingen (3)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_040) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief
35	VV	Geplante Veloroute: Benken-Marthalen (4)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	113	-	Kanton	-	2	1	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_041) Massnahme: laufende Planung Priorität: hoch
36	VV	Geplante Veloroute: Rheinau-Marthalen (nördliche Route) (5)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Netzlücke und Schwachstelle (08_044, 08_042/06_043, 08_033) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: mittel
37	VV	Geplante Veloroute (RRP+rGVK+GKET) und Flussroute (GKET): Ortsrand Flaach - Ellikon am Rhein (6) (FVV-01)	1	1	0	Regionaler Richtplan (rGVK Winterthur und Weiland)	2021	113	Ab Planungsstudie bis Realisierung mindestens 5 Jahre (GKET)	Kanton	AFM	2	1	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_022) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: hoch Spezialsituation Ausnahmebewilligungen/Planungsstudie könnte durch AFM oder das TBA ausgelöst werden (GKET).
38	VV	Geplante Veloroute: Ellikon am Rhein - Marthalen (7)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_029) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief
39	VV	Geplante Veloroute: Ortsdurchfahrt Flaach (8)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	1	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_005) Massnahme: in Planung Priorität: hoch
40	VV	Geplante Veloroute: Dorf-Goldenberg Humlikon-Ortsrand Hanggart (9)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_008, 08_010) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: hoch
41	VV	Geplante Veloroute: Trüllikon Ost (10)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_039) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief
42	VV	Geplante Veloroute: Trüllikon West (Rudolfingen-Kreisel) (11)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	0	Velonetplan: Schwachstelle (08_037) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: hoch

43	VV	Ausbau Veloroute: Gütighausen-Ortsrand Thalheim (12)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_030) Massnahme: neuer Veloweg, andere Linienführung Priorität: mittel	
44	VV	Ausbau Veloroute: Alten-Knoten Altener-/Flaachtalstrasse (13)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: nicht enthalten (wäre sinnemäss Netzlücke, Nr unklar) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: hoch	
45	VV	Ausbau Veloroute: Laufeneuhausen (Brücke) (14)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Netzlücke (08_063) Massnahme: Planung pendent Priorität: tief	
46	VV	Ausbau Veloroute: Oberstammheimen-Nussbaumen (15)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_055) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief	
47	VV	Ausbau Veloroute: Rüdlingen-Flaach (entlang Hauptstrasse) (16)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_068) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief	
48	VV	Ausbau Veloroute: (Schliatt-Truttikon) (17)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_052, 08_039) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief	
49	VV	Ausbau Veloroute: Dachsen-Marthalen-(Rheinau) (18)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Netzlücke und Schwachstelle (08_044) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief	
50	VV	Ausbau Veloroute: Truttikon-Giesenhard-(Oberneuforn) (19)	1	1	0	Regionaler Richtplan (IGVK Winterthur und Weiland)	2021 2005	113 47/69	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_019) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief	
51	VV	Ausbau Veloroute: Ossingen-Giesenhard-Waltingen (20)	1	1	0	Regionaler Richtplan (IGVK Winterthur und Weiland)	2021 2005	113 47/69	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_018/08_019, 08_056, 08_026/08_036) Massnahme: Bau Veloweg Priorität: tief	
52	VV	Ausbau Veloroute: Henggart-Andelfingen (direkt), Teilabschnitt Wald Isenberg (21)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_012) Massnahme: Ausbau Veloweg Priorität: tief	
53	VV	Ausbau Veloroute: Unterstammheim-Etzwilen (entlang Steinstrasse) (22)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	113	-	Kanton	-	2	0	0	0	0	Velonezplan: Schwachstelle (08_054) Massnahme: Ausbau Veloweg Priorität: tief	
55	MIV	Pariierungsanlage Tüfenau (Ossingen): Erweiterung (9)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	2	0	0	0	Erweiterung von 50 auf 100 Parkplätze geplant; Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
56	MIV	Pariierungsanlage Grieben (Kleinandelfingen): Überprüfung (16)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0	Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
57	MIV	Pariierungsanlage Leutenhalden (Kleinandelfingen): Überprüfung (17)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0	Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
58	MIV	Pariierungsanlage Werli (Andelfingen): Erweiterung (19)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	2	0	0	0	Erweiterung von 50 auf 100 Parkplätze geplant (Behelfsparkplatz)	
59	MIV	Pariierungsanlage Insheln (Andelfingen): Überprüfung (20)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0	Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
60	MIV	Pariierungsanlage Unter Gill (Andelfingen): Überprüfung (23)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0	Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
61	MIV	Pariierungsanlage Werdbilzi (Flaach): Überprüfung (25)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0	Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
62	MIV	Pariierungsanlage Forenau (Flaach): Überprüfung (26)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0	Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
63	MIV	Pariierungsanlage Asperhof (Thalheim an der Thur): Reduktion (28)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	118	-	Region/Gemeinde	-	2	2	0	0	0	Reduktion geplant von 120 auf 80 Parkplätze; Überprüfung im Rahmen des Projekts Gesamtkonzept Erholung Thurauen	
64	Kombinierte Mobilität	P+R Erweiterung Feuerthalen (3)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 6 auf 30 Plätze (+4+400%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle).	
65	Kombinierte Mobilität	B+R Erweiterung Andelfingen (1)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 108 auf 120 Plätze (+12/+11%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle).	
66	Kombinierte Mobilität	B+R Erweiterung Feuerthalen (3)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 48 auf 100 Plätze (+52/+108%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle).	
67	Kombinierte Mobilität	B+R Erweiterung Henggart (5)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 70 auf 100 Plätze (+30/+42%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle).	
68	Kombinierte Mobilität	B+R Erweiterung Ossingen (7)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 34 auf 80 Plätze (+46/+135%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle).	
69	Kombinierte Mobilität	B+R Erweiterung Stammheim (8)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 54 auf 100 Plätze (+46/+85%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle).	
70	Kombinierte Mobilität	B+R Erweiterung Thalheim (9)	0	1	0	Regionaler Richtplan	2021	121	-	Gemeinde/SBB	-	1	0	0	0	0	Von 40 auf 60 Plätze (+20/+50%) Entspricht nur einer Empfehlung für die Soll-Bestände (ist nur Zahl in Tabelle). Wird an der Station Thalheim-Altikon realisiert, der sich auf dem Gemeindegebiet von Dinhard befindet (ausserhalb Bearbeitungsgebietes).	
71	Güterverkehr	Neues Anschlussgleis Henggart	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	122	-	Gemeinde	-	2	1	0	0	0	Die Gemeinde Henggart schafft im Bereich des geplanten Arbeitsplatzgebiets die Grundlagen für die Anpassung / Erweiterung der bestehenden Anschlussgleise. Der Richtplantrag dient der Trassenabsicherung.	
72	Schiffverkehr	Neue Schifffahrtslinie (4)	1	1	0	Regionaler Richtplan	2021	123	-	Region/Gemeinde	-	2	0	0	0	0		
73	Schiffverkehr	Neue geplante Landestelle Eilikon am Rhein (4) (SCHIFF-01)	1	1	0	Regionaler Richtplan Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021 2021	123 8	Offen	Gemeinde	Gemeinde Marthalen	2	0	0	0	0	0	UVP vorzunehmen (unklar ob UVP im jur. Sinne oder im allgemeinen Sinne)
74	Schiffverkehr	Neue geplante Landestelle Flaach Paradies (RRP) / Naturzentrum [GKET] (4) (SCHIFF-02)	1	1	0	Regionaler Richtplan Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021 2021	123 7	Offen	Kanton/Gemeinde	AWEL/Gemeinde Flaach	2	0	0	0	0	0	UVP vorzunehmen (unklar ob UVP im jur. Sinne oder im allgemeinen Sinne)
88	MIV	A98 Hochrheinautobahn Weil am Rhein-Schaffhausen	0	0	1	IGVK Winterthur und Weiland	2005	58	-	Deutschland	-	2	1	0	0	1	0	Die östliche Abnahme der A98 wurde durch den Regierungsrat des Kantons Zürich und die ZPW immer konsequent abgelehnt und ist auch in Zukunft nicht geplant.
90	ÖV	Bus-Erschliessung Thurauen ab Bahnhof Andelfingen im Sommerhalbjahr (ÖV-01)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	4	Vorlaufzeit 1.5 Jahre	Kanton/ZVV	-	2	1	0	0	0	0	Vierjähriger Pilot-Betrieb, Samstag, Sonntag und Feiertage, März bis Oktober, Stundentakt. Kosten ca. CHF 75'000 p.a.; Finanzierung Kanton/Gemeinden 50/50.
91	ÖV	Zusätzliche Bus-Haltestelle in Andelfingen (ÖV-02)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	6	Offen	Gemeinde/ZVV	-	2	1	0	0	0	0	Buslinie 605 Antragstellung durch Gemeinde nötig, CHF 7000 p.a.
92	VV	Veloverleihsystem (FVV-02)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	11	Offen	Gemeinde	Gemeinden oder private Trägerschaft z.B. Pro Weiland	1	0	0	0	0	0	In Frage kommen Bahnhof Andelfingen, Bahnhof Marthalen oder Zentrum Flaach TCS-Campingplatz Paradies bietet heute schon Mietvelos.
93	MIV	Parkierung MIV (MIV-01)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	12	Offen	Region/Kanton	ZPW (Planung)	2	2	1	0	0	0	Details in externen Plan (Beurteilung Parkplatzsit 1). Television Kapitel Parkierung des RRP bis 2023 verbindlich gefordert. (Unter Einfluss des vorliegenden Konzepts/des GKET) Zusammenlegung von Parkanlagen ohne Verlust von Anzahl Parkplätze. Nicht bewilligungsfähige Parkieranlagen im Wald rückbauen.
94	MIV	Parkierung MIV: Bewirtschaftung (MIV-02)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	14	Offen	Gemeinde	Gemeinden oder private Trägerschaft z.B. Pro Weiland	2	1	0	0	0	0	Einheitlicher Tarif (CHF 1/h, max. CHF 5/Tag). Wenn Verschiebung MS zulasten MIV, müsste Tarif deutlich erhöht werden. Ziel: System mit App. (Offen welche/wie/vom; evtl. wie Pflätkersee) Grobrechnung Einnahmen: CHF 130'000 p.a.
95	MIV	Durchsetzung Parkplatzbewirtschaftung (MIV-03)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	15	Offen	Gemeinde	Gemeinden oder private Trägerschaft z.B. Pro Weiland	2	1	0	0	0	0	Bezahlpflicht, Parkier- und Fahrverbote, weitere Verbote. Abstimmung mit kommunalen Behörden und Polizei. Ziel: System mit App. (Offen welche/wie/vom; evtl. wie Pflätkersee)
96	MIV	MIV-Lenkung zu den Parkieranlagen (MIV-04)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	16	Offen	Gemeinde	Gemeinden oder private Trägerschaft z.B. Pro Weiland	2	1	0	0	0	0	Angabe ob und wieviele Parkfelder Ziel: System mit App. (Offen welche/wie/vom; evtl. wie Pflätkersee)
97	Kombinierte Mobilität	Thurauen-Express (ALLG-01)	1	1	0	Gesamtkonzept Erholung Thurauen: Objektblätter Entwurf	2021	17	Offen	Gemeinde/Kanton	-	2	1	0	0	0	0	Shuttle-Dienst zwischen Parkieranlagen Steubüllsalmend und Badeplätze entlang Rhein. An schönen Wochenenden ab Juni bis September, ca. 3 Monate im Jahr.

Reisezeiten

Absolute Reisezeiten nach Verkehrsträger zum Zielpunkt Andelfingen [min]



Reisezeitvergleich und Eignung der Verkehrsmittel (Basis MIV) zum Zielpunkt Andelfingen

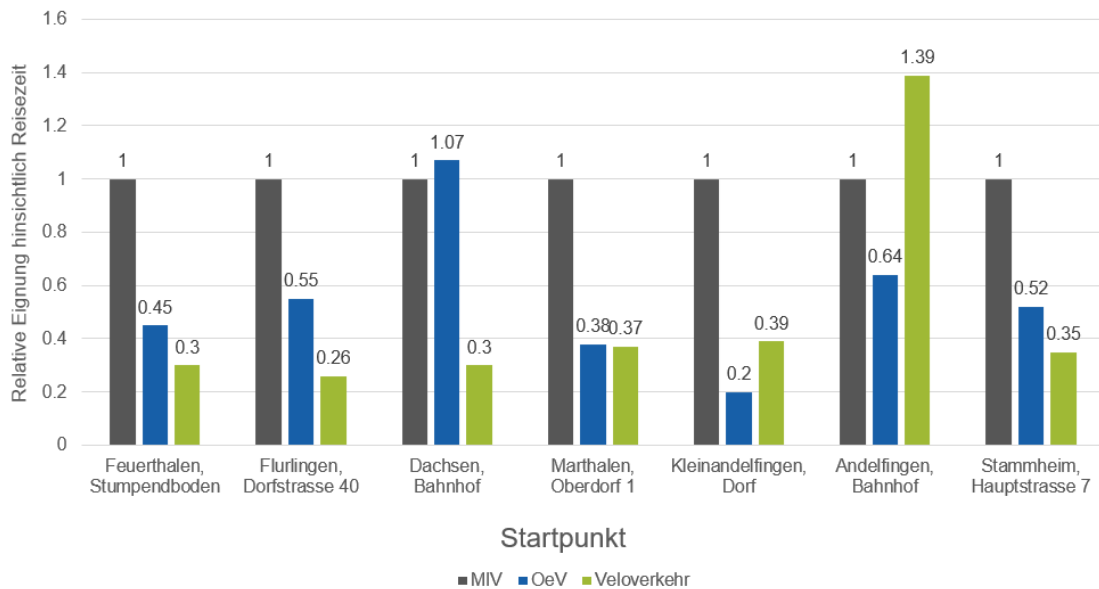
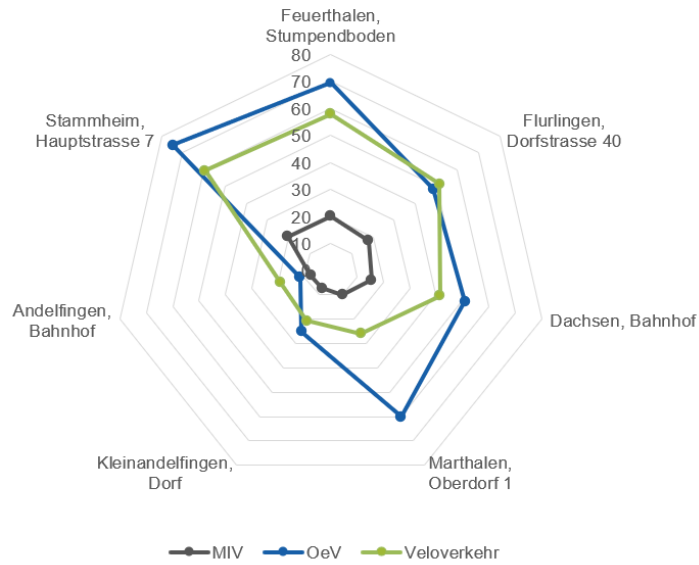


Abbildung 47 Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Andelfingen. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.

Quelle: (ewp AG, 2022)

Absolute Reisezeiten nach Verkehrsträger zum Zielpunkt Flaach [min]



Reisezeitvergleich und Eignung der Verkehrsmittel (Basis MIV) zum Zielpunkt Flaach

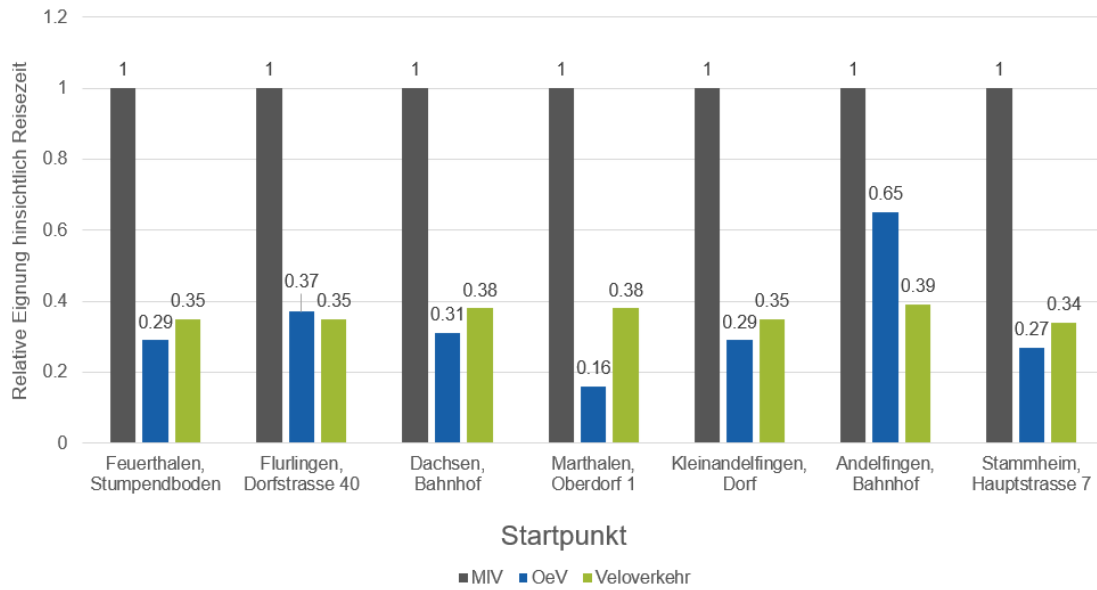
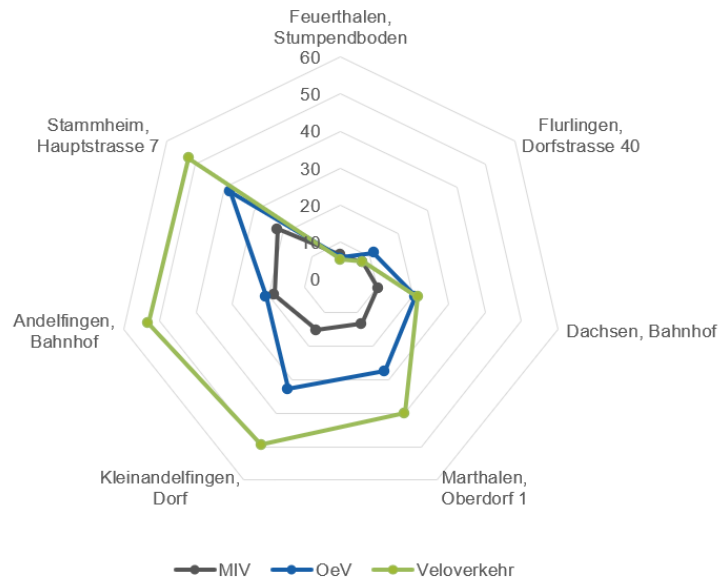


Abbildung 48 Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Flaach. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.

Quelle: (ewp AG, 2022)

Absolute Reisezeiten nach Verkehrsträger zum Zielpunkt Schaffhausen [min]



Reisezeitvergleich und Eignung der Verkehrsmittel (Basis MIV) zum Zielpunkt Schaffhausen

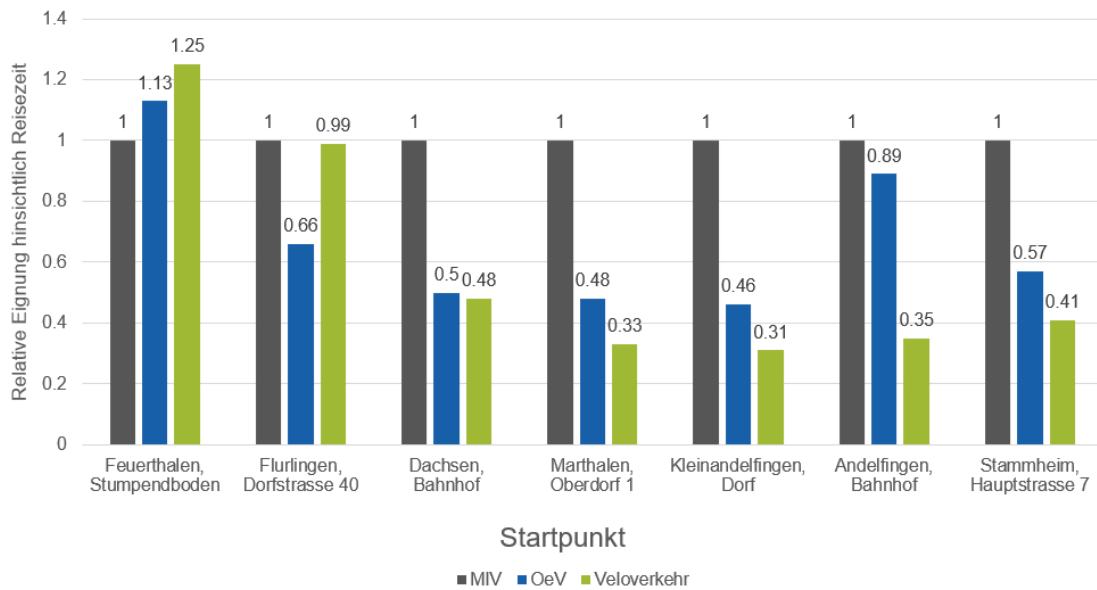
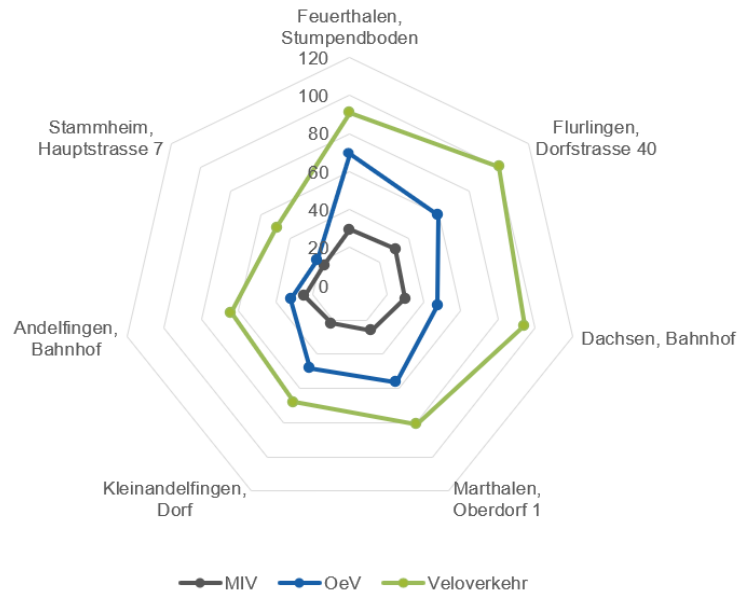


Abbildung 49 Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Schaffhausen. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.

Quelle: (ewp AG, 2022)

Absolute Reisezeiten nach Verkehrsträger zum Zielpunkt Frauenfeld [min]



Reisezeitvergleich und Eignung der Verkehrsmittel (Basis MIV) zum Zielpunkt Frauenfeld

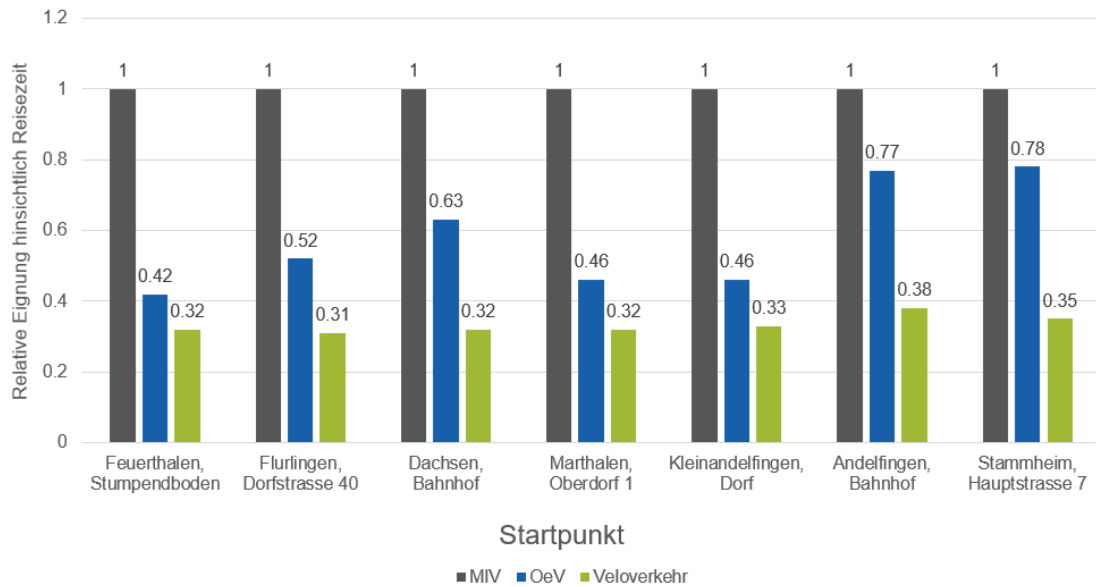
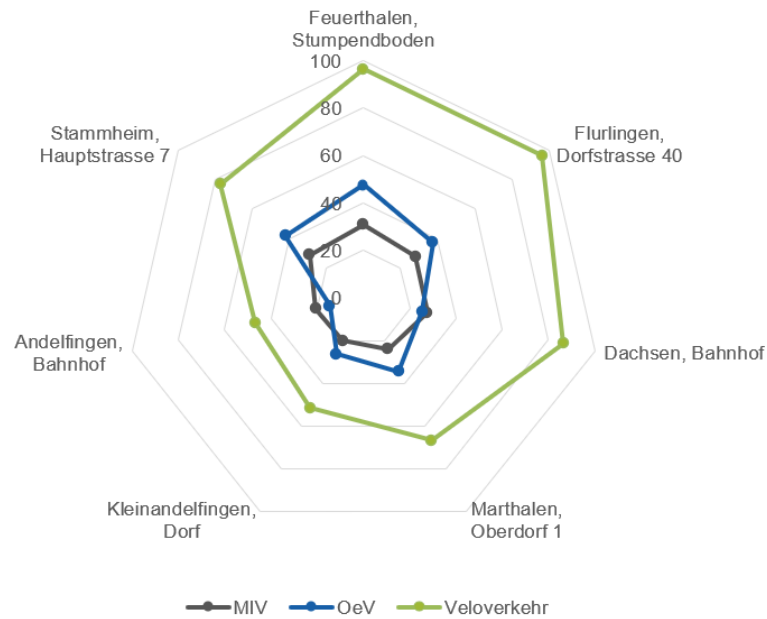


Abbildung 50 Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Frauenfeld. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.

Quelle: (ewp AG, 2022)

Absolute Reisezeiten nach Verkehrsträger zum Zielpunkt Winterthur [min]



Reisezeitvergleich und Eignung der Verkehrsmittel (Basis MIV) zum Zielpunkt Winterthur

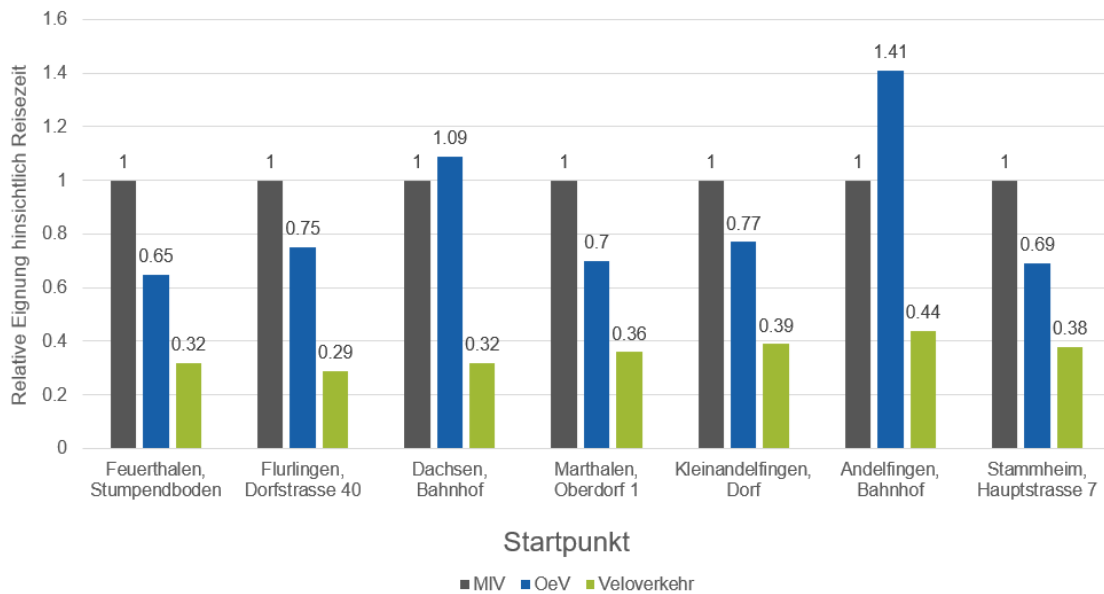
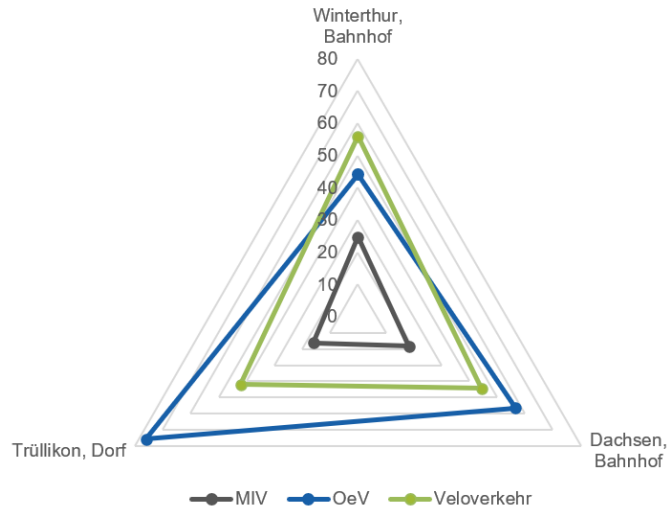


Abbildung 51 Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Winterthur. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.

Quelle: (ewp AG, 2022)

Absolute Reisezeiten nach Verkehrsträger zum Zielpunkt Naturzentrum Thurauen [min]



Reisezeitvergleich und Eignung der Verkehrsmittel (Basis MIV) zum Zielpunkt Naturzentrum Thurauen

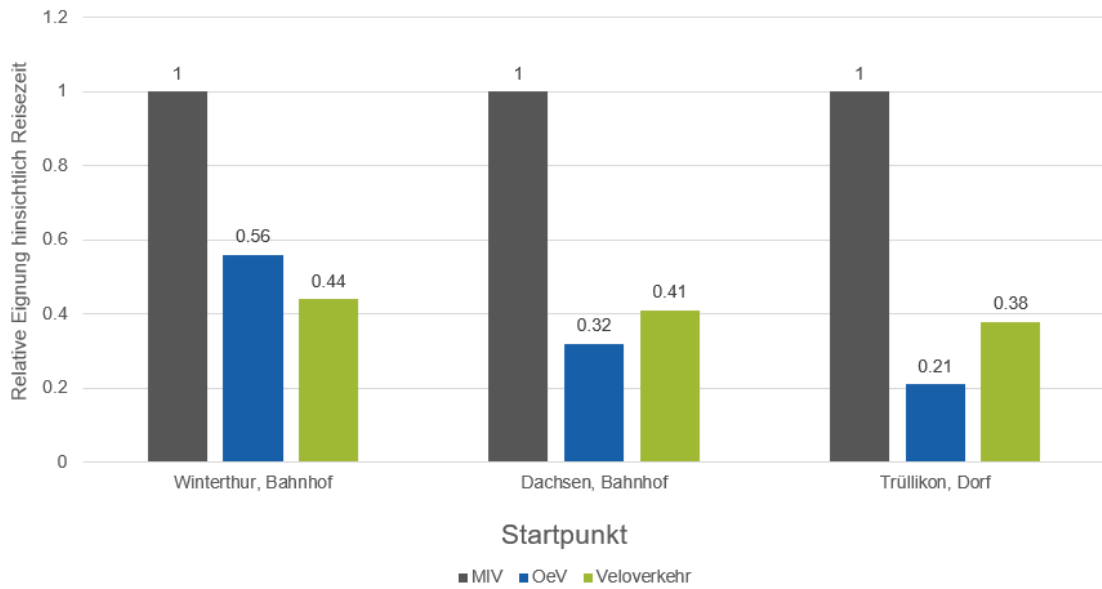


Abbildung 52 Absolute Reisezeiten und relative Eignung der Verkehrsträger hinsichtlich Reisezeit zum Zielpunkt Naturzentrum Thurauen. Je grösser der Wert, desto grösser die Eignung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln.

