



Gemeinde

Schleinikon

Kanton Zürich

Fassung für die kantonale Vorprüfung und Mitwirkung

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Die Präsidentin:

Der Gemeindeschreiber:

Florina Böhler-Steiger

Thomas Holl

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Gelb hinterlegte Textpassagen = PENDENT / ZU DISKUTIEREN

Kloten, 5. Mai 2025 / sk.1002.1 / Saf



member of

suisse.ing



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Lindenstrasse 23
8302 Kloten
Telefon 044 815 51 00
www.gossweiler.com

Auftraggeberin
Bearbeitung

Gemeinde Schleinikon
Gossweiler Ingenieure AG
Version 2.0

Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	12.08.2024	Saf/Hem	Entwurf
2.0	05.05.2025	Saf	Fassung für die kant. Vorprüfung

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Anlass	5
1.2	Grundsätze	5
1.3	Planungsablauf	6
1.5	Mitwirkung und Anhörung (folgt)	7
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Bund	9
2.1.1	Sachpläne	9
2.1.2	Bundesinventare	10
2.1.3	Bundesgesetz über Velowege	11
2.2	Kanton	12
2.2.1	Raumordnungskonzept	12
2.2.2	Kantonaler Richtplan	13
2.2.3	Kantonales Gesamtverkehrskonzept Zürich	15
2.3	Region	15
2.3.1	Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)	15
2.3.2	Regionaler Richtplan	17
2.3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Unterland plus	20
2.4	Kommunal	22
2.4.1	Kommunaler Verkehrsrichtplan	22
3	Analyse nach Sachthemen	23
3.1	Bevölkerung und Wirtschaft	23
3.1.1	Bevölkerung	23
3.1.2	Wirtschaft	25
3.2	Siedlungsnutzung und -struktur	26
3.2.1	Siedlungsentwicklung	26
3.2.2	Bauzonenreserven	27
3.2.3	Quartieranalyse / Attraktoren	28
3.3	Umwelt	29
3.3.1	Fluglärm	29
3.3.2	Strassenlärm	30
3.3.3	Bahnlärm	31
3.4	Verkehr	32
3.4.1	Modalsplit und Verkehrsaufkommen	32
3.4.2	Trennelemente	32
3.4.3	Fussverkehr	33
3.4.4	Veloverkehr	34
3.4.5	Öffentlicher Verkehr	35
3.4.6	Motorisierter Individualverkehr	36
3.4.7	Unfälle	37

4	Kommunaler Richtplantext	39
4.1	Gesamtstrategie	39
4.1.1	Kernstrategie	39
4.1.2	Ziele und Stossrichtungen	39
4.2	Motorisierter Individualverkehr	41
4.3	Öffentlicher Verkehr	42
4.4	Fussverkehr	43
4.5	Veloverkehr	45
5	Würdigung	46

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Die Gemeinde Schleinikon verfügt über einen kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1982. Seit der erstmaligen Festsetzung im Jahr 1982 wurde der kommunale Verkehrsrichtplan im Jahre 2001 revidiert und am 19. März 2002 von der Gemeindeversammlung verabschiedet.

Seit der Erstellung 1982 und der Revision im Jahr 2001 wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert.

Aktualisierung

Mit der vorliegenden Revision wird der Verkehrsrichtplan auf Grundlage der übergeordneten Planungen überprüft und aktualisiert sowie einer Präzisierung aufgrund von geänderten Umständen und Anforderungen sowie neuen Erkenntnissen unterzogen. Die Revision der Richtplanung hat nach den gesetzlichen Vorgaben des PBG zu erfolgen. Auf kommunaler Stufe ist der Verkehrsplan zwingend vorgeschrieben.

1.2 Grundsätze

Abgrenzung

Der kommunale Verkehrsrichtplan gemäss § 31 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) legt die angestrebte räumliche Entwicklung bezüglich des Verkehrs fest. Er zeigt auf, wie die raumwirksamen, verkehrlichen Tätigkeiten der Gemeinde mit jenen der Nachbargemeinden, der Region und dem Kanton aufeinander abgestimmt werden.

Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist ein für die Behörden verbindliches Planungs- und Koordinationsinstrument. Grundeigentümer sind nicht unmittelbar betroffen. Für sie werden die neuen Festlegungen erst mit der Umsetzung in der Nutzungsplanung rechtlich verbindlich.

Raumsicherung

Einträge im Richtplan bilden auch die Basis für die Raumsicherung und einen möglichen Landerwerb. Angestrebt wird immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern.

Kostenfolge

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Kostenfolgen. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Auswirkungen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden.

Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- ◆ Umsetzung von Erschliessungsanlagen in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- ◆ Planungs- und Projektierungskredite
- ◆ Baukredite (z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung)

- ◆ Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- ◆ Verträge

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung.

Solche Kosten können sein:

- ◆ Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- ◆ Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- ◆ Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.)
- ◆ Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

Bestandteile

Der kommunale Verkehrsrichtplan besteht aus einem Plan im Massstab 1:5'000 und diesem Bericht. Er beinhaltet folgende Bereiche:

- ◆ Motorisierter Individualverkehr
- ◆ Öffentlicher Verkehr
- ◆ Veloverkehr
- ◆ Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

Der vorliegende Bericht setzt sich aus den Erläuterungen entsprechend Art. 47 RPV und dem festgesetzten Richtplantext zum VRP (Kapitel 4) zusammen.

1.3 Planungsablauf

Der Ablauf der Revision sieht wie folgt aus:

- | |
|---|
| ◆ Entwurf Revisionsvorlage |
| ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden Vorprüfung durch den Kanton (ARE) und Mitwirkungsverfahren |
| ◆ Bereinigung der Revisionsvorlage aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung und dem Mitwirkungsverfahren |
| ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden öffentlicher Auflage und Anhörung |
| ◆ Öffentliche Auflage und Anhörung während 60 Tagen gemäss § 7 PBG |
| ◆ Auswertung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage sowie Anhörung im Einwendungsbericht |
| ◆ Verabschiedung Revisionsvorlage durch den Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung |
| ◆ Gemeindeversammlung |
| ◆ Genehmigung durch die Baudirektion Kanton Zürich |
| ◆ Publikation und Rekursmöglichkeit während 30 Tagen (§ 5 Abs. 3 PBG) |

1.5 Mitwirkung und Anhörung (folgt)

Information der Bevölkerung	Die Bevölkerung wurde zu Beginn des Mitwirkungsverfahrens an der Informationsveranstaltung vom 27. Mai 2025 über die Arbeiten informiert.
Mitwirkungsverfahren	Während der kantonalen Vorprüfung wurden die Revisionsvorlage im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens öffentlich aufgeschaltet. Die Bevölkerung hatte vom 28. Mai 2025 bis 27. Juni 2025 die Möglichkeit sich zur Revision der Richt- und Nutzungsplanung zu äussern.
Stellungnahme ARE	Die Revisionsvorlage wurde dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom xxx zur Revision Stellung genommen.
Öffentliche Auflage	Die Revisionsvorlage wurde am xxx vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom xxx bis xxx. Während der Auflagefrist konnten sich alle zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen
Anhörung	Die Nachbargemeinden sowie die Planungsgruppe wurden zur Anhörung eingeladen. Die Region hat mit Schreiben vom xxx zur Revision Stellung genommen.
Bericht zu den Einwendungen	Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind x Einwendungen eingegangen. Zu den Einwendungen wird in einem separaten Bericht Stellung genommen. Die Anträge wurden vollständig berücksichtigt. xxx

2 Rahmenbedingungen

Das schweizerische Planungssystem ist hierarchisch aufgebaut. Die Gemeinde Schleinikon muss als untergeordneter Planungsträger die übergeordneten Planungen in ihre Planungsprozesse integrieren.

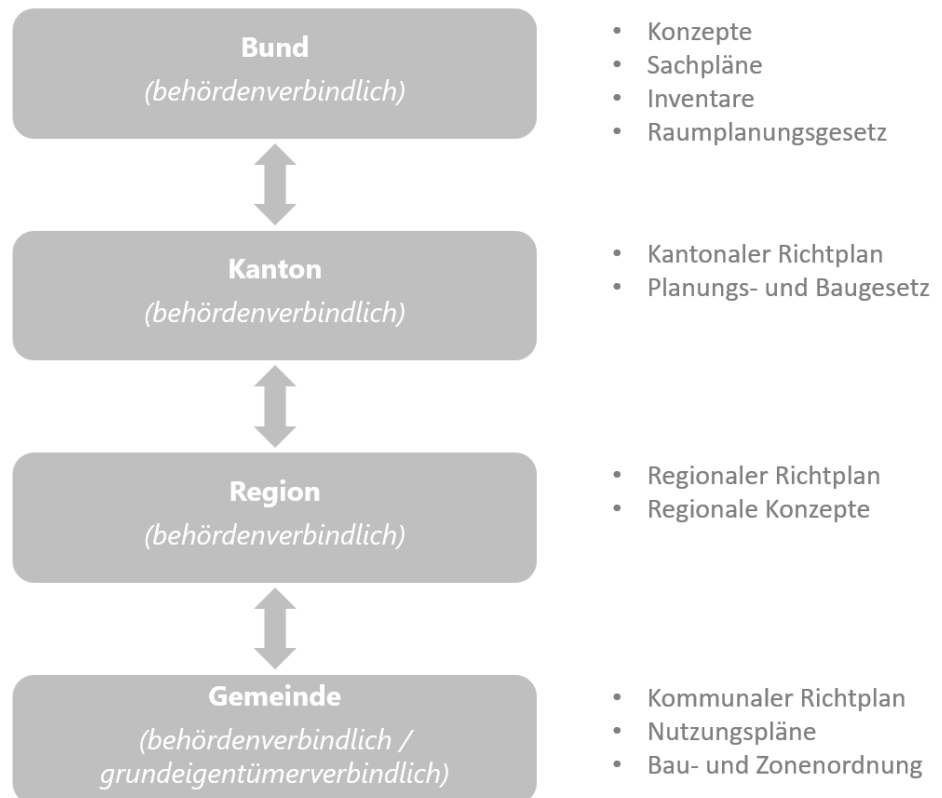


Abbildung 1 Übersicht Planungssystem Schweiz

Nachfolgend werden die wichtigsten Rahmenbedingungen auf Stufe Bund, Kanton, Region und Kommune wiedergegeben.

2.1 Bund

2.1.1 Sachpläne

Der folgende Kartenausschnitt zeigt den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und den Sachplan geologisches Tiefenlager.

Quelle: maps.geo.admin.ch,
abgerufen am 16. April 2025

Legende

Sachplan geologische Tiefenlager

-  Geologisches Standortgebiet für SMA
-  Geologisches Standortgebiet für HAA

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

-  Gebiet mit Hindernisbegrenzung
-  Gebiet mit Lärmbelastung
-  Abgrenzungslinie (Lärm)

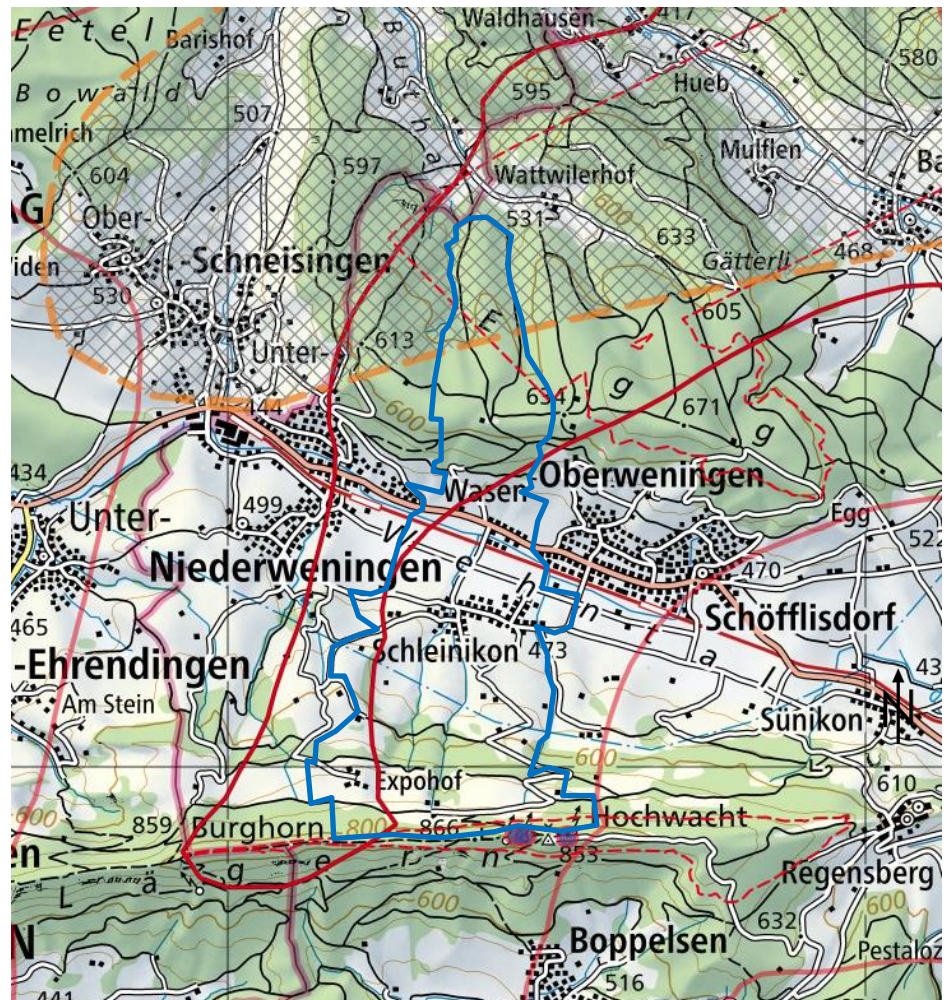


Abbildung 2 Ausschnitt Sachpläne (blau: Gemeindegebiet)

Sachplan geologisches Tiefenlager

Gemäss Sachplan geologische Tiefenlager befindet sich die nördliche Spitze des Gemeindegebiets in einem geologischen Standortgebiet für schwach- und mittelradioaktive Abfälle (SMA) sowie für hochradioaktive Abfälle (HAA). Es handelt sich dabei um ein Waldgebiet um den Schliniker Buck.

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur und Luftfahrt (SIL)

Gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur und Luftfahrt (SIL) befindet sich die Gemeinde Schleinikon in einem Gebiet mit Fluglärmbelastung (vgl. Kapitel 3.3.1). Im Norden der Gemeinde, ausserhalb der Bauzonen, befindet sich ein Teilgebiet, welches als Gebiet mit Hindernisbegrenzung ausgeschieden ist.

2.1.2 Bundesinventare

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Gemäss Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) befindet sich der südlich, des Siedlungsgebiet liegende Gemeindeteil in einem Lägerngbiet.

Es handelt sich dabei um das Lägerngbiet BLN 1011 mit einer Fläche von 2'466 ha. Die Lägerner erstreckt sich als lang gezogener, bewaldeter Bergkamm in West-Ost-Richtung zwischen Baden und Dielsdorf. Sie dient als wichtiger Lebens- und Rückzugsraum für zahlreiche seltene und charakteristische Pflanzen- und Tierarten.

Inventar der historischen Verkehrswege Schweiz (IVS)

Gemäss Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz befinden sich mehrere Wege von regionaler und lokaler Bedeutung auf dem Gemeindegebiet von Schleinitikon.