Quelle: (ewp AG, 2022)

Auswertung Schwerverkehr Zählstellen 2012, 2015, 2018, 2021: Übersicht

Code	Bezeichnung Zählstelle	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)				Schwerverkehrsanteil (SVA) [%]				Anzahl Fahrzeuge Schwerverkehr				Entwicklung 2012 bis 2021: Anzahl Fz Schwerverkehr	
		2012	2015	2018	2021	2012	2015	2018	2021	2012	2015	2018	2021	absolut	%
120	Buch am Irchel (ZH0120), Hauptstrasse(Route Nr. 548)	NA	NA	NA	1405	NA	NA	NA	3.5	NA	NA	NA	49		
293	Feuerthalen (ZH0293), Hauptstrasse (Route Nr. 13)	9737	9958	9816	8738	3.0	2.0	2.6	2.7	288	199	253	239	-48	-17
384	Flurlingen (ZH0384), Winterthurerstrasse (Route Nr. 15)	6827	6620	7424	6420	2.7	3.0	2.9	2.9	187	199	217	183	-3	-2
393	Benken (ZH0393), Dachserstrasse (Route Nr. 536)	734	644	705	728	2.5	3.0	3.1	3.8	18	19	22	28	10	54
493	Benken (ZH0493), Landstrasse (Route Nr. 15)	2682	2668	2916	2952	3.1	3.0	3.4	3.5	84	80	101	104	20	24
520	Ossingen (ZH0520), Hauptstrasse (Route Nr. 14)	NA	NA	NA	1807	NA	NA	NA	5.8	NA	NA	NA	104		
593	Trüllikon (ZH0593), Schaffhauserstrasse (Route Nr. 15)	1912	NA	1949	2253	2.2	NA	2.2	3.6	42	NA	43	81	39	92
693	Trüllikon (ZH0693), Diessenhoferstrasse (Route Nr. 524)	3130	3504	3559	3664	8.7	7.0	7.2	7.4	272	245	256	270	-1	0
718	Marthalen (ZH0718), Marthalstrasse Route Nr. 534)	NA	NA	3052	2856	NA	NA	2.8	3.4	NA	NA	87	96		
793	Truttikon (ZH0793), Hauptstrasse (Route Nr. 14)	3355	NA	2883	3115	4.7	NA	4.5	5.1	158	NA	129	158	0	0
893	Humlikon (ZH0893), Flaachtalstrasse (Route Nr. 544)	3103	NA	3266	3185	5.8	NA	5.7	7.4	179	NA	186	236	57	32
1093	Rheinau (ZH1093), Zollstrasse (Route Nr. 540)	2139	NA	2320	1329	0.3	NA	0.2	0.0	6	NA	5	0	-6	-100
1099	Kleinandelfingen (ZH1099), Ossingerstrasse (Route Nr. 15)	5666	NA	6206	6405	5.6	NA	4.0	4.4	316	NA	245	280	-36	-11
1290	Flaach (ZH1290), Hauptstrasse (Route Nr. 544)	4788	NA	4712	4963	5.3	NA	4.9	5.7	253	NA	230	285	33	13
1293	Laufen-Uhwiesen (ZH1293), Lauferstrasse (Route Nr. 538)	2615	NA	2404	2405	2.3	NA	2.3	2.4	59	NA	55	58	-1	-2
1319	Dachsen (ZH1319), Marthalerstrasse (Route Nr. 538)	NA	NA	NA	645	NA	NA	NA	1.7	NA	NA	NA	11		
1588	Rheinau (ZH1588), Poststrasse (Route Nr. 532)	3511	NA	3732	3181	2.8	NA	2.5	3.1	97	NA	95	99	2	3
1597	Kleinandelfingen (ZH1597), Schaffhauserstrasse (Route Nr.15)	NA	NA	4801	5014	NA	NA	4.3	5.0	NA	NA	207	249		
1897	Henggart (ZH1897), Dorfstrasse (G)	1202	NA	996	1248	1.1	NA	1.1	1.1	14	NA	11	13	0	-2
1900	Adlikon (ZH1900), Weinlandstrasse (Route Nr. 15)	6523	7396	7968	6798	4.9	4.0	3.9	4.2	317	296	311	283	-34	-11
1993	Flaach (ZH1993), Ellikerstrasse (Route Nr. 540)	1331	1297	1575	1653	3.1	4.0	4.7	3.4	41	52	75	56	14	35
1997	Henggart (ZH1997 - ab 12.2011), Weinlandstrasse (Route Nr. 15)	4906	5595	5212	4343	11.7	4.0	4.6	4.1	575	224	239	180	-395	-69
2193	Flaach (ZH2193), Andelfingerstrasse (Route Nr. 542)	2227	2329	2639	2662	4.3	5.0	4.7	4.0	96	116	124	107	11	11
4191	Stammheim (ZH4191), Waltalingerstrasse (Route Nr. 352)	4899	NA	5228	4650	3.0	NA	2.9	3.7	145	NA	154	172	27	19
4291	Kleinandelfingen (ZH4291), Ossingerstrasse (Route Nr. 352)	5608	NA	5889	5520	3.4	NA	3.5	3.7	192	NA	206	205	13	7
4391	Marthalen (ZH4391), Südumfahrung (Route Nr. 530)	596	NA	602	641	25.2	NA	23.6	26.4	150	NA	142	170	19	13
Auswertungen Kantonsstrassen Region Weinland		Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)				Schwerverkehrsanteil (SVA) [%]				Anzahl Fahrzeuge Schwerverkehr				Entwicklung 2012 bis 2021: Anzahl Fz Schwerverkehr	
		2012	2015	2018	2021	2012	2015	2018	2021	2012	2015	2018	2021	absolut	%
1	Summe Verkehrsaufkommen (DTV) der durchgehend aktiven Zählstellen	38096	40011	41813	37957										
2	Schwerverkehrsanteil: Durchschnitt aller aktiven Zählstellen					5.0	3.9	4.4	4.7						
3	Anzahl Fahrzeuge Schwerverkehr: Durchschnitt aller aktiven Zählstellen									166	159	148	143		
4	Summe Anzahl Fahrzeuge Schwerverkehr der durchgehend aktiven Zählstellen									1878	1430	1599	1451		
5	Durchschnittliche Zunahme an Fahrzeugen Schwerverkehr an einer Zählstelle 2012-2021													-13	4
Auswertungen ASTRA A4 Autobahn		Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)				Schwerverkehrsanteil (SVA) [%]				Anzahl Fahrzeuge Schwerverkehr				Entwicklung 2012 bis 2021: Anzahl Fz Schwerverkehr	
		2012	2015	2018	2021	2012	2015	2018	2021	2012	2015	2018	2021	absolut	%
181	Flurlingen S (AB)	NA	29752	NA	NA	NA	7.4	NA	NA	NA	2211	NA	NA		
854	Benken N (AB)	NA	NA	NA	27123	NA	NA	NA	7.4	NA	NA	NA	1999		
855	Benken S (AB)	NA	NA	NA	27060	NA	NA	NA	7.5	NA	NA	NA	2023		
725	Kleinandelfingen N (AB)	29083	31899	NA	30412	7.9	7.6	NA	7.5	2289	2414	NA	2272	-17	-1
178	Andelfingen, Weinlandbrücke	NA	33240	NA	31208	NA	7.6	NA	7.5	NA	2512	NA	2343		
686	Adlikon (AB) - ZH 4889	29061	30938	NA	29572	7.1	6.9	NA	7.4	2069	2137	NA	2186	117	6
533	Henggart (AB) - ZH0497	32430	34597	36167	33009	7.0	6.8	6.7	7.3	2255	2350	2430	2409	154	7

Anmerkungen:

- 1) NA = Nicht aktiv (keine Messdaten)
- 2) Fahrzeugkategorien Schwerverkehr: Bus, Lieferwagen mit Aufleger, Lastwagen, Lastwagen mit Anhänger, Sattelzug
- 3) grün = (Kennzahlen mit) Durchgehend aktive Zählstellen
- 4) blau = Kennzahlen mit aktiven Zählstellen im entsprechenden Jahr

Quellen:

Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA) 2022: Verkehrsmessstellen motorisierter Individualverkehr (MIV).
Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2022: Verkehrsmonitoring.

Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile an kantonalen Zählstellen 2012, 2015, 2018, 2021

Bemerkung und Abgleich mit Gemeindefragebögen: Die Auswertung der Zählstellen für die Gemeindefragebögen war teilweise fehlerhaft. Nachfolgende Abbildungen zeigen die korrekten Daten.

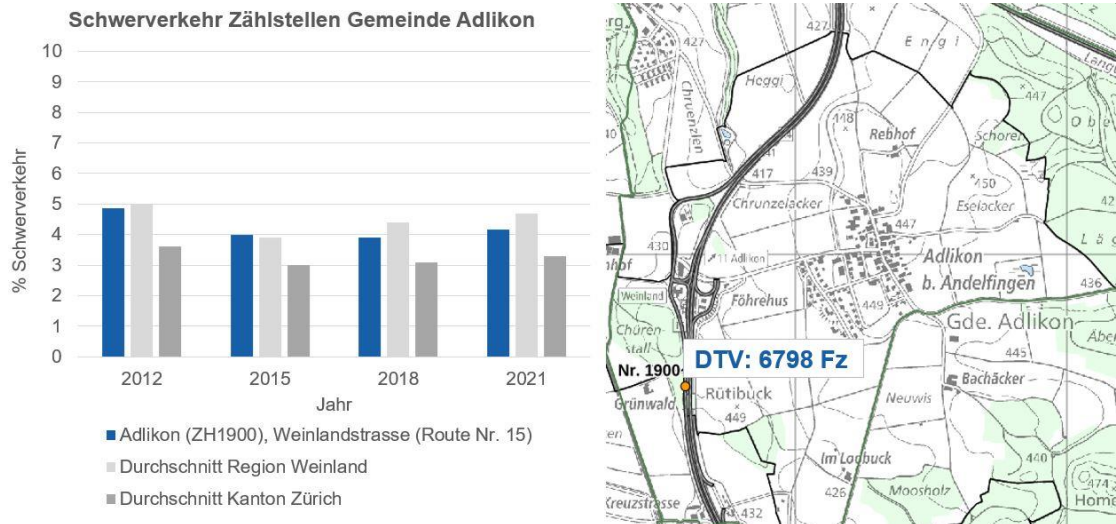


Abbildung 53 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Adlikon

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

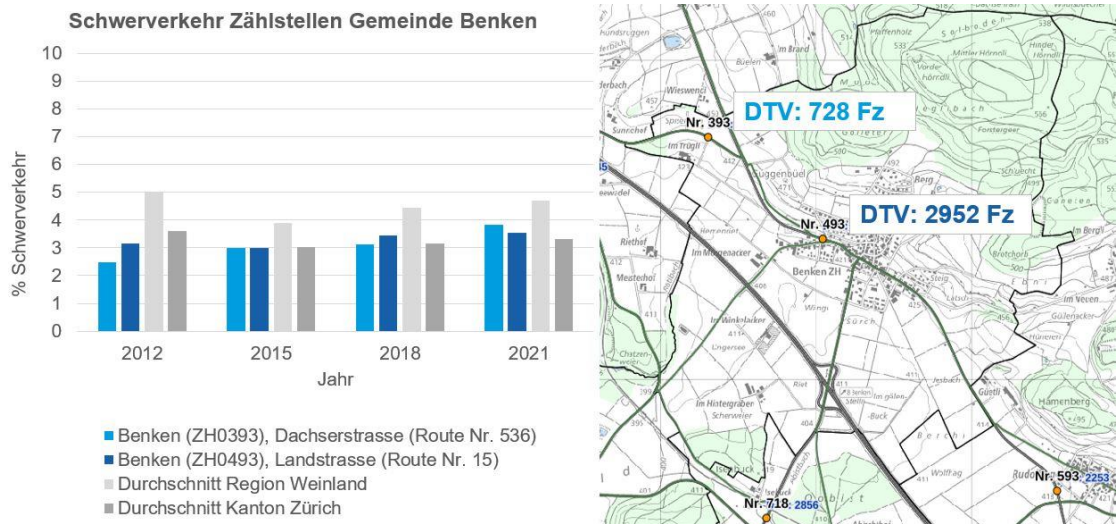


Abbildung 54 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Benken ZH

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

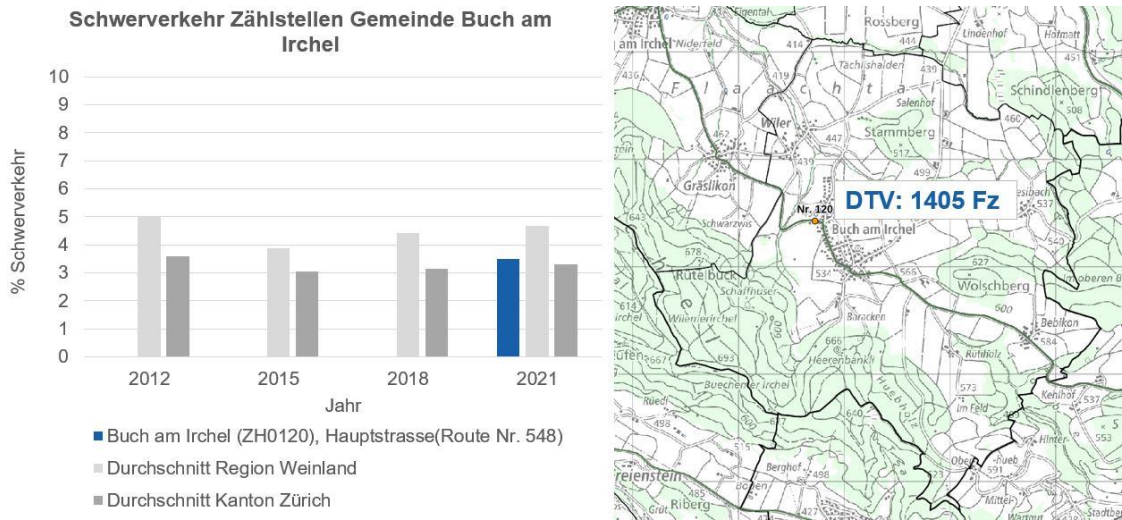


Abbildung 55 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Buch am Irchel

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

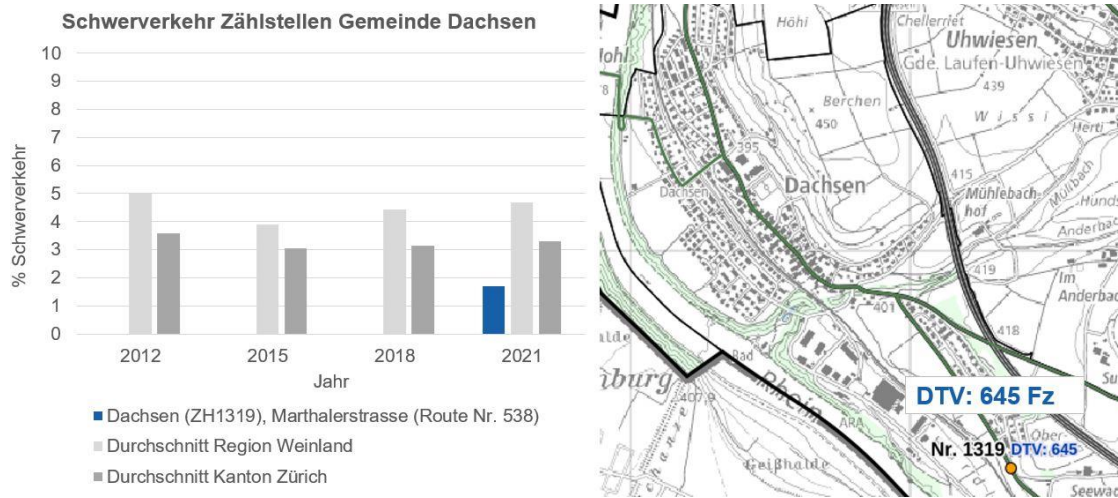


Abbildung 56 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Dachsen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

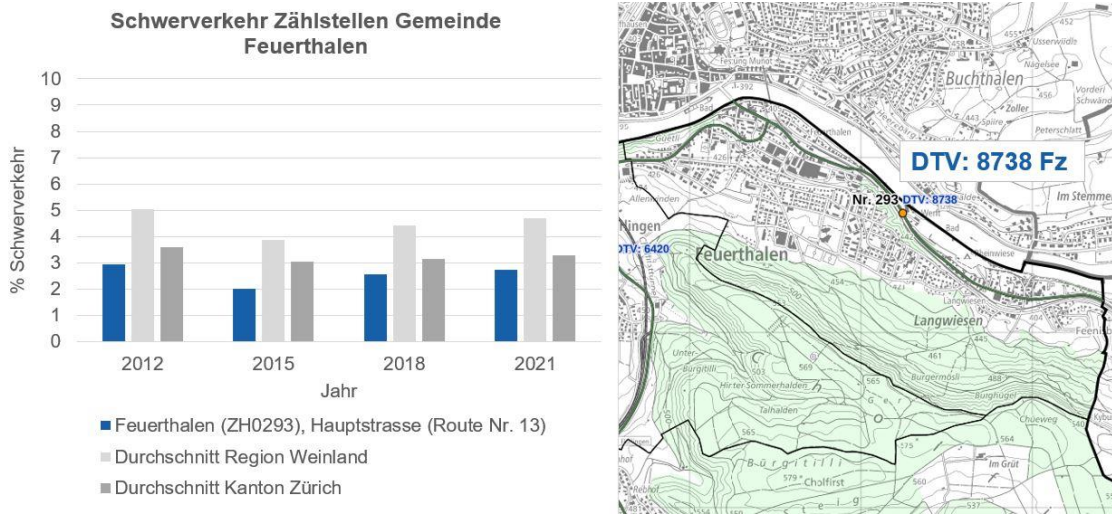


Abbildung 57 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Feuerthalen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

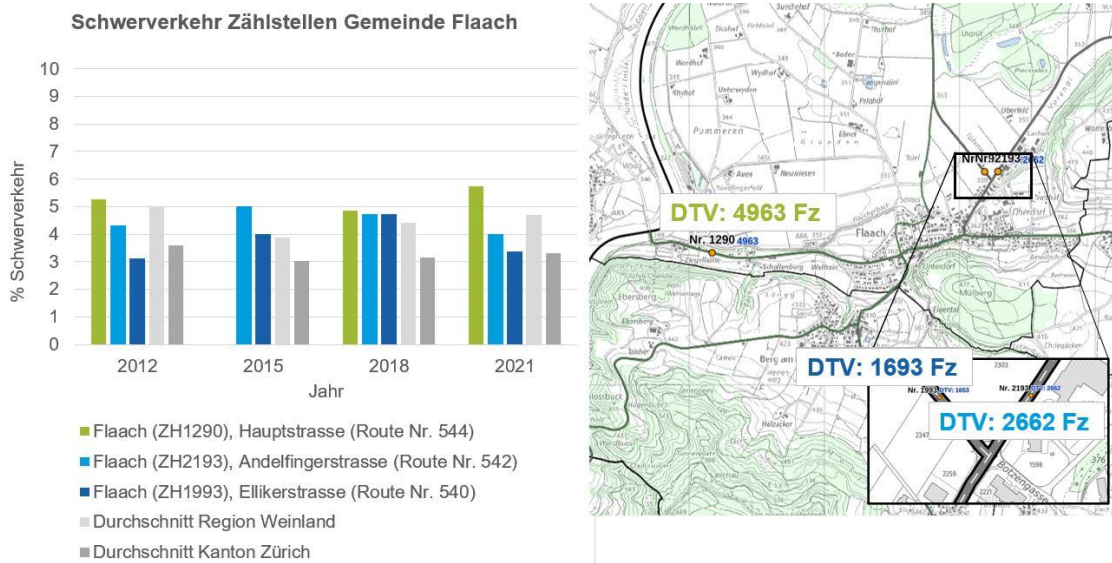


Abbildung 58 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Flaach

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

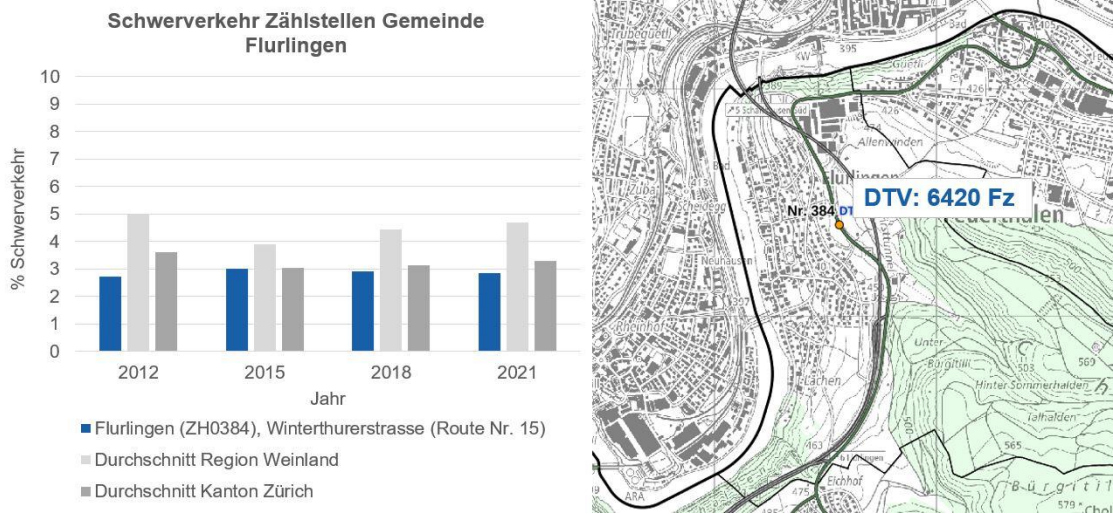


Abbildung 59 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Flurlingen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

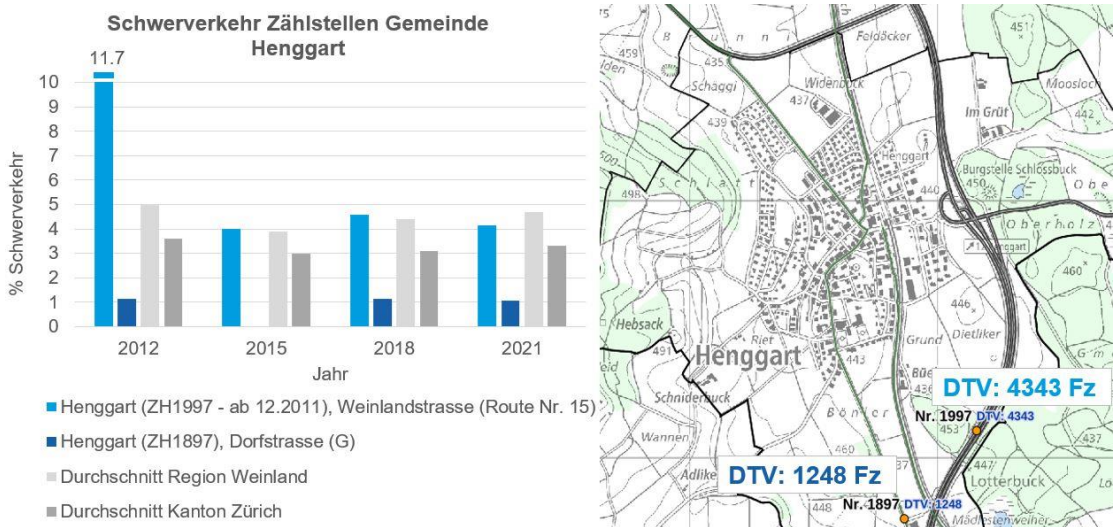


Abbildung 60 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Henggart

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

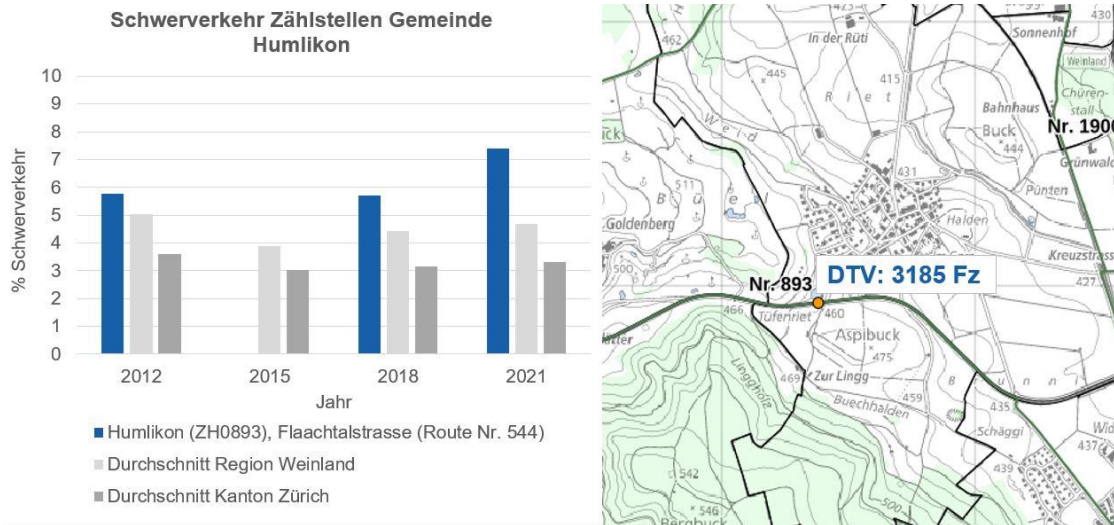


Abbildung 61 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Humlikon

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

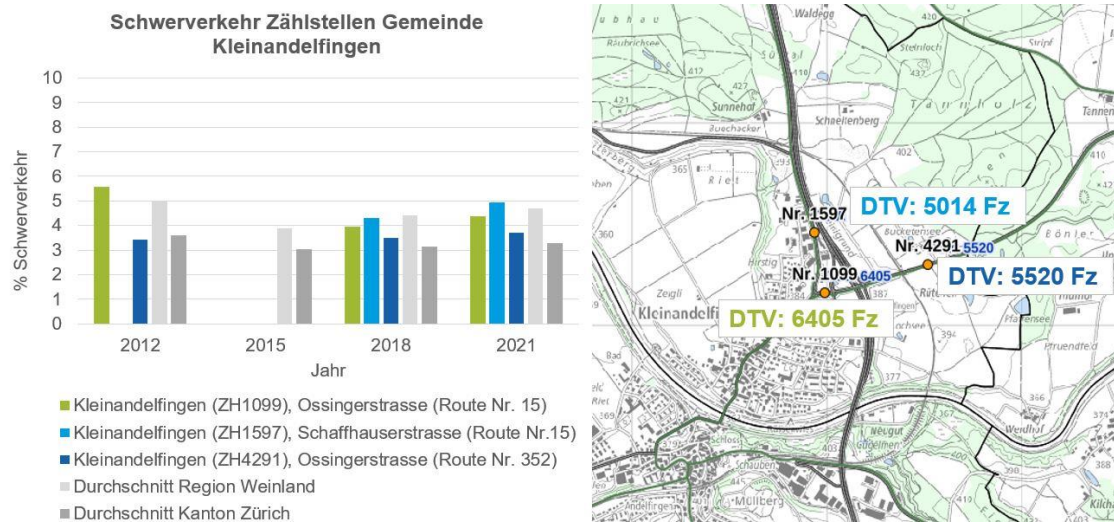


Abbildung 62 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Kleinandelfingen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

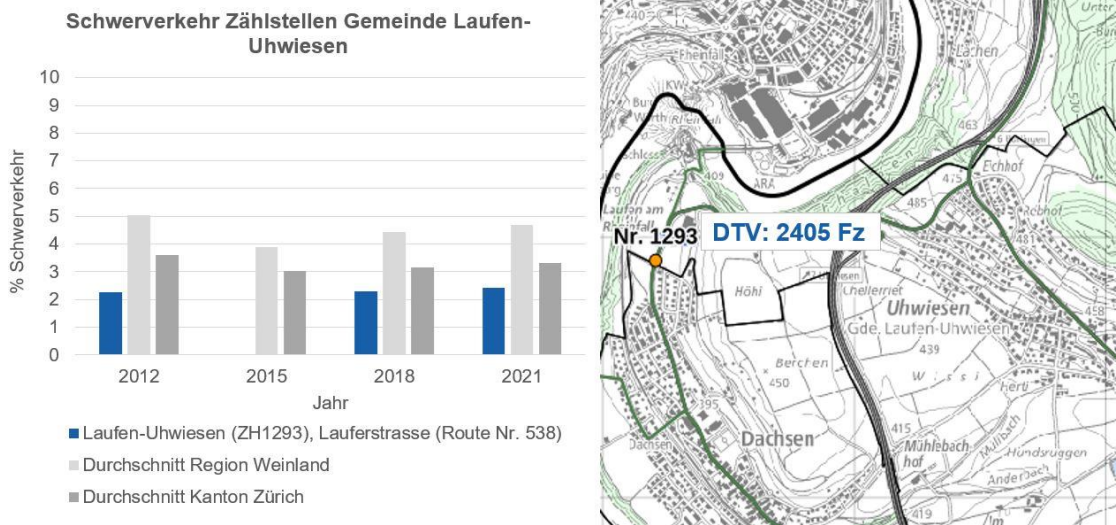


Abbildung 63 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Laufen-Uhwiesen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

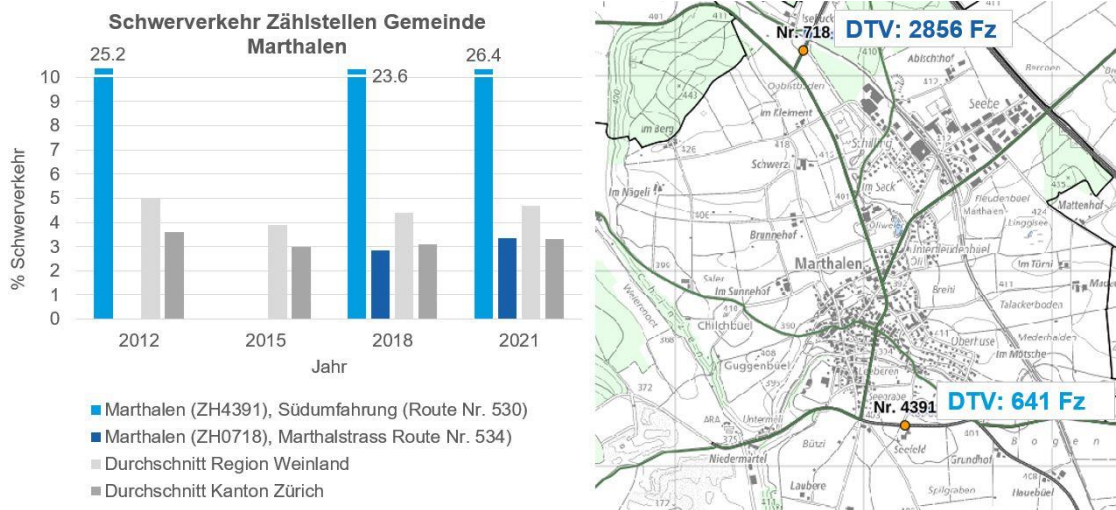


Abbildung 64 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Marthalen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

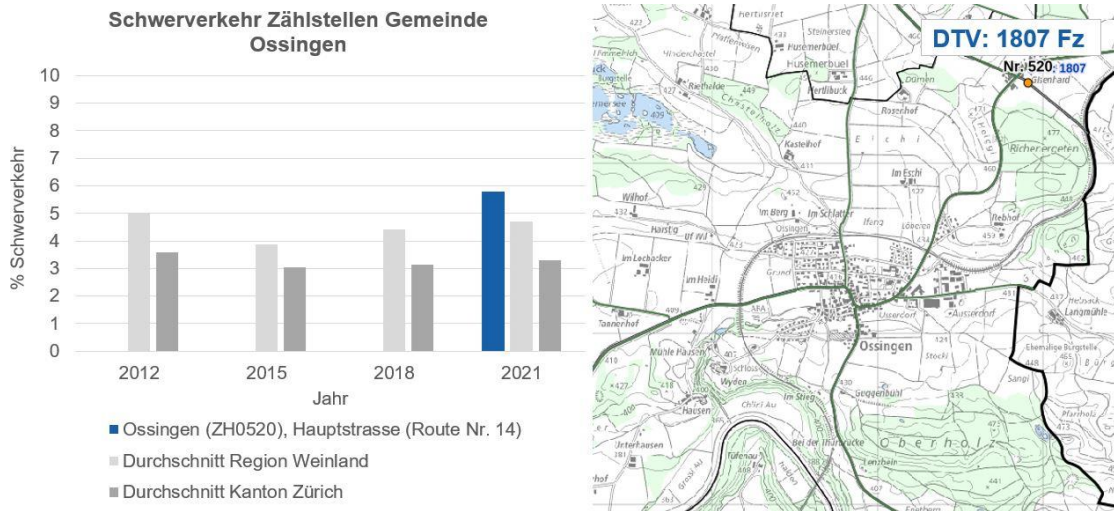


Abbildung 65 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Ossingen

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

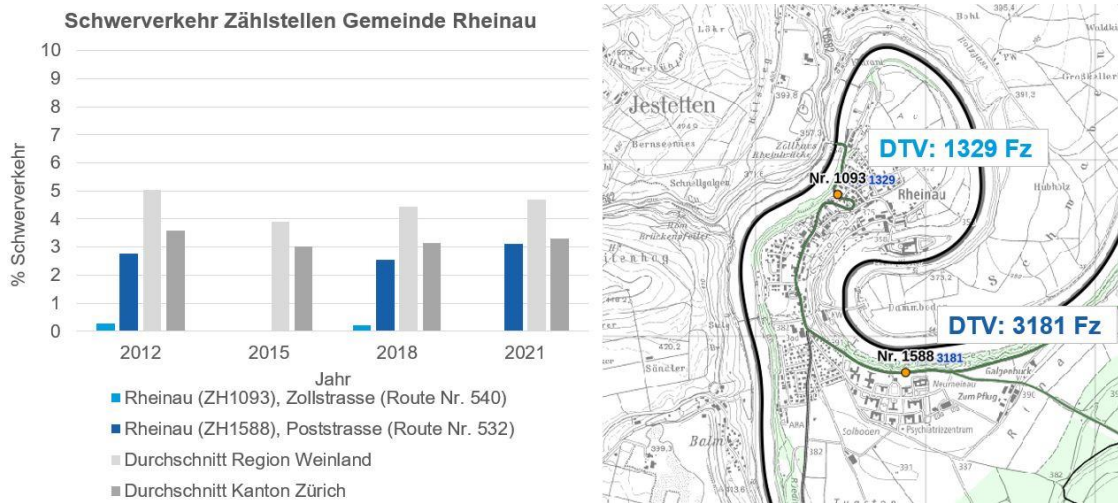


Abbildung 66 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Rheinau ZH

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

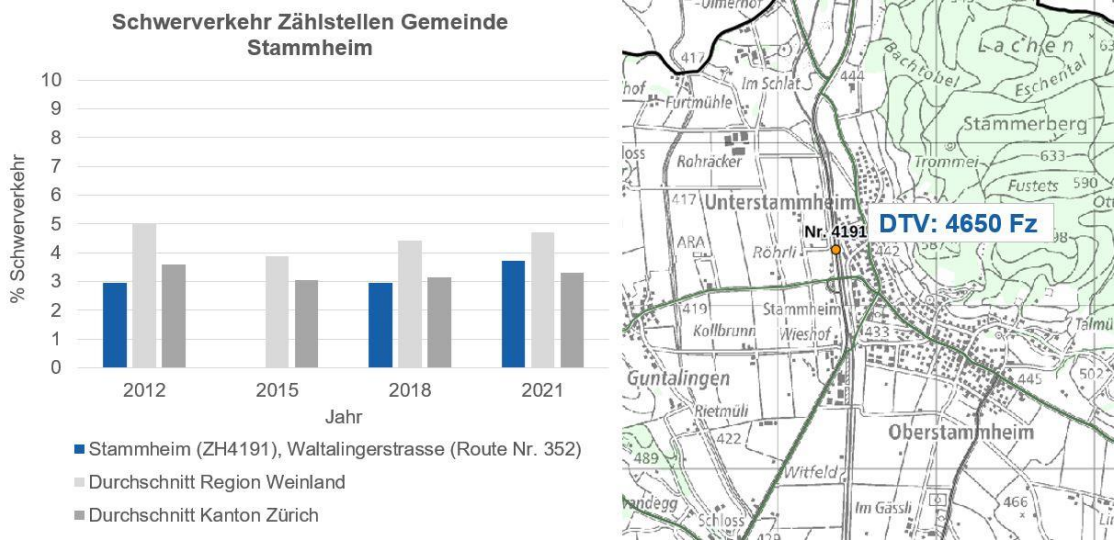


Abbildung 67 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Stammheim ZH

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

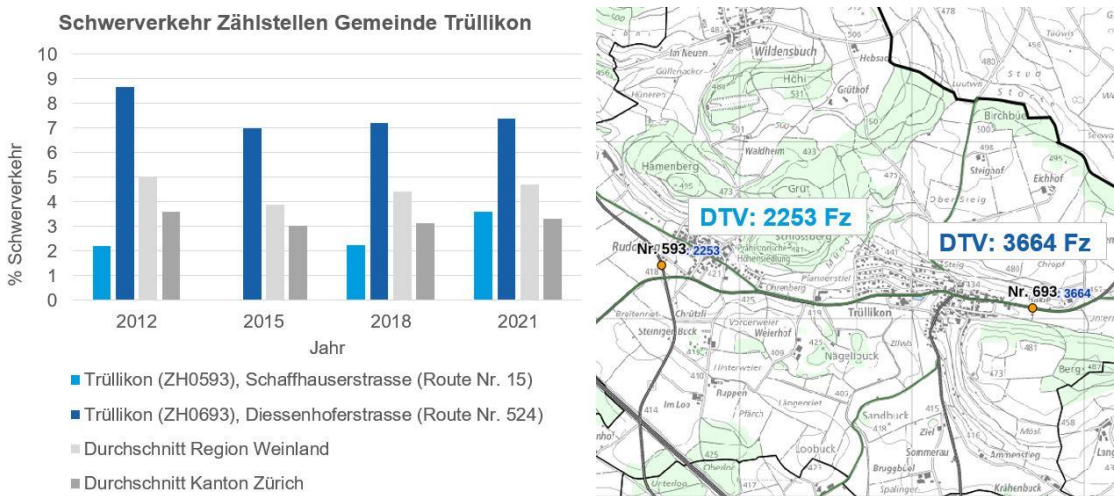


Abbildung 68 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Trüllikon

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

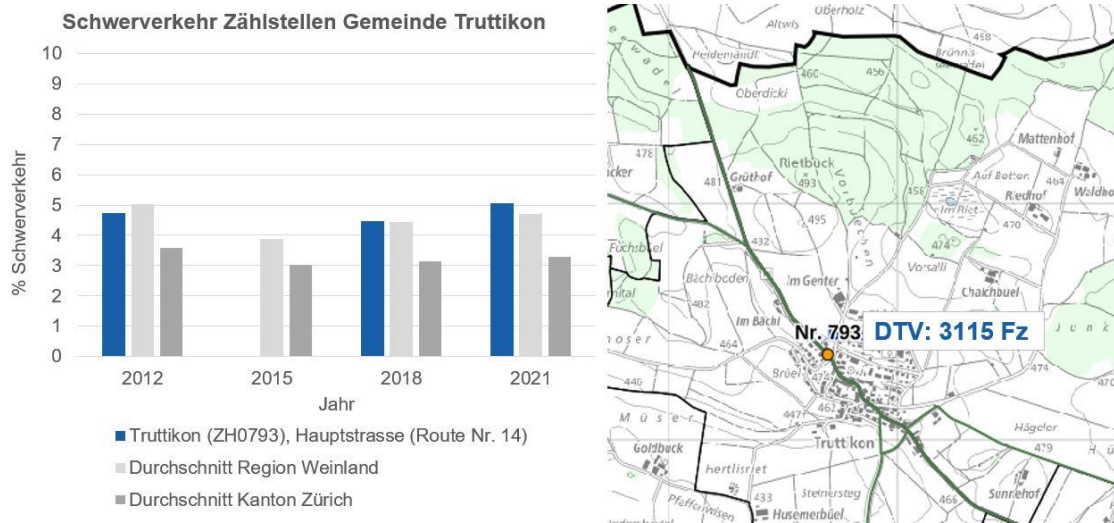


Abbildung 69 Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile Gemeinde Truttikon

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Auswertung Schwerverkehr Feuerthalen, Flaach, Trüllikon: Tages- und Jahresganglinien gemittelt über 2012, 2015, 2018, 2021

Feuerthalen, Zählstelle Nr. 293

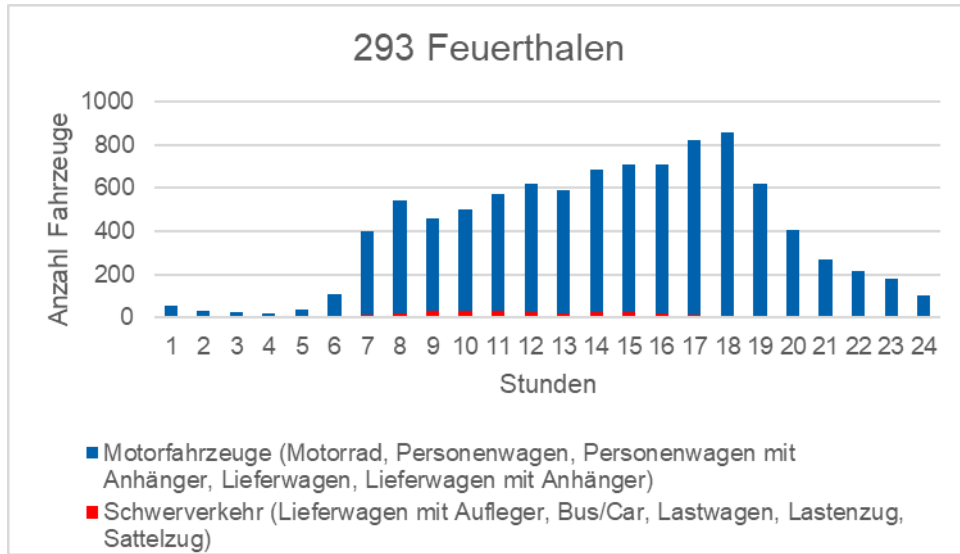


Abbildung 70 Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Tagesganglinie	Schwerverkehr (Lieferwagen mit Auflieger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012	1	1	1	1	2	4	13	21	29	32	32
2015	1	1	1	1	1	6	12	20	29	28	29
2018	1	1	1	1	1	6	15	23	32	30	32
2021	1	1	1	0	1	6	12	21	27	25	25
Mittelwert	1	1	1	1	1	5	13	21	29	29	30

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
27	18	25	26	22	15	7	4	2	2	1	1	1
25	16	25	23	19	13	7	4	4	2	1	0	0
27	17	25	24	21	13	7	4	3	1	1	1	1
23	15	20	20	17	10	5	3	3	2	1	1	0
25	17	24	23	20	13	6	4	3	2	1	1	1

Tagesganglinie	Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012	65	39	26	22	38	101	381	530	439	466	539
2015	61	36	24	23	36	112	417	553	449	495	566
2018	56	33	23	21	37	114	417	532	449	492	559
2021	39	22	18	16	29	96	345	467	396	440	517
Mittelwert	55	33	23	20	35	106	390	520	433	473	545

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
598	571	664	687	699	819	868	648	428	280	225	197	119
620	591	674	701	702	837	886	644	427	288	234	202	110
612	578	668	686	691	825	874	628	418	286	230	195	104
561	546	637	669	676	768	780	548	338	220	169	134	72
598	571	661	686	692	812	852	617	403	268	214	182	101

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Feuerthalen, Zählstelle Nr. 293

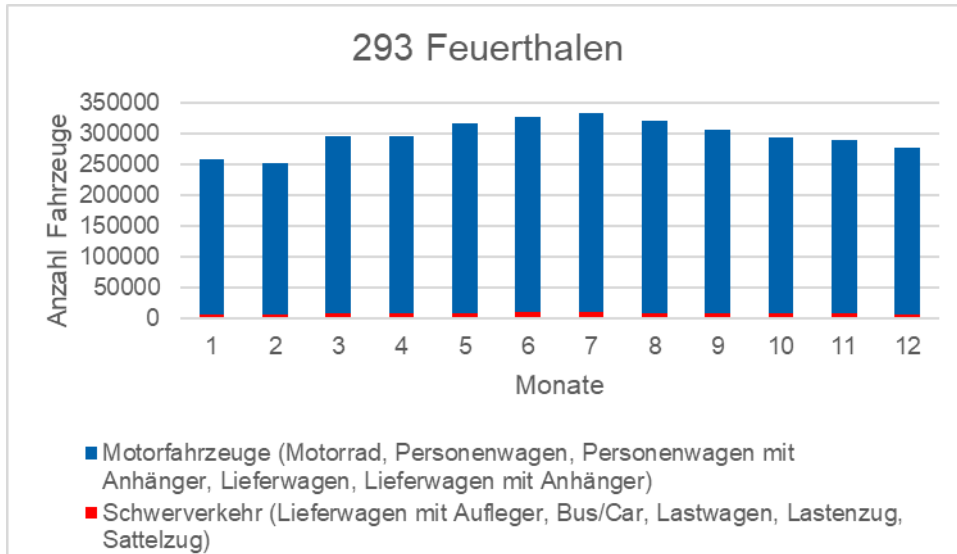


Abbildung 71 Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle:

Jahresganglinie	Schwerverkehr (Lieferwagen mit Auflieger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012	6868	6820	8763	8342	9271	9822	9672	9810	9562	10100	9771	6509
2015	6091	6854	8908	8605	8072	9261	9349	8214	9304	8475	8037	6678
2018	7477	7478	8243	8602	9340	9755	9891	8689	9113	9856	9443	7253
2021	6248	7083	9044	8274				5976	7778	8509	8658	6759
Mittelwert	6671	7059	8740	8456	8894	9613	9637	8172	8939	9235	8977	6800

Jahresganglinie	Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012	250581	240694	293276	275430	311594	317210	309800	341494	296888	286428	277577	257296
2015	249502	238574	288732	293721	307861	319717	334469	346375	302369	293116	283969	278522
2018	251905	235060	279875	292307	303188	314179	326377	337712	300354	291517	282297	263102
2021	251739	260113	280973	284338				220658	285947	263673	277436	278215
Mittelwert	250932	243610	285714	286449	307548	317035	323549	311560	296390	283684	280320	269284

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Trüllikon, Zählstelle Nr. 593

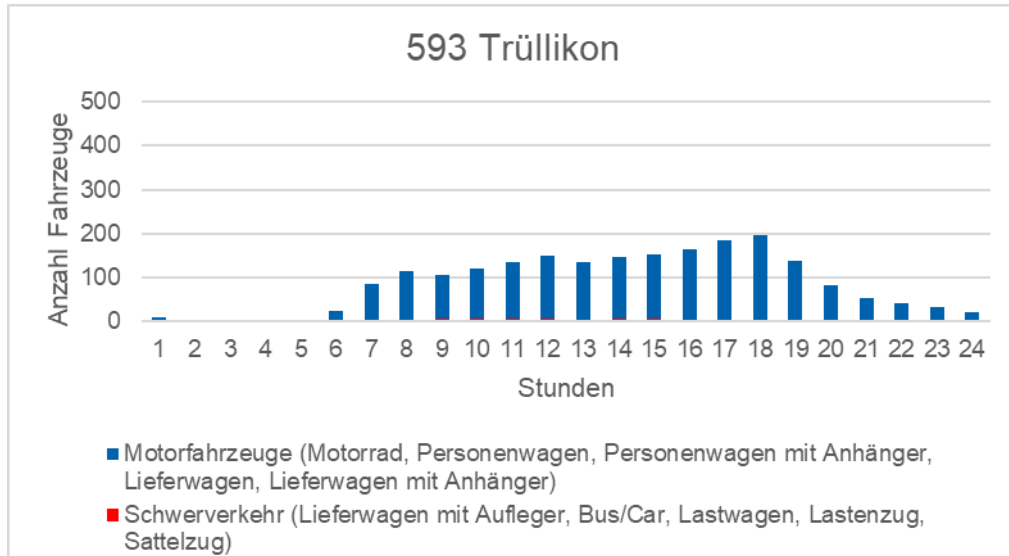


Abbildung 72 Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Tagesganglinie	Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012												
2015												
2018	1	0	0	1	0	0	1	3	3	4	4	4
2021	2	0	1	0	0	1	4	6	6	5	6	6
Mittelwert	2	0	1	0	0	1	2	4	5	5	5	5

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Ganzer Tag
3	3	4	4	4	2	2	1	1	1	1	1	1	47
5	5	6	5	5	5	4	3	3	2	2	2	3	81
4	4	5	5	4	3	3	2	2	1	1	2	2	64

Tagesganglinie	Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012												
2015												
2018	9	4	2	3	4	21	80	105	94	107	119	130
2021	8	4	3	4	4	22	85	114	108	122	142	159
Mittelwert	8	4	3	4	4	22	82	109	101	114	131	144

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
117	117	126	131	141	167	186	131	81	53	41	32	19	1903
146	146	158	166	179	196	201	139	81	52	37	28	15	2172
132	132	142	149	160	182	194	135	81	52	39	30	17	2037

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Trüllikon, Zählstelle Nr. 593

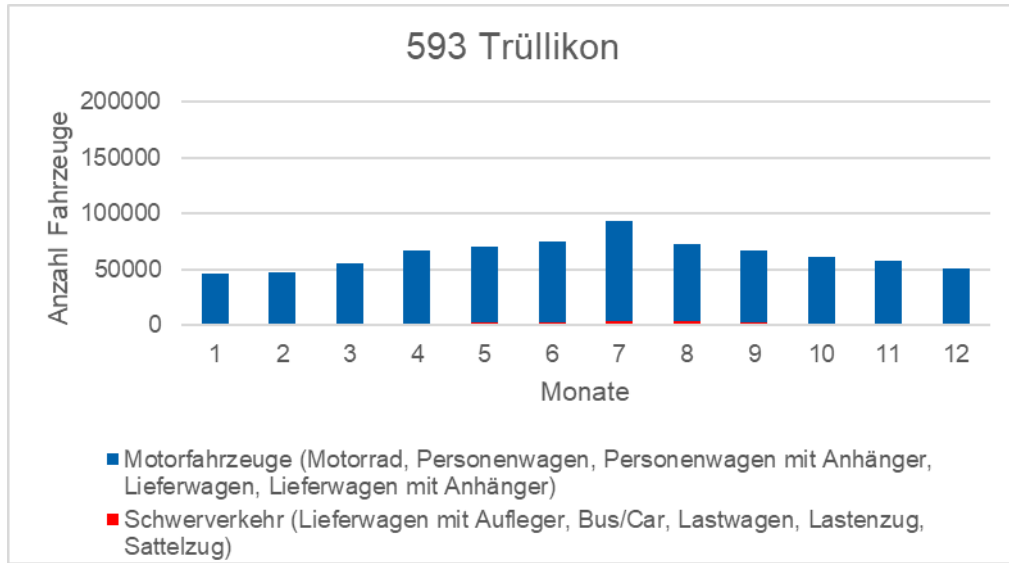


Abbildung 73 Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle:

Jahresganglinie	Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012												
2015												
2018	807	1127	1057	1459	1591	1569	1910	1505	1626	1502	1786	1120
2021	980	950	1342	2594	2942	3061	4967	5420	3113	1648	1560	1077
Mittelwert	894	1039	1200	2027	2267	2315	3439	3463	2370	1575	1673	1099

Jahresganglinie	Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012												
2015												
2018	49420	46052	53773	65076	66766	66931	61766	61393	60516	58496	56612	47707
2021	42496	47645	55443	65176	69627	77784	118252	76611	69548	61961	56701	51577
Mittelwert	45958	46849	54608	65126	68197	72358	90009	69002	65032	60229	56657	49642

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Trüllikon, Zählstelle Nr. 693

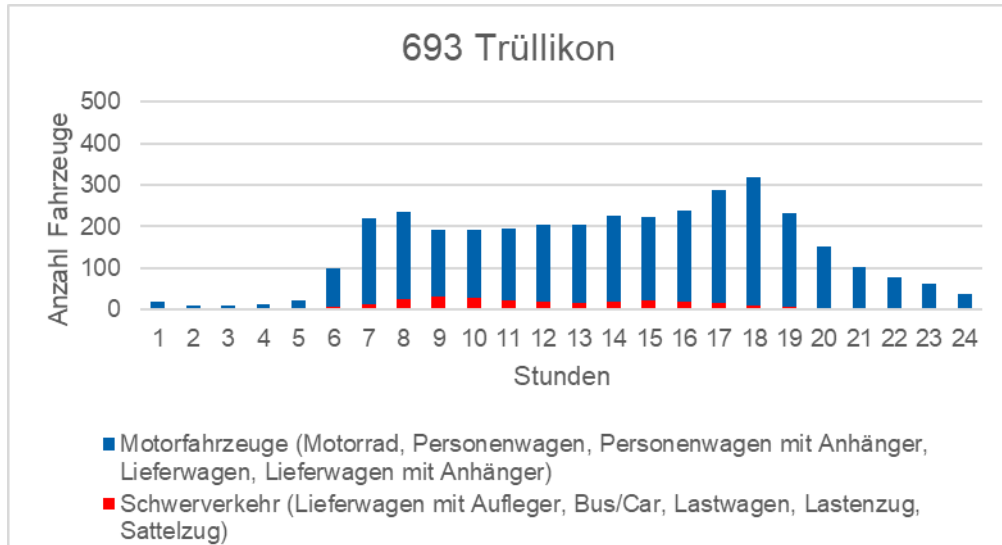


Abbildung 74 Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Tagesganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)

Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012	1	1	1	1	1	7	12	25	33	28	22
2015	0	0	1	1	1	6	11	25	31	29	22
2018	1	1	1	1	1	8	11	24	33	30	23
2021	1	1	1	1	1	7	13	26	34	27	21
Mittelwert	1	1	1	1	1	7	12	25	33	28	22

Year	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
2012	19	15	20	21	21	16	11	8	5	3	2	0	0
2015	20	16	21	22	21	15	10	8	5	3	1	0	0
2018	20	17	20	22	20	14	9	7	4	3	1	0	1
2021	20	16	21	22	20	15	10	8	5	3	1	0	0

Tagesganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)

Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012	21	11	9	11	22	87	199	215	155	155	162
2015	22	11	8	11	24	95	203	207	160	161	168
2018	17	9	7	12	24	94	218	209	165	172	186
Mittelwert	20	11	8	12	23	92	207	210	160	163	172

Year	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
2012	178	174	196	189	208	265	304	231	155	103	80	64	41
2015	182	185	198	192	213	271	308	225	151	102	80	66	41
2018	199	204	223	220	236	282	311	218	137	92	69	54	33
2021	186	187	206	201	219	273	307	225	148	99	76	61	38

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Trüllikon, Zählstelle Nr. 693

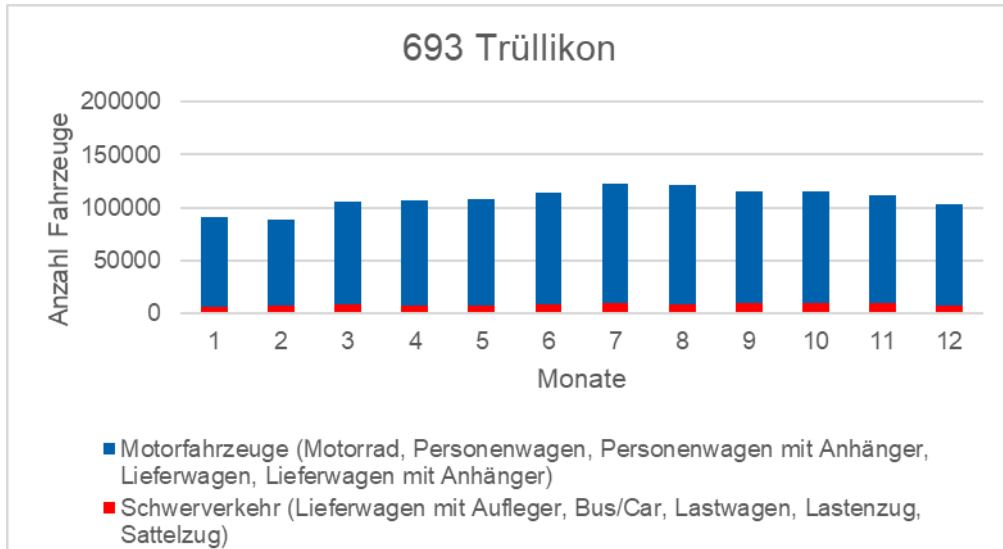


Abbildung 75 Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle:

Jahresgang Schwerverkehr (Lieferwagen mit Auflieger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)												
linie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012												
2015	6485	6804	8393	8032	7743	9194	9690	8149	9522	9016	8301	6782
2018	6943	7429	8543	7459	7778	9237	8807	8667	8752	9485	9666	7223
2021	5968	6642	8612	7501	7357	8110	11225	9177	9055	9051	9016	6967
Mittelwert	6485	6958	8516	7664	7626	8847	9907	8664	9110	9184	8994	6991

Jahresgang Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)												
linie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012												
2015	87513	82525	100902	100568	102455	106409	101376	106147	104204	99960	95413	93201
2018	93879	88735	106014	106937	108374	113230	96128	97005	93688	100784	102977	91323
2021	71426	72601	85946	88263	91067	97458	141280	136575	122140	117657	111513	102641
Mittelwert	84273	81287	97621	98589	100632	105699	112928	113242	106677	106134	103301	95722

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Flaach, Zählstelle Nr. 1290

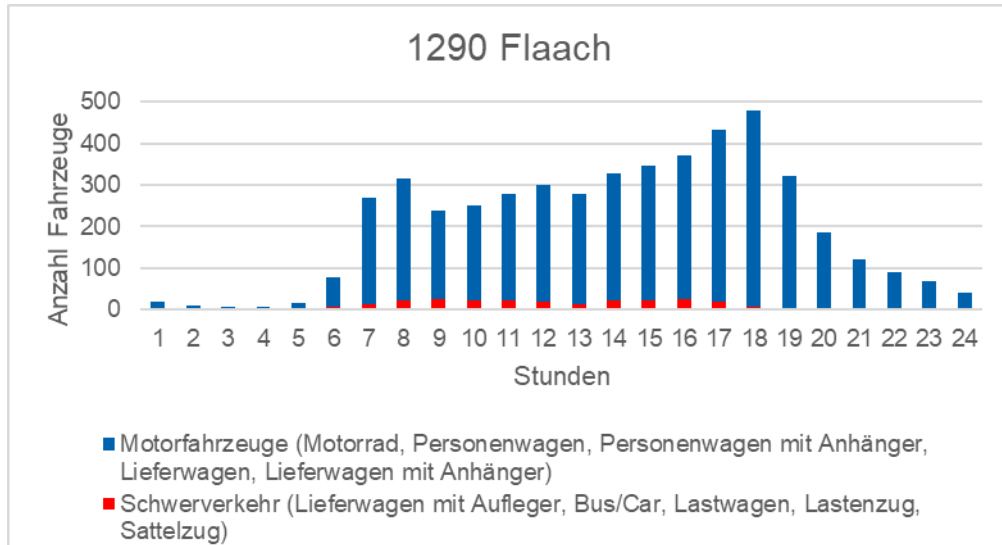


Abbildung 76 Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Tagesganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)

nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012											
2015											
2018	1	1	1	1	0	7	13	22	25	21	23
2021	1	1	0	1	1	7	17	23	28	25	25
Mittelwert	1	1	0	1	1	7	15	22	26	23	24

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
20	13	20	23	23	19	7	4	3	3	2	2	1
22	15	24	25	26	21	8	4	4	3	2	2	1
21	14	22	24	24	20	8	4	3	3	2	2	1

Tagesganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)

nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012											
2015											
2018	21	11	6	6	13	67	244	296	214	221	246
2021	18	10	6	7	18	76	263	288	211	236	265
Mittelwert	20	10	6	7	15	71	254	292	213	228	256

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
270	250	290	304	328	393	467	329	193	122	92	72	44
288	281	324	343	364	430	476	306	175	114	82	62	36
279	266	307	323	346	411	472	317	184	118	87	67	40

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Flaach, Zählstelle Nr. 1290

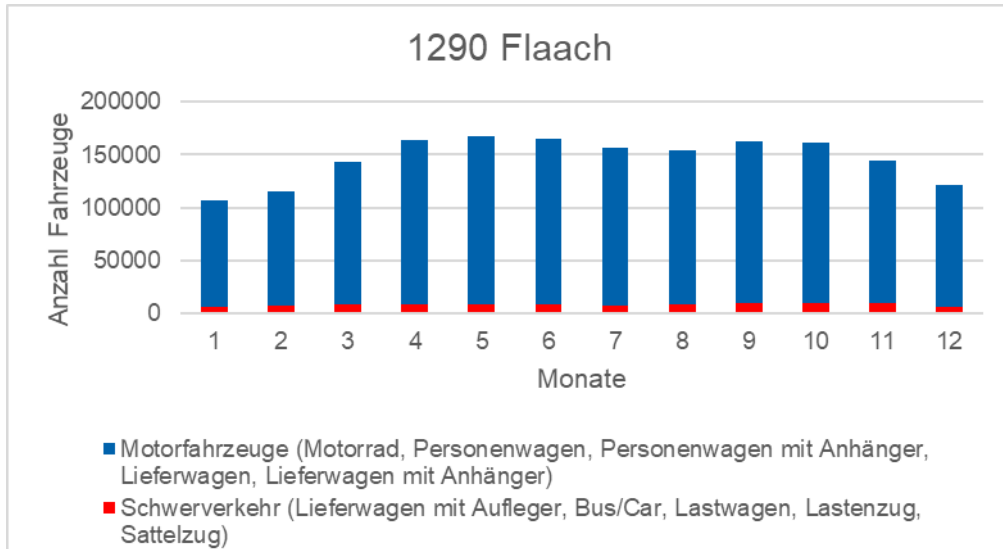


Abbildung 77 Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Jahresganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Auflieger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012													
2015													
2018		5844	6895	7848	8013	8766	8103	7002	7656	9060	9743	7988	5496
2021		5191	7722	10106	9090	8395	8727	8349	7962	10616	9592	11399	6956
Mittelwert		5518	7309	8977	8552	8581	8415	7676	7809	9838	9668	9684	6226

Jahresganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012													
2015													
2018		104277	106402	134876	157519	158582	149625	146747	150330	141726	137090	124947	110640
2021		98014	108553	134277	153294	159927	164101	152123	142951	164105	166840	143700	119611
Mittelwert		101146	107478	134577	155407	159255	156863	149435	146641	152916	151965	134324	115126

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Flaach, Zählstelle Nr. 1993

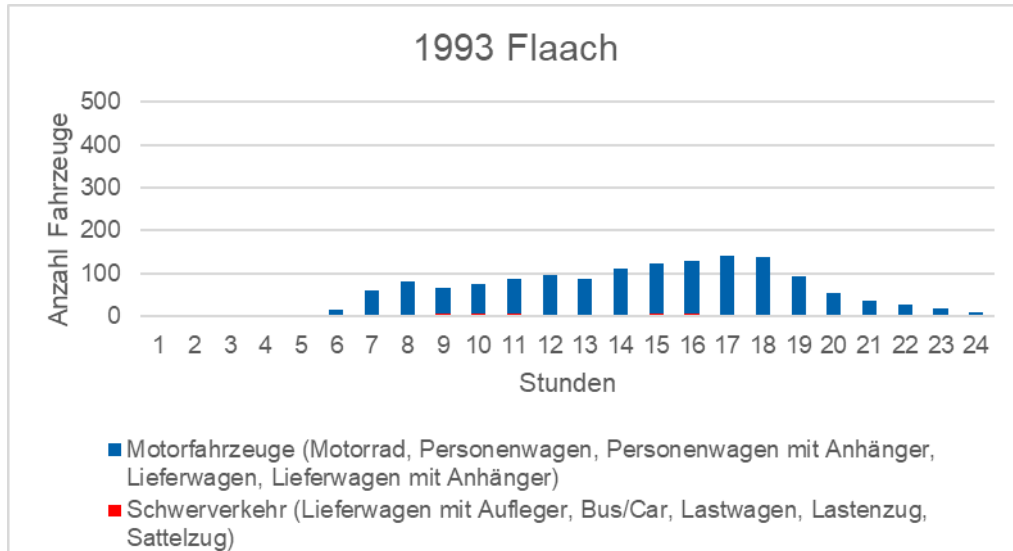


Abbildung 78 Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Tagesganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)

2012	2015	2018	2021	Mittelwert
1	0	0	0	0
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	0	0	0	0
6	0	0	1	1
7	2	2	2	2
8	3	7	5	5
9	4	8	5	6
10	4	7	5	5
11	4	8	5	6
12	4	3	1	1
13	2	3	1	1
14	3	7	1	1
15	5	8	1	0
16	5	7	1	0
17	4	5	2	0
18	2	2	1	0
19	1	1	1	0
20	0	1	0	0
21	0	1	0	0
22	0	0	0	0
23	0	0	0	0
24	0	0	0	0

Tagesganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)

2012	2015	2018	2021	Mittelwert
1	5	6	4	5
2	2	3	2	3
3	2	1	1	2
4	1	2	2	2
5	4	5	4	4
6	12	14	17	14
7	56	61	67	59
8	68	84	88	76
9	53	64	67	60
10	61	74	79	69
11	70	86	94	80
12	81	98	107	92
13	76	90	103	86
14	97	110	126	106
15	109	122	140	118
16	114	127	145	124
17	127	145	159	137
18	127	146	154	137
19	88	102	96	92
20	53	62	56	55
21	34	40	36	36
22	25	29	26	26
23	17	19	16	17
24	9	10	8	9

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Flaach, Zählstelle Nr. 1993

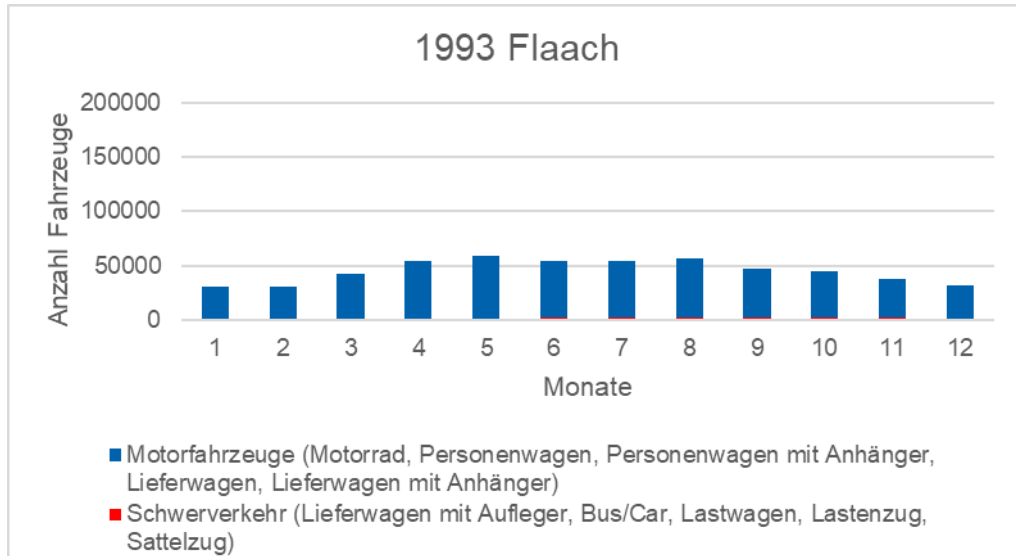


Abbildung 79 Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle:

Jahresganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)
inie

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012	712	865	1112	975	1213	1118	1225	1196	1643	2060	1846	1200
2015	1305	1149	1557				1928	1728	2220	1726	1583	1173
2018	1067	1098	1344	1743	2147	2409	3033	3738	4757	3317	2178	1344
2021	796	1098	1971	1811	1401	1900	2086	2172	2073	2141	1738	1182
Mittelwert	970	1053	1496	1510	1587	1809	2068	2209	2673	2311	1836	1225

Jahresganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)
inie

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012	27470	26644	41495	40957	52802	44161	43567	53079	45744	36786	32081	27080
2015	29358	27348	39325				53456	56141	28363	37370	36580	31372
2018	31430	28966	38804	57001	60537	56386	58779	57619	46639	43045	36738	30829
2021	30274	36254	45432	59045	60751	57984	54702	53269	58332	54333	39931	32597
Mittelwert	29633	29803	41264	52334	58030	52844	52626	55027	44770	42884	36333	30470

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Flaach, Zählstelle Nr. 2193

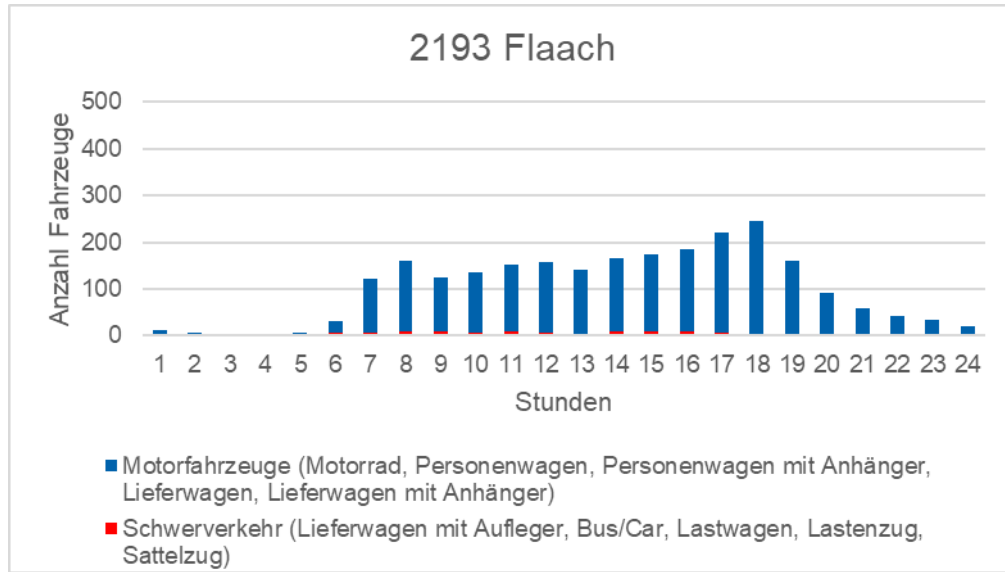


Abbildung 80 Tagesganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle: oben 0.00 Uhr – 11.00 Uhr, unten 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr

Tagesganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012	1	0	0	0	1	4	5	7	7	7	8
2015	3	1	0	0	1	4	5	8	9	8	9
2018	4	1	0	0	1	5	6	11	11	10	11
2021	5	1	0	0	1	10	5	8	9	7	7
Mittelwert	3	1	0	0	1	6	5	9	9	8	8

	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
7	4	7	7	7	6	4	3	2	4	1	1	0	
8	4	8	9	9	7	4	2	2	5	3	2	1	
9	6	10	10	11	7	4	2	2	3	2	1	2	
7	5	7	7	9	7	3	2	2	3	2	0	1	
8	5	8	8	9	7	4	2	2	4	2	1	1	

Tagesganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012	10	5	4	3	6	19	92	139	106	114	129
2015	10	6	5	4	6	21	105	148	114	120	133
2018	10	6	4	3	7	31	141	165	126	133	150
2021	10	6	3	3	8	32	128	158	121	139	157
Mittelwert	10	6	4	3	7	26	117	152	117	127	142

	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
141	126	145	152	161	192	213	146	86	52	40	31	18	
139	123	146	153	167	203	230	151	87	54	41	33	20	
155	140	162	171	181	226	264	171	100	60	45	36	21	
164	156	181	191	198	239	261	163	90	57	40	32	16	
150	136	159	167	177	215	242	158	91	56	41	33	19	

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Flaach, Zählstelle Nr. 2193

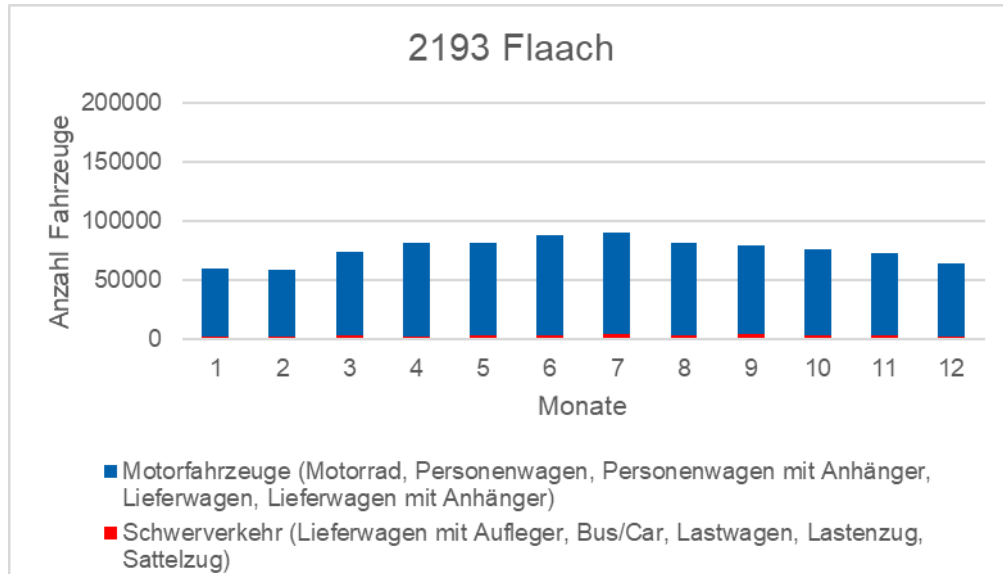


Abbildung 81 Jahresganglinie Motorfahrzeuge und Schwerverkehr, Mittelwerte 2012, 2015, 2018, 2021

Datentabelle:

Jahresganglinie Schwerverkehr (Lieferwagen mit Aufleger, Bus/Car, Lastwagen, Lastenzug, Sattelzug)												
in die	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012	2366	2472	2959	2337	3072	3279	3167	3138	3501	3532	2947	2467
2015	3097	2909	3330				3834	3327	4666	3717	3081	2572
2018	2583	2711	3195	3142	3184	4894	6788	5056	5792	4266	3547	2777
2021	2347	2363	3292	3252	3140	3319	3797	3776	3626	3536	3728	2853
Mittelwert	2598	2614	3194	2910	3132	3831	4397	3824	4396	3763	3326	2667

Jahresganglinie Motorfahrzeuge (Motorrad, Personenwagen, Personenwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger)												
in die	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2012	54221	52692	70428	67366	76915	73992	67879	72265	63001	62819	63719	54514
2015	56775	51863	70204				70923	74964	78195	70535	67700	61361
2018	61331	56501	70936	81609	72652	90063	116999	78432	74915	75275	73155	63327
2021	57417	61947	73564	87469	84120	87735	88675	85101	84297	81191	75487	65710
Mittelwert	57436	55751	71283	78815	77896	83930	86119	77691	75102	72455	70015	61228

Quelle: (Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), 2022)

Fotoprotokoll Gemeindeforum

Aktennotiz und Fotoprotokoll Gemeindegworkshop ⁰¹

rGVK Weinland

Auftraggeber	Kanton Zürich, Amt für Mobilität
Datum	Samstag, 9. Juli 2022
Zeit	08:30 – 15:00 Uhr
Ort	Wylandhalle Henggart

Teilnehmende

Peter Läderach	Adlikon, ZPW
Stephanie Amsler	Andelfingen
Markus Bühler	Benken
Roland Müller	Benken
Patric Eisele	Dorf, ZPW
Walter Rüttimann	Dorf
Jürg Grau	Feuerthalen, Präsident RVK
Walter Staub	Flaach, GPVA
Joëlle Bodmer	Flurlingen
Werner Nussbaum	Flurlingen
Gilbert Bernath	Flurlingen
Toralf Dittrich	Flurlingen
Martin Zuber	Guntalingen, Präsident ZPW
Andreas Furrer	Henggart
Peter Stoll	Kleinandelfingen, GPVA
Linda Mathis	Kleinandelfingen
Jürg Merki	Laufen-Uhwiesen
Serge Rohrbach	Laufen-Uhwiesen, ZPW
Giancarlo Palmisani	Laufen-Uhwiesen
René Manser	Laufen-Uhwiesen
Matthias Stutz	Marthalen, ZPW
Conny Dünki	Marthalen
Barbara Griesser Hohl	Marthalen
Jeanette Javet	Thalheim an der Thur
Marc Vock	Gütighausen
Sven Kollbrunner	Trüllikon
Manfred Löffler	Trüllikon
Sergio Rämi	Truttikon, Präsident GPVA
Marion Boos	Volken
Eveline Meier	?
XX Schär?	?

Inger Schjold	frischer wind
Christiane Dasen	Kt. ZH, AFM
Markus Traber	Kt. ZH, AFM
Beat Lattmann	Regionalplaner ZPW
Alice Chappuis	ewp (Akttennotiz)
Jan Hug	ewp

Entschuldigt

Dunja Kovári	Regionalplanerin ZPW
--------------	----------------------

Gemeinde Berg am Irchel
 Gemeinde Buch am Irchel
 Gemeinde Dachsen
 Gemeinde Ossingen
 Gemeinde Rheinau
 Verschiedene weitere Delegierte

Verteiler

Teilnehmende und Entschuldigte



Ablauf

- Eintreffen und Begrüssungskaffee
- 1 Eröffnung des Workshops
 - 2 Projektüberblick und übergeordnete Einbettung des rGVK Weinland
 - 3 Mobilitätsplanung heute – eine kurze Einführung
 - 4 Unsere Sicht auf die Mobilität im Weinland
 - 5 Lagebeurteilung der Fachplaner
 - 6 Reflexion und Ergänzung der Lagebeurteilung durch die Teilnehmenden
 - 7 Einordnung der Diskussionsergebnisse
 - 8 Weiteres Vorgehen und Abschluss
- Apéro

Versand

19. Juli 2022 per E-Mail

Beilagen

Präsentation Projekt und Einbettung
Präsentation Input Grundlagen
Präsentation Lagebeurteilung der Fachplaner

Nächste Sitzung

Samstag, 29. Oktober 2022
08:30 Uhr

Wylandhalle Henggart

1 Eröffnung des Workshops

Martin Zuber begrüsst zum ersten Gemeindegworkshop zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Weinland. Es sind zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden anwesend.

2 Projektüberblick und übergeordnete Einbettung des rGVK Weinland

Christiane Dasen erläutert die Inhalte, die Ziele und die Verbindlichkeit des rGVK. Das rGVK ist ein Gemeinschaftswerk zwischen Kanton, Region und Gemeinden. Das Ergebnis ist eine Absichtserklärung mit Massnahmen für alle Beteiligten. Zudem bildet es die Grundlage zur Bereinigung der noch offenen Punkte aus dem regionalen Richtplan. Zurzeit wird die Lagebeurteilung erstellt, die am heutigen Workshop ergänzt wird durch die Expertise und Einschätzungen der Gemeinden. Die Präsentation ist als Beilage angefügt.

3 Mobilitätsplanung heute – eine kurze Einführung

Alice Chappuis präsentiert eine kurze Einführung zu den Grundlagen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Die Präsentation ist als Beilage angefügt.

4 Unsere Sicht auf die Mobilität im Weinland

Die Workshopteilnehmenden diskutieren in 3 Runden ihre Sicht auf die Mobilität im Weinland.

1. Runde: Was funktioniert in der Mobilität im Weinland gut?
Was funktioniert nicht gut?
2. Runde: Welche allgemeinen Entwicklungen und Trends stellen wir fest, die sich auf die Mobilität im Weinland auswirken?
3. Runde: Welche Hoffnungen und Erwartungen haben wir bezüglich der zukünftigen Mobilität im Weinland?

Nach den 3 Diskussionsrunden waren je Tisch die 4 wichtigsten Erkenntnisse auf Karten festzuhalten. Anschliessend hatte jede Teilnehmerin/jeder Teilnehmer die Möglichkeit mit roten Punkten die für ihn 3 wichtigsten Themengruppen zu benennen. Die gesammelten Haupteckkenntnisse der Tische mit der Prioritätensetzung und die Notizen aus den Diskussionen an den Workshopischen sind nachfolgenden Fotos zu entnehmen.

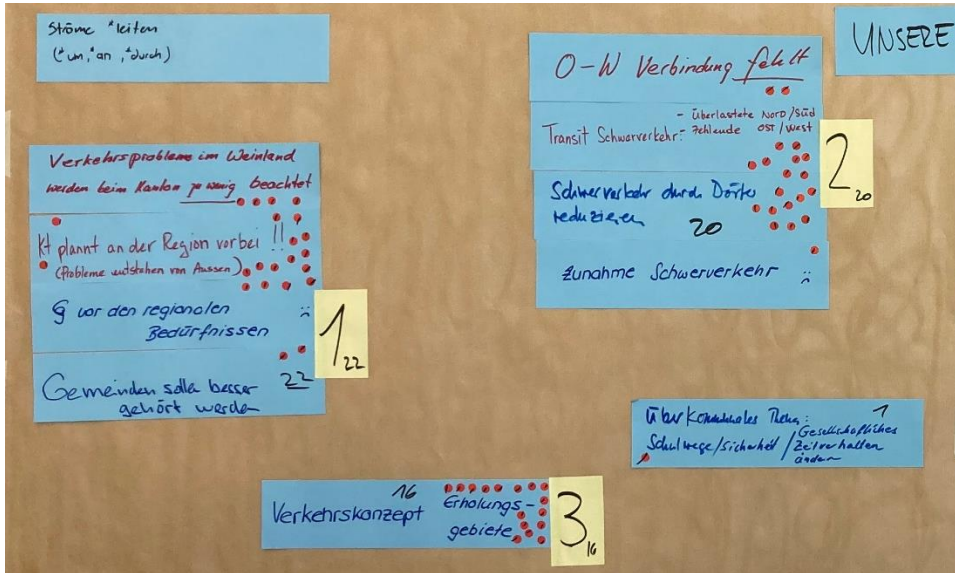


Abbildung 1: Hauptkenntnisse Workshoprunde 1/2 mit Gewichtung, rangiert

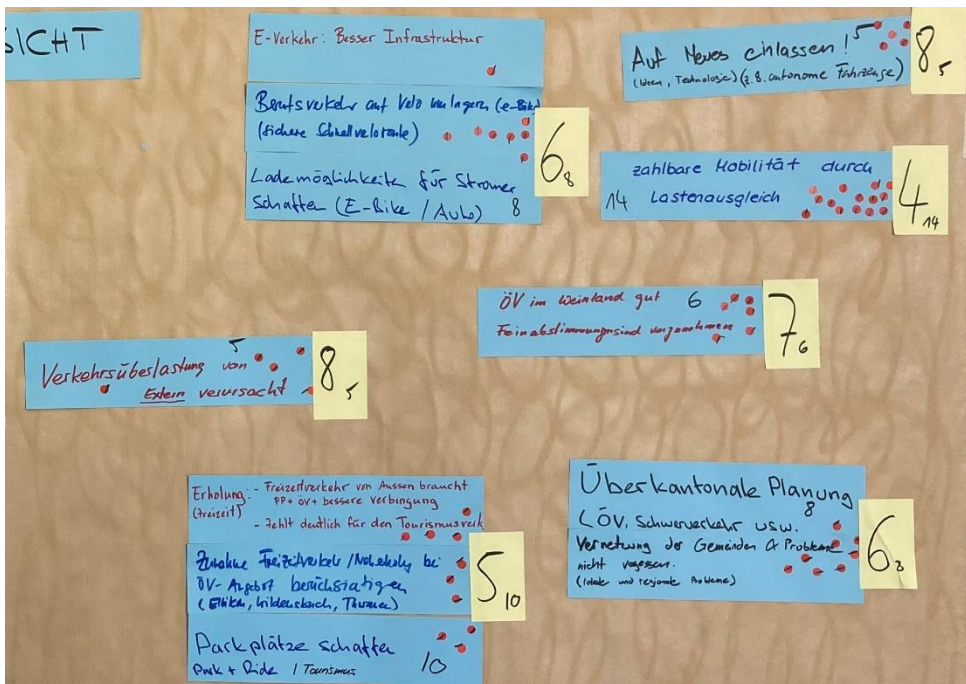


Abbildung 2: Hauptkenntnisse Workshoprunde 2/2 mit Gewichtung, rangiert

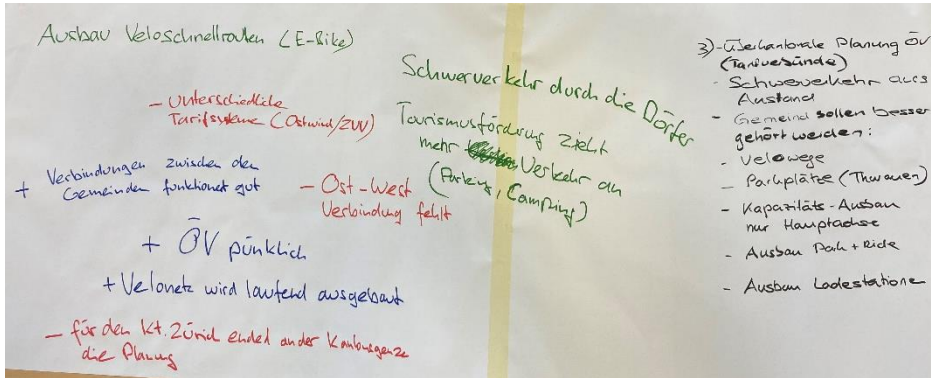


Abbildung 3: Tischnotizen zu: Was läuft gut/nicht gut, Trends, Erwartungen

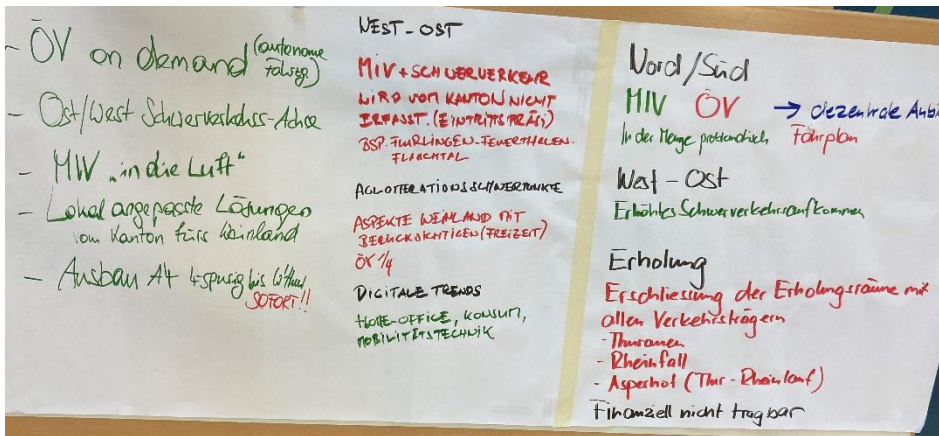


Abbildung 4: Tischnotizen zu: Was läuft gut/nicht gut, Trends, Erwartungen

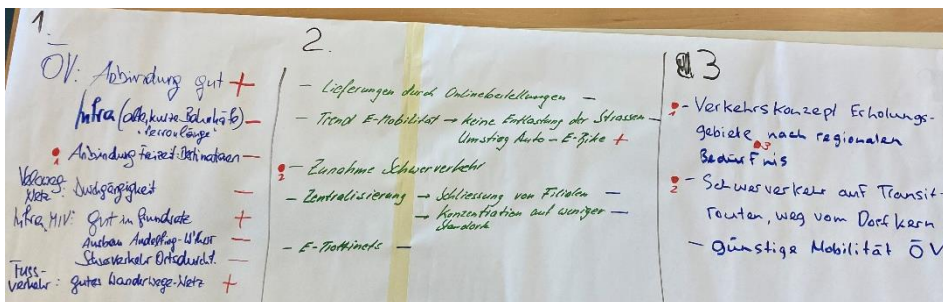


Abbildung 5: Tischnotizen zu: Was läuft gut/nicht gut, Trends, Erwartungen

5 Lagebeurteilung der Fachplaner

Alice Chappuis präsentiert die Lagebeurteilung der Fachplaner. Folgende Fragen werden gestellt und diskutiert.

- Zahlen zum Schwerverkehr: 2021 wegen Corona nicht repräsentativ, Blick zurück und Entwicklung des Schwerverkehrs wäre interessant. Das wird bei der Weiterbearbeitung vertieft.
- West-Ost-Verbindung ist ergänzend auch ein Thema bei Feuerthalen / Flurlingen. Das wird bei der Weiterbearbeitung ergänzt.

6 Reflexion und Ergänzung der Lagebeurteilung durch die Teilnehmenden

Die Workshopteilnehmenden reflektieren und ergänzen in 3 Runden die Lagebeurteilung der Fachplaner.

1. Runde: Was finden wir spannend? Was irritiert uns?
2. Runde: Was fehlt? Welches sind unsere Ergänzungen?
3. Runde: Welches sind unsere Empfehlungen zur weiteren Vertiefung und Ergänzung der Lagebeurteilung?

Nach den 3 Diskussionsrunden waren je Tisch die 4 wichtigsten Erkenntnisse auf Karten festzuhalten. Anschliessend hatte jede Teilnehmerin/jeder Teilnehmer die Möglichkeit mit roten Punkten die für ihn 3 wichtigsten Themengruppen zu benennen. Die gesammelten Hauptkenntnisse der Tische mit der Prioritätensetzung und die Notizen aus den Diskussionen an den Workshoptischen sind nachfolgenden Fotos zu entnehmen.

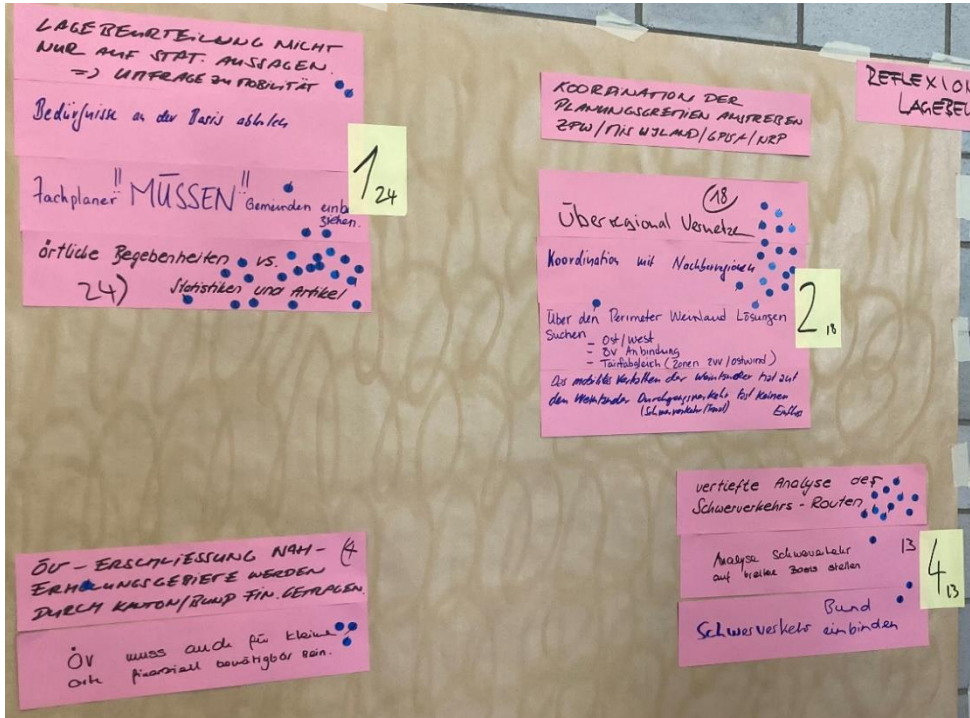


Abbildung 9: Hauptkenntnisse Reflexion und Ergänzung Lagebeurteilung Fachplaner 1/2, gewichtet und rangiert

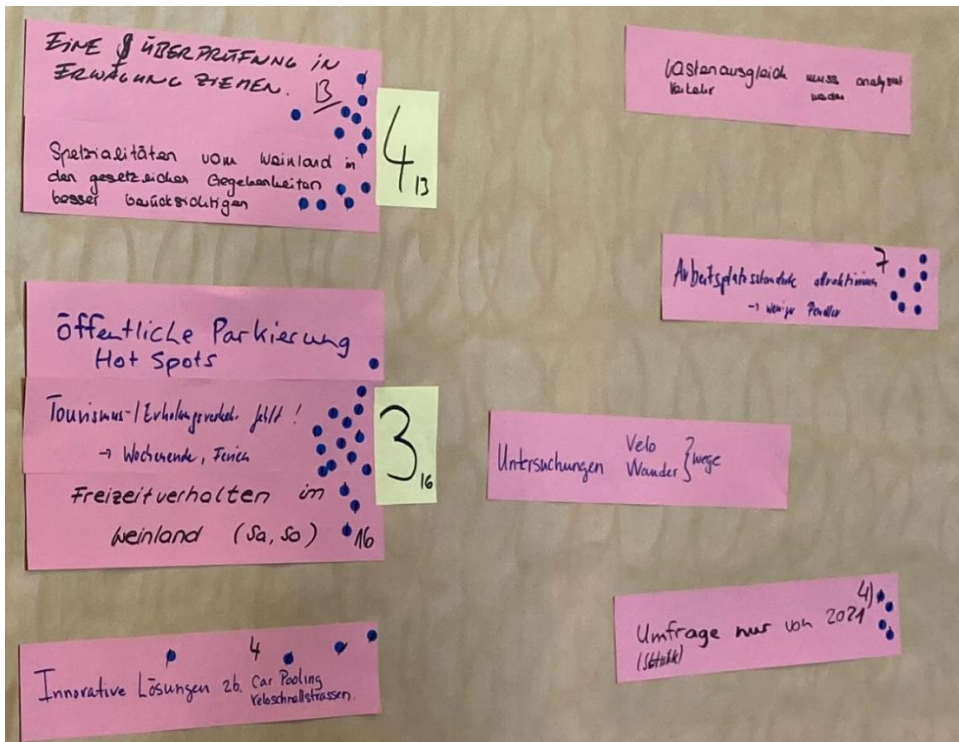


Abbildung 10: Hauptkenntnisse Reflexion und Ergänzung Lagebeurteilung der Fachplaner 2/2, gewichtet und rangiert

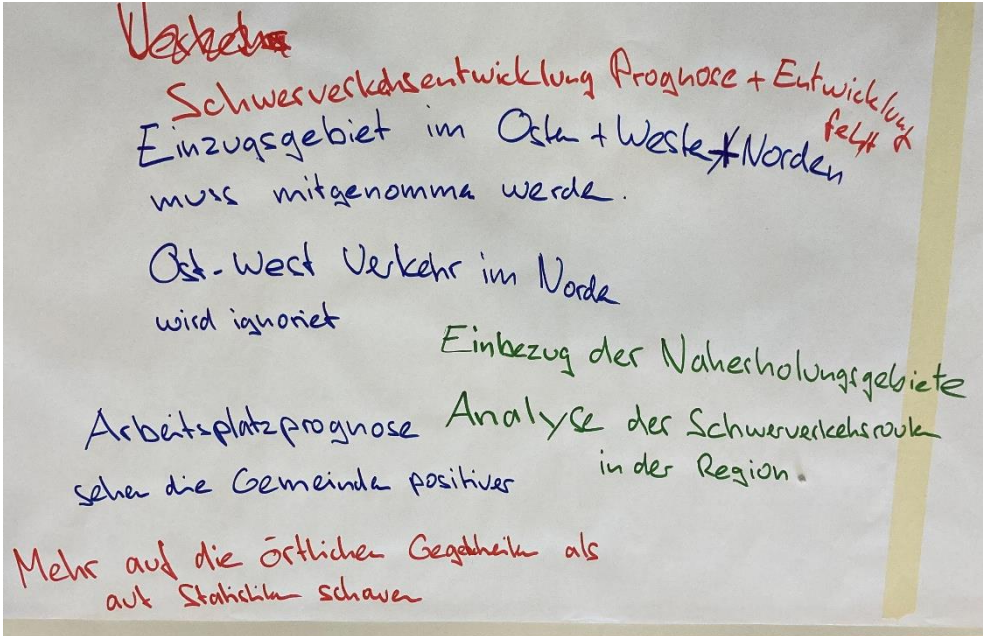


Abbildung 11: Tischnotizen zu: kritische, spannende, irritierende Aussagen in der Lagebeurteilung

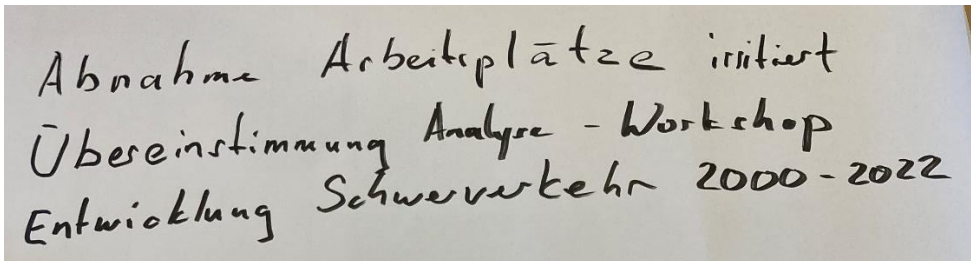


Abbildung 12: Tischnotizen zu: kritische, spannende, irritierende Aussagen in der Lagebeurteilung

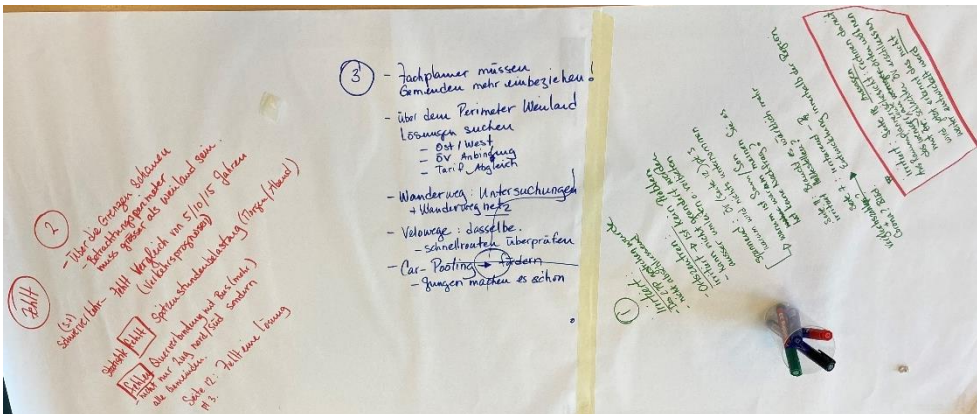


Abbildung 13: Tischnotizen zu: kritische, spannende, irritierende Aussagen in der Lagebeurteilung

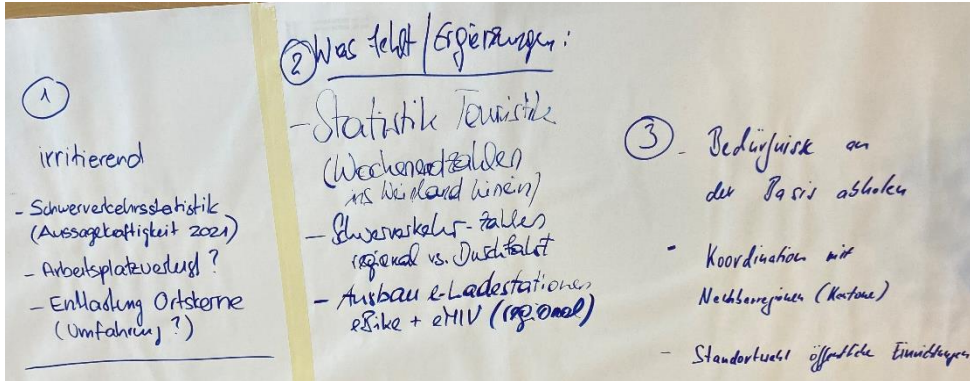


Abbildung 14: Tischnotizen zu: kritische, spannende, irritierende Aussagen in der Lagebeurteilung

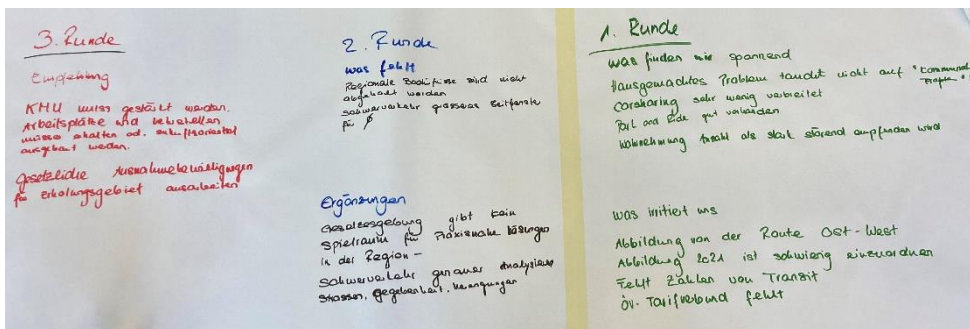


Abbildung 15: Tischnotizen zu: kritische, spannende, irritierende Aussagen in der Lagebeurteilung

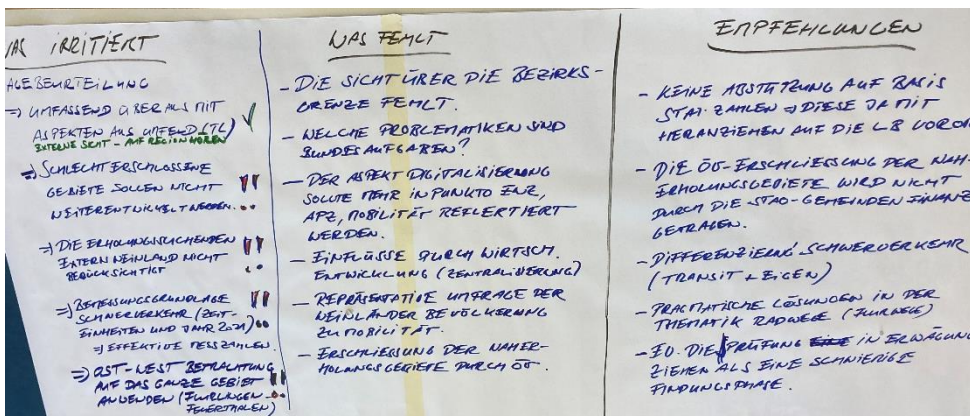


Abbildung 16: Tischnotizen zu: kritische, spannende, irritierende Aussagen in der Lagebeurteilung

7 Einordnung der Diskussionsergebnisse

Markus Traber ordnet die Ergebnisse der Diskussion insbesondere hinsichtlich der prioritären Themen ein. Folgende Hauptpunkte werden erläutert.

Einbezug Gemeinden

- Umfrage zum Mobilitätsverhalten in der Region ist eine interessante Idee. Gemeinden können und sollen einbezogen werden.
- Strassen müssen sich rechnen, dazu braucht es gemessene Zahlen, aber die subjektive Einschätzung ist auch wichtig.

Überregionale Vernetzung

- Kanton ist im Austausch mit Nachbarn, Agglomerationsprogramm Schaffhausen z.B. ebenfalls ein solches Gefäss. Auch mit Deutschland ist man im Kontakt, Markus Traber ist Mitglied einer übergreifenden Kommission zum Schwerverkehr.

Gesetzesänderungen

- Bundesrechtliche Gesetze gelten, jeder hat seine Wunschliste hinsichtlich Anpassungen. Änderungsbegehren können auch in die entgegengesetzte Richtung führen.

Parkierung Freizeithotspots

- Thema Parkierung überrascht nicht, dort existieren viele Bundesvorgaben, die Lösung wird vielleicht nicht die Idealvorstellung der Region Weinland abbilden.

Im Anschluss werden Markus Traber folgende Fragen gestellt:

- Stand A4 Ausbau Andelfingen-Winterthur: Vorhaben ist vor Verwaltungsgericht blockiert und könnte weitergezogen werden, was zu weiteren Verzögerungen führen würde. Wenn die rechtlichen Fragen geklärt sind, wird gebaut. Der Zeitpunkt ist zurzeit schwierig abzuschätzen.
- Tunnelausbau Schaffhausen 2. Röhre Fäsenstaub, Ausbauabsichten auf Seite Kanton Zürich: Bundesebene, langfristig ist Ausbau vorgesehen, Priorität ist zurzeit nicht hoch.
- Für den Ausbau entlang Kantonsstrassen wird viel Geld ausgegeben, bestehende landwirtschaftliche Wege könnten einfach aufgerüstet werden zu Veloverbindungen (Signalisation), was aber nicht den Paragrafen / Vorgaben entspricht: Abwägung ist im Einzelfall und aufgrund der Funktion der Verbindung (Alltag oder Freizeit) notwendig. Direkte Verbindungen sind oft entlang von Kantons- / Verbindungsstrassen.