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 16. April 2025

Legende

BLN

BLN-Gebiete

IVS

Nationale Bedeutung

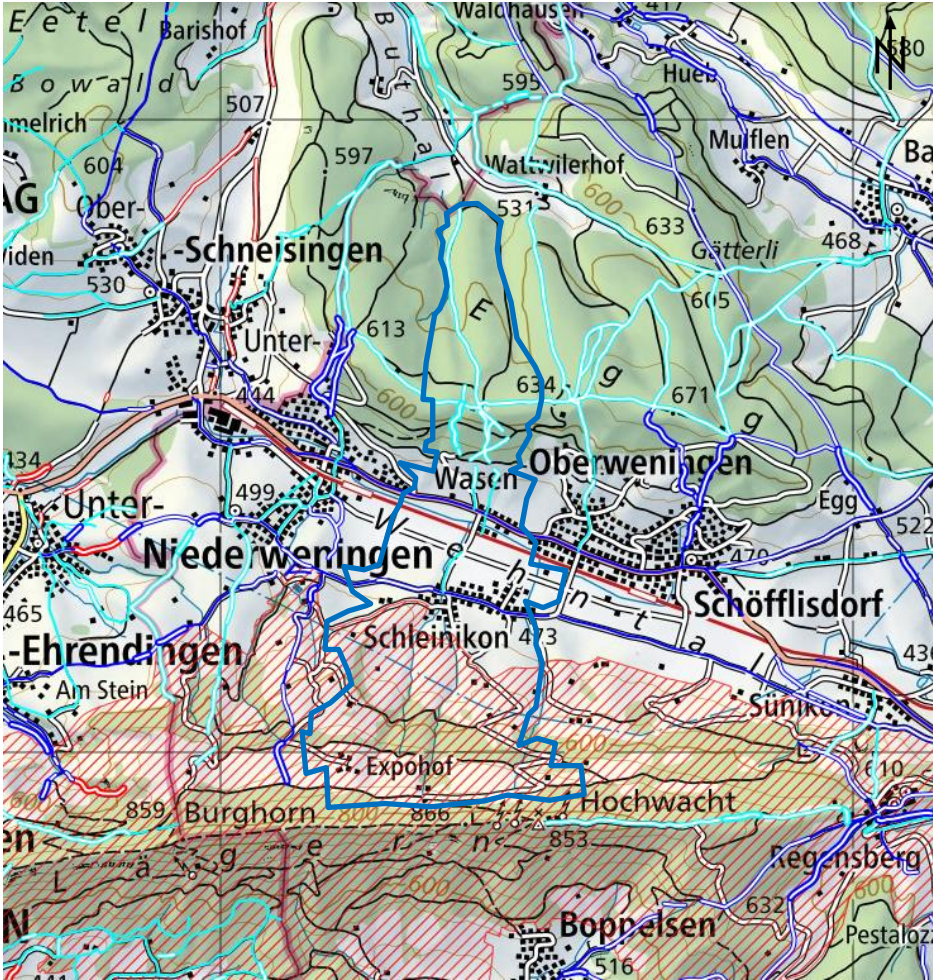
Historischer Verlauf mit viel Substanz

Abbildung 3 Ausschnitt Bundesinventare (blau: Gemeindegebiet)

2.1.3 Bundesgesetz über Velowege

Das Bundesgesetz über Velowege ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft. Es verpflichtet die Kantone und Gemeinden ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz innerhalb von fünf Jahren zu planen. In einem zweiten Schritt soll dieses bis 2042 umgesetzt werden.

Aufgabe der Gemeinde

Aufgabe der Gemeinde ist es, ein kommunales Velowegnetz für den Alltagsverkehr im kommunalen Richtplan Verkehr abzubilden. Mit den damit verknüpften Verfahren ist dieses auch festzusetzen. Die Festsetzung dieses kommunalen Velowegnetzes muss bis spätestens am 31. Dezember 2027 erfolgen.

Das Velowegnetz muss eine angemessene Dichte mit einer direkten Streckenführung aufweisen. Zudem soll es die wichtigsten Orte innerhalb der Gemeinde verbinden, insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowege für die Freizeit.

2.2 Kanton

2.2.1 Raumordnungskonzept

Im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans Zürich mit Stand 11. März 2024 ist das Gemeindegebiet Schleinikon dem Handlungsraum "Kulturlandschaft" zugeordnet. Es wird folgender Handlungsbedarf dafür ausgewiesen:

- ◆ Die Raumverträglichkeit des Strukturwandels ist in der Landwirtschaft sicherzustellen;
- ◆ die Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ist zu ermöglichen;
- ◆ die noch verbliebenen unverbauten Landschaftskammern sind zu erhalten und die ausgeräumten Landschaften sind aufzuwerten;
- ◆ Entwicklungsperspektiven sind zu konkretisieren;
- ◆ es sollen attraktive Ortszentren geschaffen und Ortsdurchfahrten gestaltet werden;
- ◆ auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität ist zu verzichten;
- ◆ die Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit sind zu stärken;
- ◆ die zusammenhängenden Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sind zu sichern.

Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
Stand: 11. März 2024

Legende

Handlungsräume

- Stadtlandschaft
- Urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

- Kantonales Zentrumsgebiet
- Ausserkantonales Zentrum
- S-Bahnlinie als Rückgrat der Siedlungsentw.
- Andere Bahnlinie
- Hochleistungsstrasse

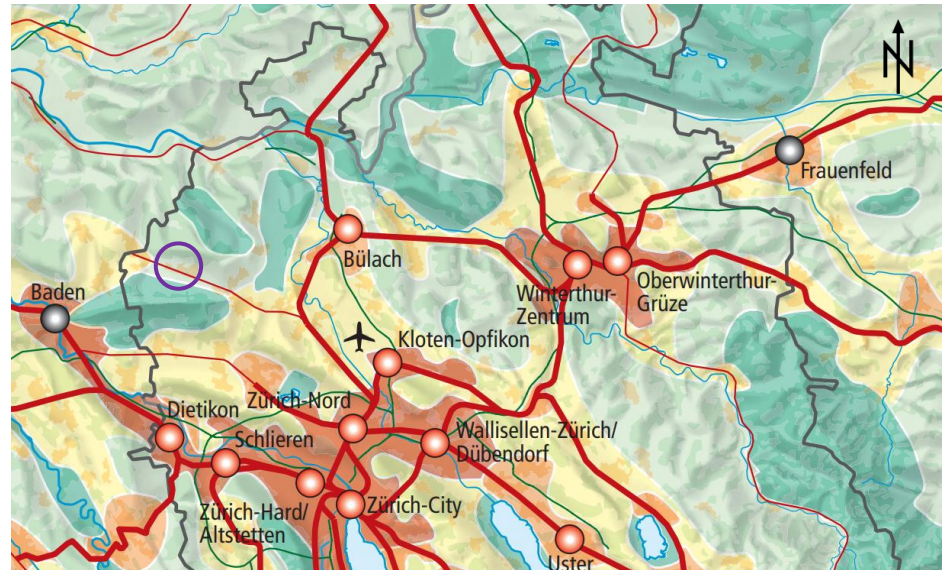


Abbildung 4 Ausschnitt Raumkonzept (violetter Kreis: Gemeinde Schleinikon)

Bevölkerungswachstum

Das zukünftige Bevölkerungswachstum soll zu mindestens 80 % in den Handlungsräumen "Stadtlandschaft" und "Urbane Wohnlandschaft" stattfinden. Den weiteren Handlungsräumen kommt eine untergeordnete Rolle zu.

2.2.2 Kantonaler Richtplan

Bedeutung des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Führungs- und Steuerungsinstrument in Bezug auf die Raumplanung. Dieser erlaubt es, die räumliche Entwicklung vorausschauend zu lenken und Nutzungskonflikte frühzeitig zu erkennen.

Der Richtplan ist in der Nutzungsplanung vollumfänglich zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl für die generellen Zielsetzungen als auch für die konkreten textlichen Inhalte des Richtplans und seine planerischen Festsetzungen.

Zeithorizont

Der kantonale Richtplan weist einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren auf. Bei den Festlegungen des kantonalen Richtplans wird zwischen den Zeithorizonten kurzfristig (innert 10 Jahren), mittelfristig (innert 10 – 20 Jahren) und langfristig (innert 20 – 30 Jahren) unterschieden.

Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
Stand: 11. März 2024

Legende

Bestehend

-  Siedlungsgebiet
-  Schutzwürdiges Ortsbild
-  Fruchtfolgefläche
-  Übriges Landwirtschaftsgebiet
-  Naturschutzgebiet (in Gewässern)
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Landschaftsförderungsgebiet
-  Freihaltegebiet
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Station / Haltestelle
-  Hochspannungsleitung
-  Abgrenzungslinie Flughafen

Geplant

-  Gewässerrevitalisierung
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Abklassierung/Rückbau Hauptverkehrsstrasse
-  Zu prüfende Linienführung Autobahn
-  Ausbau Bahnlinie
-  Hochspannungsleitung

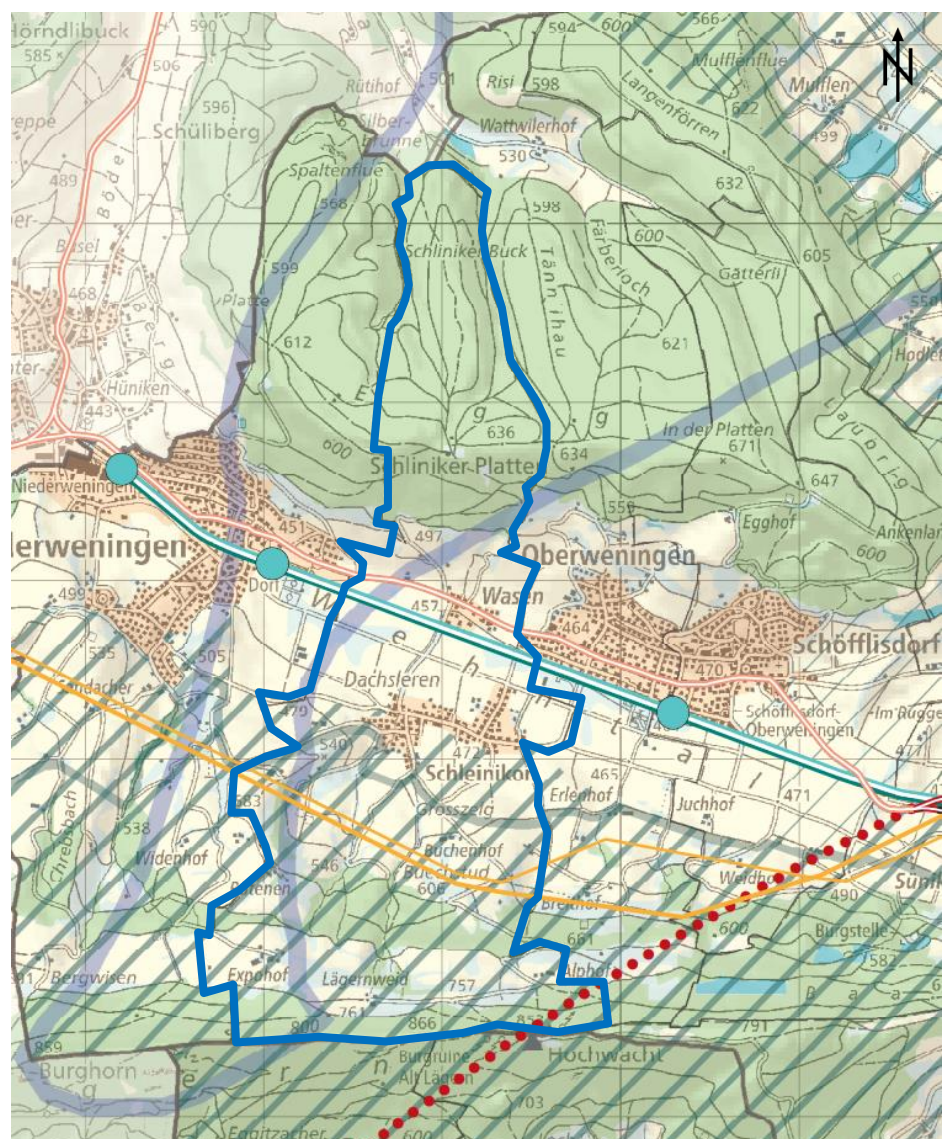


Abbildung 5 Ausschnitt kantonalen Richtplan (blau: Gemeindegebiet)

Ziele Gesamtstrategie Siedlung

Die Gesamtstrategie Siedlung des kantonalen Richtplans definiert die folgenden übergeordneten Ziele:

Siedlung	- Mit dem Boden haushälterisch umgehen - Siedlungen nach innen entwickeln (bspw. auch im Art. 1 RPG geregelt) - Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche stärken - Siedlungsqualität erhöhen - Gewerbe stärken
Landschaft	- Produktionsgrundlagen sichern - Landschaft insgesamt erhalten und aufwerten - Ausserhalb der Bauzonen nur landschaftsverträglich bauen - Besonders wertvolle Landschaftsteile schützen und vernetzen - Erholungsnutzung landschaftsverträglich gestalten und Erlebbarkeit der Landschaft stärken
Verkehr	- Ressourcen schonen - Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken - Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern - Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten
Ver-/ Entsorgung	- Wasserversorgung und Abwasserentsorgung gewährleisten - Rohstoffe umwelt- und siedlungsverträglich nutzen - Zuverlässige und umweltfreundliche Energieversorgung sichern - Grundversorgung mit Kommunikationssystemen siedlungsverträglich gestalten - Abfälle verwerten und Deponiestandorte sichern - Belastete Standorte nutzen

Der kantonale Richtplan hält folgende geplante Massnahmen für das Gemeindegebiet von Schleinikon fest:

Ausbau Bahnlinie

Die S-Bahnlinie Oberglatt-Niederweningen soll langfristig auf eine Doppelspur ausgebaut werden.

Zu prüfende Linienführung Autobahn

Zwischen der Verzweigung Bülach und der Verzweigung Wettingen ist langfristig eine 4-streifige Autobahn geplant. Dieses Vorhaben ist mit dem Kanton Aargau zu koordinieren und mit dem Moorschutz, Abklassierungen von Strassen und dem Rückbau von Strassen im Gebiet Neeracherried abzustimmen.

2.2.3 Kantonales Gesamtverkehrskonzept Zürich

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) aus dem Jahr 2018 definiert die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich mit Planungshorizont 2030.

Ziele

Es definiert die folgenden Ziele:

- ◆ Optimierung des Verkehrsangebots
- ◆ Steuerung der Verkehrsnachfrage
- ◆ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ◆ Verminderung des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt
- ◆ Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

2.3 Region

2.3.1 Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)

Das regionale Raumordnungskonzept Zürcher Unterland wurde am 29. August 2012 von der Delegiertenversammlung verabschiedet.

Das Regio-ROK entwirft ein Bild der künftig angestrebten Raumordnung des Zürcher Unterlands. Es präzisiert die Festlegungen aus dem kantonalen ROK und konkretisiert dessen Ziele. Das Regio-ROK dient als Grundlage für den regionalen Richtplan.

Leitsätze für die räumliche Entwicklung

Folgende Leitsätze zur räumlichen Entwicklung im Zürcher Unterland sind relevant für die künftige Entwicklung der Gemeinde Schleinikon:

- ◆ Die Region Zürcher Unterland zeichnet sich durch ihre besondere Vielfalt aus.
- ◆ Das Zürcher Unterland bietet qualitativ hochwertige Wohnstandorte mit hoher Siedlungsqualität.
- ◆ Gemeindegrenzen überschreitende Entwicklungen und Aufgaben werden gemeinsam in zweckmässigen Formen der Zusammenarbeit angegangen.
- ◆ Die Siedlungsentwicklung richtet sich auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbare Standorte.
- ◆ Die attraktiven Landschaftsräume sind für die Bevölkerung gut zugänglich und für Erholungszwecke nutzbar.
- ◆ Die land- und forstwirtschaftliche Produktion und die traditionellen Kulturlandschaften prägen das Zürcher Unterland auch künftig.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Stand: 15. September 2021

Legende

-  Dynamische städtische Räume
-  Moderat verdichtete Räume
-  Erneuerte ländliche Räume
-  Kantonales Zentrum
-  Regionales Zentrum
-  Verbindung überregionaler Bedeutung
-  Verbindung zwischen Zentren
-  Verbindung regionaler Bedeutung
-  Priorität Natur und Erholung
-  Priorität Landwirtschaft
-  Landschaft im Umbruch
-  Überregionale Attraktion

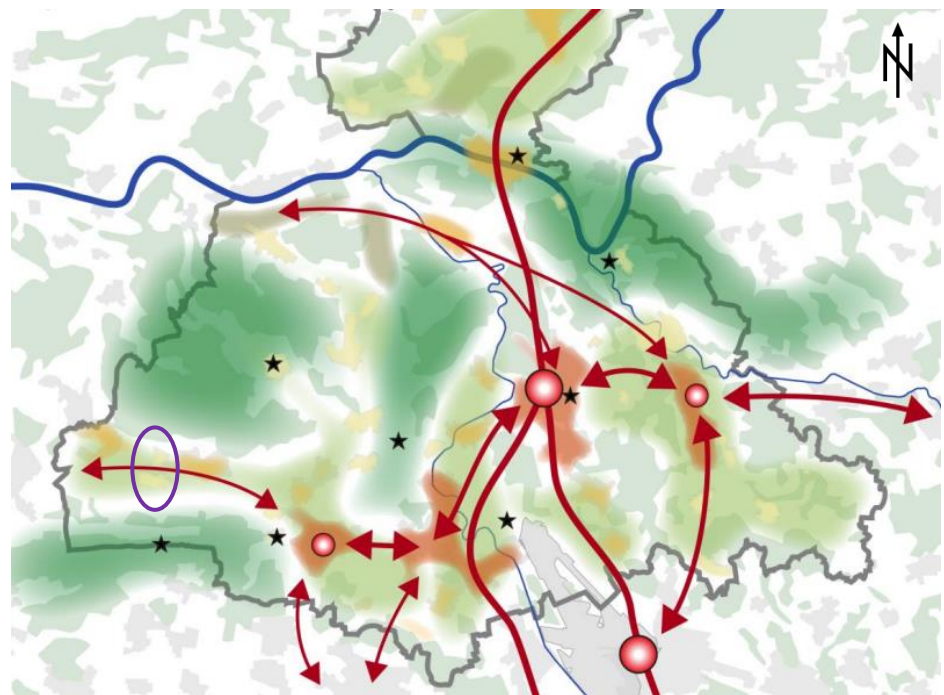


Abbildung 6 Ausschnitt Zielbild 2023 (violetter Kreis: Gemeinde Schleinikon)

2.3.2 Regionaler Richtplan

Die Gemeinde Schleinikon befindet sich im Einzugsgebiet des regionalen Richtplans Unterland.