- Lastenausgleich: Weinland als Tourismus- und Erholungsraum braucht Gelder, welche diese (Sonder-)Leistungen und z.B. daraus folgende Infrastrukturkosten abdecken. Graubünden gut gelöst, wird als Beispiel gesichtet.

8 Weiteres Vorgehen und Abschluss

Den Teilnehmenden ist es möglich, weitere Inputs und Grundlagen der Projektleiterin (christiane.dasen@zh.ch) zuzustellen.

Am 29. Oktober 2022 findet der zweite Workshop mit den Gemeinden statt. Der dritte Workshop wird Anfang 2023 stattfinden. Der Termin wird zeitnah kommuniziert.

Fragebögen Gemeinden beantwortet

Bemerkung und Abgleich mit Auswertung Zählstellen zum Schwerverkehr (siehe Anhang Zeitliche Entwicklung Zählstellen Schwerverkehr): Die Auswertung der Zählstellen für die Gemeindefragebögen war teilweise fehlerhaft. Die korrekten Daten sind dem Anhang «Zeitliche Entwicklung Schwerverkehrsanteile» zu entnehmen.

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Adlikon

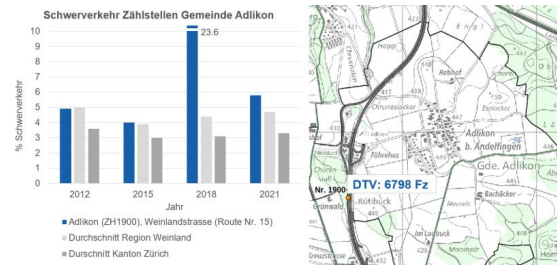
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Adlikon am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)
- Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: _____
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Adlikon und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



→ Keine Ortsdurchfahrt
regionaler Bedeutung
in Adlikon

Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Adlikon

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____
 - Weiteres: _____

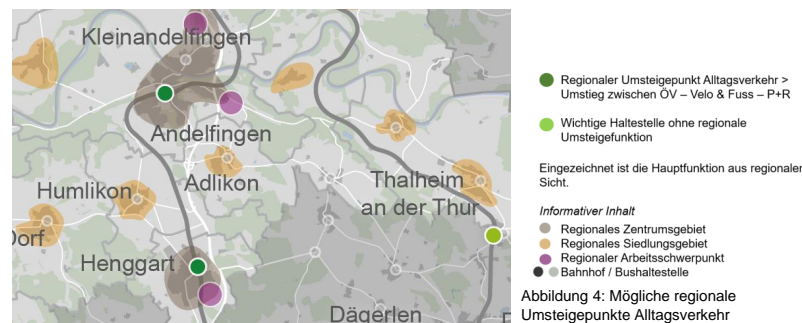
Erläuterung: _____

- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja

Erläuterung: _____

- Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

- Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

- Parkplätze

Erläuterung: _____

- Veloabstellplätze

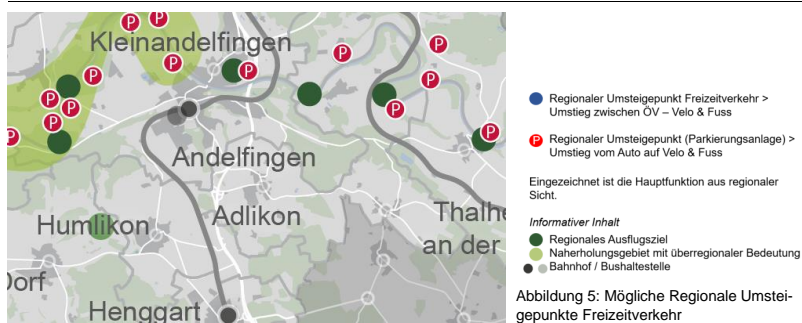
Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

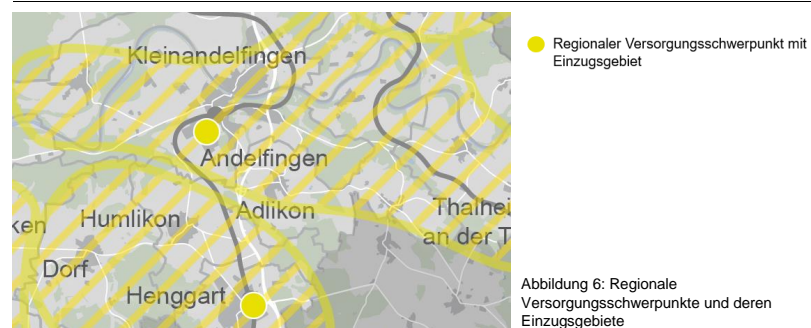
weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: _____

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: _____

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Andelfingen

Nach dem ersten Gemeineworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.

→ Keine Zählstellen in der Gemeinde
Andelfingen

Abbildung 1: Entwicklung
Schwerverkehrsanteil Andelfingen
am Gesamtverkehrsaufkommen
(%), im Vergleich zum Durchschnitt
Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton
Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: Hauptstrasse durchs Dorf

Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: Enge Strassen

Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: Manchmal zu schnell + 50

Weiteres: _____

Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

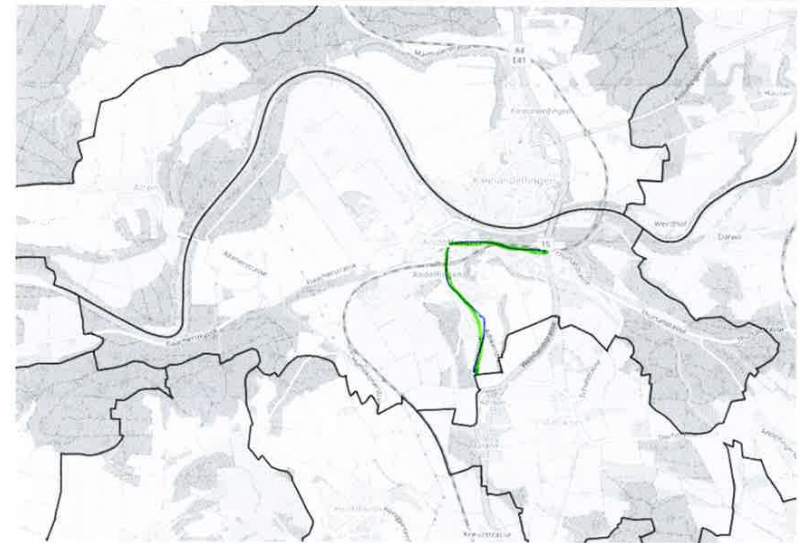


Abbildung 2: Andelfingen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

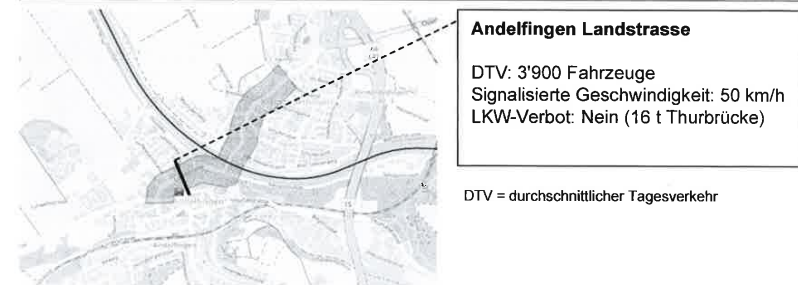


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Andelfingen

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Geplant (kurz- bis mittelfristig).

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: Ortszentrum
- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
- Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

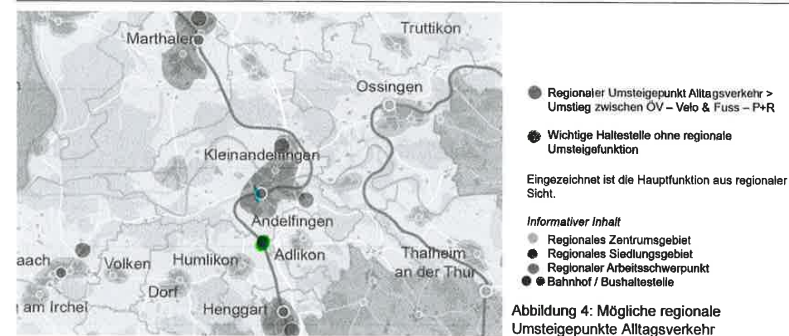
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: siehe Punkte • Bushaltestelle

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

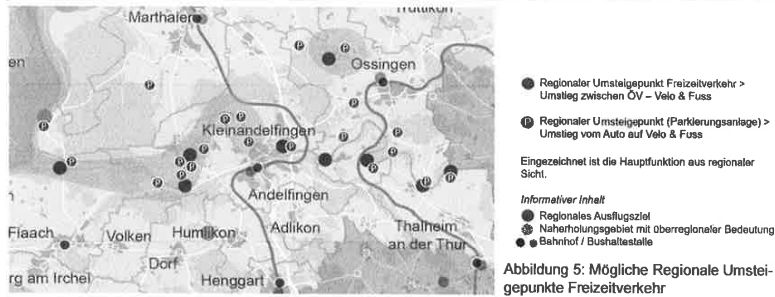
Erläuterung: • Vordem Btt im Dorfzentrum

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

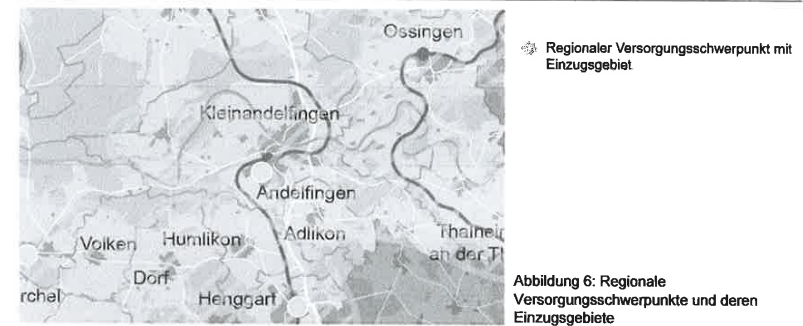
- Parkplätze
 Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
 Erläuterung: _____

- Bessere Wegweisung
 Erläuterung: _____

- weiteres
 Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
 Erläuterung: Im Dorf, Migros/Coop Kleinandelfingen

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
 Erläuterung: Im Dorf SH/Winterthur

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
 Erläuterung: Einkaufen, Arzt, Schule

- weiteres
 Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: Vor dem Backerei im Dorf Zentrum

nein

wünsch geplant: Am BH

kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Parkplatz konzept neu erarbeiten

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Benken

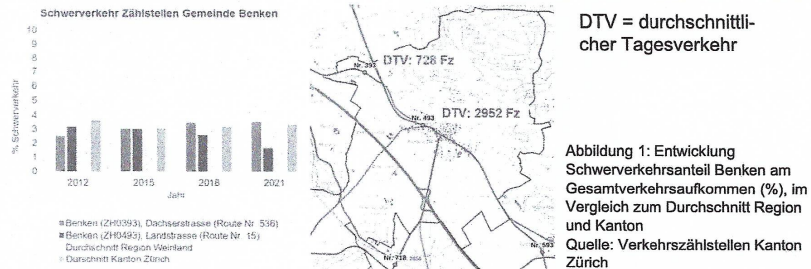
Nach dem ersten Gemeineworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: kaum wahrnehmbare Störungen

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: A4 (Wind und Wetterabhängig)
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: Abschnitt Kirche, Gemeindehaus
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: Wird grossmehheitlich eingehalten.
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

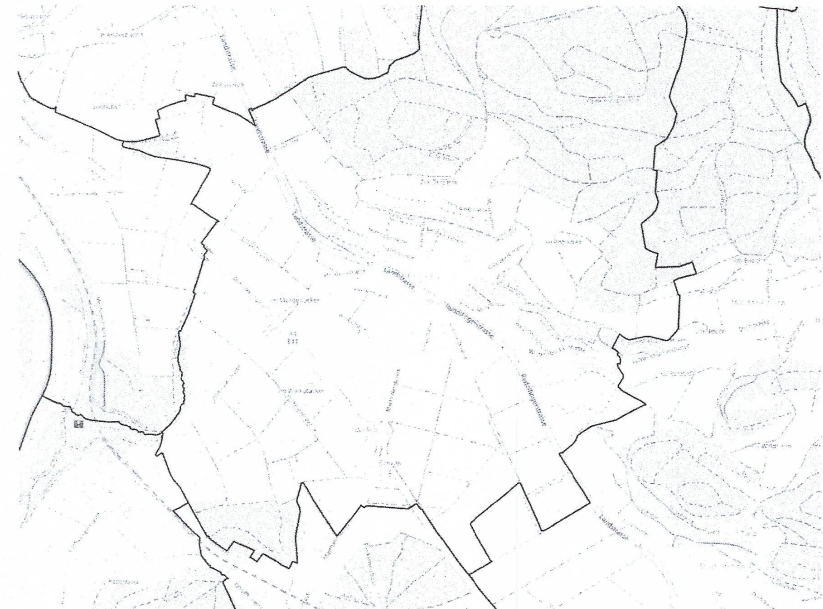


Abbildung 2: Benken und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde. *Erschliessung Industriegebiet Dachsen*
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlegenden Daten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

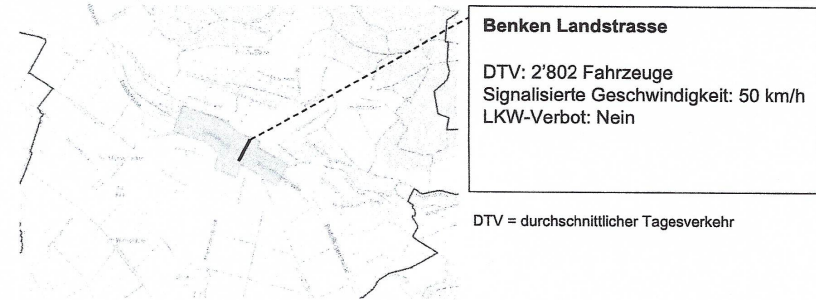


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Benken

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
- Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

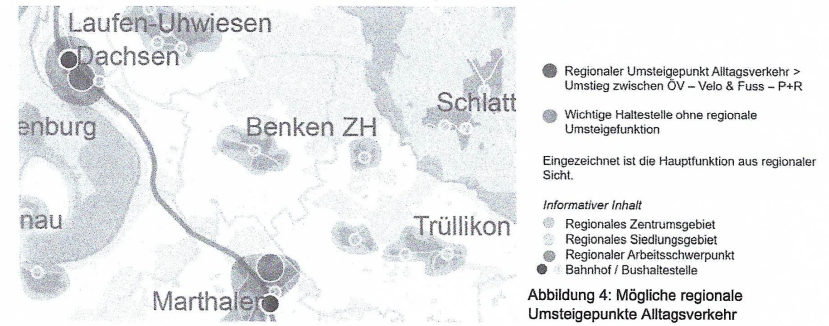
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: Bushaltestelle gedeckt

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

Erläuterung: Bisher privat gelöst

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.

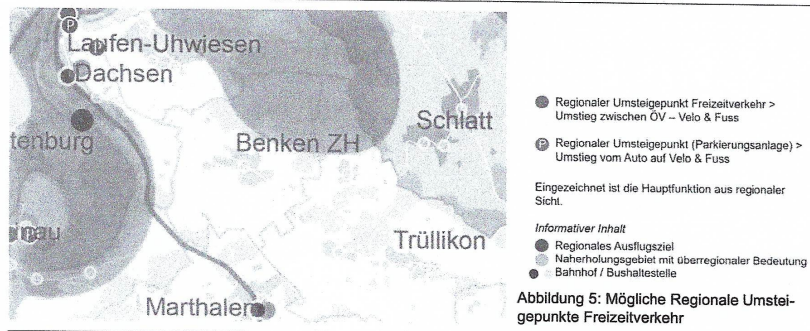


Abbildung 5: Mögliche Regionale Umsteigepunkte Freizeitverkehr

5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

weitere: Bushaltestelle Umsteigepunkt Freizeitverkehr

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: Benken optimal gelöst

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Abbildung 6: Regionale Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Benken, Andelfingen, Feuerthalen, Schaffhausen

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Benken, Marthalen

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Volg (Post), Hofläden

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Lärmschutzmassnahmen A4
(Heden und Gebüsch)

Amt für Mobilität Kanton Zürich
 Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Berg am Irchel

Nach dem ersten Gemeineworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.

→ Keine Zählstellen in der Gemeinde
Berg am Irchel

DTV = durchschnittlicher
Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung
Schwerverkehrsanteil Berg am
Irchel am
Gesamtverkehrsaufkommen (%), im
Vergleich zum Durchschnitt Region
und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton
Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: Rhein-Route für Velo via Berg
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Berg am Irchel und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlegenden Daten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Berg am Irchel

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: Trottoir Hofstrasse
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - ~~Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum~~ / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: Parkreglement in Arbeit
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____
 - Weiteres: _____

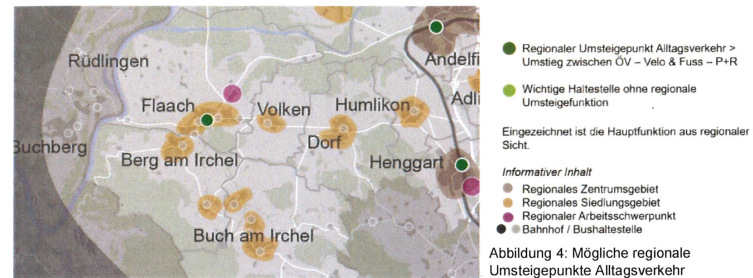
Erläuterung: _____

- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja

Erläuterung: _____

- Nein

weitere: Gröslikon fehlt Bushaltestelle

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

- Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

- Parkplätze

Erläuterung: _____

- Veloabstellplätze

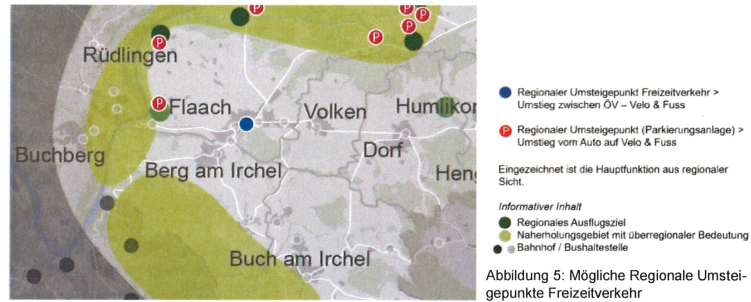
Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

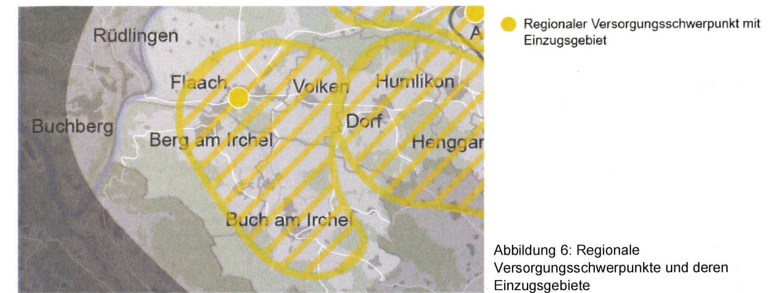
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Büsch, hinterstr, Andelfingen, DE

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Andelfingen, Noffenbühl

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Dorf-Ladeli

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: Nein _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

keine

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Danke für einen Einsatz

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Buch am Irchel

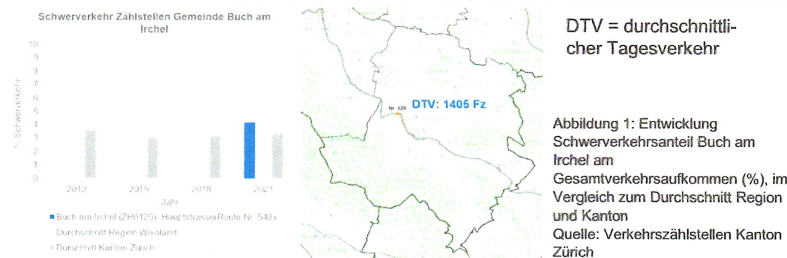
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: Hauptstrasse

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: _____

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

- Weiteres: _____

Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Buch am Irchel und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlegenden Daten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

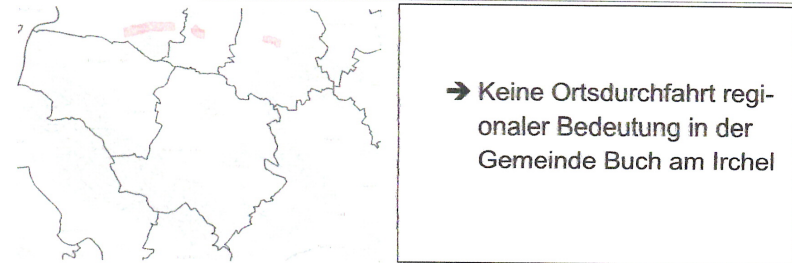


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Buch am Irchel

Für beide Ortsdurchfahrten ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung für beide: Geplant (kurz- bis mittelfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

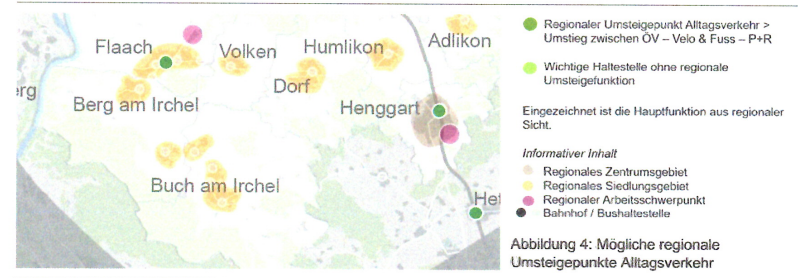
Weiteres: Reduktion Geschwindigkeit
Erläuterung: in übersichtlichen Kurven

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: Andelfingen gleichbedeutend wie Hettlingen

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

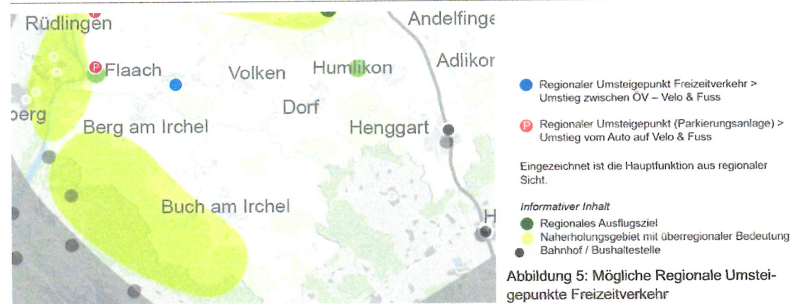
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: Motorrad Abstellplätze

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

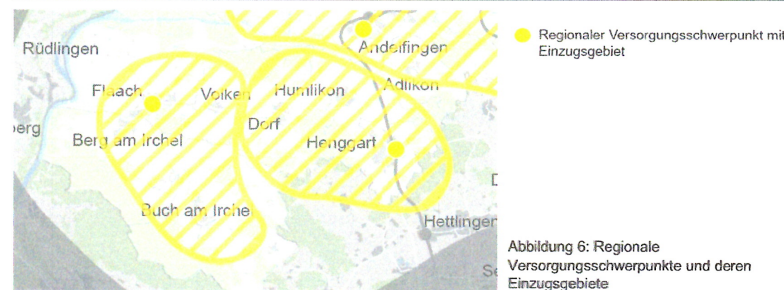
weitere: Postautohaltestelle Oberbuch
Bus → Fuss (Irchel)

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Neffenbach, Pfungen

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Post + SBB Adlikon. Arzt: Pfungen, Neffenbach, Henggart

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Volg, Post

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: _____

nein

geplant: _____

kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Hindernisfreie Postautokahle -
Stelle Unterbach 2023

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Dachsen

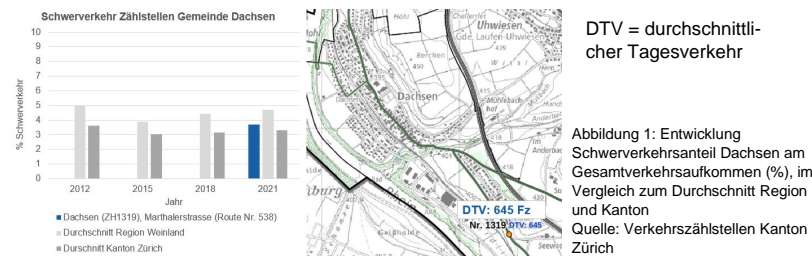
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)
Erläuterung: _____
- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: _____

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: _____

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

- Weiteres: _____

Erläuterung: _____

Der Schwerverkehr löst in Dachsen keine wesentlichen Störungen aus. Zudem gibt es keinen diesbezüglichen Schleichverkehr. Der Schwerverkehr dient vielmehr der Anlieferung, insbeson-dere zum Industriequartier.

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

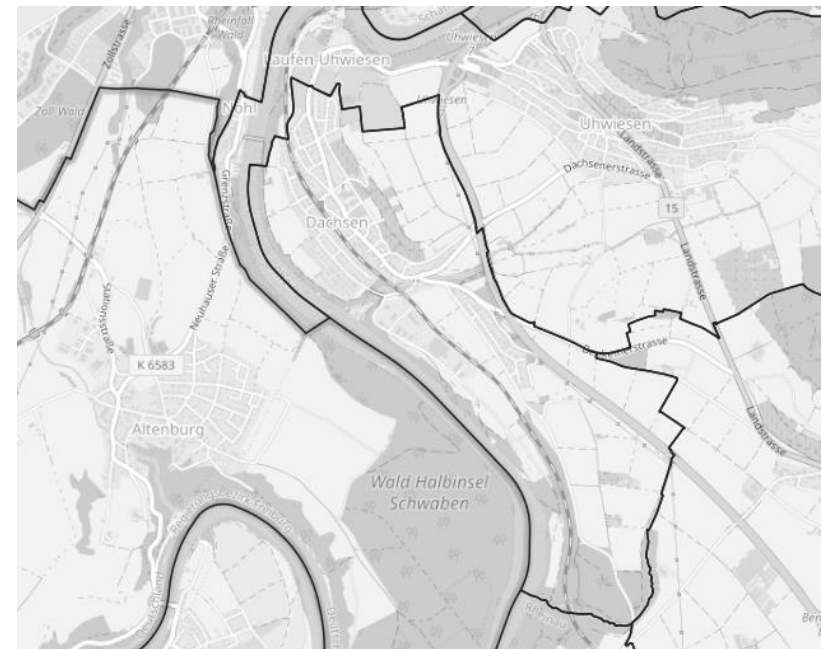


Abbildung 2: Dachsen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

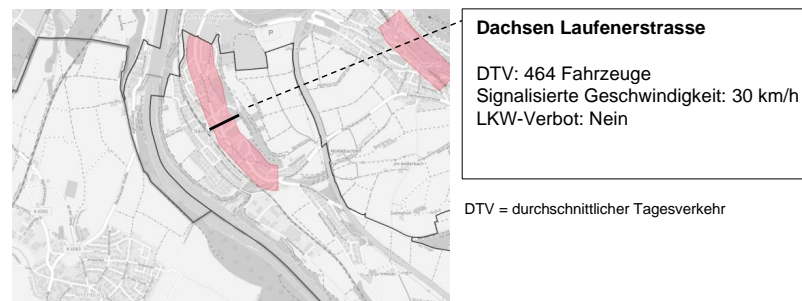


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Dachsen

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Mehrheitlich realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: Die Fussgängersicherheit v. a. für Kinder ist wo möglich zu verbessern. Heute bestehen nur punktuelle Fussgängerinseln
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

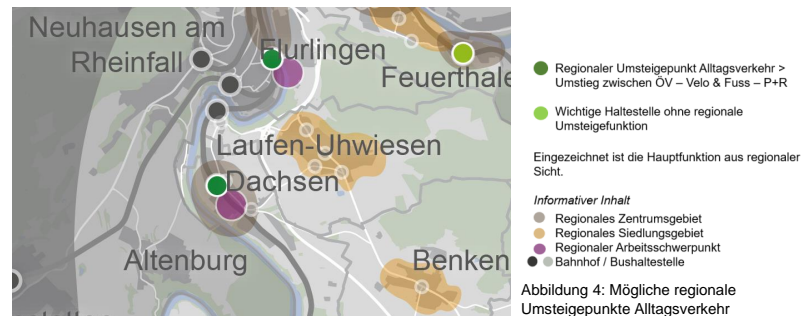
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: Grundsätzlich ja, mit Betonung auf mittelfristig.

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

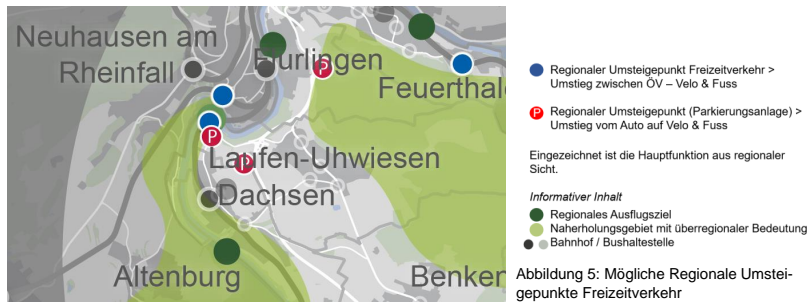
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlic.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

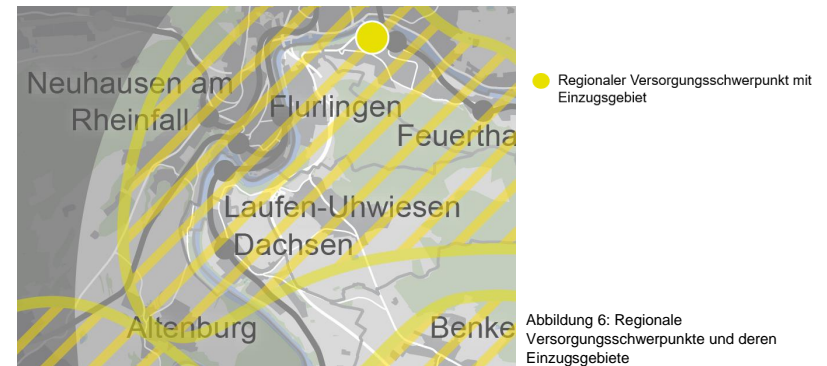
- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____

- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____

- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Volg Dorfstrasse, Coop Feuerthalen, Migros Herblingen, nahes Ausland

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Arzt, Volg und Postleistungen im Volg

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Badi

- weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein jedoch gibt es öffentliche Ladestellen beim angrenzenden Schloss Laufen
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

keine

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Dorf

Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.

→ Keine Zählstellen in der Gemeinde
Dorf

DTV = durchschnittlicher
Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung
Schwerverkehrsanteil Dorf am
Gesamtverkehrsaufkommen (%), im
Vergleich zum Durchschnitt Region
und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton
Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: Bei Einfahrt in die Hauptstrasse

Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: Durch LKW mehr Lärm

Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: _____

Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

Weiteres: _____

Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

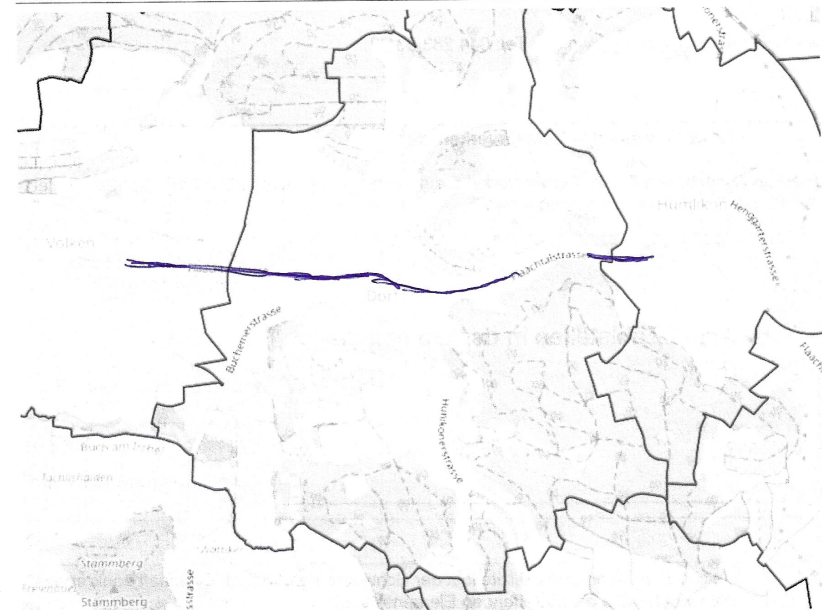


Abbildung 2: Dorf und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

Flaachtalstrasse

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

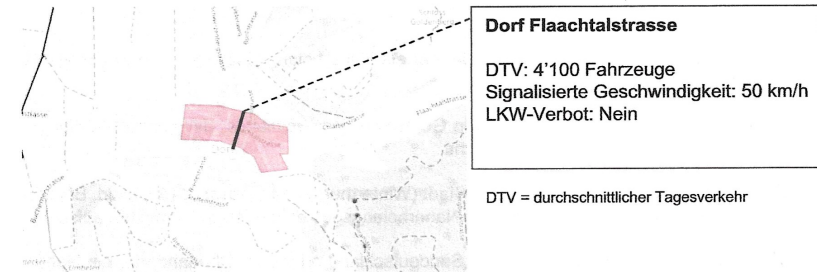


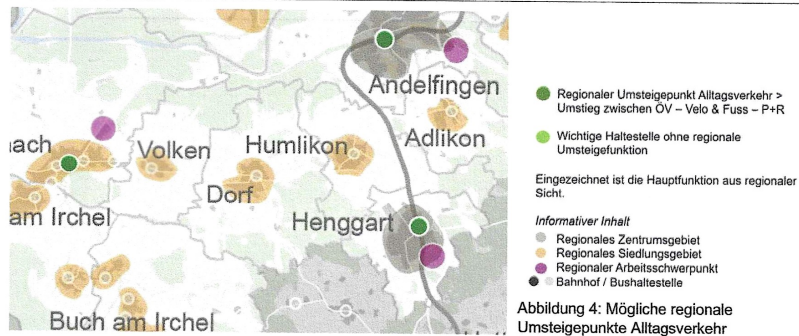
Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Dorf

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: Tempo 40 oder 30 auch auf Quartierstr.
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: Wichtig Andelfingen und Henggart

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

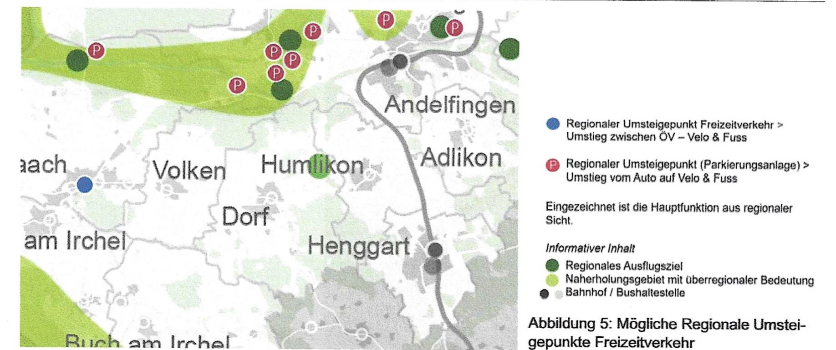
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: Teilweise zu wenig an Wochenenden

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

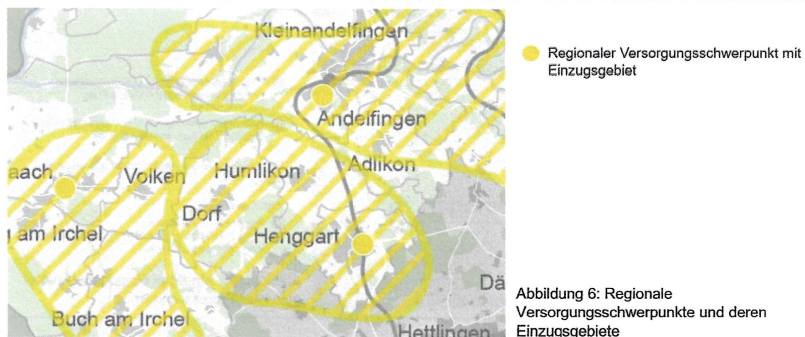
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
Erläuterung: Henggart, Andelfingen, Wüsterthur
- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
Erläuterung: Andelfingen
- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: nicht viel vorhanden in Dorf

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: Wäre gut, ev. bei Gemeindehaus P
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Feuerthalen

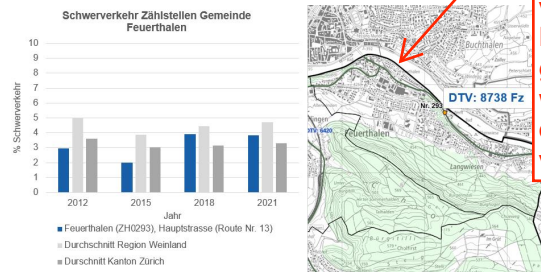
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und den 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



Wir haben die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG beauftragt, die Messungen unabhängig zu prüfen. Beim Bahnhof Feuerthalen wurde dabei ein DTV von ca. 14'000 Fahrzeugen festgestellt. Davon macht der Schwerverkehr einen Anteil von rund 8% aus. Die Daten können wir Ihnen gerne liefern. Für Ihre weiteren Arbeiten bitten wir darum, die aktuellen Daten zu verwenden.

am Gesamverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)
Insbesondere während Stosszeiten am Morgen, Mittag
Erläuterung: und vor allem Abend.

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: Durch den hohen Anteil am DTV permanente Lärmimmissionen in naher Umgebung.
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: _____
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

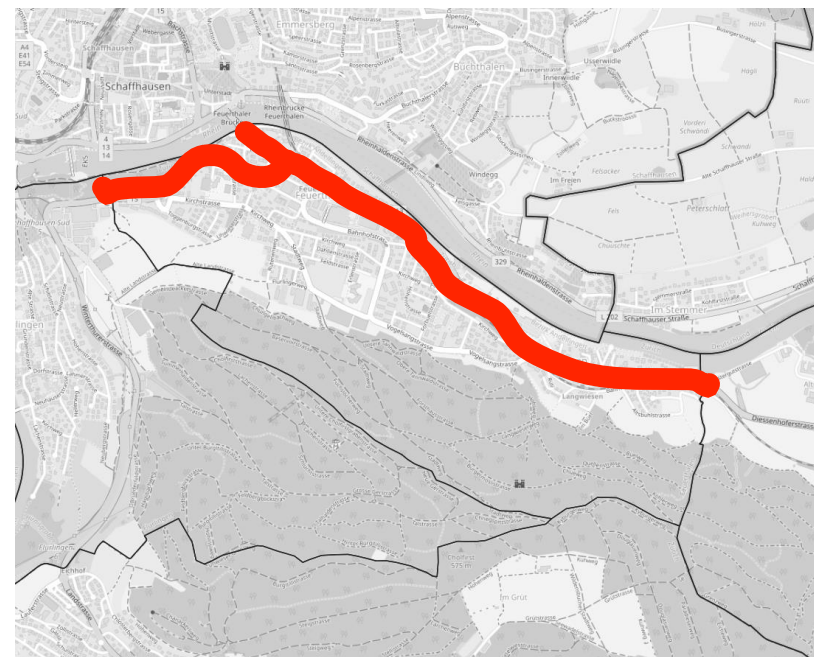


Abbildung 2: Feuerthalen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

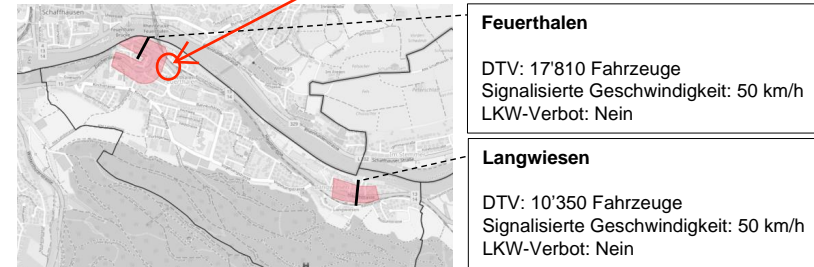


2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Feuerthalen

Für beide Ortsdurchfahrten ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung für beide: Geplant (kurz- bis mittelfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

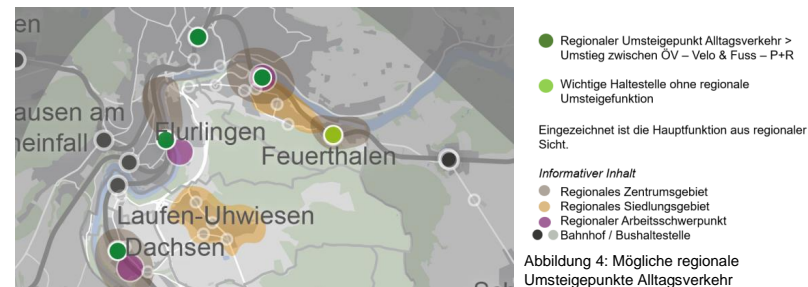
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

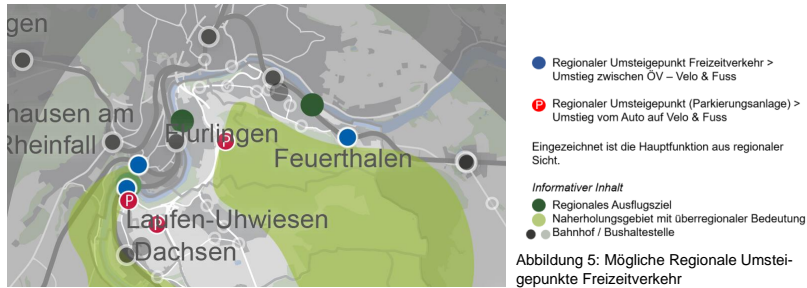
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

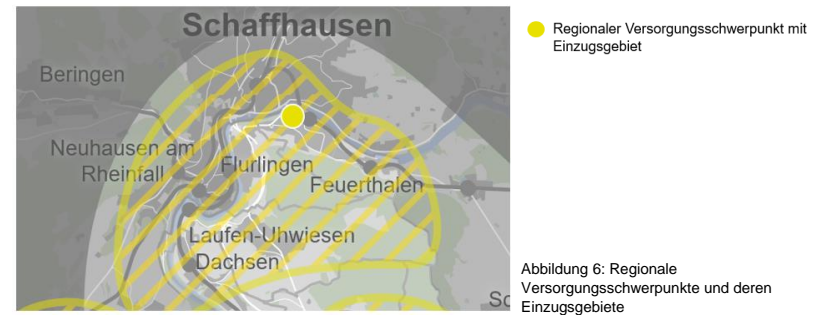
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: _____

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Rhypraxis und Aerzte in Schaffhausen / KSW

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Rhyrmarkt und Stadt Schaffhausen

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: Rhymarkt und private Anbieter

nein

geplant: _____

kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Grossflächige Verkehrsberuhigungen in allen Quartieren
/ ua. durch 30er Zonen

Neu Verkehrsführung im oberen Ortsteil von
Feuerthalen

Bessere ÖV Anbindung an Schaffhausen in
Planung

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Flaach

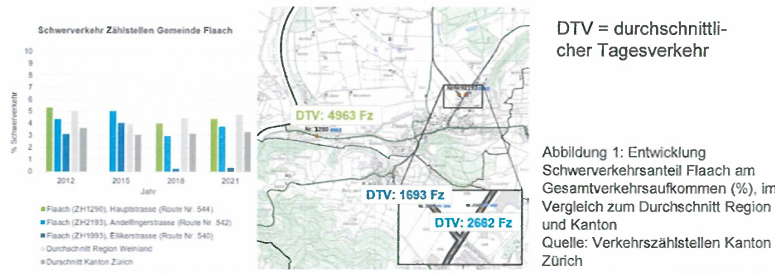
Nach dem ersten Gemeindeworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: _____
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

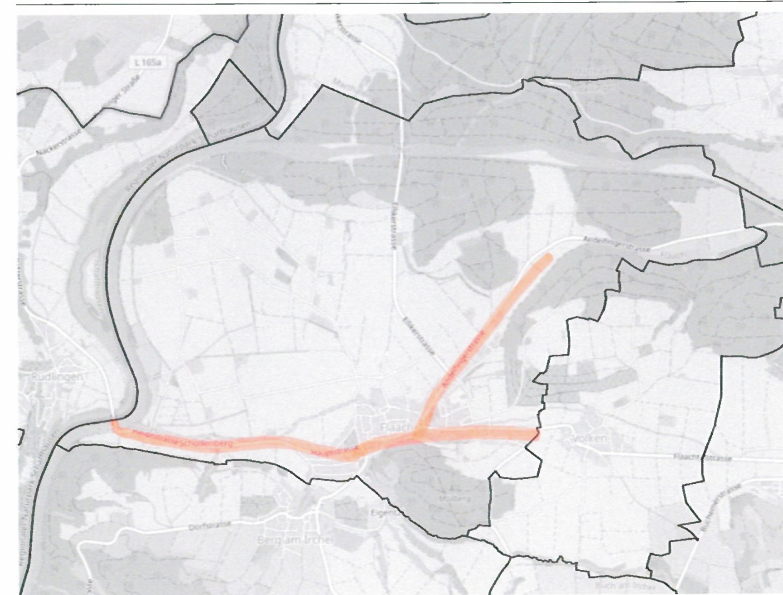


Abbildung 2: Flaach und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

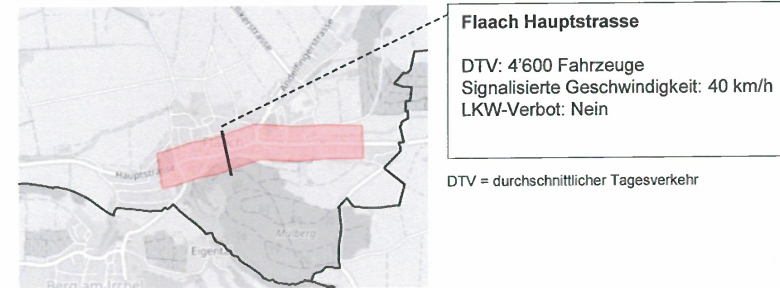


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Flaach

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)

Erläuterung: _____

- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

Erläuterung: _____

- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente

Erläuterung: _____

- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Erläuterung: _____

- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern

Erläuterung: _____

- Keine Veränderung erwünscht

Erläuterung: _____

Weiteres: Mehr Sicherheit für Fussgänger + Velos

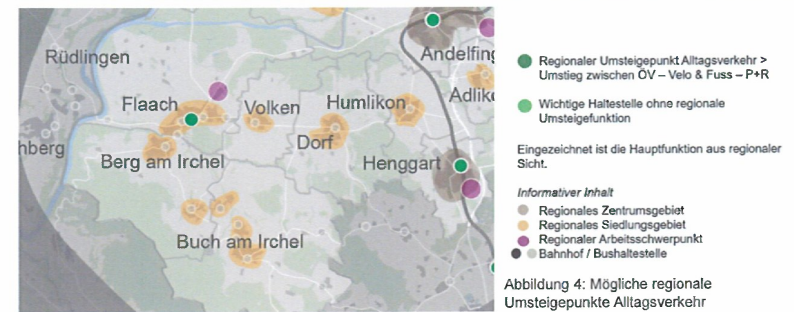
Erläuterung: Sichere Übergänge etc.

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

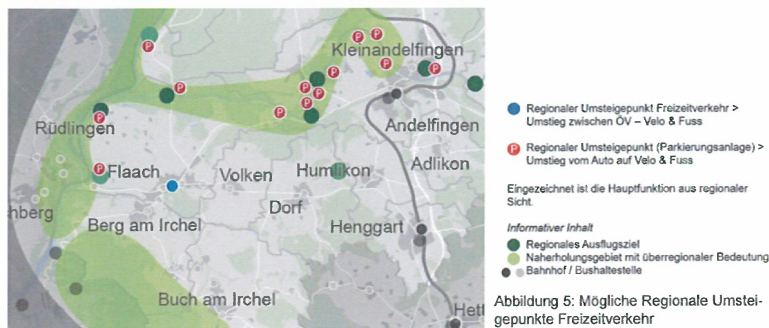
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein *Thurauen - fehlende ÖV-Erschliessung*
weitere: *ÖV-Haltestelle Elliker Brücke + Ellikon am Rhein*

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

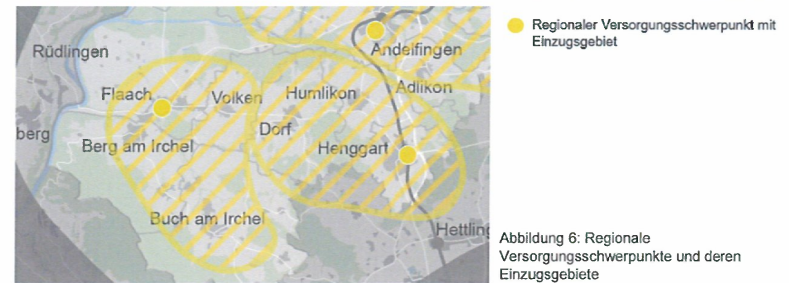
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: *Andelfingen*

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: _____

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: *alle Läden*

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: Campingplatz TCS
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Blk Ortsdurchfahrt Flaach und
entsprechende Auswirkungen auf die
Gemeindestrassen

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Kritische Betrachtung des kantonalen Verkehrs-
konzepts. Direkte Anbindungen an die
Nord-Süd-Achse fehlen. Geplante Entlastung
von Eggenwil wird den Durchgangsverkehr im
Flaachtal massiv erhöhen.

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Flurlingen

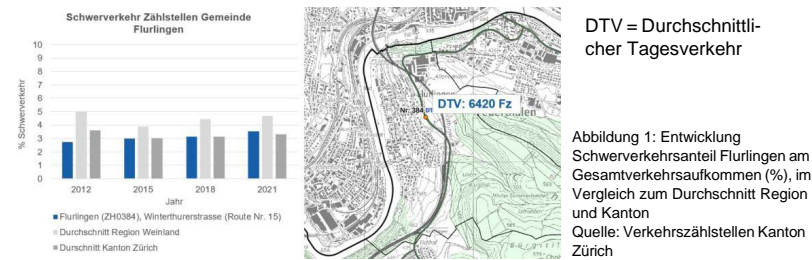
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss** (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fz)
Erläuterung: Im Prinzip keine, da der Schwerverkehr fährt i.d.R. am Ort vorbei fährt (Winterthurerstrasse).

- **Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)**
Erläuterung: Lärmimmissionen an Liegenschaften beidseitig Winterthurerstrasse

- **Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde**
Erläuterung: gefährliches Queren zu Fuss/mit Velo zwischen Wohnquartieren und Arbeitsplatzschwerpunkt Arova / zu den Sportanlagen/Spazierwegen am Cholfirst; Winterthurerstrasse ist hier Ausserorts mit Tempo 80,abschnittsweise mit Tempo 60 signalisiert

- **Geschwindigkeit der Fahrzeuge**
Erläuterung: zu hoch, siehe Erklärung oben

- **Weiteres: Ausweichverkehr bei Störungen Autobahn**
Erläuterung: Bei Störungen auf der Autobahn werden die Kantonsstrasse Winterthurerstrasse und die Gemeindestrassen als Ausweichroute mit allen negativen Aspekten benutzt (Lärm, eingeschränkte Verkehrssicherheit etc.
Bei Tunnelspernung A4 fahren von Schaffhausen her auch Lastwagen durchs Dorf, da die Signalisation/Verkehrslsleitssystem für diesen Fall unzureichend ist. Die LW müssen in der Folge durchs ganze Dorf fahren, da Sie nicht wenden können. Dieses Problem wurde bereits bei allen verantwortlichen Dienststellen deponiert. Die „Lastwagenfalschfahrten“ über ungeeignete Strassen werden vermutlich durch deren Navigationsgeräte verursacht.

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

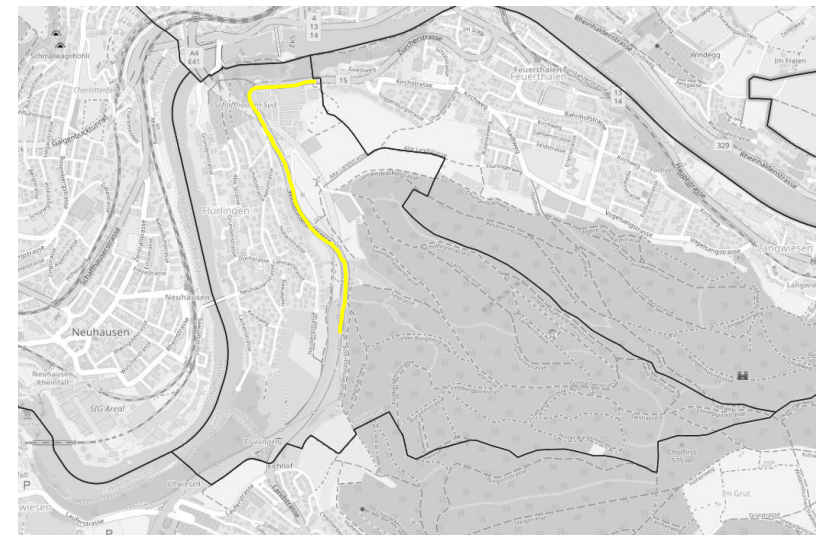


Abbildung 2: Flurlingen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



→ Keine Ortsdurchfahrt
regionaler Bedeutung
in Flurlingen

Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Flurlingen

Mit der Entwicklung des Arbeitsplatzschwerpunktes Arova kann sich die Winterthurerstrasse zur Ortsdurchfahrt entwickeln und sollte in diesem Fall als innerorts klassiert werden.

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (= Winterthurerstrasse) in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen** (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants/ etc.)
Erläuterung: Durchlässigkeit (Punktuelle geschützte Querungsmöglichkeiten Fahrbahn, flächige Zugänglichkeit Arova-Areal)
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs**
Erläuterung: Kurzfristig ausweiten der T60-Signalisierung bis Arealzufahrt Arova Süd, um Fahrbahnquerungen zu sichern
→ Fuss-/Velowege Richtung Sportanlagen, nach Feuerthalen, zum Cholfirst (Spazieren, Wandern) und Ein-/Ausfahrten des Schwerverkehrs zum Arova-Areal
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente**
Erläuterung: Ziel klare optische Abgrenzung Innerorts/Ausserortsbereiche, z.B. mittels Baumreihe / Allee innerorts
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)**
Erläuterung: keine öffentlicher PP an Winterthurerstrasse vorhanden, kein zusätzlicher öffentlicher Bedarf
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern**
Erläuterung: keine Abstellplätze an Winterthurerstrasse vorhanden, kein zusätzlicher öffentlicher Bedarf
 - Keine Veränderung erwünscht**
Erläuterung: Veränderungen siehe Weiteres

■ **Weiteres:**

Erläuterung:

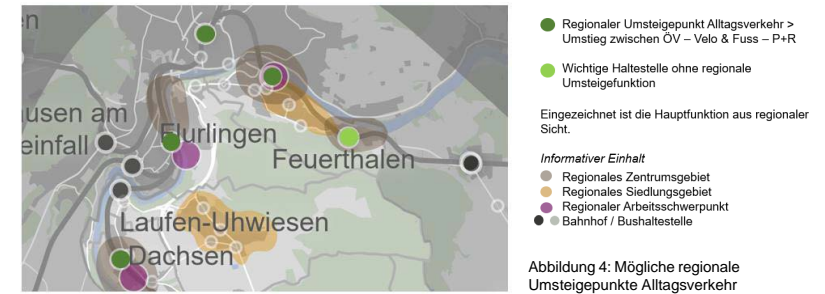
- Verlegung Bushaltestelle „Arova“ in Schnittstelle Flurlingen – Arova auf Höhe Einmündung Neustrasse inkl. Fussgängerstreifen
- Gesicherte Fussgängerquerung Höhe Arova Süd, siehe oben
- Kurzfristig T60 im Ausserortsbereich inkl. Einmündung Arova Süd, mittelfristig Umklassierung Winterhurerstrasse in Innerorts mit Tempo 50, siehe oben
- Ausb

■ **Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?**

Erläuterung: Verstehe die Frage nicht.

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich. Hinweis: Lage Arbeitsschwerpunkt AROVA verschoben



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja

Erläuterung: Ja

- Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt? → Bahnhof Neuhausen

- Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

- Parkplätze

Erläuterung: _____

- Veloabstellplätze

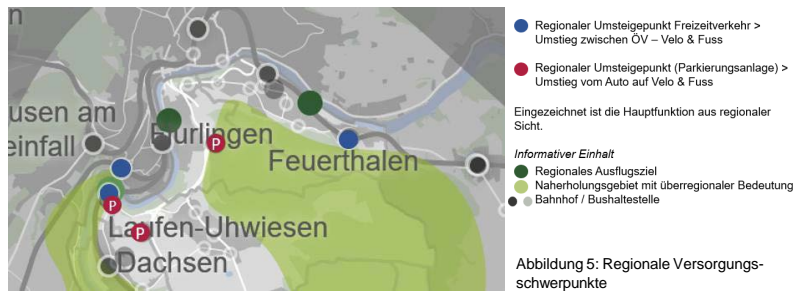
Erläuterung: Bestehende Abstellplätze am Bahnhof Neuhausen meist ausgelastet, zusätzliche notwendig

- weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

Erläuterung: Ortsname Flurlingen nicht Bestandteil der Bezeichnung des Haltepunkts (Bahnhof Neuhausen SBB)

weiteres

Erläuterung: Bahnhof Neuhausen nicht Bestandteil des ZVV, Bahnhof Neuhausen müsste für Relationen (mindestens) via Winterthur als Grenzbahnhof Teil der Tarifzone 116 des ZVV sein, vergleichbar Niederweningen und Kaiserstuhl für A-Welle und ZVV

Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen...

Erläuterung: Feuerthalen Rhymarkt, Zentrum Neuhausen und Altstadt Schaffhausen

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Dienstleistung vorwiegend Altstadt Schaffhausen, Zentrum Neuhausen

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: SPAR Supermarkt Flurlingen

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: _____

nein

geplant: _____

eher kein Bedarf, ggf. am Bahnhof Neuhausen für E-Velo zweckmässig

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

- Gesamtverkehrskonzept Flurlingen
- Aktualisierung Richtplan Verkehr Flurlingen
- Machbarkeitsstudie Schräglift: Direkte Fuss-/Veloverbindung Flurlingen Arova – Schaffhausen, Rheinkraftwerk

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

- Grenzüberschreitende Sichtweite: Berücksichtigung Ausrichtung der nördlichen Gemeinden auf das Agglomerationszentrum Schaffhausen
 - Tarifzongrenzen ZVV / Ostwind, siehe oben
 - Einbindung der nördlichen Gemeinden in Stadtverkehr Schaffhausen, ggf. mit Rufbussen zur Erschliessung des gesamten Gemeindegebiets in den öV → Berücksichtigung Topografie nicht nur Radialen der öV-Güteklassen
 - Entwicklung Arbeitsplatzschwerpunkt Arova, ggf. mittelfristig als Mischgebiet mit ergänzendem Wohnen
-

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Henggart

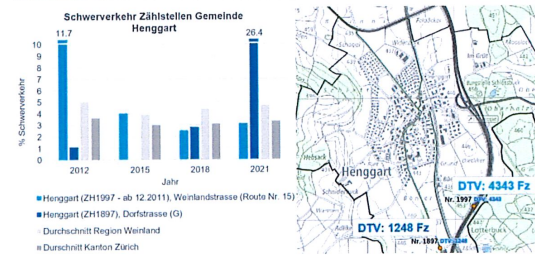
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Henggart am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: *Schulweg quert Dorfstrasse*
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

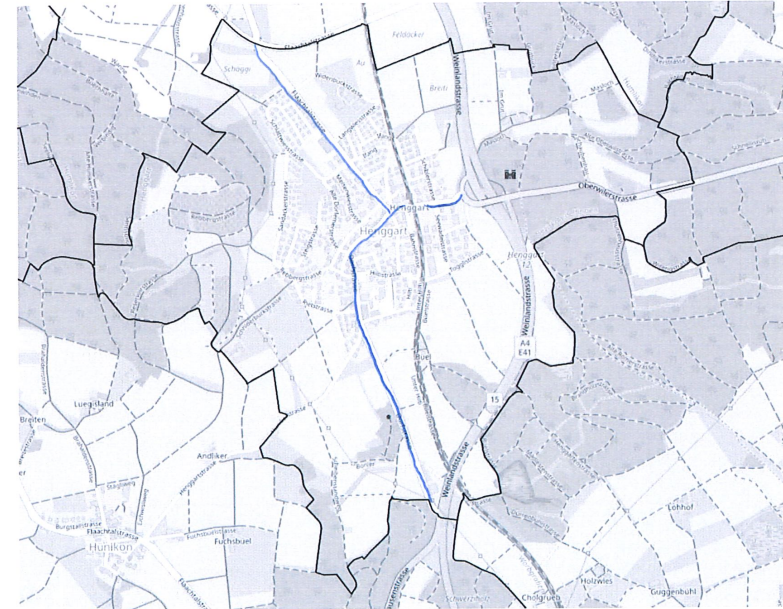


Abbildung 2: Henggart und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Henggart

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

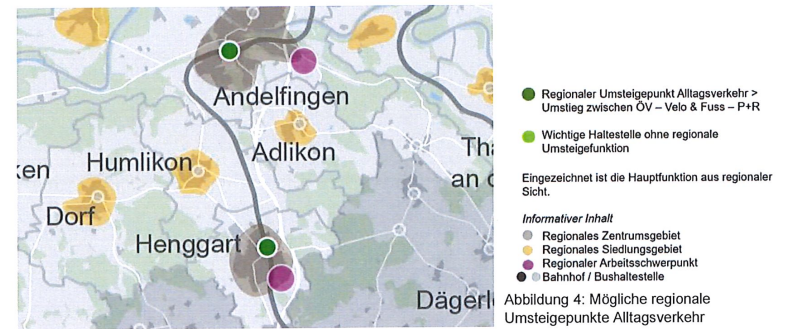
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: durchgehende Trottoirs auf Schulwegen
- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: Tempo 30 in Wohnquartieren inkl. Teile Ortsdurchfahrt
- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
- Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____
- Weiteres: Sicheres Strassenübergang Bahnhof
Erläuterung: von Postautobahnkstelle / Nebständer hat es keinen sicheren Übergang zum Bahnhof. Also weder Strassenüberführung noch Bodenüberführung oder Fussgängerstreifen.

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

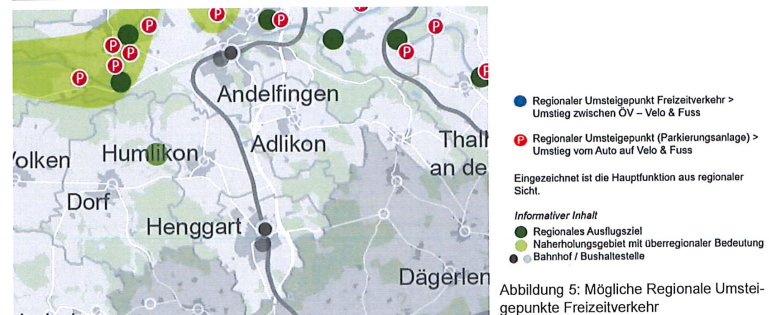
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: Strassenübergang

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

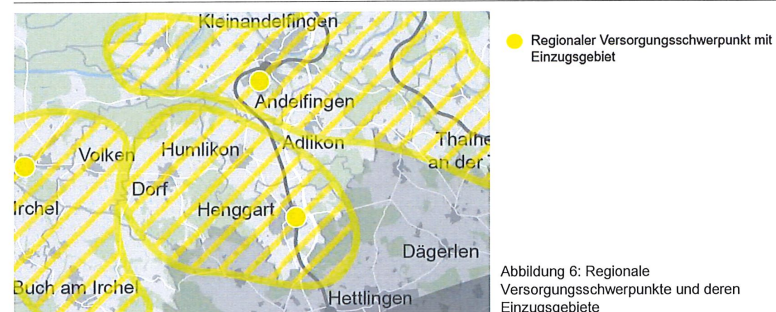
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: Wegweiser

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Andelfingen, Neftenbach, Kleinandelfingen

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Post: Andelfingen, Arzt: Henggart, weitere: Andelfingen / Lt. Afi

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Kiga, Bäckerei, Gasthof, Blumen, Käseserei, Metzgerei

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: EV97 eltop

nein

geplant: exist. Gemeindeforum

kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Tempo 30 in Quinstesen

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Humlikon

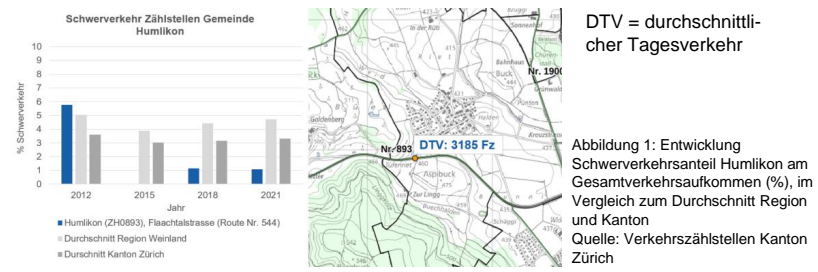
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstau, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: Einbieger Flachtalstrasse und Einbieger Weinlandstrasse Rückstau und Zeitverluste

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: Überquerung der Kantonsstrasse Schulbetrieb Pferdestall
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: nicht Einhalten der Geschwindigkeitsvorgaben
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Humlikon und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



→ Keine Ortsdurchfahrt regionaler Bedeutung in der Gemeinde Humlikon

Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Humlikon

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____
 - Weiteres: _____

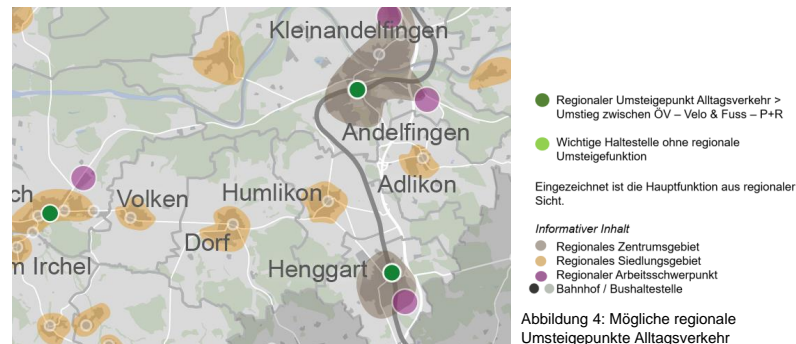
Erläuterung: _____

- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja

Erläuterung: _____

- Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

- Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

- Parkplätze

Erläuterung: zu wenig Parkplätze in Andelfingen

- Veloabstellplätze

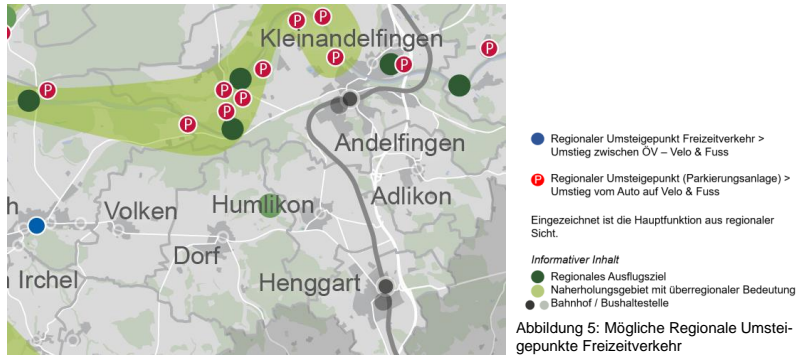
Erläuterung: zu wenig Veloabstellplätze

- weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja Grafik nicht verständlich
- Nein

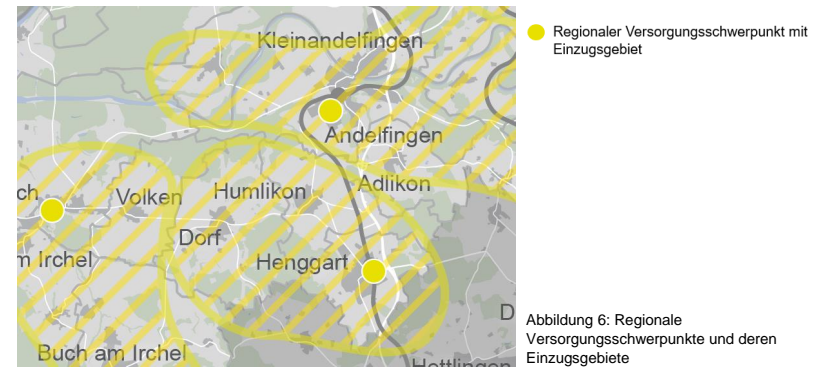
weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Kleinandelfingen, Henggart

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Andelfingen und Henggart

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Kleinandelfingen

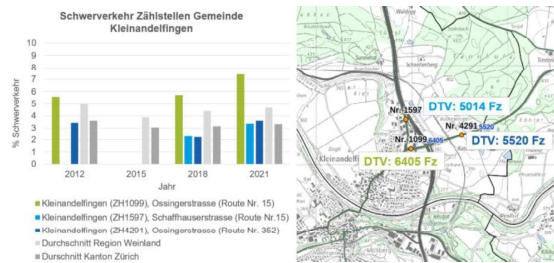
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: Schaffhauerstrasse, Abzweiger Dorf (Bad)

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: geringe Strassenbreite
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: Schwerverkehr von und an die Schweizergrenze (z.B. Ramsen)
Erläuterung: Zubringer auf A4, kommend und gehend nach Ossingen und Trüllikon

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

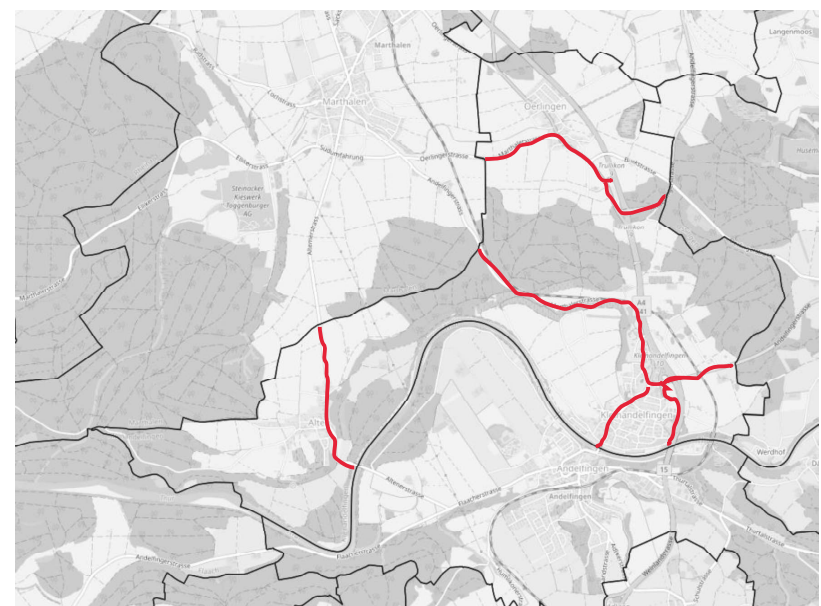


Abbildung 2: Kleinandelfingen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde. **Siehe unten***
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

*In unserer Gemeinde wird auf Kulturland durch grosse Gemüseproduzenten zunehmend Gemüsebau betrieben.