Bedeutung des regionalen Richtplans

Die regionalen Richtpläne dienen als strategisches Führungsinstrument für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung der einzelnen Regionen. Er differenziert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und stimmt diese auf die Bedürfnisse der Region ab.

Zeithorizont und Struktur

Die regionale Richtplanung stellt eine Gesamtschau aller raumplanerischen Aktivitäten dar, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Sie umfasst die Teile "Siedlung und Landschaft", "Verkehr" sowie "Ver- und Entsorgung" und "öffentliche Bauten und Anlagen". Der Zeithorizont ist auf 20 bis 25 Jahren ausgerichtet. Bei den Festlegungen wird zwischen den Zeithorizonten kurzfristig (innert 10 Jahren), mittelfristig (innert 10 – 20 Jahren) und langfristig (innert 20 – 30 Jahren) unterschieden. Massgebend für die vorliegende Revision der Nutzungsplanung sind insbesondere die Festlegungen zum Teil "Siedlung und Landschaft" und "öffentliche Bauten und Anlagen".

2.3.2.1 Teil Verkehr

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr, Stand: 25. Oktober 2023

Legende

Bestehend

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Parkierungsanlage
-  Radweg
-  Fuss- / Wanderweg
-  Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
-  Station / Haltestelle
-  Abgrenzung Flughafen-perimeter

Geplant

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
-  Umgestaltung Strassenraum
-  Variante / zu prüfende Linienführung
-  Radweg
-  Ausbau Bahnlinie

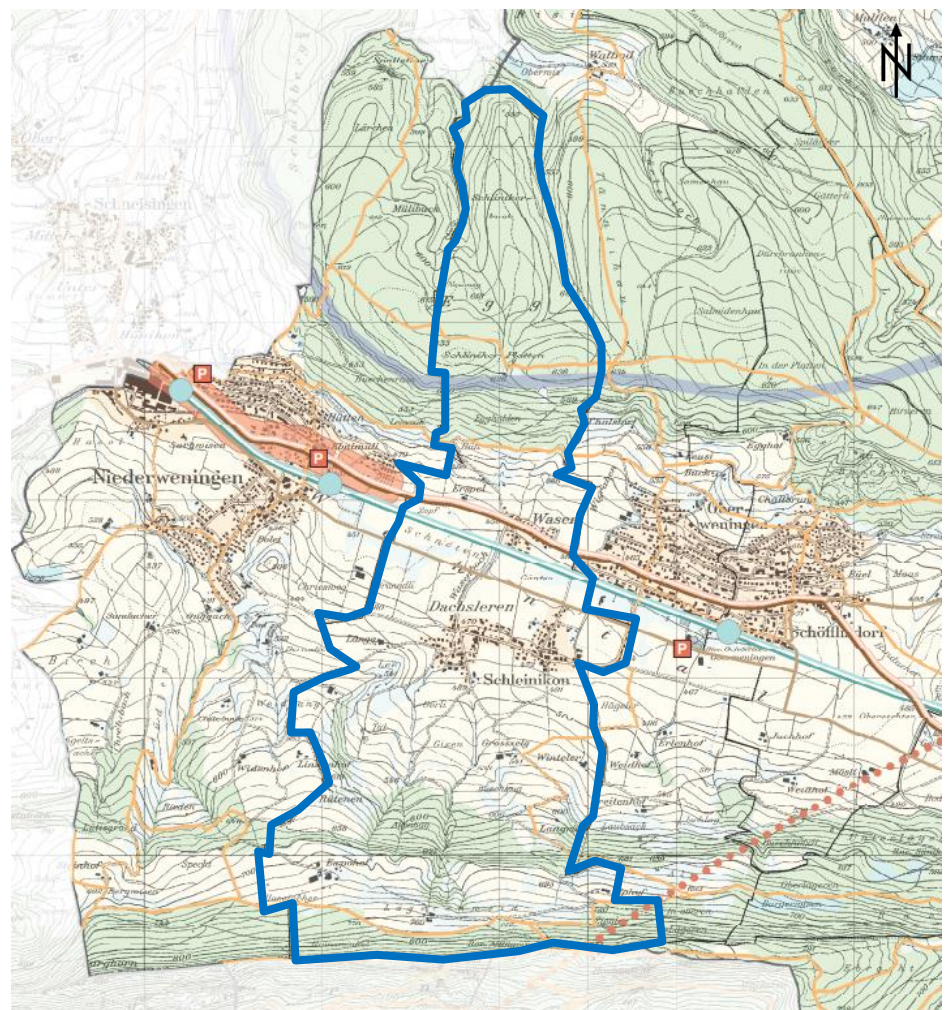


Abbildung 7 Ausschnitt regionaler Richtplan, Teil Verkehr (blau: Gemeindegebiet)

Gesamtstrategie

Der regionale Richtplan verfolgt die Gesamtstrategie, alle Räume im Unterland an die Zentren in und ausserhalb der Region anzubinden. Ziel ist es die auf der Strasse und auf der Schiene leistungsfähige Nord-Süd-Achse nicht nur für Fernverbindungen, sondern auch zur Kanalisation des Regionalverkehr bestmöglich zu nutzen. Transit- und Güterverkehr wird auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen geführt, um die Siedlungsgebiete und naturnahen Räume zu schonen.

Ziele

Bezüglich der Verkehrsentwicklung setzt der regionale Richtplan die folgenden Ziele:

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

Folgende Festlegungen des regionalen Richtplans sind von Bedeutung für die Revision des kommunalen Richtplans:

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr übernimmt eine zentrale Erschliessungs- und Vernetzungsfunktion innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region. Für die Ortsteile Dachsleren und Schleinikon ist zu den Normalverkehrszeiten (Mo-Fr von 9-16 Uhr und 19-21 Uhr sowie tagsüber an Samstagen), bis ins Jahr 2030, eine Erschliessung mit dem Bus im Stundentakt angestrebt. Die Busverbindungen richten sich nach der S-Bahn-Haltestelle Schöfflisdorf – Oberweningen aus. Der Ortsteil Wasen soll primär mit über die S-Bahn erschlossen werden.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr,
Stand: 25. Oktober 2023

Legende

Bus

-  Viertelstundentakt und mehr
-  Halbstundentakt
-  Stundentakt
-  Erschliessung primär über S-Bahn
-  Ausrichtung Bus an S-Bahn-Netz

S-Bahn

-  Viertelstundentakt und mehr
-  Halbstundentakt
-  Stundentakt
-  Einzugsbereich S-Bahn (750 m)

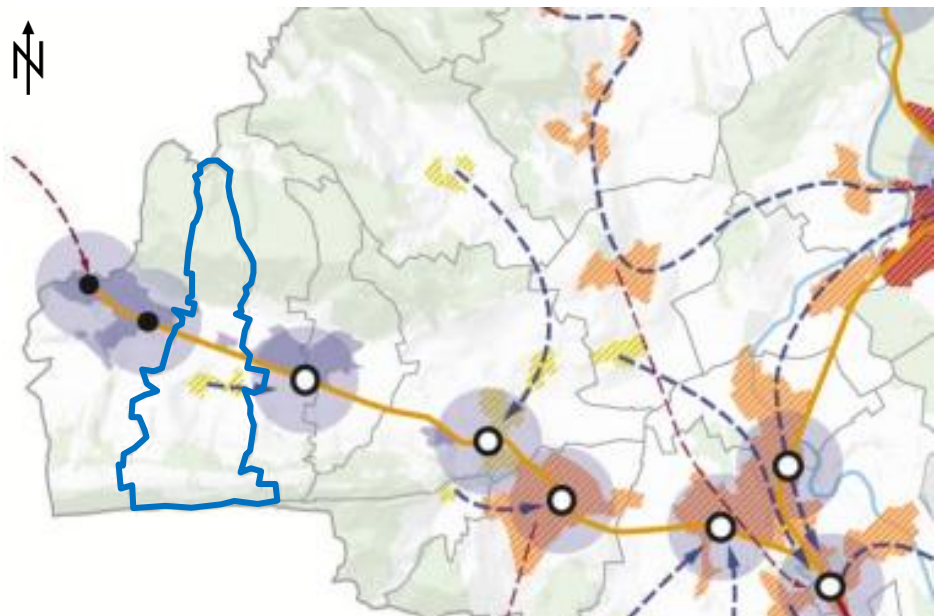


Abbildung 8 Ausschnitt angestrebtes ÖV-Angebot – 2030, (blau: Gemeindegebiet)

Fuss- und Wanderwege

Die im regionalen Richtplan eingezeichneten Fuss- und Wanderwege verlaufen soweit möglich getrennt vom Fahrverkehr und weisen keinen Hartbelag auf. Abbildung 9 zeigt zudem auf, welche Wege als hindernisfreie Wandwege ausgestaltet sind bzw. werden sollen.

1. Route "am Regensberg" *bauliche Anpassungen, Signalisation*
2. Route "Neeracherried" *bauliche Anpassungen, Signalisation*

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr,
Stand: 25. Oktober 2023

Legende

-  Fuss- und Wanderwege bestehend
-  Hindernisfreier Wanderweg

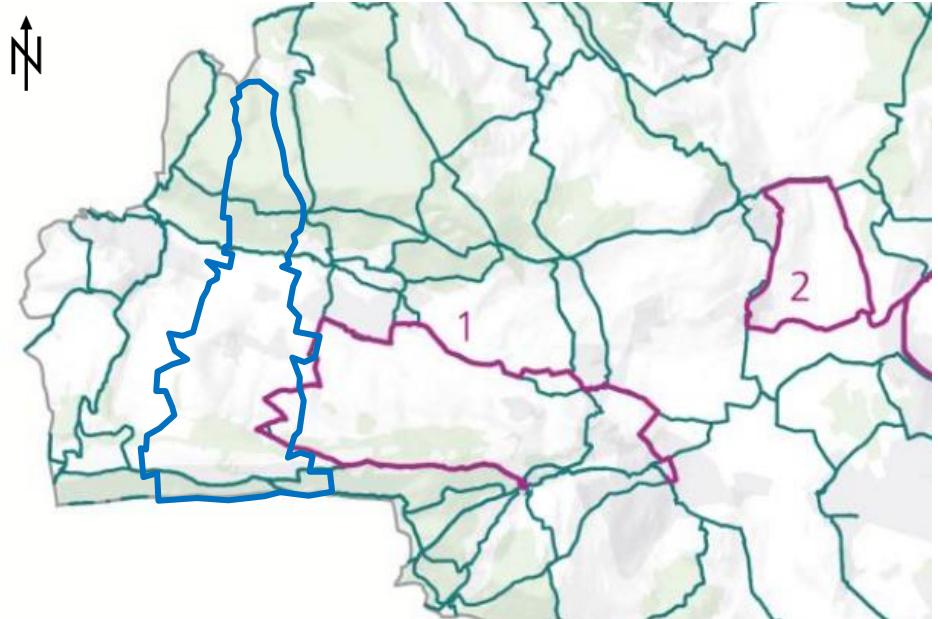


Abbildung 9 Ausschnitt Fuss- und Wanderwege (blau: Gemeindegebiet)

Veloverkehr

Gemäss regionalem Richtplan soll auf der Wehntalerstrasse mittelfristig eine neue Veloinfrastruktur erstellt werden. Der Ausbau soll die Verbindung Niederweningen bis Dielsdorf verbessern und eine direkte Linienführung ermöglichen.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr,
Stand: 25. Oktober 2023

Legende

-  Hauptverbindung bestehend
-  Hauptverbindung geplant
-  Nebenverbindung bestehend
-  Nebenverbindung geplant
-  SchweizMobile-Route
-  SchweizMobile-Routen Skating



Abbildung 10 Ausschnitt Veloverkehr (blau: Gemeindegebiet)

Parkierung

Beim angrenzende Bahnhof Niederweningen Dorf gibt es eine bestehende Park + Ride-Anlage mit 30 Abstellplätzen für den MIV. Auch beim Bahnhof Schöfflisdorf – Oberweningen gibt es eine Park + Ride-Anlage mit 36 Abstellplätzen für den MIV.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr,
Stand: 25. Oktober 2023

Legende

-  Parkierungsanlage bestehend
-  Park + Ride bestehend
-  Park + Ride: Erweiterung geplant

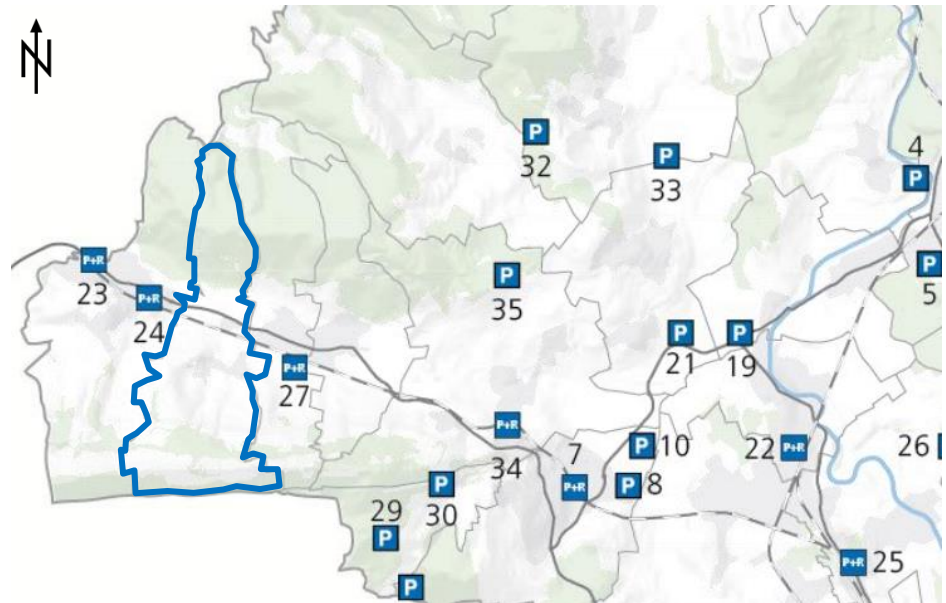


Abbildung 11 Ausschnitt Parkierung (blau: Gemeindegebiet)

2.3.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Unterland plus

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (rGVK PZU+) vom 31. Juli 2022 ist langfristig ausgerichtet (Planungshorizont 2040) und definiert den Rahmen für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung siedlungsplanerischer Entwicklungen.

Abstimmung

Im rGVK PZU+ sind alle Verkehrsmittel und -teilnehmenden berücksichtigt und die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems ist auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt.

- ◆ Inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Entwicklung der Verkehrsträger bzw. der Netzinfrastruktur mit der Siedlungsentwicklung
- ◆ Koordination über verschiedene Ebenen (Gemeinde, Region, Kanton, Nachbarkantone, Bund)
- ◆ Erarbeitung einer Grundlage für die Agglomerationsprogramme und für all-fällige Teilrevisionen der regionalen Richtplanung

Ziele

Aufgrund der oben genannten Abstimmungen der einzelnen Themen soll ein zielgerichtetes und wirtschaftliches Handeln gewährleistet werden. Dazu sind verschiedene Aspekte in ihrem Zusammenhang optimal zu berücksichtigen.

- ◆ Optimale Wirkung: Rasche Umsetzung Lösungsansätze und Massnahmen
- ◆ Optimale Nutzung: Synergien nutzen über alle Zuständigkeitsebenen
- ◆ Optimales Nutzen/Kosten-Verhältnis: Effiziente Massnahmen und griffiges Umsetzungsprogramm

Handlungsstrategie

Mit den Handlungsstrategien sollen die Ziele erreicht werden. Aus fünf Themenbereichen wurden jeweils mehrere Handlungsstrategien entwickelt. Für die Gemeinde Schleinikon sind folgende Handlungsstrategien massgebend.

- ◆ Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen
- ◆ Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren
- ◆ Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz
- ◆ Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen
- ◆ Situationsgerechte Regelung der Parkierung
- ◆ Ausschluss von Valet-Parking

Zukunftsbild rGVK PZU+

Die Region PZU+ wird geprägt von fünf dynamisch städtischen Räumen mit einer starken Nahmobilität. Diese Räume übernehmen meistens gleichzeitig auch eine kantonale resp. regionale Zentrumsfunktion.

Quelle: rGVK PZU+, GIS-ZH

Legende:

-  Dynamisch städtischer Raum mit starker Nahmobilität
-  Zusammenhängendes Gebiet mit Potenzial für Nahmobilität
-  Kantonales Zentrum
-  Regionales Zentrum
-  Verbindung von überregionaler Bedeutung
-  Verbindung von regionaler Bedeutung
-  Überregionale Verkehrsdrehscheibe mit Fernverkehrsanschluss
-  Regionale Verkehrsdrehscheibe

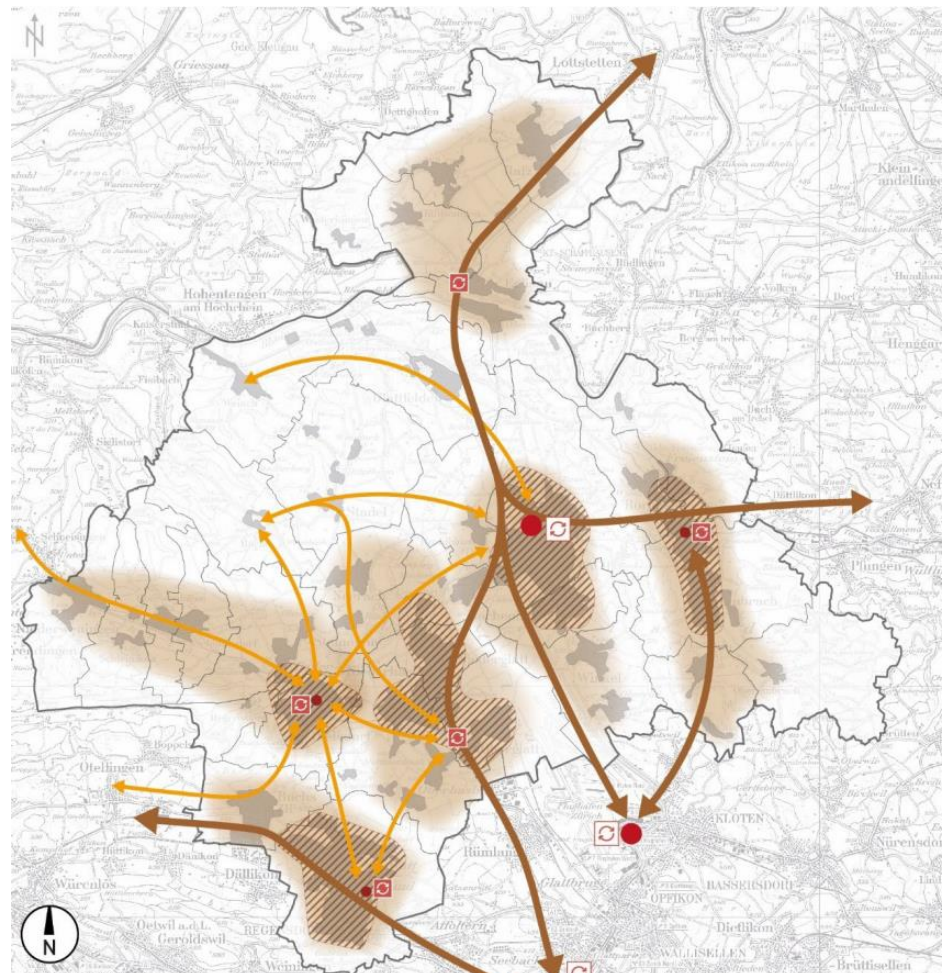


Abbildung 12 Ausschnitt Zukunftsbild rGVK PZU+

2.4 Kommunal

2.4.1 Kommunaler Verkehrsrichtplan

Stand

Der kommunale Verkehrsrichtplan der Gemeinde Schleinikon wurde erstmals am 12. März 1982 festgesetzt und am 29. September 1982 durch den Regierungsrat des Kantons Zürich genehmigt. Das kommunale Planungsinstrument wurde letztmals im Jahr 2001 revidiert und mit Antrag des Gemeinderates vom 19. März 2002 an die Gemeindeversammlung verabschiedet. Dabei wurde er hauptsächlich an die neuen und revidierten übergeordneten Planungsinstrumente angepasst.

Inhalt

Der kommunale Verkehrsrichtplan weist die notwendigen Einrichtungen und Anlagen für die kommunalen Verkehrsbedürfnisse aus.

Quelle: kommunaler Richtplan
Schleinikon, Stand: Juni 2002

Legende

Kommunale Festlegungen

-  Staatsstrasse
-  Sammelstrasse
-  S-Bahn-Linie
-  Buslinie mit Haltestellen
-  Parkierungsanlagen
-  Radweg
-  Fuss- / Wanderweg befestigt
-  Fuss- / Wanderweg unbefestigt

Kantonale Festlegungen

-  Radweg
-  Fuss- / Wanderweg befestigt
-  Fuss- / Wanderweg unbefestigt

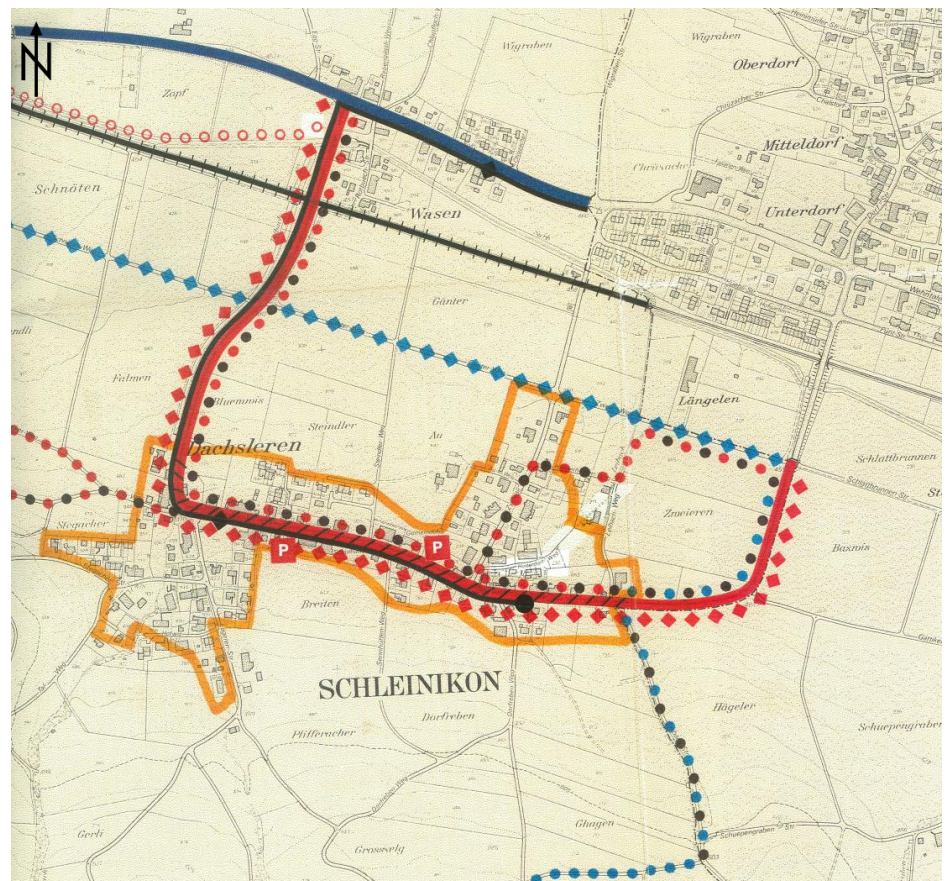


Abbildung 13 Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan Schleinikon

Revisionsbedarf

Seit der Genehmigung des rechtskräftigen Verkehrsrichtplans wurden verschiedene übergeordnete Planungen (bspw. regionaler und kantonaler Richtplan) überarbeitet. Der Verkehrsrichtplan ist daher zu aktualisieren. Weiter soll er aufgrund geänderter Umstände und Anforderungen präzisiert werden. Die Aktualisierung erfolgt parallel zur Revision der Nutzungsplanung.

3 Analyse nach Sachthemen

3.1 Bevölkerung und Wirtschaft

Vorliegend wird die Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung für die nächsten 15 Jahre abgeschätzt und mit den bestehenden Bauzonenreserven abgeglichen.

3.1.1 Bevölkerung

Im Jahr 2024 wies die Gemeinde Schleinikon 877 Einwohnende auf. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 38 Einwohnenden pro ha Bauzone.

Die Bevölkerungsentwicklung bewegt sich seit 1990 grundsätzlich konstant zwischen -1.5 % und +4.6 %.

Zwischen 2019 und 2020 gab es ein markantes Wachstum von +13.1 %. Dies entspricht einem Wachstum um ca. 100 Einwohnende, welches auf die Neubauten an der Stegacherstrasse 7/9/11, am Höhweg 3/3a/3b sowie an der Rotbuechstrasse 1/1a zurückzuführen ist.

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich, Stand 2023



Abbildung 14 Diagramm Bevölkerungsentwicklung 1992 bis 2022

Altersstrukturen

Die Gemeinde Schleinikon weist im kantonalen Vergleich eine ältere Bevölkerung auf.

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich, Stand 2023

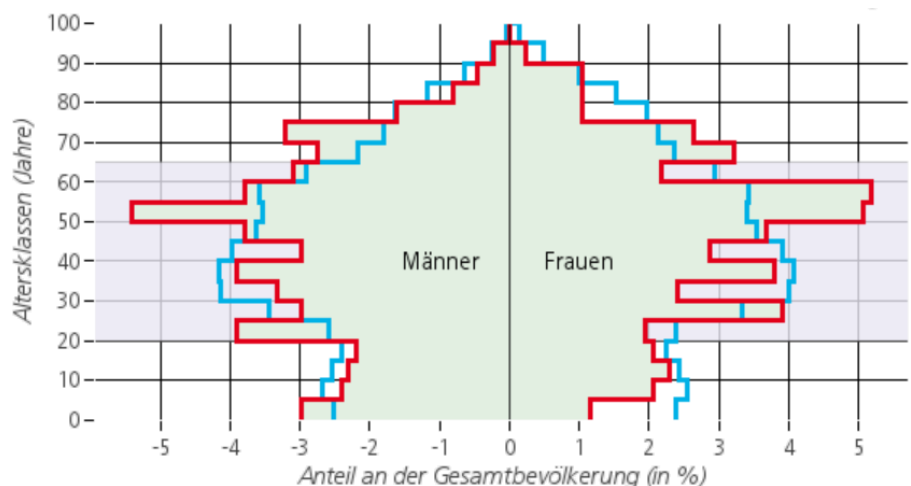
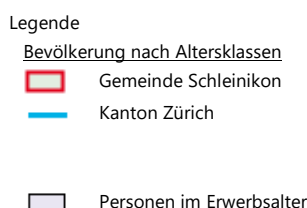


Abbildung 15 Bevölkerungsverteilung nach Altersklassen und Geschlecht

Wohnungsbestand

Die Gemeinde Schleinikon verfügt mit Stand 2023 über gesamthaft 159 Einfamilienhäuser und 416 Wohnungen. Über 85 % aller Wohnungen verfügen über 3 Zimmer und mehr. Der Anteil der 3-Zimmer-Wohnungen beläuft sich auf 20.4 %, der Anteil der 2-Zimmer-Wohnungen auf 13.7 %. Kleinstwohnungen sind mit 0.5 % kaum vorhanden.

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich, Stand 2023

Legende

- 1 Zi.-Wohnungen
- 2 Zi.-Wohnungen
- 3 Zi.-Wohnungen
- 4 Zi.-Wohnungen
- 5 Zi.-Wohnungen
- 6+ Zi.-Wohnungen

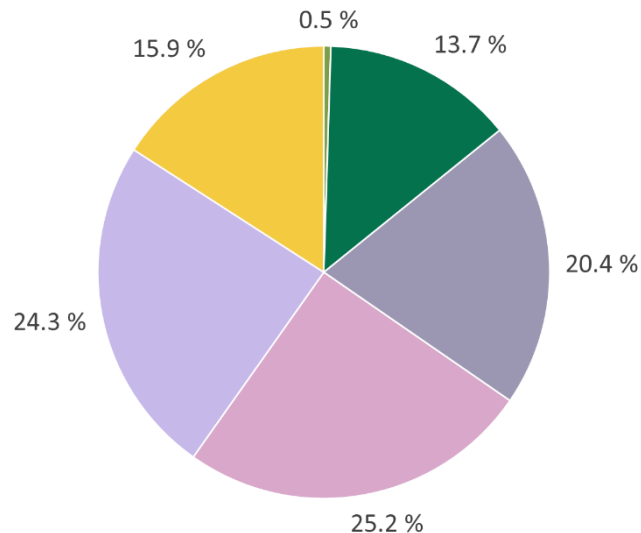


Abbildung 16 Diagramm Wohnungsbestand 2023

Bevölkerungsprognose

Die Gemeinde strebt ein zurückhaltendes und standortgerechtes Bevölkerungswachstum an. Entsprechend den kantonalen und regionalen Voraussetzungen ist mit einem Bevölkerungswachstum im bisherigen Rahmen zu rechnen.

Gemäss dem aktuellen Szenario wird die Bevölkerung der Region Zürcher Unterland von 2024 bis 2050 um rund 17 % von 127'940 auf 149'014 Einwohnende wachsen. Die Bevölkerung wächst mehrheitlich durch Wanderungsgewinne, aber auch durch Geburtenüberschuss.

Gemäss kantonalem Richtplan soll das Wachstum zu 80 % in den Handlungsräumen Stadtlandschaft und urbane Wohnlandschaft stattfinden. Die Gemeinde Schleinikon ist dem Handlungsraum "Kulturlandschaft" zugeordnet und spielt daher, bezogen auf das kantonale Bevölkerungswachstum, eine untergeordnete Rolle.

Projiziertes Wachstum

Seit dem Jahr 2009 veränderte sich die Bevölkerungszahl nur gering. Das prozentuale Wachstum bewegte sich, bis auf einen Ausreisser im Jahre 2020 (+13.1 %), zwischen 4.0 % und -1.5 %. Im Jahr 2009 hatte die Gemeinde Schleinikon 706 Einwohnende, im Vergleich dazu sind es im Jahr 2024 877 Einwohnende. Dies entspricht einem Wachstum von +171 Personen (+19.7 %) innerhalb von 15 Jahren. Ein Grossteil des Wachstums von 171 Personen fand im Jahr 2020 (+99 Personen) statt.

Unter Berücksichtigung der Ziele der Gemeinde Schleinikon, welche ein zurückhaltendes und standortgerechtes Bevölkerungswachstum vorsehen, sowie dem Wachstum der vergangenen Jahre, kann von einem geringen Bevölkerungswachstum ausgegangen werden.

Projiziert man das Wachstum der letzten 15 Jahre auf die nächsten 15 Jahre, so würde die Gemeinde bis ins Jahr 2039 theoretisch um 171 Einwohnende auf

insgesamt 1'048 Einwohnende wachsen. Da jedoch grundsätzlich nicht erneut von einem Wachstum wie im Jahr 2020 ausgegangen werden kann, wird das Jahr 2020 den restlichen Jahren angeglichen. Somit ergibt sich ein voraussichtliches Wachstum von +78 Einwohnenden über die nächsten 15 Jahre. Dies entspricht 955 Einwohnenden bis ins Jahr 2039. Für das Jahr 2020 wurde eine Annahme von +5 Einwohnenden angenommen, dies entspricht dem durchschnittlichen Wachstum ohne das Jahr 2020.

3.1.2 Wirtschaft

Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2022 wies die Gemeinde total 136 Beschäftigte auf. In den vorhergehenden Jahren schwankte die Beschäftigtenanzahl zwischen 120 und 156.