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

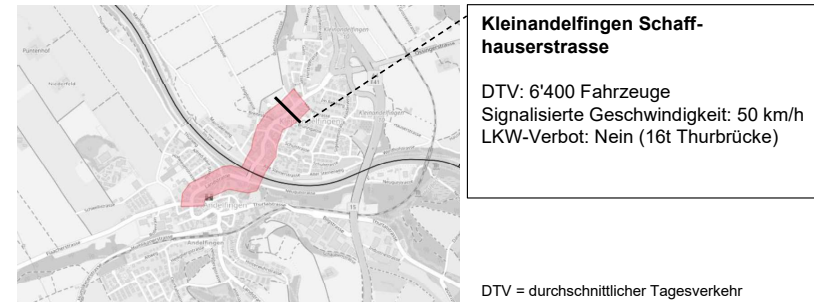


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Kleinandelfingen

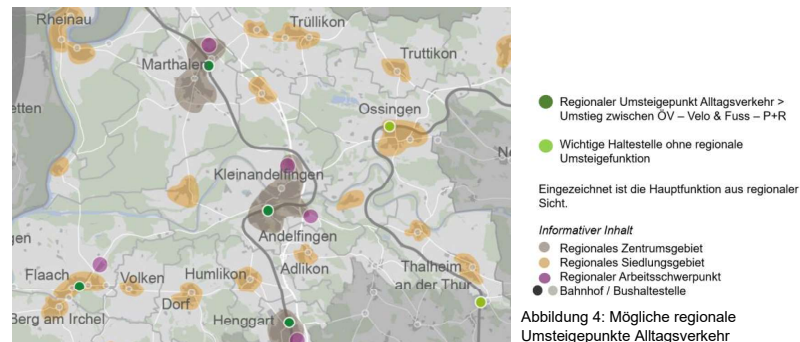
Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Geplant (kurz- bis mittelfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: Trottoir durchgehend (Alterzentrum im Dorf, wäre für die betagten Leute schon lange ein muss)
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

- Weiteres: BGK Schaffhauserstrasse
Erläuterung: Liegt seit 2011 vor, Umsetzung Lead durch Kanton (Kantonsstrasse)
- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?
Erläuterung: Absolut Nein, Umsetzung wird laufend verschoben - ungewiss!!

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja
Erläuterung: _____
- Nein
weitere: _____

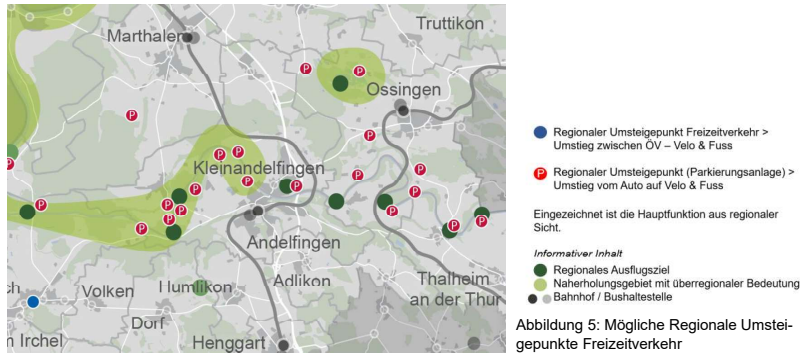
4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

- Aufenthaltsflächen
Erläuterung: _____
- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Veloabstellplätze
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

Gegenfrage, was soll bei einer schlechten ÖV Anbindung, an den einfachen Umsteigepunkte fehlen?

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: Die Umsteigepunkte werden optimal genutzt. Mit dem Erholungskonzept "Thurauen" wird die räumliche geografische Situation extrem verschlechtert (Aufheben von Parkplätzen).

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Nach Bauchgefühl in den untenstehenden Möglichkeiten in Kleinandelfingen oder Andelfingen

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Siehe unten*

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Siehe unten*

weiteres

Erläuterung: _____

*Kleinandelfingen hat
Arzt, Tierarzt, VOLG, Coop, Migros, Denner, Drogerie, Bäckerei, Blumenladen, Bank, Coiffeure, Optiker, etc.

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Radweg Alten - Andelfingen

8.1 (Ver)schlafendes Projekt
BGK Schaffhauserstrasse, vgl. Pt. 3.1

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Es ist davon auszugehen, dass die (geforderte) zukünftige bessere Erschliessung der Gemeinden mit öffentlichen Verkehr erfolgen wird, deshalb sind folgende Fragen zu klären, oder in künftigen Planungen unbedingt zu berücksichtigen:

- Ist der Raumbedarf der Erschliessung der Bahnhöfe mit Postauto, MIV und Veloverkehr möglich und/oder gesichert. Denn es sind Bahnhöfe in Ortszentren die kaum einen zusätzlichen Ausbau aufgrund der fehlenden Fläche erlauben. Oder sich nur mit riesigem Investitionsbedarf realisieren lassen.
- Diese Planungen sind sehr träge und deshalb nicht ausser acht zulassen. Gutes Beispiel die Verlegung des Bahnhofes Marthalen.

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Laufen-Uhwiesen

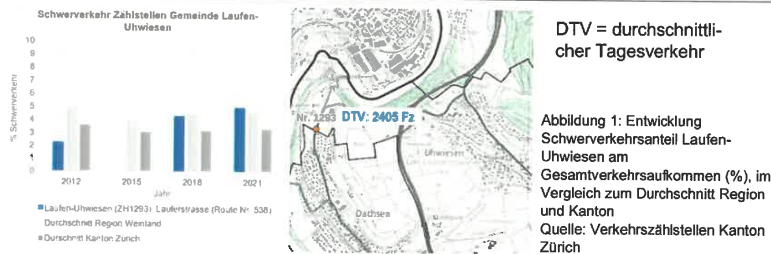
Nach dem ersten Gemeindeforum vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: *Verkehr, der sich in die Dorfstrasse verirrt*

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: _____

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

- Weiteres: _____

Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

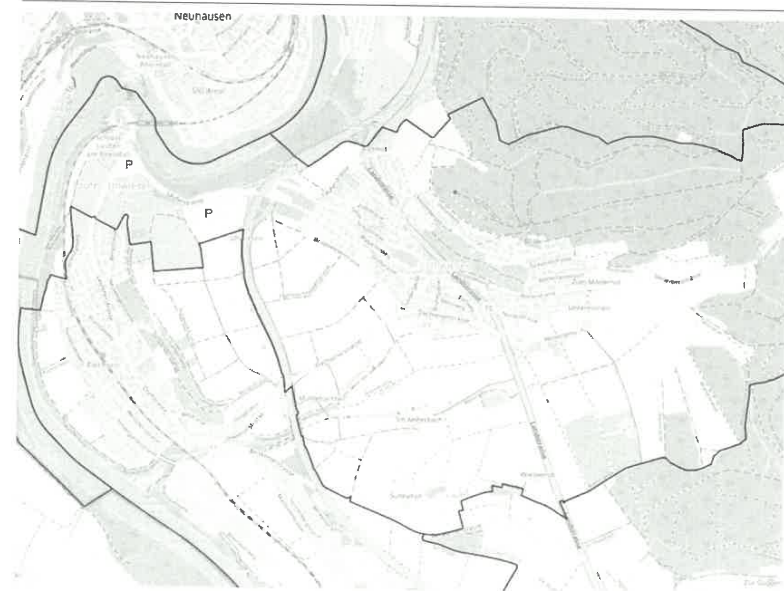


Abbildung 2: Laufen-Uhwiesen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: open street map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

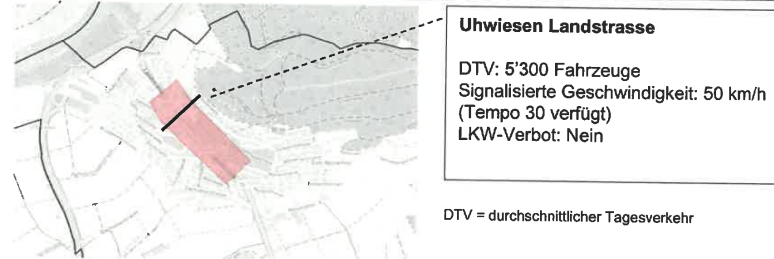


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Laufen-Uhwiesen

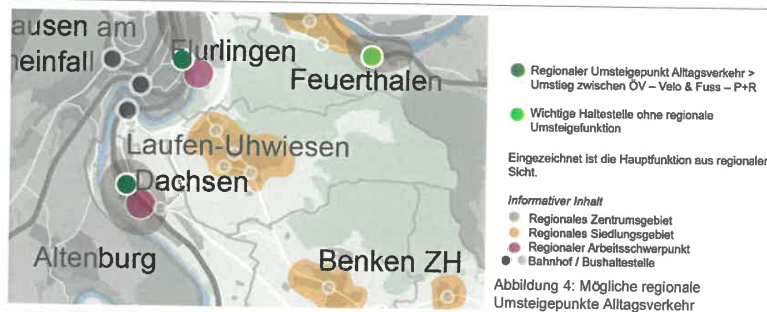
Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

- Weiteres: auf der Landstrasse werden seitens Kanton
Erläuterung: noch die Bushaltestellen umgebaut.
- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?
Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigeplätze für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigeplätze für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigeplätze nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

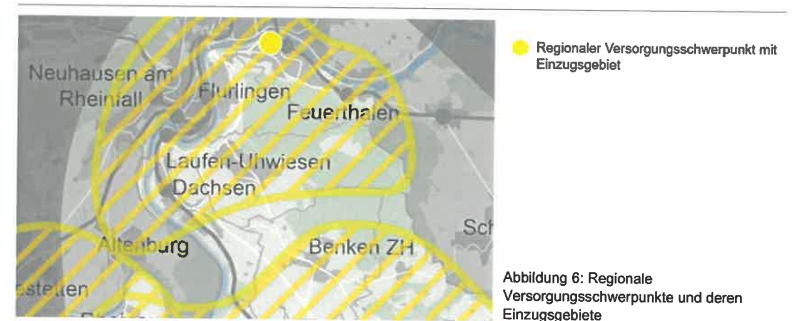
- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____

- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____

- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
Erläuterung: im Dorf + Stadt Schaffhausen

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
Erläuterung: im Dorf

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
Erläuterung: Volg, Arztpraxis, Toilläden

- weiteres
Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Kanton baut Radweg aus (Laufenstrasse)
Bauzeit: Sept 22 - Juli 23

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Marthalen

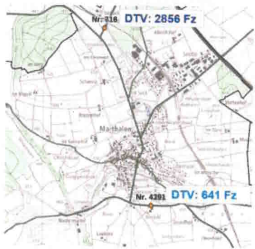
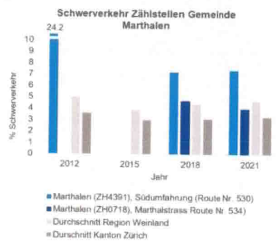
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Marthalen am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: _____

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: LKW's für Hauslieferungen gibt es

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

- Weiteres: Marthalen hat keinen Durchgangs-Schwerverkehr

Erläuterung: LKW Bahnhof / kein bisschen Durchgangsstrassen

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

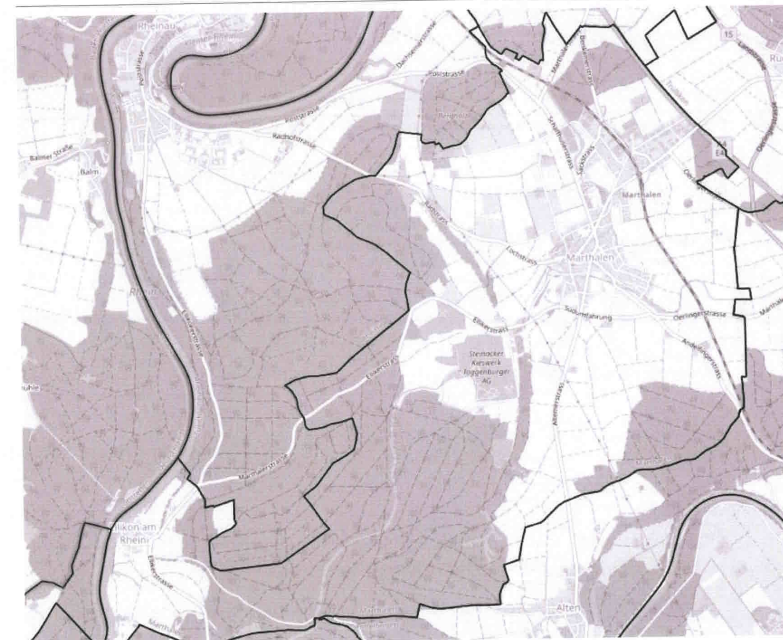


Abbildung 2: Marthalen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

*Kein Durchgangsverkehr
- jeder LKW in Marthalen will auch nach Marthalen*

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

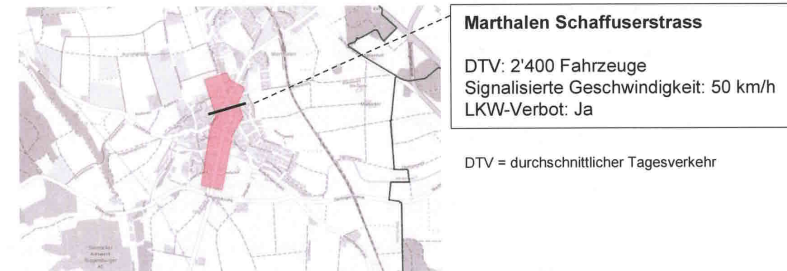


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Marthalen

Für die Ortsdurchfahrten ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, ~~für Aussenflächen von Restaurants, etc.~~)
Erläuterung: _____
- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: *nur punktuell*
- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
- Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

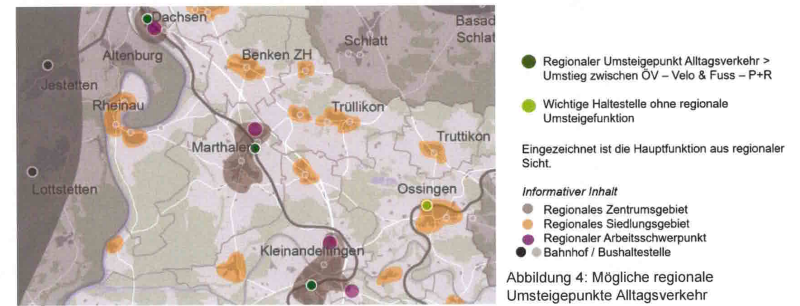
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: ja _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

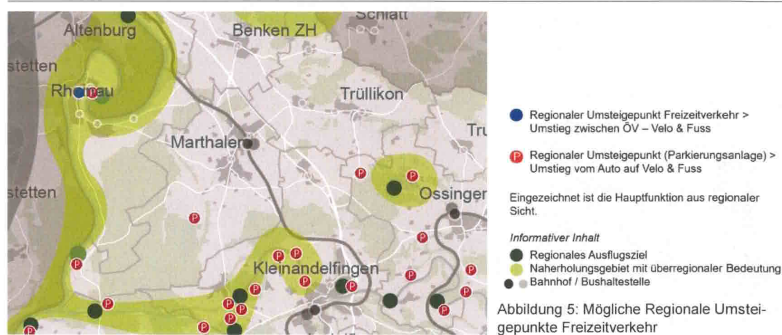
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

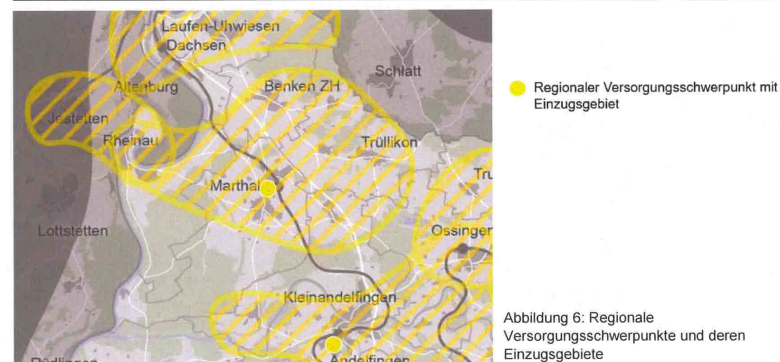
weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: ÖV Ellikon / PP Angebot Ellikon
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
Erläuterung: Dachsen/Andelfingen selten StH od. Märktli
- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
Erläuterung: Marthalen / Andelfingen /
- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
Erläuterung: Restorand / Beck / Volg / Landi
- weiteres
Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: _____

nein *nicht mehr*

geplant: _____

kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

*Die Gemeinde ist zur Zeit im Erarbeiten
eines lokalen Verkehrskonzepts inkl. der
Stossauswertungsbitung*

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Ossingen

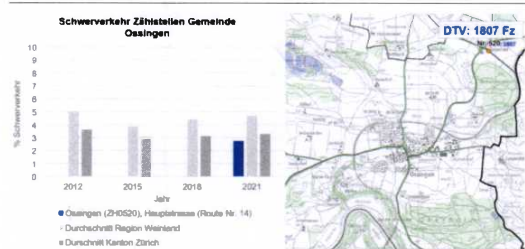
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Ossingen am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: _____
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: _____
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: _____
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

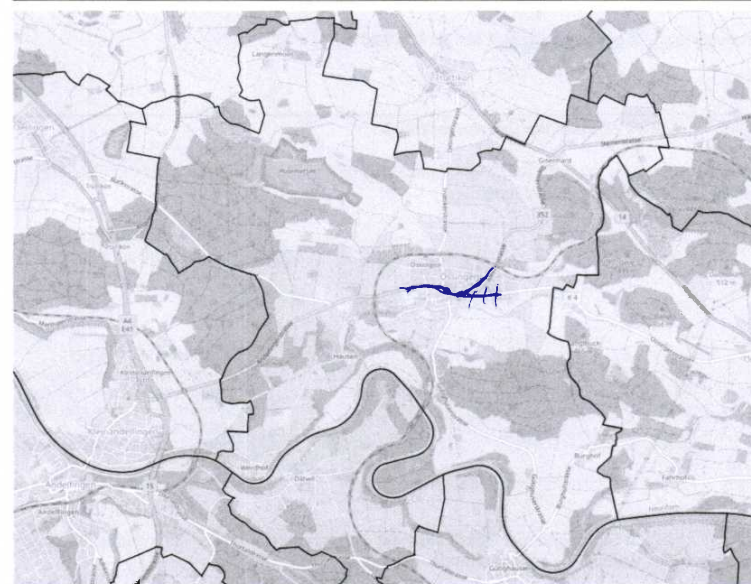


Abbildung 2: Ossingen und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

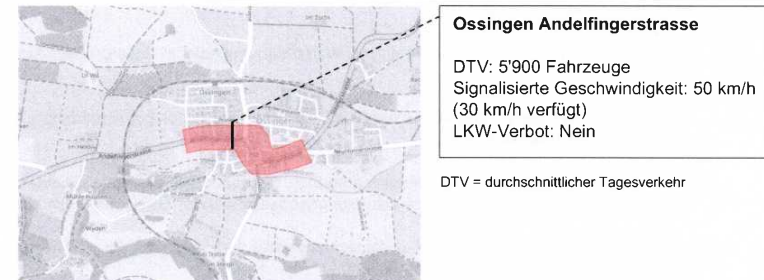


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Ossingen

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Geplant (kurz- bis mittelfristig).

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)

Erläuterung: _____

- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

Erläuterung: _____

- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente

Erläuterung: _____

- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Erläuterung: _____

- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern

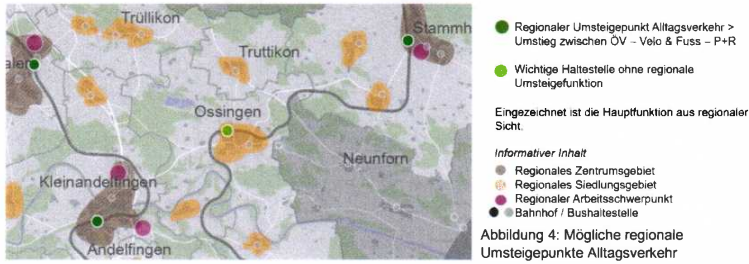
Erläuterung: _____

- Keine Veränderung erwünscht

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

Weiteres: _____

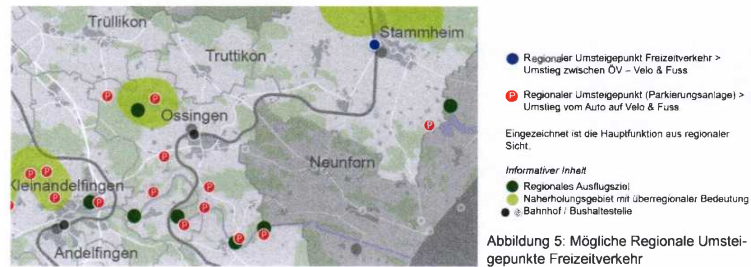
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

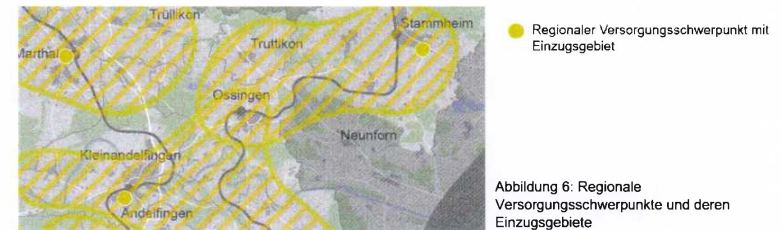
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Coop Andelfingen, Volg am Dorf

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: im Dorf

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: auf Gemeindehausplatz
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

- _____
- rGVK
- Ladestationen
- Parkplatzbewirtschaftung
- _____

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

- _____
- Sensibilisierung des Touristenverkehrs,
Respektierung von Verkehrsanordnungen
- _____
- _____

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Rheinau

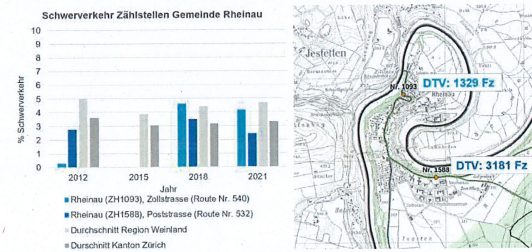
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Rheinau am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: _____

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: Keine Unsicherheit von Velofahrern wie Kindes und Schütler

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

- Weiteres: Stechensuchende LKW mit Wendemanövern

Erläuterung: Ausländische LKW auf der Suche nach Mantelfreies Steche

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Rheinau und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.

2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?

- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
- Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
- Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

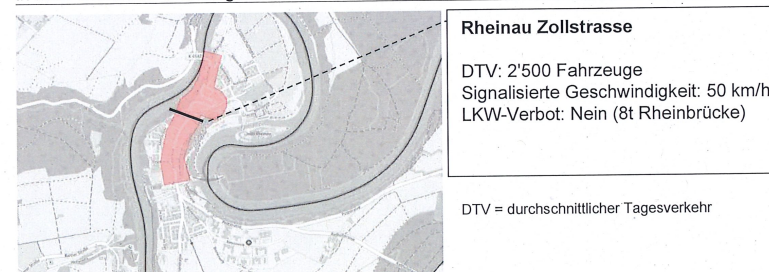


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Rheinau

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?

- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)

Erläuterung: _____

- Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

Erläuterung: *30er-Zonen auf ganzem Gemeindegebiet*

- Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente

Erläuterung: _____

- Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Erläuterung: _____

- Mehr Veloabstellplätze im Ortskern

Erläuterung: _____

- Keine Veränderung erwünscht

Erläuterung: _____

Weiteres: LKW-Fahrverbot (Poststr./Ellikonstr.)

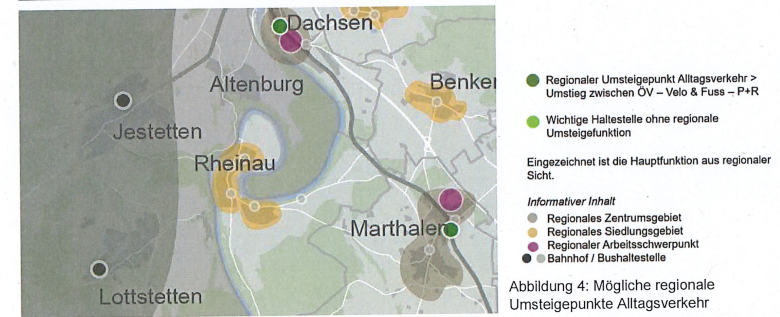
Erläuterung: Ausweichverkehr von A4

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein wichtige Haltestellen:

weitere: Hallenbad, Unersstadt

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: gedeckte Waschplätze bei Haltestellen

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

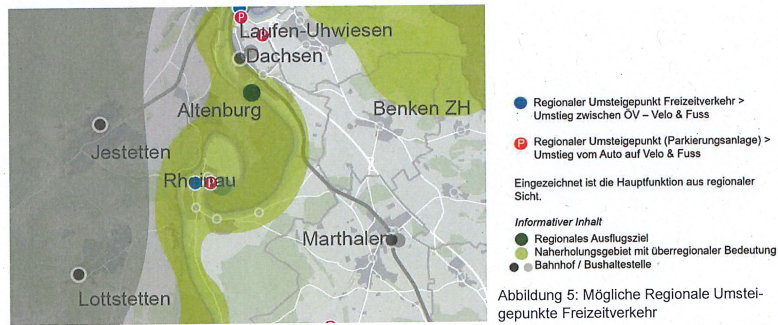
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

Ja

Nein

weitere: Hollenbad, Unterkirch

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

Parkplätze

Erläuterung: _____

Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

Bessere Wegweisung

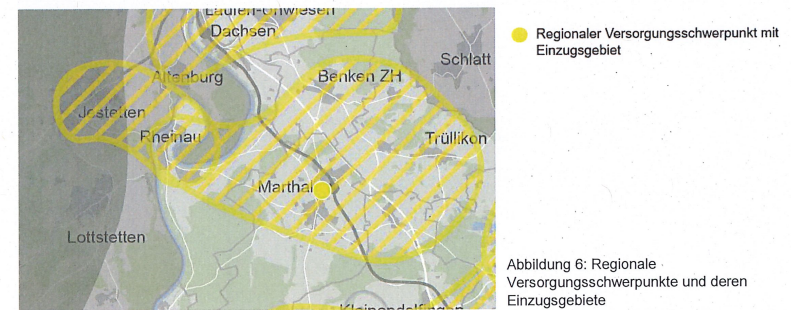
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Andelfingen, Schaffhausen, Winkelthaus

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: im Dorf (Arzt, Volg)

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Arzt, Volg

weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in Ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: nein aber es wird darüber diskutiert
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Fahradwege Rheinau - Ellikon

" Rheinau - Mathalen

" Rheinau - Dachsen

" Rheinau Benken

Rheinau liegt auf einer Veloroute

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Stammheim

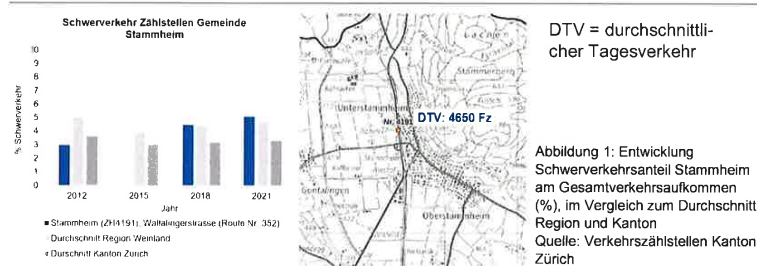
Nach dem ersten Gemeineworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: Einmündungen Hauptstrasse Oberstammheim

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: Oberstammheim und Waltalingen
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: Hauptstrasse, Oberstammheim
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: Schwerverkehr Landwirtschaft / Lastwagen
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

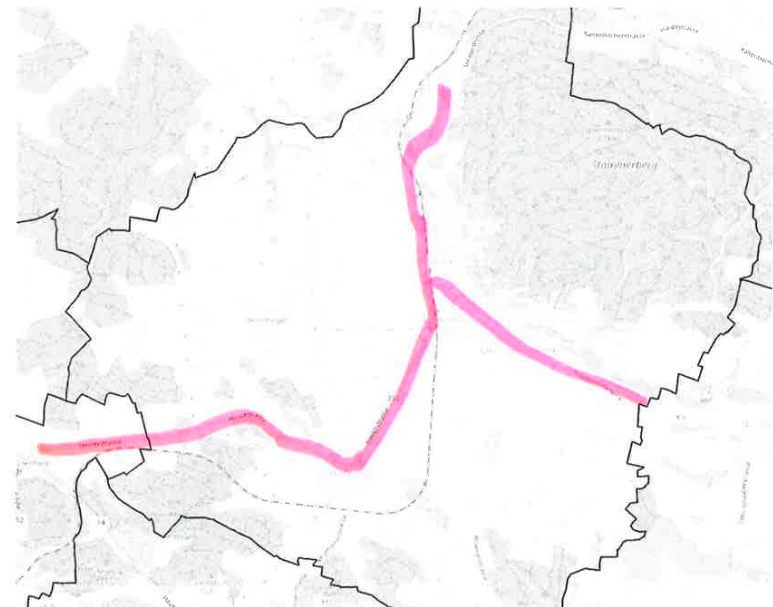


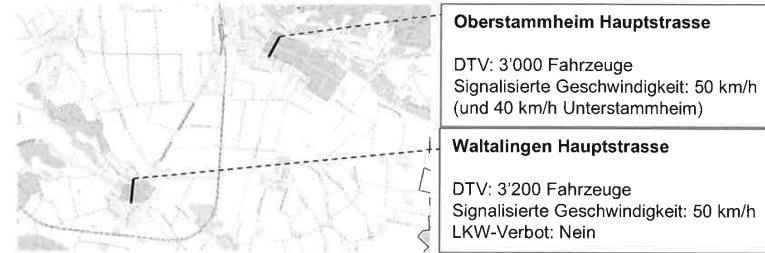
Abbildung 2: Stammheim und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Stammheim

Für beide Ortsdurchfahrten ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung für beide: Mehrheitlich realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: Tempo 40
 - Stärkere Begründung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: Einfahrtbremse
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

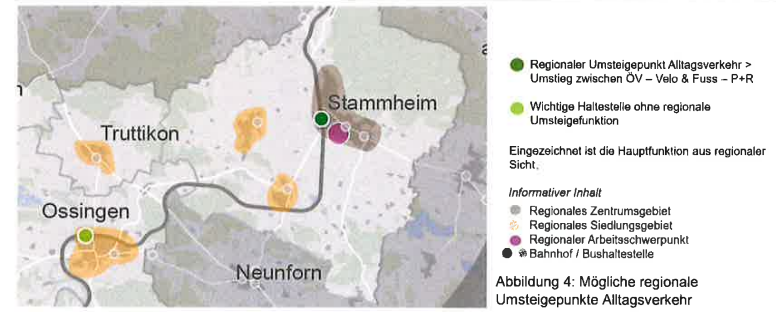
Erläuterung: _____

Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: Muss beschleunigt werden

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: Adler, Unterstammheim

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: _____

Veloabstellplätze

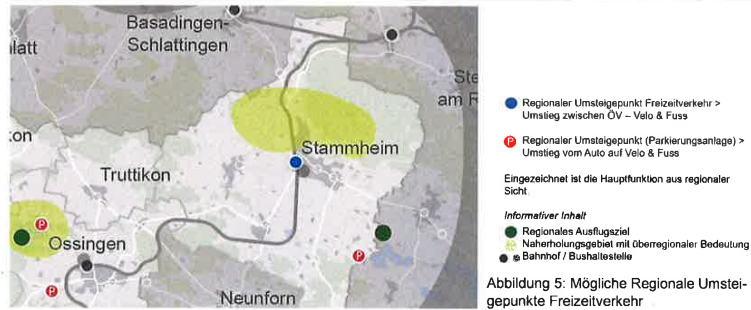
Erläuterung: _____

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtllich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

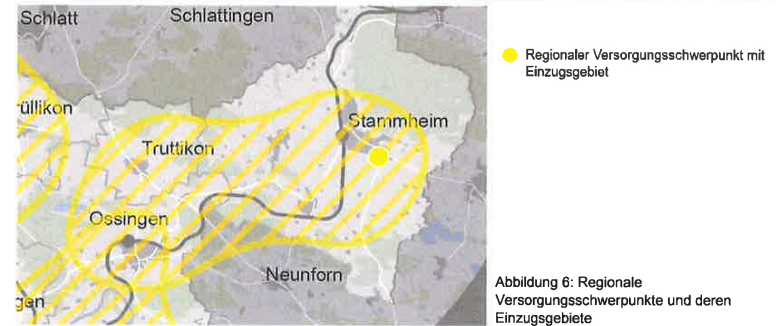
weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
Erläuterung: Stammertal, Stein am Rhein, Diessenhofen, Kleinandelfingen, Gailingen (De)
- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
Erläuterung: Stammertal, Diessenhofen
- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
Erläuterung: Volg, Metzgerei, Arzt, Bäckerei, Zahnarzt, Physio, Sport, Bank,
- weiteres
Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: _____

nein

geplant: _____

kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Anpassung Tempolimiten

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

- Umgestaltung Dorfeinfahrt Oberstammheim

- _____

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Thalheim an der Thur

Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.