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich, Stand 2022

Legende

Beschäftigte

2. Sektor

3. Sektor

Beschäftigtenentwicklung

Schleinikon

Region Unterland

Kanton Zürich

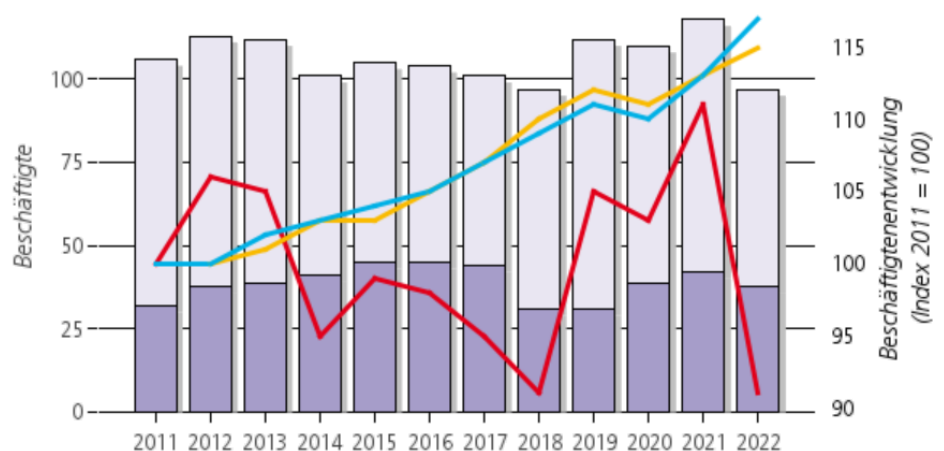


Abbildung 17 Diagramm Beschäftigtenentwicklung des 2. und 3. Sektors

Projiziertes Wachstum

Seit dem Jahr 2011 werden die Anzahl Beschäftigten erhoben. Die letzte Erhebung wurde im Jahr 2022 durchgeführt.

Die Gemeinde Schleinikon verfügt über keine reinen Arbeitsplatzgebiete (Industrie- und Gewerbebezonen). Daher ist von einem geringen Beschäftigtenwachstum bis ins Jahr 2039 auszugehen. Die Beschäftigtenanzahl wird sich in den nächsten 15 Jahren zwischen den ca. 120 Beschäftigten und 150 Beschäftigten bewegen.

3.2 Siedlungsnutzung und -struktur

3.2.1 Siedlungsentwicklung

Bereits im Jahr 1850 waren die Strukturen der heutigen Ortsteile Wasen, Dachsleren und Schleinikon ersichtlich. Die Namen der Ortsteile stammen aus dem Jahr 450 und sind auf die Besitzer der ersten Höfe zurückzuführen.

Der Ortsteil Wasen vergrösserte sich seit 1850 nur leicht in Richtung Süden und wurde in den vergangenen Jahren entlang der Wehntalerstrasse weiterentwickelt.

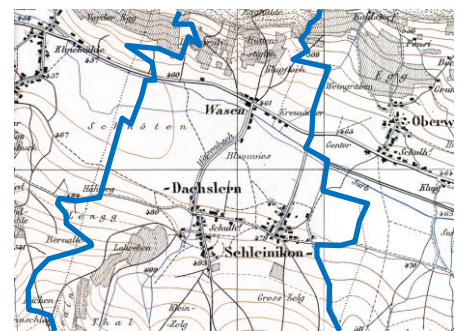
Der Ortsteil Dachsleren entwickelte sich über die Jahre in südwestliche Richtung. Die ursprünglichen Bauten entlang der Dorf- und Dachslerenstrasse sind heute noch erkennbar.

Der Ortsteil Schleinikon war bereits im Jahr 1900 in den heutigen Grundstrukturen vorhanden. In den letzten Jahren wurden vereinzelte Grundstücke neu bebaut und bestehende Bauzonenreserven entwickelt.

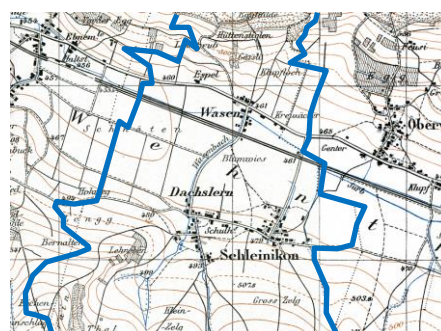
Quelle: map.geo.admin.ch, Bundesamt für Landestopografie, Zeitreise



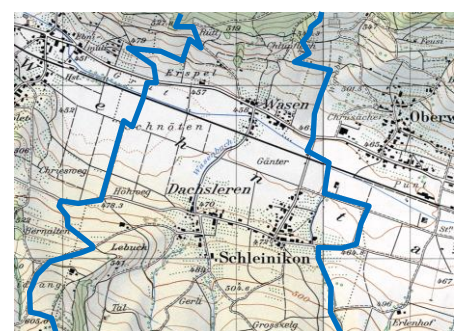
1850



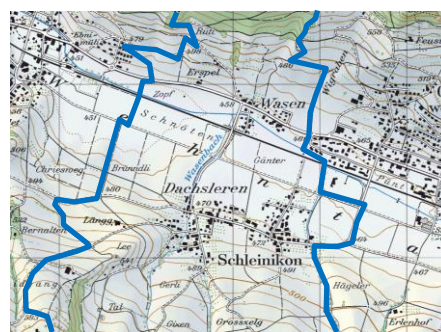
1900



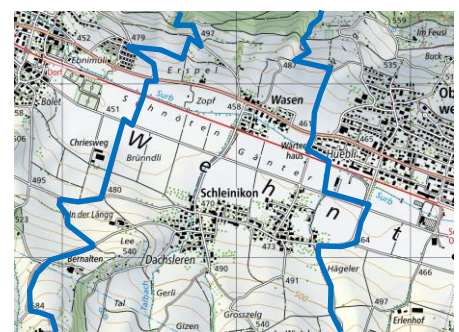
1950



1975



2000



2020

Abbildung 18 Siedlungsentwicklung von 1950 bis 2020 (rot: Gemeindegrenze)

3.2.2 Bauzonenreserven

Die Bauzonen der Gemeinde Schleinikon sind zu 88.3 % bebaut. Dies entspricht einer bebauten Fläche von 20.4 ha von insgesamt 23.1 ha Bauzonen.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 16. April 2025

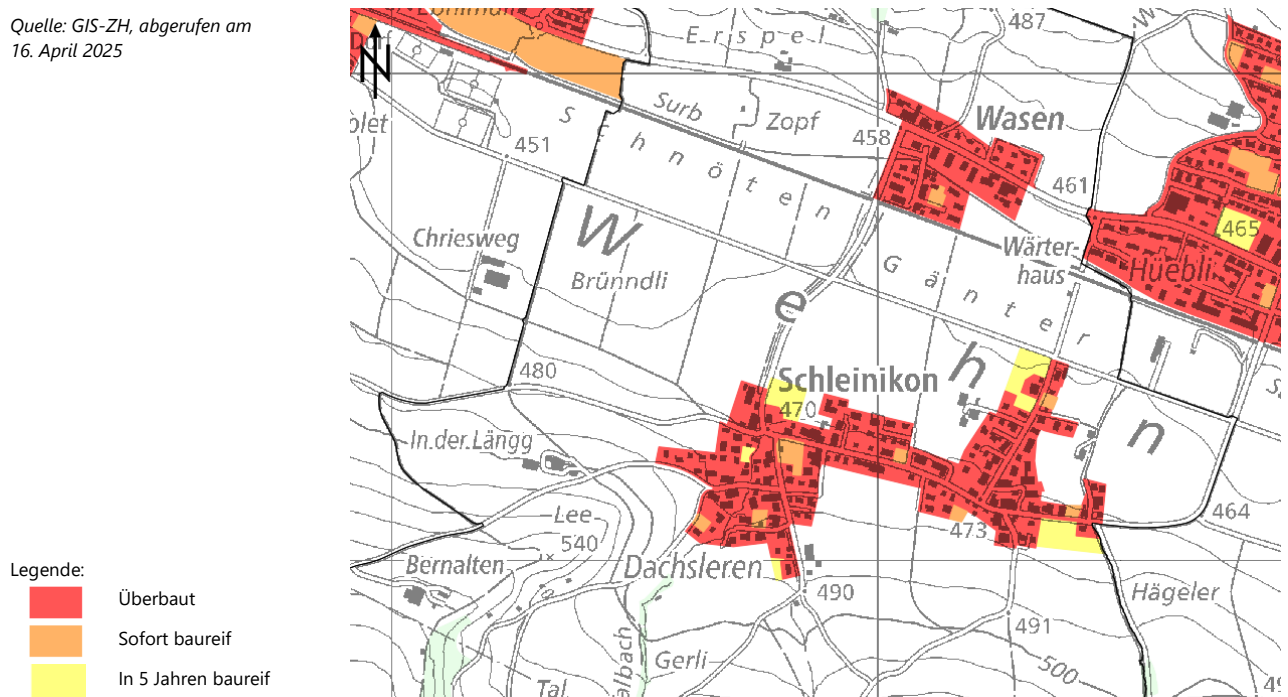


Abbildung 19 Analyseplan Bauzonenreserven

Die grössten noch unbebauten Reserven befinden sich mit ca. 24 % in den Wohnzonen. In den Mischzonen sind noch ca. 8 % unbebaut. In der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen gibt es keine unbebauten Bauzonen.

Die grossen Reserven befinden sich insbesondere in der Kernzone im Ortsteil Dachsleren und in den Wohnzonen im Ortsteil Schleinikon.

Die unbebauten Bauzonen haben sich von 5 ha im Jahr 2000 auf heute 2.7 ha reduziert.

Quelle: Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich, Stand 2023

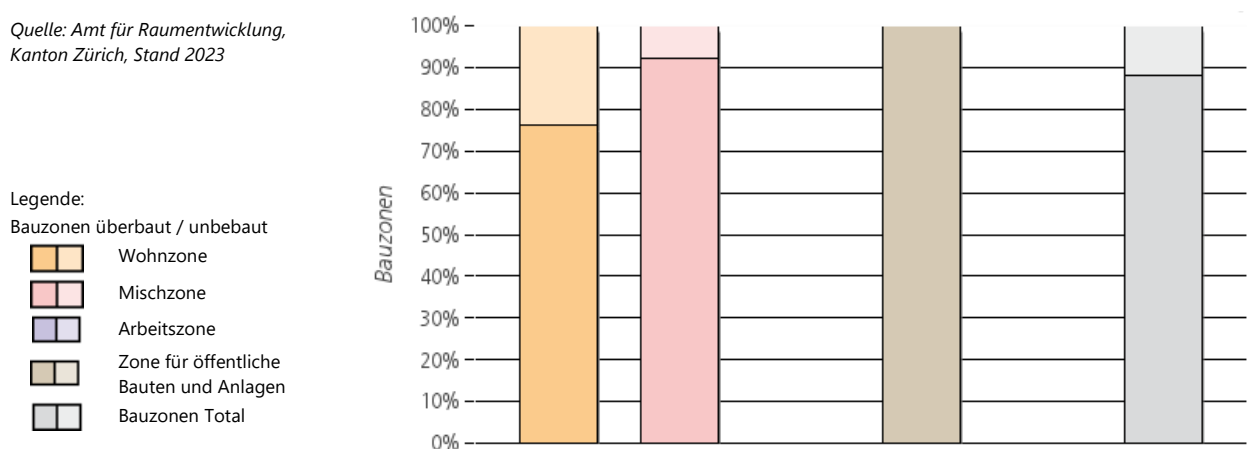


Abbildung 20 Diagramm Bauzonenstatistik

3.2.3 Quartieranalyse / Attraktoren

Die Gemeinde Schleinikon verfügt auf ihrem Gemeindegebiet über eine untergeordnete Anzahl von Attraktoren, welche für den Fuss- und Veloverkehr von Bedeutung sind. Hauptsächlich befinden sich diese entlang der Dorfstrasse.

Die Wege innerhalb des südlichen Siedlungsgebiets sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Zwischen dem nördlichen Siedlungsgebiet und den Attraktoren sind grössere Distanzen vorhanden.

Zudem befinden sich viele Attraktoren ausserhalb der Gemeinde Schleinikon. Dies sind die Bahnhöfe Schöfflisdorf-Oberweningen und Niederweningen. Auch grössere Einkaufseinrichtungen oder Restaurants befinden sich ausserhalb des Siedlungsgebietes.

Quelle Grundlage: GIS-ZH, abgerufen am 10. April 2024

Legende

Analyse Attraktoren

- Verwaltung
- Einkaufen / Restaurant
- Öffentlicher Verkehr
- Bildung / Freizeit

Verbindungen

- ↔ Wichtige Verbindungen

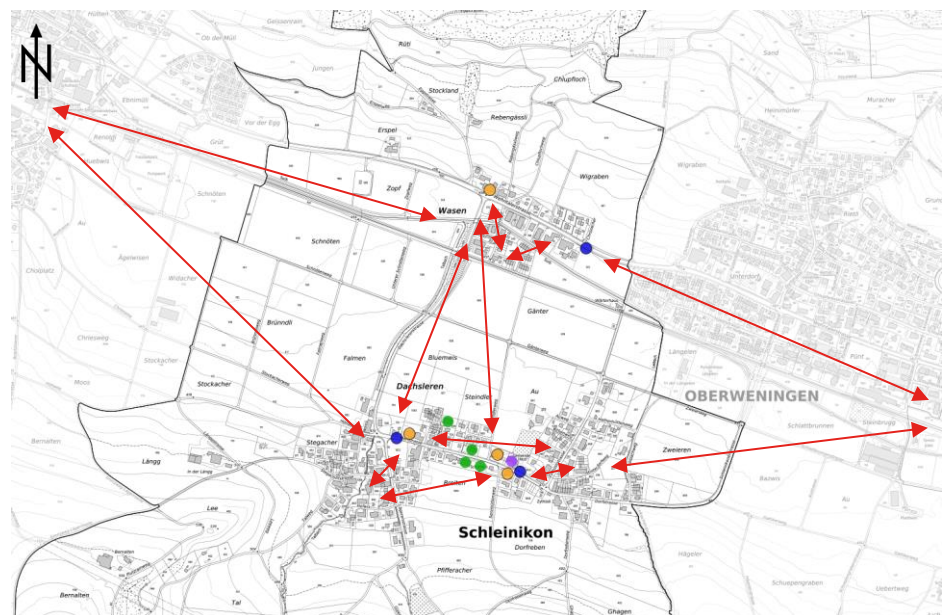


Abbildung 21 Übersicht zu wichtigen Zielen (Attraktoren) für Fuss- und Veloverkehr

3.3 Umwelt

3.3.1 Fluglärm

Das Gemeindegebiet Schleinikon ist von Fluglärm betroffen. Für das Siedlungsgebiet gelten erhöhte Anforderungen an den Schallschutz.

Quelle: Gis-ZH,
Stand 1. Juni 2011

Legende

Beurteilung Wohnen

-  Alarmwert überschritten
-  Immissionsgrenzwert überschritten
-  Immissionsgrenzwert ausschliesslich in der Nacht überschritten
-  Höhere Anforderungen an Schallschutz wegen Fluglärm

Abgrenzungslinie kant. Richtplan

-  AGL kantonaler Richtplan

Administrative Grenzen

-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze

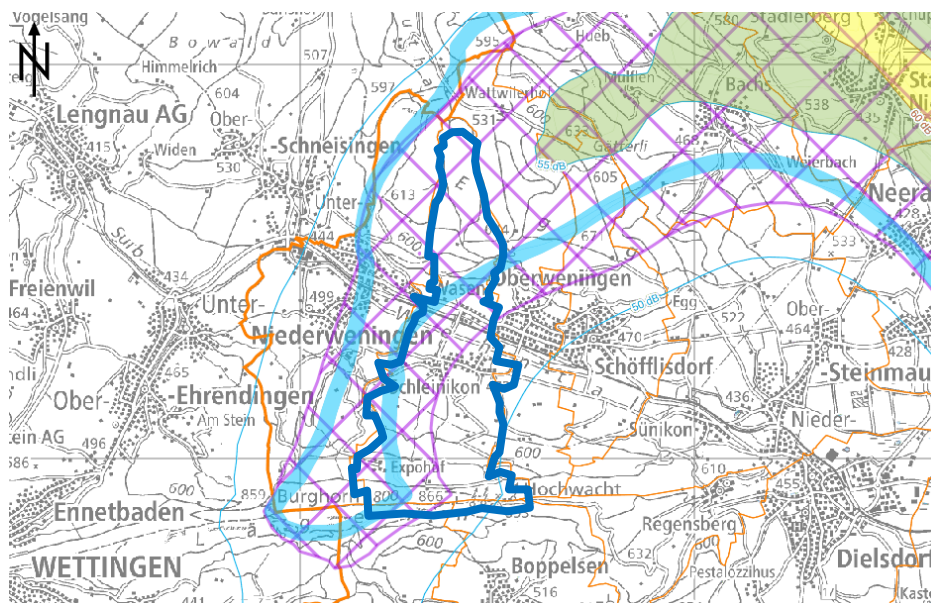


Abbildung 22 Fluglärm für eingezonte und erschlossene Gebiete
(blau: Gemeindegebiet)

Quelle: GIS-ZH
Stand 1. Juni 2011

Legende

Beurteilung Wohnen

-  Alarmwert überschritten
-  Immissionsgrenzwert am Tag überschritten
-  Planungswert am Tag überschritten, innerhalb AGL
-  Planungswert am Tag überschritten, ausserhalb AGL
-  Planungswert am Tag eingehalten, innerhalb AGL
-  Planungswert ausschliesslich in der Nacht überschritten, ausserhalb AGL

Administrative Grenzen

-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze

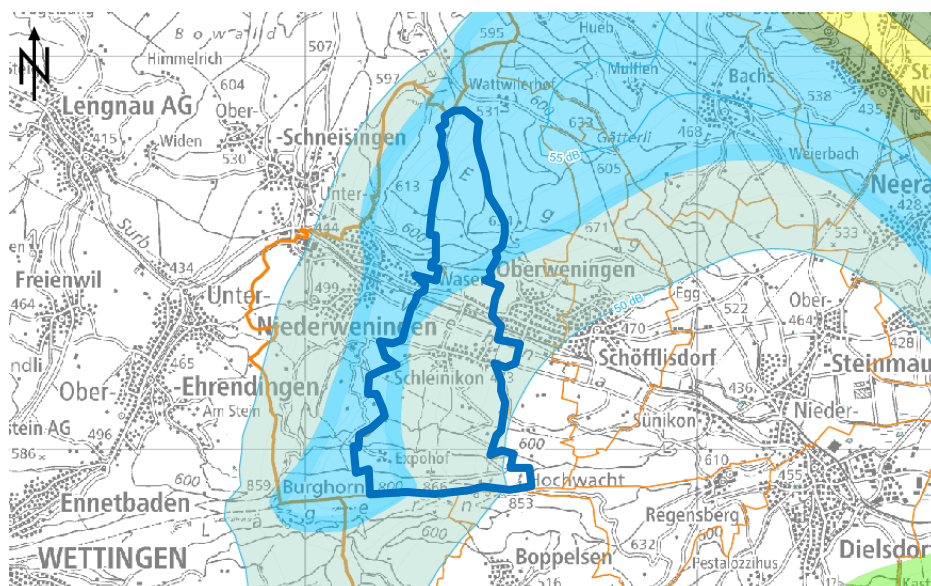


Abbildung 23 Fluglärm für eingezonte und nicht erschlossene Gebiete
(blau: Gemeindegebiet)

3.3.2 Strassenlärm

Entlang der Hauptstrasse Wehntalerstrasse ist die Lärmbelastung am Tag, wie auch in der Nacht erhöht. Dies ist auf die Geschwindigkeit von 80 km/h ausserhalb des Siedlungsgebiets und 60 km/h innerhalb des Siedlungsgebiets sowie den DTV von ca. 7'500 Fahrzeuge zurückzuführen.

Im Ortsteil Dachsleren und Schleinikon fällt die Lärmbelastung vergleichsweise gering aus.

Quelle: maps.geo.admin.ch, Stand 2015

Legende

Beurteilungspegel Lr [dB(A)]
(06:00 – 22:00)

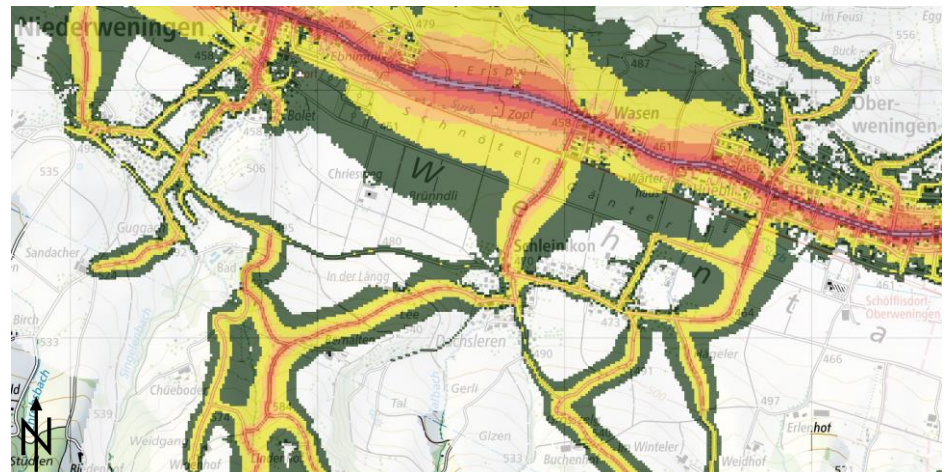
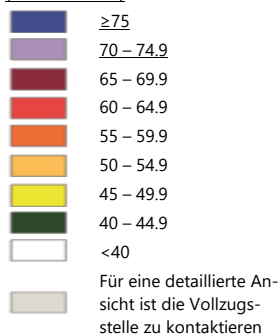


Abbildung 24 Strassenverkehrslärm Tag

Quelle: maps.geo.admin.ch, Stand 2015

Legende

Beurteilungspegel Lr [dB(A)]
(06:00 – 22:00)

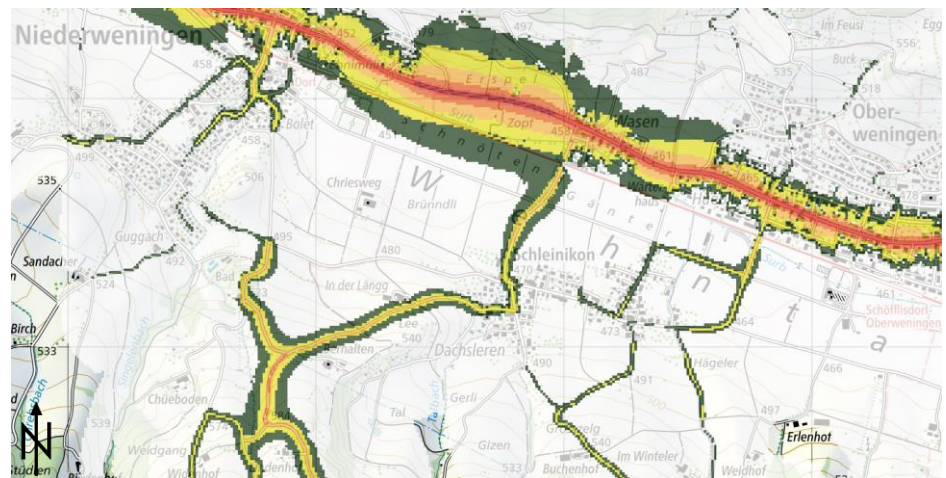
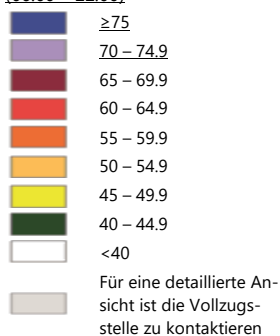


Abbildung 25 Strassenverkehrslärm Nacht

3.3.3 Bahnlärm

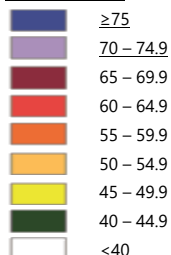
Die S-Bahnlinie S15 von Rapperswil nach Niederweningen führt durch die Gemeinde Schleinikon. Die S15 verkehrt im Halbstundentakt. Die Hauptlärmquelle der Eisenbahn sind die Rollgeräusche, welche durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht werden. Die Lärmbelastung fällt relativ gering aus.

Vom bebauten Siedlungsgebiet der Gemeinde Schleinikon ist nur ein minimaler Bereich vom Eisenbahnlärm betroffen.

Quelle: maps.geo.admin.ch, Stand 2015

Legende

Beurteilungspegel Lr [dB(A)]
(06:00 – 22:00)



Für eine detaillierte Ansicht ist die Vollzugsstelle zu kontaktieren

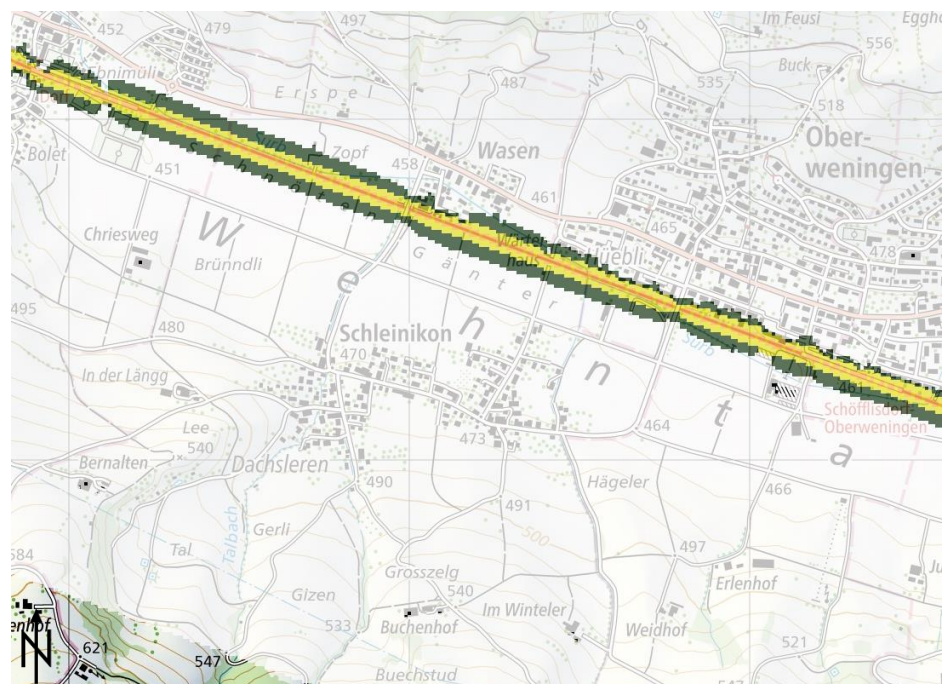
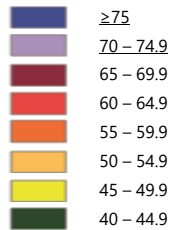


Abbildung 26 Eisenbahnlärm Tag

Quelle: maps.geo.admin.ch, Stand 2015

Legende

Beurteilungspegel Lr [dB(A)]
(06:00 – 22:00)



Für eine detaillierte Ansicht ist die Vollzugsstelle zu kontaktieren

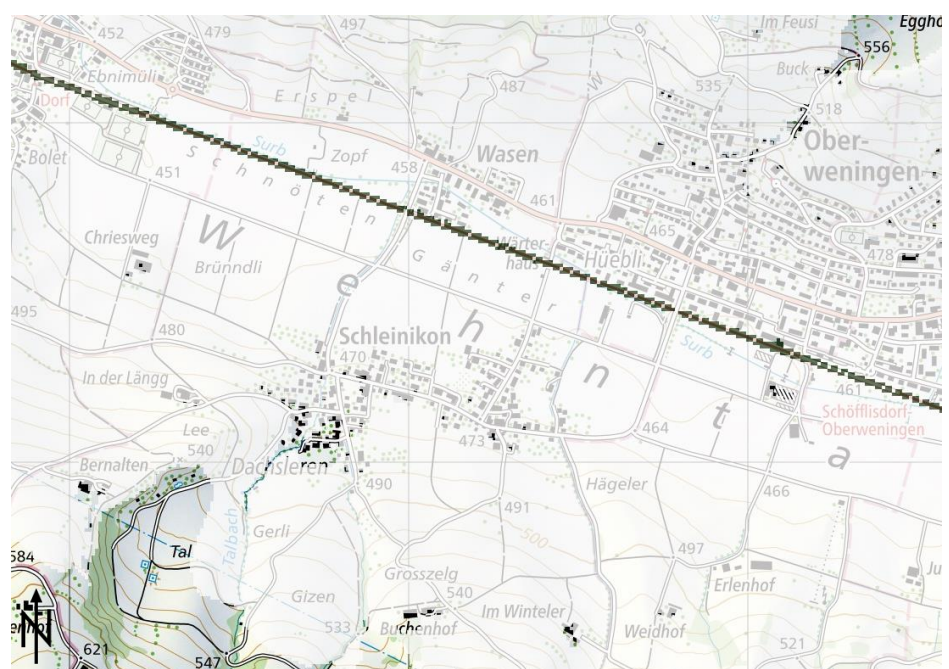


Abbildung 27 Eisenbahnlärm Nacht

3.4 Verkehr

3.4.1 Modalsplit und Verkehrsaufkommen

Der Modalsplit beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einem bestimmten Gebiet in einem definierten Zeitraum.

Quelle: Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2018

Legende:

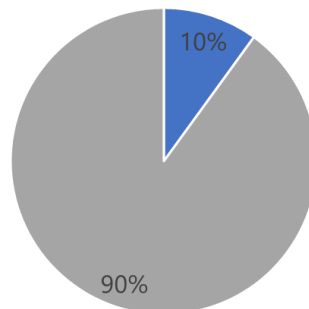


Abbildung 28 Modalsplit

Der Modalsplit der Gemeinde Schleinikon entwickelte sich in den vergangenen Jahren nur leicht zugunsten des ÖV. Im Jahr 2013 waren es noch 8 % aller Wege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs die mit dem ÖV zurückgelegt wurden. Über die letzten Jahre stieg der Wert bis ins Jahr 2018 auf 10 %.

Insgesamt wurden im Jahr 2018 an einem durchschnittlichen Werktag (DWV) 140 Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Der MIV-Anteil ist mit täglich ca. 1'320 (90 %) Wegen deutlich höher.

Daten zur Benützung des Fuss- und Veloverkehrs sind nicht vorhanden.

3.4.2 Trennelemente

Innerhalb vom Gemeindegebiet Schleinikon gibt es zwei Trennelemente, wobei nur die Bahnlinie auch tatsächlich als siedlungstrennendes Element wahrgenommen wird. Diese kann auf dem Gemeindegebiet von Schleinikon nur über die Dachslerenstrasse überquert werden. Der gesamte Verkehr konzentriert sich somit auf diese eine Querungsstelle. Diese Situation wird mit der Strasse in Richtung Oberweningen entschärft. Von den Ortsteilen Dachsleren und Schleinikon aus kann die Hauptstrasse auch über das Gemeindegebiet von Oberweningen erreicht werden.

Quelle: GIS-ZH
Abgerufen am 16. April 2025

Legende:

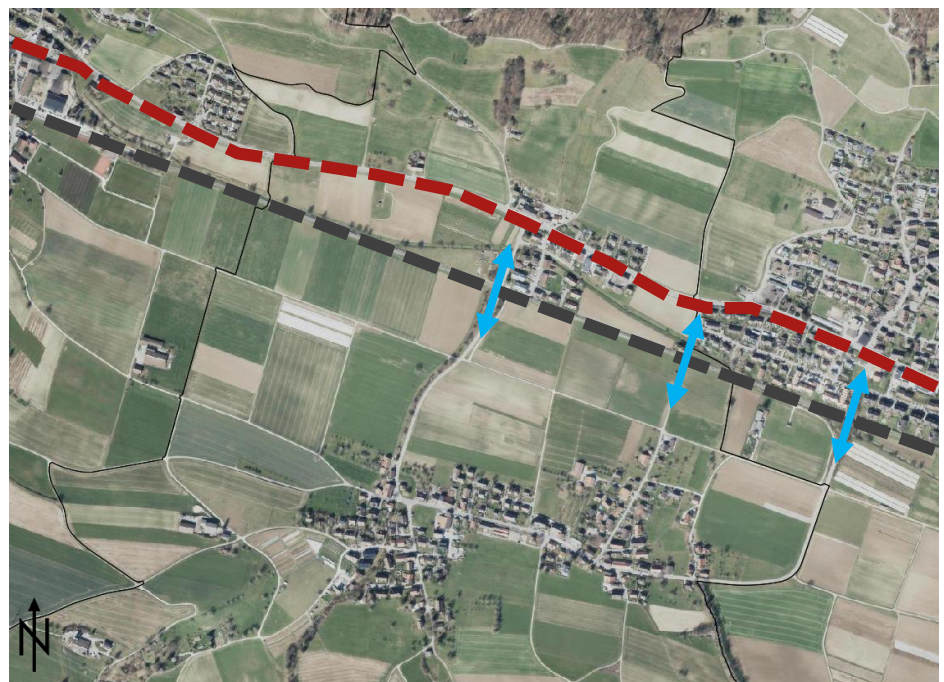
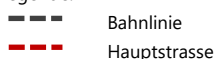


Abbildung 29 Analyseplan Trennelemente

3.4.3 Fussverkehr

Das Fussverkehrspotenzial berechnet die geschätzte Anzahl Fusswege pro Gebäude, legt diese auf das Fusswegnetz um und berücksichtigt mögliche Ziele des Fussverkehrs. Damit zeigen sich Abschnitte / Gebiete im Fusswegnetz, die für den Fussverkehr für den Alltagsverkehr von grosser Bedeutung sind.