→ Keine Zählstellen in der Gemeinde Thalheim an der Thur

DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Thalheim an der Thur am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: Teilweise behindert an unübersichtlichen Stellen durch langsame Fahrzeuge oder Umlad, leichte Störungen

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)

Erläuterung: Strassendorf, Anlieger meist immer betroffen, Verkehrsverlangsamungen (Kissen) erhöhen den Lärm, Anfahrt an Berg erhöht den Lärm

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde

Erläuterung: nicht durchgehend vorhanden, Einfahrten durch Veloverkehr mit geringen Sichtweiten, Zulieferung durch Strassen ohne Gehweg (Schulweg), Störungen mittel

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: teilweise der Situation nicht angepasst, nicht Schwerverkehr aber eher als Schwerverkehr

- Weiteres:

Erläuterung:

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Thalheim an der Thur und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

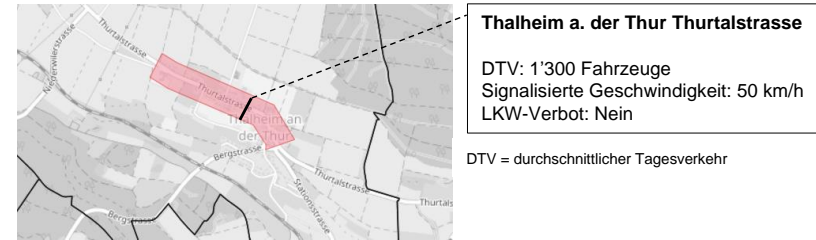


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Thalheim an der Thur

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: _____
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / ~~Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)~~
Erläuterung: eher unproblematisch in der Kernzone
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____
 - Weiteres: _____

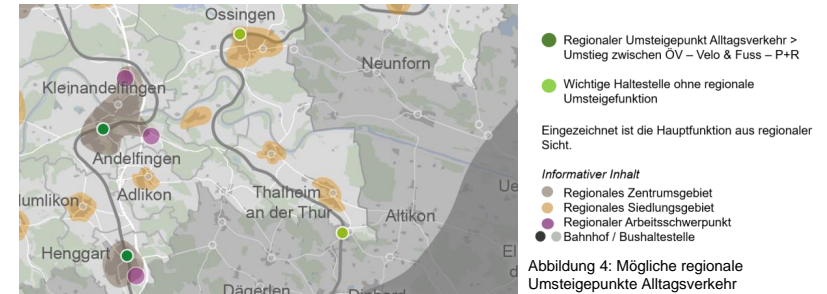
Erläuterung: _____

- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: eher sportlich

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja

Erläuterung: _____

- Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

- Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

- Parkplätze

Erläuterung: Zugang PP Asperhof (Naherholung)

- Veloabstellplätze

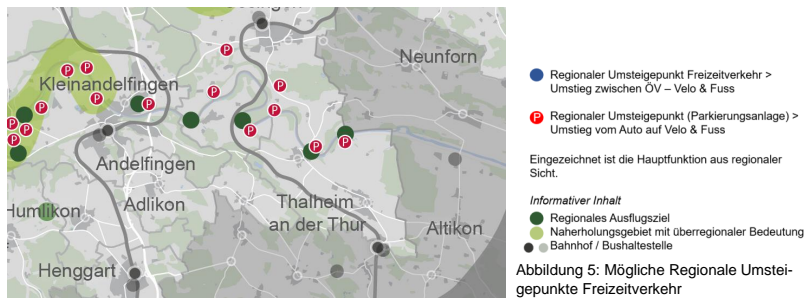
Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze

Erläuterung: Zugang PP Asperhof (Naherholung)

- Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

- Bessere Wegweisung

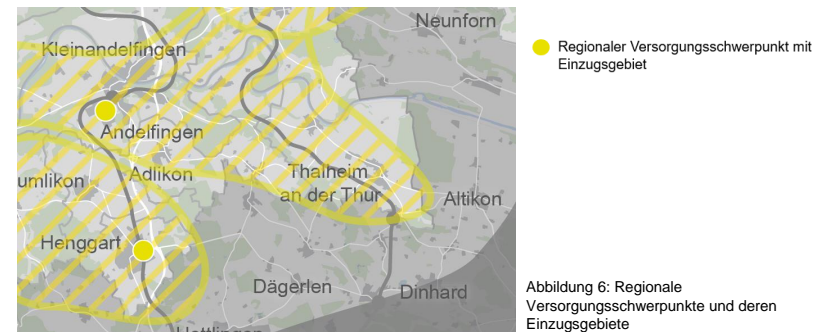
Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: Im Dorfladen Tlhm, Einkaufszentren Winterthur, Andelfingen

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Andelfingen, Henggart, Winterthur, Frauenfeld

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Erläuterung: Volg (nur für Tlhm), Rest. Brückenwaage

- weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: keine _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

30er Zonen TLhm und Gthsn

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

- bessere Erreichbarkeit unserer Dörfer (Massgeblich Gütighausen) durch ÖV
 - Buslinie von Frauenfeld nach Andelfingen
 - Halbstundentakt (zb einmal über Frauenfeld/ einmal über Andelfingen ...)
 - Sa-und So - durch ÖV abdecken
 - Gütighausen-Andelfingen Direktlinie statt über Niederwil/Adlikon (Andelfingen ist auch Schulort, somit Schulweg, Möglichkeiten schaffen, dass auch auf den Bus ausgewichen werden kann wenn Schulweg mit Velo nicht möglich ist zu bewältigen)
-

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Trüllikon

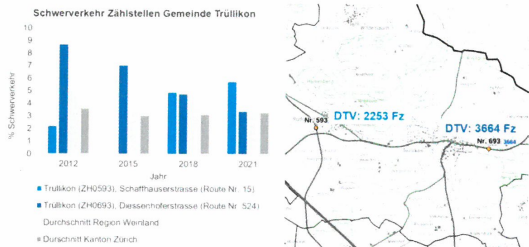
Nach dem ersten Gemeineworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Trüllikon am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: Schwerverkehr entlang der Andelfingerstrasse und Diessenhoferstrasse
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: gefährliche Einmündungen für Fussgänger und Velofahrer, Schulwegkreuzungen, Verengungen; LKWs weichen bei Insein und bei Gegenverkehr auf das Trottoir aus
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Erläuterung: 1 hohes Tempoempfinden für Schwerverkehr; 2 hohes Tempoempfinden bei Pendlerverkehr Schlatt-Trüllikon über Steig
- Weiteres: _____
Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

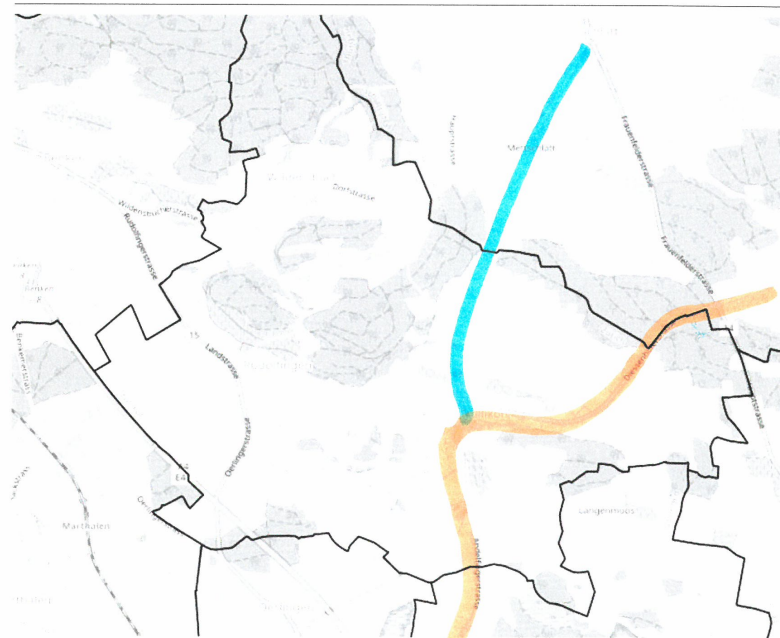


Abbildung 2: Trüllikon und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

1 Schwerverkehr (Transit)
D - Hemsholen - Basadingen - Trüllikon - A4 Anschluss Trüllikon

2 Pendlerverkehr
Schlatt - Trüllikon - Anschluss - A4 Anschluss Trüllikon

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

Seite 3

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlegenden Daten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

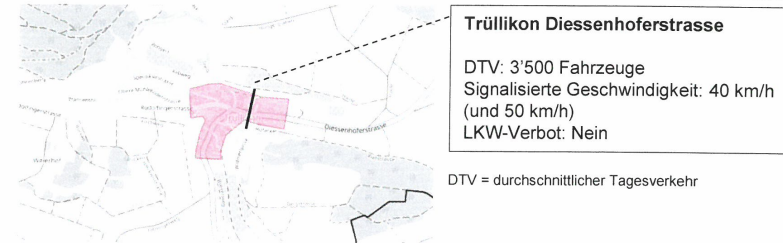


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Trüllikon

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: wenig Platz vorhanden
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: hohes Geschwindigkeitsempfinden
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____
 - Weiteres: Umsetzung der Umfahrung Ossingen priorisieren
Umleitung des Transit Schwerverkehrs auf das Nationalstrassennetz A4 E41

Seite 4

Erläuterung: _____

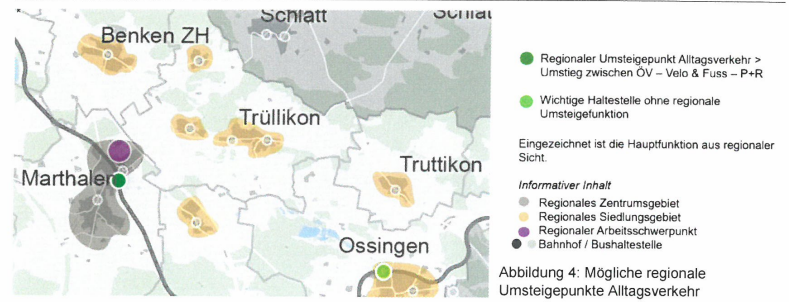
- Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

Seite 5

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

- Ja

Erläuterung: _____

- Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

- Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

- Parkplätze

Erläuterung: _____

- Veloabstellplätze

Erläuterung: _____

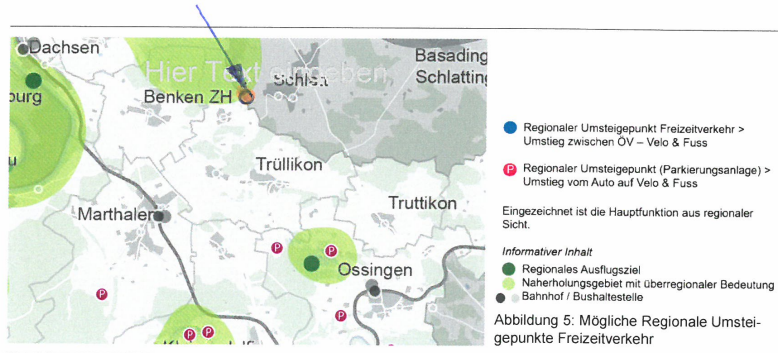
- weiteres

Erläuterung: _____

Seite 6

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

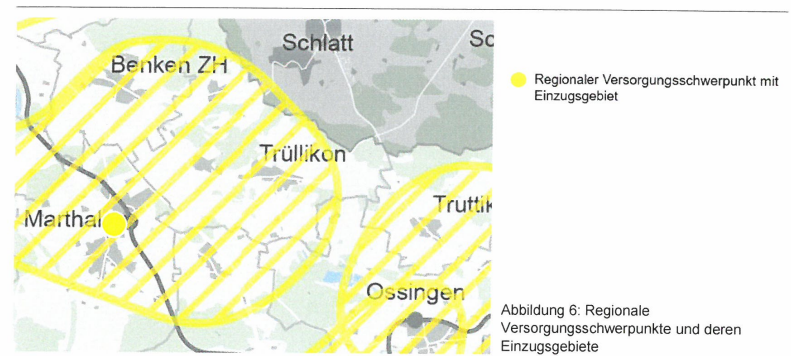
weitere: PP für Aussichtsturm Hochwacht und Cholfirst

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
Erläuterung: Volg Trüllikon und Rudolfingen, Andelfingen
- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
Erläuterung: P:Volg Läden, Andelfingen A:Marthalen, Andelfingen Ossingen L: Wthur, Schaffhausen
- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
Erläuterung: Einkaufen in Volg Läden, Hofladen
- weiteres
Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

ja: _____

nein

geplant: _____

kein Bedarf zur Zeit

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Kantonsüberschreitender OV TG - Schlatt - Wildensbuch - Marthalen (in Abklärung mit Postauto TG)

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

bessere Anbindung von Wildensbuch an den OV (Naherholungsgebiet Cholfirst, Aussichtsturm Hochwacht)

Verbesserung Angebot kantonüberschreitender OV (Thurgau - Schlatt - Wildensbuch - Bhf Marthalen)

Pendlerverkehrsreduktion Schlatt-Trüllikon
(Tempolimit 30, Hindernisse, Fahrverbot, teilweise Schotterbelag) Abklärungen mit Gde Schlatt TG

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Truttikon

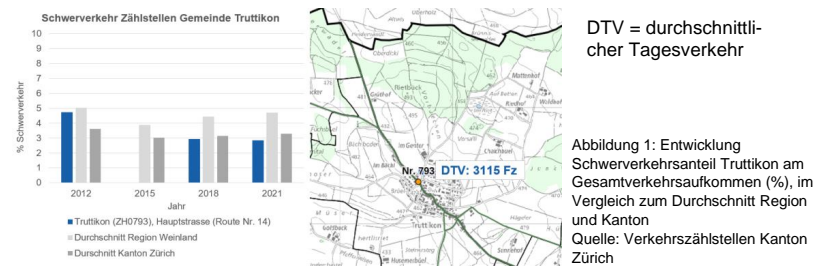
Nach dem ersten Gemeindegworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.



1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)

Erläuterung: _____

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Erläuterung: Hauptstrasse mitten durch das Dorf

- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Erläuterung: fehlende durchgängige Trottoirs

- Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Erläuterung: _____

- Weiteres: _____

Erläuterung: _____

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.



Abbildung 2: Truttikon und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

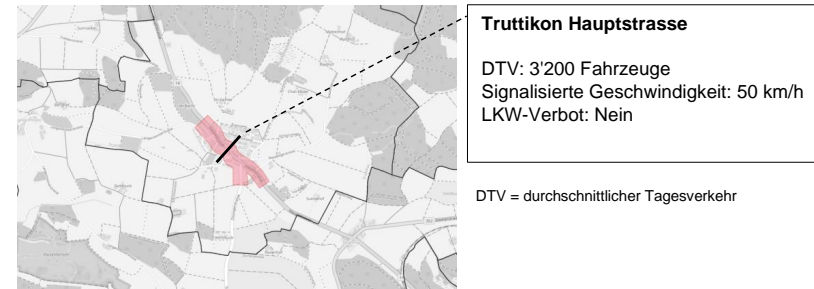


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Truttikon

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Geplant (kurz- bis mittelfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: _____
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: ev. 40 Km/h
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: _____
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: _____
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

Weiteres: _____

Erläuterung: _____

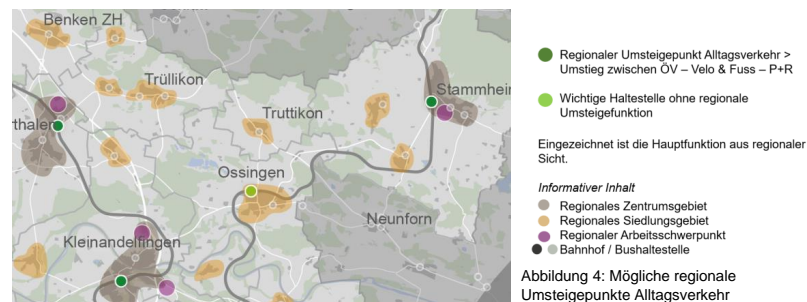


Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: ja _____

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?



Ja

Erläuterung: _____



Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?



Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____



Parkplätze

Erläuterung: zu wenige in Ossingen für Langzeitparkierer



Veloabstellplätze

Erläuterung: _____

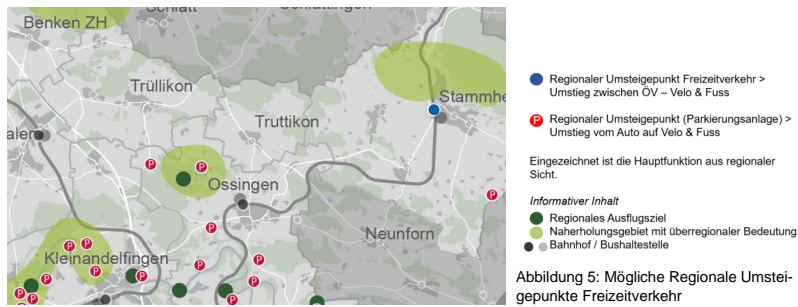


weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlic.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

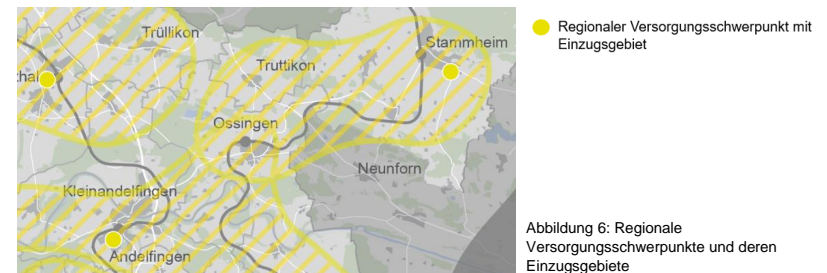
weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze
Erläuterung: _____
- Bewirtschaftungsmassnahmen
Erläuterung: _____
- Bessere Wegweisung
Erläuterung: _____
- weiteres
Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.
Erläuterung: zusätzlich Feuerthalen und Stein am Rhein

...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?
Erläuterung: alle ausserhalb des Dorfes

...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.
Erläuterung: Beck

weiteres
Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: E Mobil ...leider ungenutzt _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

Postautohaltestelle inkl. Verkehrsberuhigung (Insel)

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

Amt für Mobilität Kanton Zürich
Weinland

Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Konkretisierung Lagebeurteilung - Gemeinde Volken

Nach dem ersten Gemeineworkshop vom 9. Juli 2022 sind bei der Auswertung der Plakate weitere Fragen aufgetaucht, zu denen wir von den betroffenen Gemeinden gerne mehr Informationen hätten. Damit soll die Lagebeurteilung ergänzt und weitere wichtige Erkenntnisse für das Zielbild und den Aktionsplan (Massnahmen) gewonnen werden.

Wir bitten Sie, uns die Antworten bis Ende September 2022 in einem Dokument je Gemeinde zuzustellen. Bei Fragen können Sie sich gerne bei uns melden.

ewp AG: alice.chappuis@ewp.ch / Tel: 044 283 83 72

1 Auswirkungen des Schwerverkehrs

Hier ein Ausschnitt mit dem Schwerverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung über die letzten 10 Jahre auf ihrem Gemeindegebiet.

→ Keine Zählstellen in der Gemeinde Volken

DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Entwicklung Schwerverkehrsanteil Volken am Gesamtverkehrsaufkommen (%), im Vergleich zum Durchschnitt Region und Kanton
Quelle: Verkehrszählstellen Kanton Zürich

1.1 Welche Störungen und Defizite löst der Schwerverkehr in ihrer Ortschaft konkret aus? (bitte wählen Sie die zutreffenden Elemente aus)

- Störungen im Verkehrsfluss (Rückstaus, Zeitverluste für einmündende Fahrzeuge)
Die Bevölkerung äussert häufiger die Wahrnehmung, dass ein
Erläuterung: sicheres Überqueren der Strasse aufgrund der Verkehrsbelastung schwieriger wird.

- Lärmimmissionen (in Liegenschaften oder im Freiraum)
Während den Hauptverkehrszeiten des LKW Verkehrs sind z.B. Telefonate oder Gespräche
Erläuterung: am Schalter in der Gemeindeverwaltung nur bei geschlossenen Fenstern möglich.
- Sicherheitsgefühl auf Wegen zu Fuss / mit dem Velo durch Gemeinde
Zahlreiche Rückmeldungen von Familien kommen, weil man sich entlang der Durchgangs-
Erläuterung: strasse unsicher fühlt als Fussgänger und Zweiradfahrer.
- Geschwindigkeit der Fahrzeuge
Aufgrund der engen Bebauungen entlang der Strasse wird der Verkehr, insbesondere
Erläuterung: Schwerverkehr als zu schnell wahrgenommen. Der Wunsch einer Temporeduktion wird wiederholt geäussert.
- Weiteres: Kein Fussgängerstreifen im Zentrum oder andere sichere Querungsmöglichkeit
Erläuterung:

1.2 Zeichnen sie die Routen durch ihre Ortschaft mit übermässigem, störendem Schwerverkehr in folgender Abbildung ein.

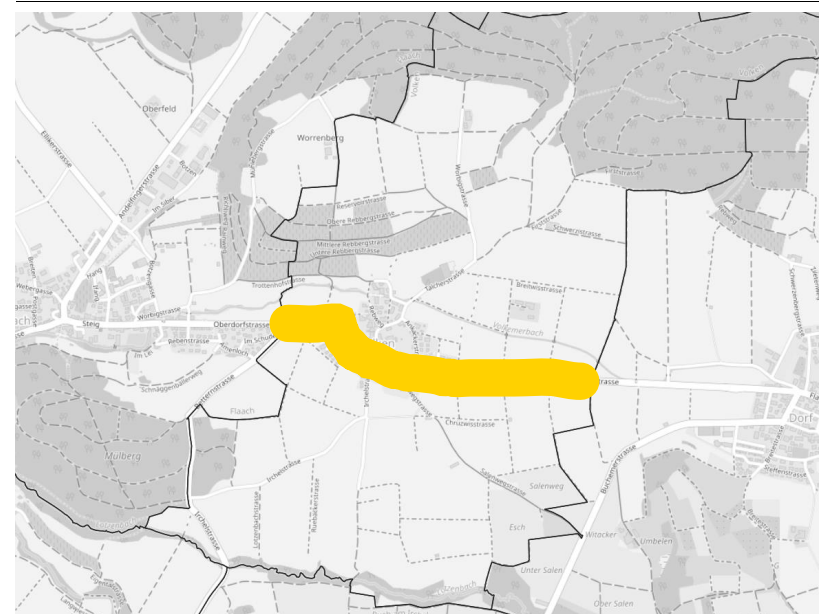


Abbildung 2: Volken und Umgebung mit Strassennetz (Quelle: Open Street Map)

2 Abgrenzung Durchgangsverkehr aus Sicht Gemeinde

- 2.1 Was betrachten Sie als «gebietsfremden Verkehr» beim Freizeitverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Jemand aus der Nachbargemeinde, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus einer nahegelegenen Stadt (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach) oder den Nachbarregionen, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
 - Jemand aus der Stadt Zürich, aus Süddeutschland oder dem Oberland, der ein Naherholungsgebiet in unserer Gemeinde aufsucht.
- 2.2 Was betrachten Sie in ihrer Gemeinde als «Durchgangsverkehr» beim Schwerverkehr (Mehrfachantworten möglich)?
- Traktoren oder andere landwirtschaftliche Fahrzeuge eines landwirtschaftlichen Betriebs einer anderen Weinländer Gemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer Nachbargemeinde.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer weiter entfernten Gemeinde des Weinlands.
 - Lastwagen mit Start oder Ziel in einem Betrieb in einer nahegelegenen Stadt bzw. in deren Umfeld (Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Bülach, Nachbarregionen).
Rafzerfeld
 - Lastwagen aus Deutschland, dem Kanton Schaffhausen oder dem Kanton Thurgau mit Start oder Ziel in einem Betrieb ausserhalb des Kantons Zürich (z.B. in der Zentralschweiz oder im Tessin).

3 Belastung und Handlungsbedarf in Ortsdurchfahrten

Hier ein Bild zum motorisierten Verkehrsaufkommen und weiteren Kennzahlen auf der Strasse in Ihrer Ortschaft. Grundlagendaten dafür ist das Verkehrsmodell des Kantons Zürich.

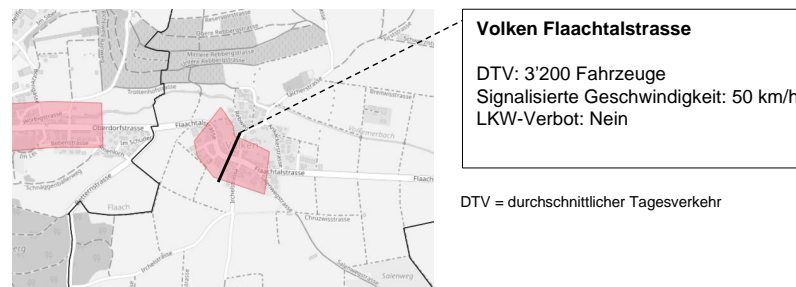


Abbildung 3: Ortsdurchfahrten und Kennzahlen Gemeinde Volken

Für die Ortsdurchfahrt ist gemäss dem regionalen Richtplan eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Der aktuelle Stand der Umsetzung: Teilweise realisiert (mittel-/langfristig).

- 3.1 Was ist bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in ihrer Gemeinde zu beachten?
- Grosszügigere Aufenthalts- und Bewegungsflächen (Trottoir für Zufussgehende, für Aussenflächen von Restaurants, etc.)
Erläuterung: Beim aktuellen Projekt konnten diese Aspekte nur teilweise realisiert werden.
 - Tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
Erläuterung: Wird immer wieder gewünscht, jedoch ebenso oft auch von Kt.Stellen abgewiesen.
 - Stärkere Begrünung / mehr andere Gestaltungselemente
Erläuterung: Gestaltungselemente wie z.B. farbliche Bodenmarkierungen wären sehr erwünscht.
 - Weniger öffentliche Parkplätze im Strassenraum / Mehr öffentliche Parkplätze im Strassenraum (Nichtzutreffendes bitte streichen)
Erläuterung: _____
 - Mehr Veloabstellplätze im Ortskern
Erläuterung: Dieses Thema ist auf Gemeindeebene in Bearbeitung.
 - Keine Veränderung erwünscht
Erläuterung: _____

nicht

Auch andere Gestaltungsmöglichkeiten oder andere Strassenbeläge würden sehr begrüsst.

Weiteres: _____

Erläuterung: _____

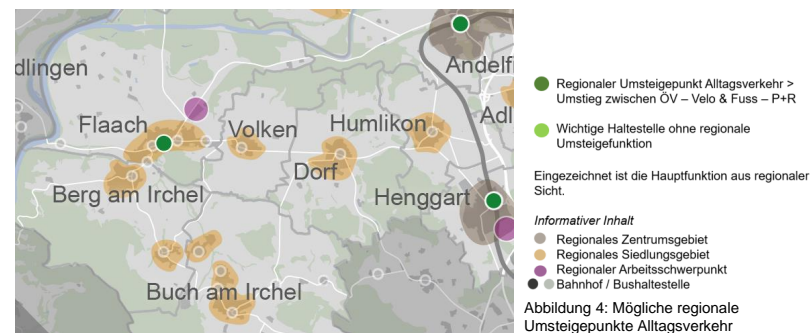
Stimmt der geplante Zeithorizont gemäss regionalem Richtplan?

Erläuterung: _____

Nein, da in Volken derzeit das Strassensanierungsprojekt Ortsdurchfahrt Volken umgesetzt wird und der Zeitplan des GVK erst im Anschluss greift.

4 Wichtige Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr

Hier ein Bild der ÖV-Haltestellen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die Arbeitsschwerpunkte und die regionalen Zentrums- und Siedlungsgebiete ersichtlich.



4.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Alltagsverkehr abgebildet?

Ja

Erläuterung: _____

Nein

weitere: _____

4.2 Was fehlt am Umsteigepunkt?

Aufenthaltsflächen

Erläuterung: _____

Parkplätze

Erläuterung: **Zu wenige Parkplätze in Andelfingen**

Veloabstellplätze

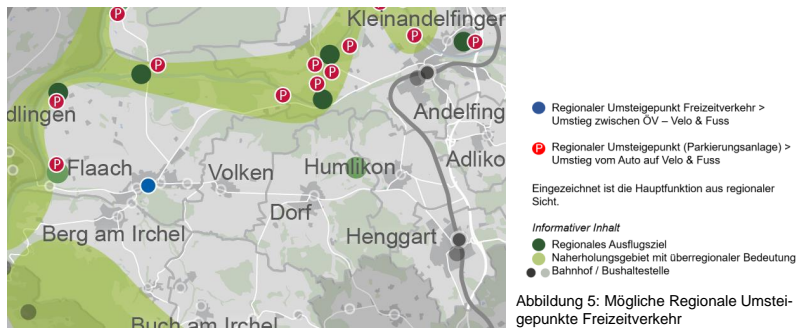
Erläuterung: **Zu wenig Veloabstellplätze in Henggart**

weiteres

Erläuterung: _____

5 Wichtige Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr

Hier ein Bild der Haltestellen sowie Parkieranlagen von regionaler Bedeutung in ihrer Ortschaft. Zudem sind die regionalen Naherholungsgebiete ersichtlich.



5.1 Sind alle wichtigen Umsteigepunkte für den Freizeitverkehr für Umstieg vom ÖV auf Fuss- und Veloverkehr und vom Auto auf Fuss- und Veloverkehr abgebildet?

- Ja
 Nein

weitere: _____

5.2 Wieso werden aus Ihrer Sicht die Umsteigepunkte nicht optimal genutzt? Welche Massnahmen könnten hilfreich sein, um eine bessere Nutzung zu erreichen?

- Parkplätze

Erläuterung: _____

- Bewirtschaftungsmassnahmen

Erläuterung: _____

- Bessere Wegweisung

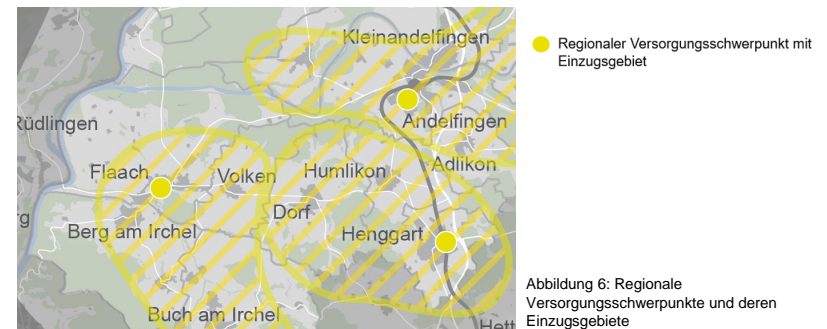
Erläuterung: _____

- weiteres

Erläuterung: _____

6 Versorgungsschwerpunkte und deren Einzugsgebiete

Folgende regionalen Versorgungsschwerpunkte für alltägliche Besorgungen sind in der Region vorhanden und sollen zukünftig gestärkt werden.



Um die Einzugsgebiete zu plausibilisieren, bitten wir sie, anzugeben...

- ...wo die Leute aus ihrer Gemeinde üblicherweise den täglichen Einkauf erledigen.

Erläuterung: im örtlichen Volg, am Arbeitsort, auf dem Arbeitsweg.

- ...wo Einrichtungen wie Post, Arzt, weitere Läden etc. liegen?

Erläuterung: Andelfingen, Neftenbach, Winterthur, Schaffhausen, Henggart

- ...welche Gelegenheiten in der eigenen Gemeinde liegen und deshalb zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können

Erläuterung: Volg-Laden, Hofläden, Gemeindeverwaltung, Schulbibliothek, Restaurant

- weiteres

Erläuterung: _____

7 Elektromobilität

7.1 Gibt es in ihrer Ortschaft öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Velo oder Elektroautos?

- ja: _____
- nein
- geplant: _____
- kein Bedarf

8 Laufende Projekte in der Gemeinde zum Thema Verkehr

~~Kantonales Strassenbauprojekt Sanierung Ortsdurchfahrt Volken,
Flaachtalstrasse, in
Ausführung 2022/23; Abschluss Belagseinbau August 2023~~

~~Räumliches Leitbild Volken, Gestaltung Ortskern~~

9 Weitere Ergänzungen

Was bei der Erarbeitung des rGVK unbedingt berücksichtigt werden soll?

~~Räumliches Leitbild Volken, Querungsmöglichkeiten
(Sicherheit und Qualitätssteigerung~~

~~öffentlicher Raum) im Dorfzentrum, mehr
Gestaltungsmöglichkeiten des Strassenraums~~

~~abgestimmt auf die Bedürfnisse der ganzen Gemeinde,
Temporeduktion motorisierter~~