Das Fussverkehrspotential fällt auf dem gesamten Gemeindegebiet sehr gering aus. Auch die Relevanz der Netzabschnitte ist gering. Einzig der Abschnitt zwischen den Ortsteilen Dachsleren und Schleinikon hat eine etwas höhere Relevanz. In diesem Bereich befindet sich auch die Landi, das Primarschulhaus sowie die Gemeindeverwaltung Schleinikon. Im restlichen Gebiet sind wenig bis keine stärker frequentierten Attraktionen vorhanden.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 16. April 2025

Legende:

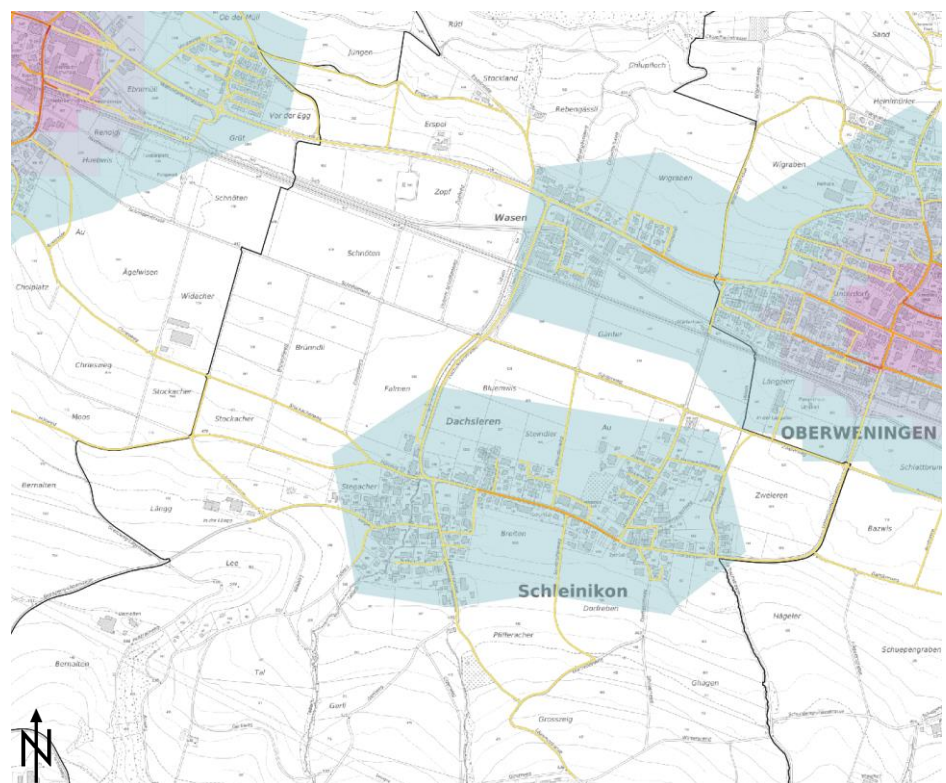
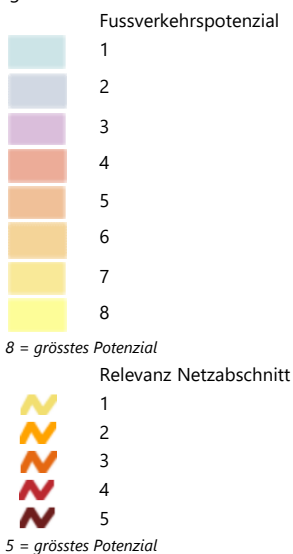


Abbildung 30 Analyseplan Fussverkehrspotential

3.4.4 Veloverkehr

Das Velonetz Alltag beinhaltet Velorouten für den Alltag, welche vom Regierungsrat beschlossen worden sind. Das Velonetz Alltag muss mit den regionalen Richtplänen abgestimmt werden. Ziel ist es Lücken im Velonetz zu schliessen und Gefahrenstellen zu beseitigen.

Auf der Wehntalerstrasse wird eine Nebenverbindung Alltag geführt, welche auf dem gesamten Gemeindegebiet eine Schwachstelle (keine Veloinfrastruktur) aufweist. Quer durch die Gemeinde entlang des Schnötenweg und des Gänterweg führt eine SchweizMobile Freizeitroute.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 16. April 2025

Legende:

Velonetz Alltag



Nebenverbindung
bestehend



Nebenverbindung
bei Ersatz aufzuheben

Schwachstellen



Schwachstellen

SchweizMobile Freizeitroute



SchweizMobile Frei-
zeitroute

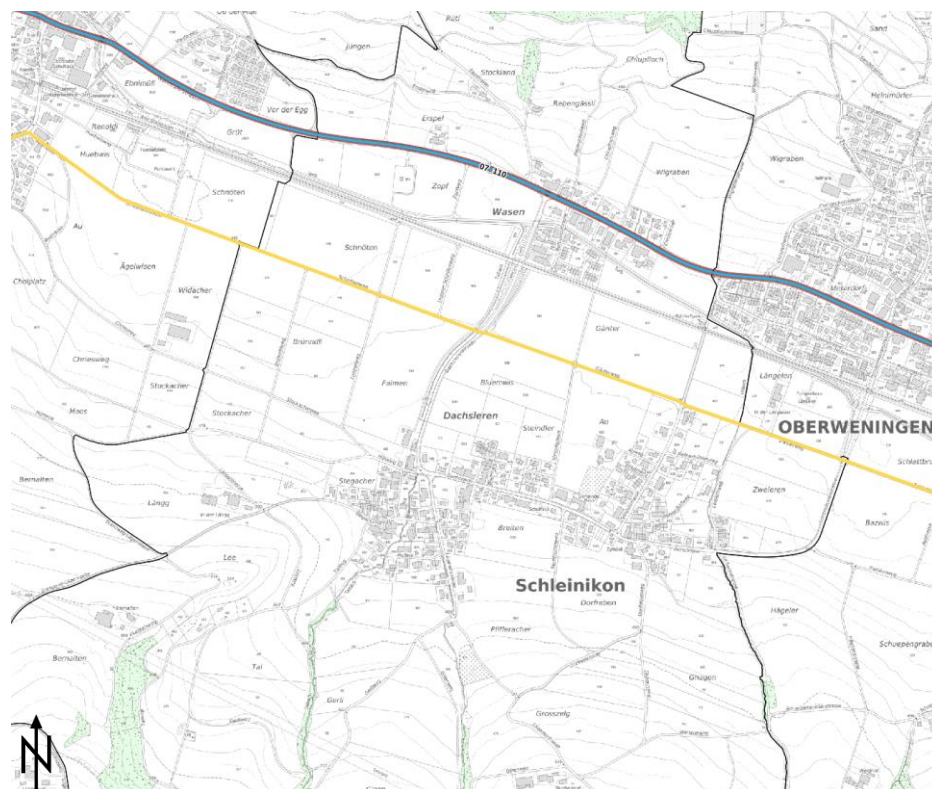


Abbildung 31 Analyseplan Velonetz Alltag

3.4.5 Öffentlicher Verkehr

Die kantonalen ÖV-Güteklassen geben die Erschliessung eines Standortes durch den ÖV wieder.

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Schleinikon befindet sich in der ÖV-Güteklasse F und somit in der schlechtesten ÖV-Güteklasse.

Auf dem Gemeindegebiet von Schleinikon befinden sich drei Bushaltestellen der Linien 555 und N51. Die Linie 555 fährt zu den Stosszeiten am Morgen und am Abend jeweils im Halbstundentakt. Der Nachtbus N51 fährt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag im Stundentakt.

Die nächstgelegenen Bahnhöfe mit Anschluss an die S-Bahn S15 befinden sich in der Nachbargemeinde Niederweningen und in der Gemeinde Schöfflisdorf.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 16. April 2025

Legende:

ÖV-Güteklassen

■	A
■	B
■	C
■	D
■	E
■	F

Haltestellen

	Bahn
	Bus

Linien des öffentlichen Verkehrs

	S-Bahn S15
	Buslinie N51 und 555



Abbildung 32 Analyseplan öffentlicher Verkehr des Gemeindegebiets Schleinikon

3.4.6 Motorisierter Individualverkehr

Auf der Wehntalerstrasse gilt ausserorts 80 km/h und innerorts durch den Ortsteil Wasen gilt eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h.

Der Querschnitt der Wehntalerstrasse weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 7'570 Fahrzeugen auf.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 16. April 2025

Legende:

-  ≤ 50 km/h
-  60 km/h
-  80 km/h

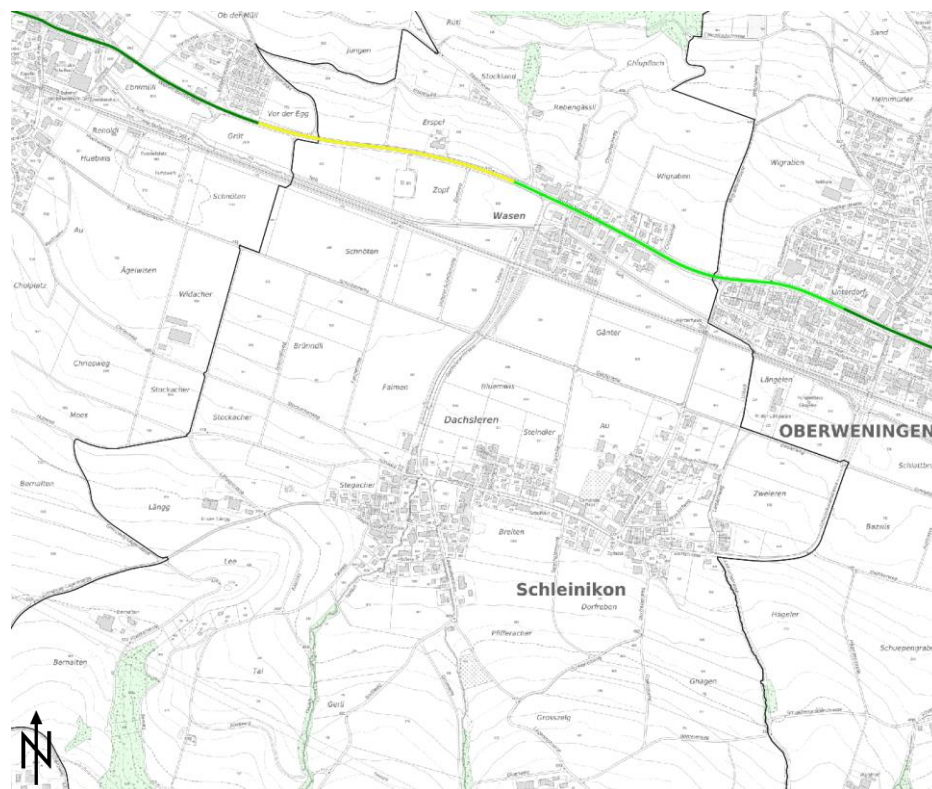


Abbildung 33 Analyseplan motorisierter Individualverkehr

3.4.7 Unfälle

Um mögliche Schwachstellen innerhalb des Gemeindegebietes zu eruieren, werden die Verkehrsunfälle für den Zeitraum März 2019 bis Februar 2024 betrachtet. Die Daten wurden durch die Kapo Zürich im VUGIS erhoben.

Übersicht der letzten 5 Jahre

Total wurden zwischen März 2019 und Februar 2024 7 Unfälle innerhalb der Gemeinde Schleinikon registriert. Die meisten Unfälle ereigneten sich am Knoten Wehntalerstrasse – Dachslerenstrasse. Rund die Hälfte der Unfälle (3 der Unfälle) waren Schleuder- oder Selbstunfälle.

Unfallübersicht

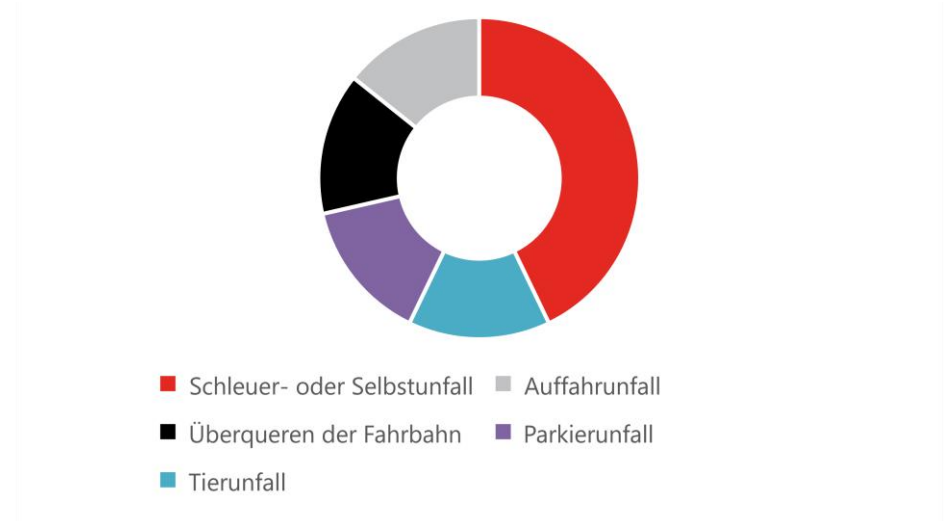


Abbildung 34 Unfallübersicht nach Unfalltypen

Quelle: VUGIS, KAPO Zürich
Zeitraum: 01.03.2019 bis 29.02.2024

Legende

Unfallschwere

Unfall mit:

- Schwerverletzt
- △ Leichtverletzt
- Ausschl. Sachschaden

Unfalltyp

- ▲ ● Schleuder- oder Selbstunfall
- ▲ ● Auffahrunfall
- ▲ ● Überqueren der Fahrbahn
- ▲ ● Parkierunfall
- ▲ ● Tierunfall



Abbildung 35 Übersicht aller Unfälle zwischen 2019 und 2024

Schwachstellen

Anhand der Unfälle lassen sich keine eindeutigen Schwachstellen innerhalb der Gemeinde Schleinikon erkennen. Bei den meisten Unfällen handelt es sich um Eigenfehler der Fahrzeuglenker. Die Kreuzung des Radwegs an der Schnötenweg – Gänterweg und der Hauptstrasse Dachslerenstrasse fällt als unübersichtlicher Knoten mit einem Unfall auf.

Gemäss den erhobenen Schwachstellen aus dem Datensatz, welcher das kantonale Velonetz für den Alltagsverkehr beinhaltet, gilt die Wehntalerstrasse als Schwachstelle (siehe Kap. 3.4.4).

4 Kommunaler Richtplantext

Kommunale Festlegungen

Im folgenden Kapitel werden die kommunalen Festlegungen wie auch die Erläuterungen dazu festgehalten. Die kommunalen Festlegungen sind wie folgt gekennzeichnet:

- ◆ Festlegungen

4.1 Gesamtstrategie

4.1.1 Kernstrategie

Grundsätze

Die Verkehrspolitik einer ländlichen Gemeinde wie Schleinikon wird grundsätzlich durch die übergeordneten politischen Ebenen bestimmt. Dennoch strebt die Gemeinde an, den ihr zur Verfügung stehenden Handlungsspielraum bestmöglich zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu nutzen.

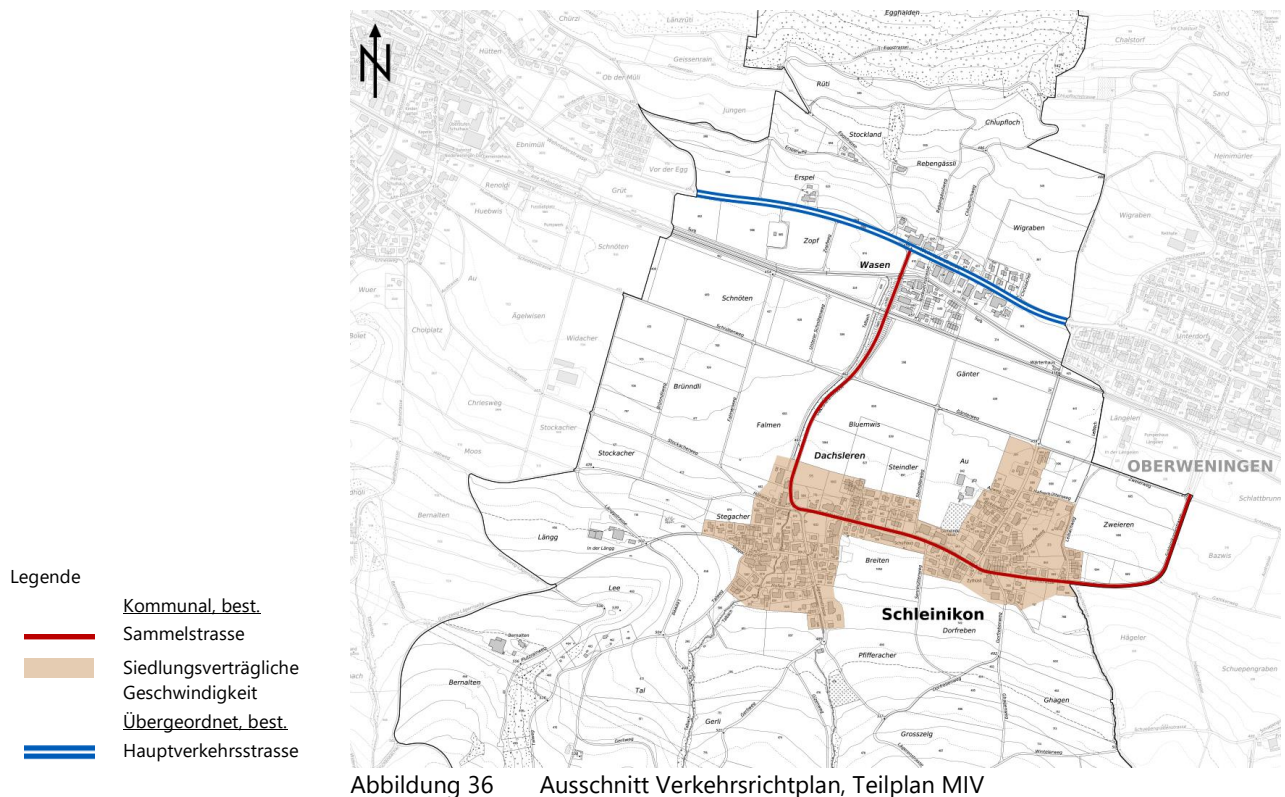
4.1.2 Ziele und Stossrichtungen

Ziele und Stossrichtungen

	Ziele	Stossrichtungen
Siedlung und Verkehr	Der Mehrverkehr, der durch die Siedlungsentwicklung entsteht, wird grösstmöglich über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufgenommen.	◆ Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. ◆ Standortgerechtes ÖV-Angebot mit entsprechenden Infrastrukturen. ◆ Innerhalb der Quartiere werden siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt und die Verkehrssicherheit erhöht. ◆ Koordination mit den Nachbargemeinden.
Strassenverkehr	Der vorhandene Strassenraum ist auf die unterschiedlichen Nutzungen ausgereicht und erhöht somit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.	◆ Innerhalb der Ortsteile werden siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt und die Verkehrssicherheit erhöht. ◆ Strassen werden für alle Anforderungen der unterschiedlichen Benutzer ausgelegt. Die Strassenräume werden attraktiv gestaltet und dadurch belebt.
ÖV	Das ÖV-Angebot der Gemeinde Schleinikon ist standortgerecht und attraktiv.	◆ Die bestehenden Busverbindungen werden beibehalten. ◆ Die Verbindungen zum Bahnhof Schöfflisdorf werden gestärkt.

Fuss- und Veloverkehr	Die Fuss- und Veloverbindungen sind attraktiv und sicher.	◆ Vorhandenen Qualitäten im Fuss- und Veloverkehrsnetz erhalten. ◆ Schliessen von Netzlücken
Gestaltung	Die Gestaltung des Strassenraums erfolgt ausgerichtet auf sämtliche Verkehrsmittel und gliedert sich gut ins bestehende Erscheinungsbild und den Charakter des Ortskerns ein.	◆ Veränderungen von Strassen und Platzräumen sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter der herkömmlichen Gestaltung berücksichtigen ◆ Gestaltung funktionsgerechter Strassenräume unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.

4.2 Motorisierter Individualverkehr



Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für attraktive, sichere und siedlungsorientierte Strassen ein. Innerhalb des Ortskerns, bei öffentlichen Bauten und Anlagen und bei weiteren Anlagen von öffentlichem Interesse wird eine zweckmässige Parkierung und Fahrgeschwindigkeit angestrebt.

Erläuterung

Die bezeichneten Sammelstrassen sind allesamt bereits bestehend. Sie stellen zusammen mit der Kantonsstrasse die Groberschliessung der Gemeinde Schleinitikon sicher und sind so zu gestalten, dass die Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende gewährleistet ist.

Die gemäss bestehendem Verkehrsrichtplan eingetragene Parkierung beim Schulhaus wurde nie umgesetzt und wird heute nicht mehr benötigt. Die festgelegte Parkierung beim Gemeindehaus wurde umgesetzt. Diese dient jedoch ausschliesslich den Nutzenden und den Besuchenden des Gemeindesaals und der Gemeindeverwaltung. Die Parkierung ist nicht öffentlich. Daher werden die beiden Parkierungsanlagen aus dem Verkehrsrichtplan gelöscht. Es werden keine neuen Parkierungsanlagen in den Verkehrsrichtplan aufgenommen.

Sammelstrasse, bestehend

- ◆ Dachslerenstrasse
- ◆ Dorfstrasse – Schleinitikonerstrasse bis Gemeindegrenze Oberweningen

Siedlungsverträgliche Geschwindigkeit

- ◆ Südliches Siedlungsgebiet der Gemeinde Schleinitikon

4.3 Öffentlicher Verkehr

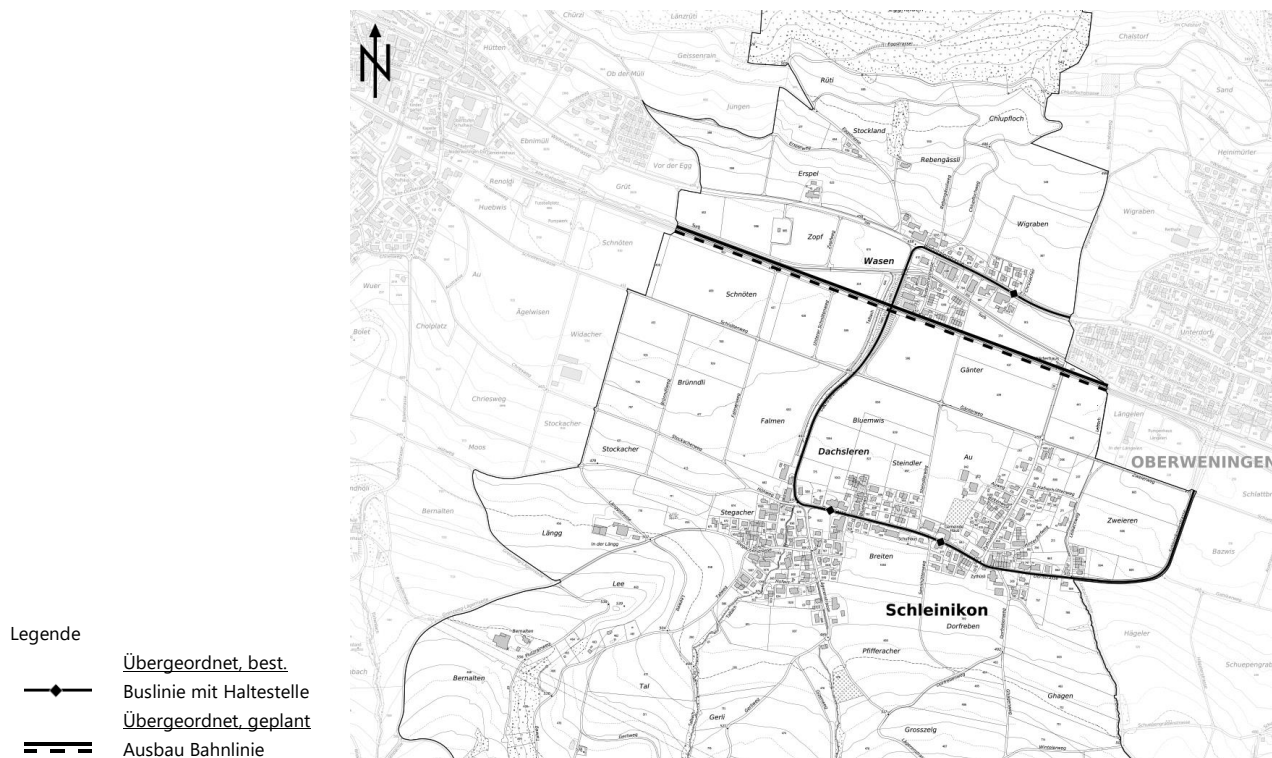


Abbildung 37 Ausschnitt Verkehrsrichtplan, Teilplan ÖV

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für ein standortgerechtes ÖV-Angebot und eine gute Zugänglichkeit der Bushaltestellen ein.

Erläuterung

Die Gemeinde Schleinikon legt den Grundsatz für die Weiterentwicklung des ÖV fest. Bei den im kommunalen Richtplan abgebildeten Inhalten zum öffentlichen Verkehr handelt es sich um übergeordnete Festlegungen.

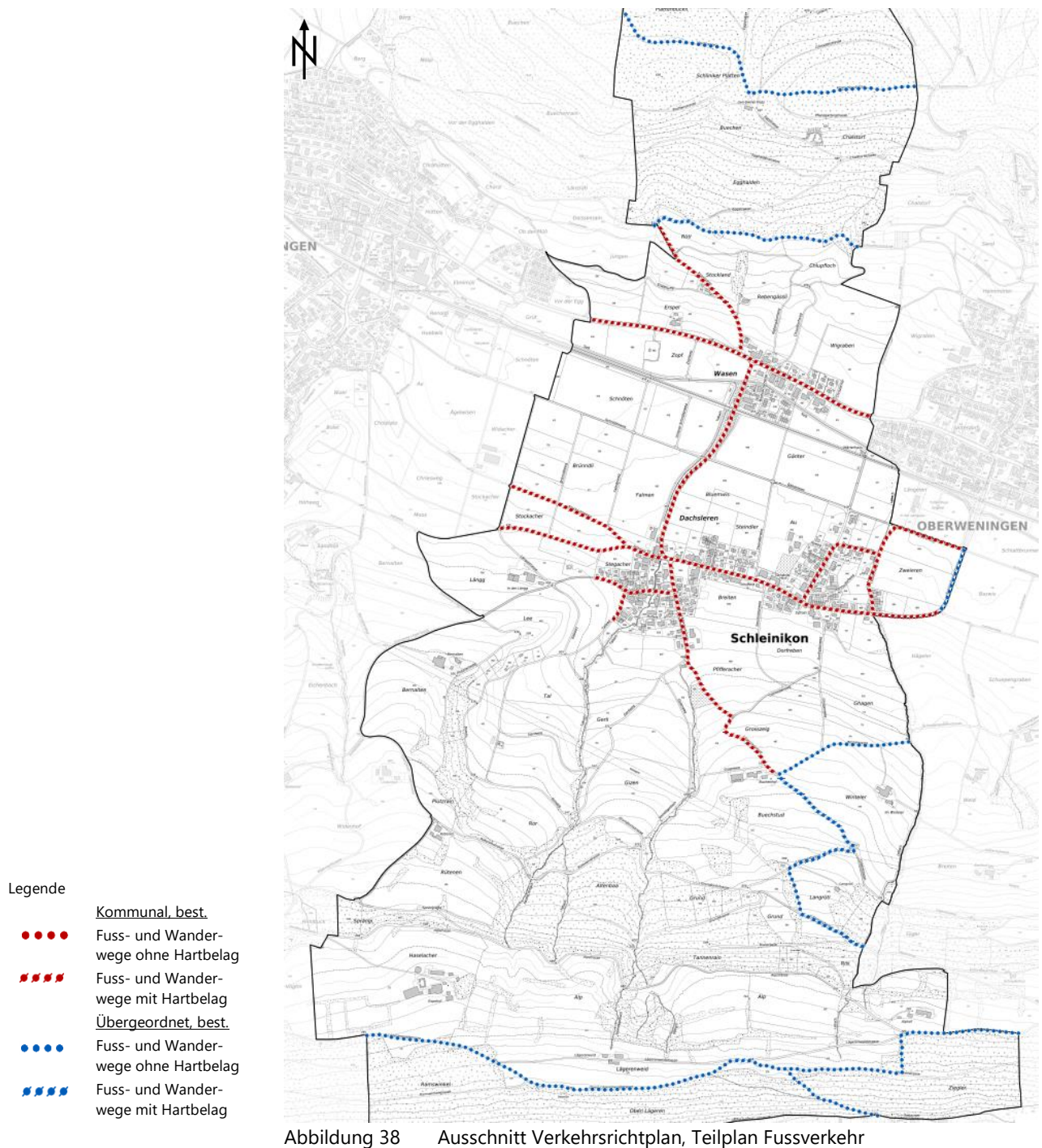
Busverbindungen, bestehend

- ◆ Bus 555 Schöfflisdorf – Oberweningen Bahnhof
- ◆ Nachtbus N51 Oberglatt – Schneisingen

Bushaltestellen, bestehend

- ◆ Schleinikon, Dachsleren
- ◆ Schleinikon, Gemeindehaus
- ◆ Schleinikon, Wassen

4.4 Fussverkehr



Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für ein sicheres und zusammenhängendes Fussverkehrsnetz ein. Insbesondere sollen die Verbindungen zwischen den drei Ortsteilen sowie die Verbindung zu den Nachbargemeinden gestärkt werden.

Erläuterung

Das kommunale Fusswegnetz wurde gestützt auf die übergeordneten Vorgaben ergänzt. Die Fusswege innerhalb des Siedlungsgebiets sollen gesichert

werden und die übergeordneten Fuss- und Wanderwege ans Siedlungsgebiet angebunden werden.

Die bestehenden Fusswege führen auf bestehenden Strassen und Wegen und werden mit den kommunalen Verkehrsrichtplan gesichert. Neben separaten Fusswegen werden auch Trottoirs entlang von Hauptverkehrs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen sowie verkehrsarme Abschnitte auf Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen als Netzbestandteil benutzt.

Der im Verkehrsplan (Stand 2001) geplante Fuss- und Wanderweg entlang der Surb wird durch die bestehende Hauptverbindung entlang der Wehntalerstrasse ersetzt. Es ist davon auszugehen, dass die ehemals entlang dem Fliessgewässer geplante Verbindung auch künftig nicht erstellt wird.

Fuss- und Wanderweg, bestehend

- ◆ Eggstrasse
- ◆ Wehntalerstrasse
- ◆ Dachslerenstrasse
- ◆ Stockacherweg
- ◆ Höhweg
- ◆ Stegacherstrasse (bis zum Siedlungsrand)
- ◆ Talweg (bis zum Siedlungsrand)
- ◆ Lägerenstrasse
- ◆ Dorfstrasse
- ◆ Zythüslistrasse
- ◆ Hafnerhüttenweg
- ◆ Zweierweg
- ◆ Leibachweg

4.5 Veloverkehr



Abbildung 39 Ausschnitt Verkehrsrichtplan, Teilplan Veloverkehr

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur ein. Diese soll die Ortsteile Dachsleren und Schleinitz mit den überkommunalen Radwegen, sowie den benachbarten Gemeinden verbinden.

Erläuterung

Das übergeordnete Netz führt quer durch das Gemeindegebiet von Schleinitz. Auf kommunaler Stufe werden die drei Ortsteile an das übergeordnete Netz angeschlossen.

Ziel ist es auch die Radwege zu den angrenzenden Bahnhöfen zu stärken, um die Anbindung mit dem ÖV attraktiver zu gestalten.

Radweg, bestehend

◆ Dachslerenstrasse – Dorfstrasse – Schleinitzenerstrasse

5 Würdigung

Wirkungen der Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan basieren auf den Zielen des REK. Sie entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren. Werden diese Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans wie folgt zusammengefasst werden:

- ◆ Die nachhaltige Verkehrsentwicklung wird gefördert.
- ◆ Das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist sicher, lückenlos und qualitativ gestaltet.
- ◆ Siedlungstrennende Elemente, welche den Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigen, werden durchlässig gestaltet.
- ◆ An Zielorten des Veloverkehrs sind genügend und den Ansprüchen gerecht werdende Abstellplätze für den Veloverkehr vorhanden.
- ◆ Der öffentliche Verkehr wird in seiner Attraktivität gefördert.
- ◆ Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind gut erreichbar und benutzerfreundlich gestaltet.
- ◆ Die Parkierung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt siedlungsverträglich.
- ◆ Der motorisierte Verkehr wird siedlungsverträglich abgewickelt.

Bundesgesetz über Velowege

Gemäss Bundesgesetz über Velowege sind die Gemeinden dazu verpflichtet, ein gutes zusammenhängendes Velowegnetz zu planen. Diese Vorgabe wird mittels der festgelegten Radwege im kommunalen Richtplan umgesetzt.

Übergeordnete Vorgaben

Die vorliegende Revision des kommunalen Verkehrsplanes berücksichtigt die auf übergeordneter Ebene festgehaltenen Vorgaben und Planungen vollumfänglich. Die im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans getroffenen Festlegungen steuern einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei und fördern eine Umverteilung des Modalsplits zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes.