



Kanton Zürich
Gemeinde Schleinikon

Fassung für die öffentliche Auflage

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Die Präsidentin:

Florina Böhler-Steiger

Der Gemeindeschreiber:

Thomas Holl

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Kloten, 6. November 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 3.0

Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	12.08.2024	Saf/Hem	Entwurf
2.0	05.05.2025	Saf	Fassung für die kant. Vorprüfung
3.0	06.11.2025	Saf	Fassung für die öffentliche Auflage

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Anlass	5
1.2	Grundsätze	5
1.3	Planungsablauf	7
1.4	Mitwirkungsverfahren	7
1.5	Kantonale Vorprüfung	8
1.6	Öffentliche Auflage (folgt)	8
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Bund	10
2.1.1	Sachpläne	10
2.1.2	Bundesinventare	11
2.1.3	Bundesgesetz über Velowege	12
2.2	Kanton	13
2.2.1	Raumordnungskonzept	13
2.2.2	Kantonaler Richtplan	14
2.2.3	Kantonales Gesamtverkehrskonzept Zürich	15
2.2.4	Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte	16
2.3	Region	17
2.3.1	Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)	17
2.3.2	Regionaler Richtplan	18
2.3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Unterland plus	21
2.4	Kommunal	23
2.4.1	Kommunaler Gesamtplan	23
2.4.2	Verkehrsrichtplan	25
3	Analyse nach Sachthemen	26
3.1	Bevölkerung und Wirtschaft	26
3.1.1	Bevölkerung	26
3.1.2	Wirtschaft	28
3.2	Siedlungsnutzung und -struktur	29
3.2.1	Siedlungsentwicklung	29
3.2.2	Bauzonenreserven	30
3.2.3	Quartieranalyse / Attraktoren	31
3.3	Umwelt	32
3.3.1	Fluglärm	32
3.3.2	Strassenlärm	33
3.3.3	Bahnlärm	34
3.4	Verkehr	35
3.4.1	Modalsplit und Verkehrsaufkommen	35
3.4.2	Trennelemente	35
3.4.3	Fussverkehr	36

3.4.4	Veloverkehr	37
3.4.5	Öffentlicher Verkehr	38
3.4.6	Motorisierter Individualverkehr	39
3.4.7	Unfälle	40
4	Kommunaler Richtplantext	41
4.1	Gesamtstrategie	41
4.1.1	Kernstrategie	41
4.1.2	Ziele und Stossrichtungen	41
4.2	Motorisierter Individualverkehr	43
4.3	Öffentlicher Verkehr	44
4.4	Fussverkehr	45
4.5	Veloverkehr	47
5	Würdigung	48

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.

Aufhebung Gesamtplan

Der Verkehrsrichtplan stammt aus dem kommunalen Gesamtplan der Gemeinde Schleinikon aus dem Jahr 1982. Die Themen Siedlung, Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen des kommunalen Gesamtplans wurden seither nicht überarbeitet. Entsprechend sind die Inhalte nicht mehr aktuell und veraltet. Die Themen des Gesamtplans sind mit Ausnahme des Verkehrsrichtplans nicht zwingend vorgeschrieben. Im Zuge der Revision der Richt- und Nutzungsplanung wird der kommunale Gesamtplan deshalb aufgehoben, was durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen ist.

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:

- ◆ Gesamtstrategie inkl. Zielsetzung, Stossrichtungen und Grundsätzen
- ◆ 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)

1.4 Mitwirkungsverfahren

Mitwirkungsverfahren

Während der kantonalen Vorprüfung wurde 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. Als Auftakt der informellen Mitwirkung fand am 27. Mai 2025 eine Informationsveranstaltung statt.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens sind bis zum 27. Juni 2025 rund 70 Fragen und Bemerkungen bei der Gemeinde Schleinikon eingegangen.

Behandlung der Rückmeldungen

Die eingegangenen Rückmeldungen wurden durch die Gemeinde und das Planungsbüro gesichtet und inhaltlich zusammengefasst. Gleichartige Anträge wurden gebündelt, um ein strukturiertes Gesamtbild der Rückmeldungen zu erhalten. Die aufgeführten Anträge und Begründungen entsprechen sinngemäss den eingegangenen Stellungnahmen.

Mitwirkungsbericht

Den Umgang mit den einzelnen Rückmeldungen kann dem beiliegenden Bericht zum informellen Mitwirkungsverfahren vom 6. November 2025 entnommen werden.

1.5 Kantonale Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Die Revisionsvorlage wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 21. August 2025 zur Revision Stellung genommen.

Folgend wird ausgewiesen, wie mit den Auflagen und Empfehlungen umgegangen wurde:

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

- ◆ Der Gesamtplan aus dem Jahr 1982 wird in den Grundlagen des Planungsberichts abgehandelt. Die Themen Siedlung, Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen sollen aufgehoben werden.
- ◆ Die Aufzählung der Bestandteile wurde mit der Gesamtstrategie ergänzt.
- ◆ Die Rahmenbedingungen wurden mit dem kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte ergänzt.
- ◆ Der kantonale Richtplan wurde mit einem Hinweis bezüglich Doppelspurausbau ergänzt. Diese ist nicht in Planung, sondern dient als langfristige Raumsicherung.
- ◆ Die Thematik zum Modalsplit wurde geprüft und mit dem Hinweis auf Unsicherheit bezüglich Aussagen bei kleinen Gemeinden ergänzt.

Richtplaninhalte

- ◆ Der Grundsatz zum motorisierten Individualverkehr wurde ergänzt. Neben den attraktiven, sicheren und siedlungsorientierten Strassen setzt sich die Gemeinde auch für akustisch qualitative Strassenräume ein.
- ◆ Die kommunalen Festlegungen zum Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag und zum Radweg wurden entlang der Dachslerenstrasse zugunsten einer übersichtlicheren Darstellung auf die östliche Seite der Dachslerenstrasse verschoben.
- ◆ Die Legendeninhalte zum öffentlichen Verkehr wurden den kommunalen und den übergeordneten Festlegungen zugeteilt.

1.6 Öffentliche Auflage (folgt)

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage wurde am 1. Dezember 2025 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.

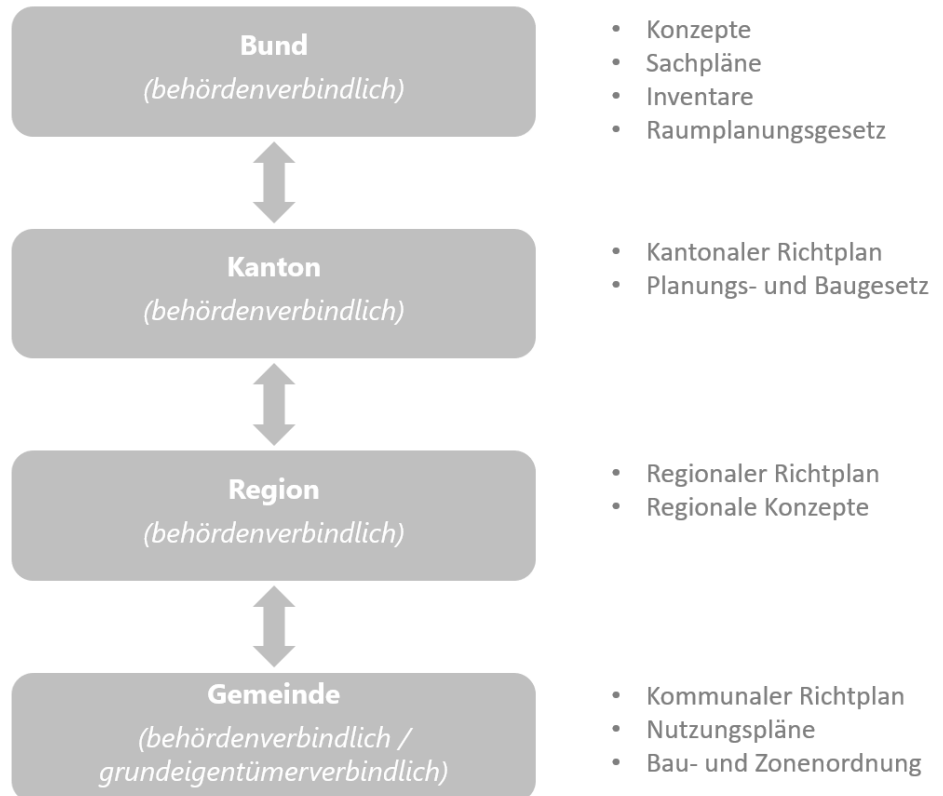


Abbildung 1 Übersicht Planungssystem Schweiz

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)

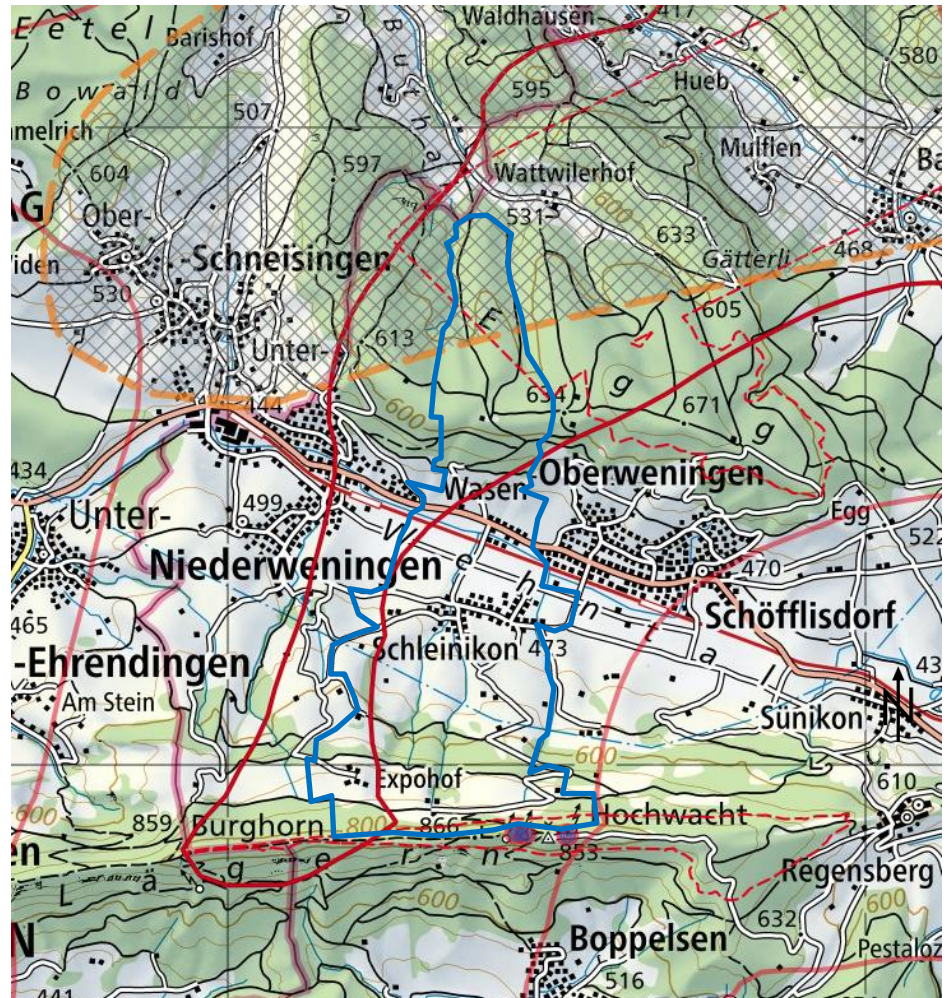


Abbildung 2 Ausschnitt Sachpläne (blau: Gemeindegebiet)

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 ausgedehnt 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 Lägerng Gebiet.

Es handelt sich dabei um das Lägernggebiet BLN 1011 mit einer Fläche von 2'466 ha. Die Lägerng 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 Schleinikon.

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

- Legende
- BLN**
 -  BLN-Gebiete
 - IVS**
 -  Nationale Bedeutung
 -  Historischer Verlauf mit viel Substanz
 -  Historischer Verlauf mit Substanz
 -  Regionale Bedeutung
 -  Historischer Verlauf mit viel Substanz
 -  Historischer Verlauf mit Substanz
 -  Historischer Verlauf
 -  Lokale Bedeutung
 -  Historischer Verlauf mit viel Substanz
 -  Historischer Verlauf mit Substanz
 -  Historischer Verlauf

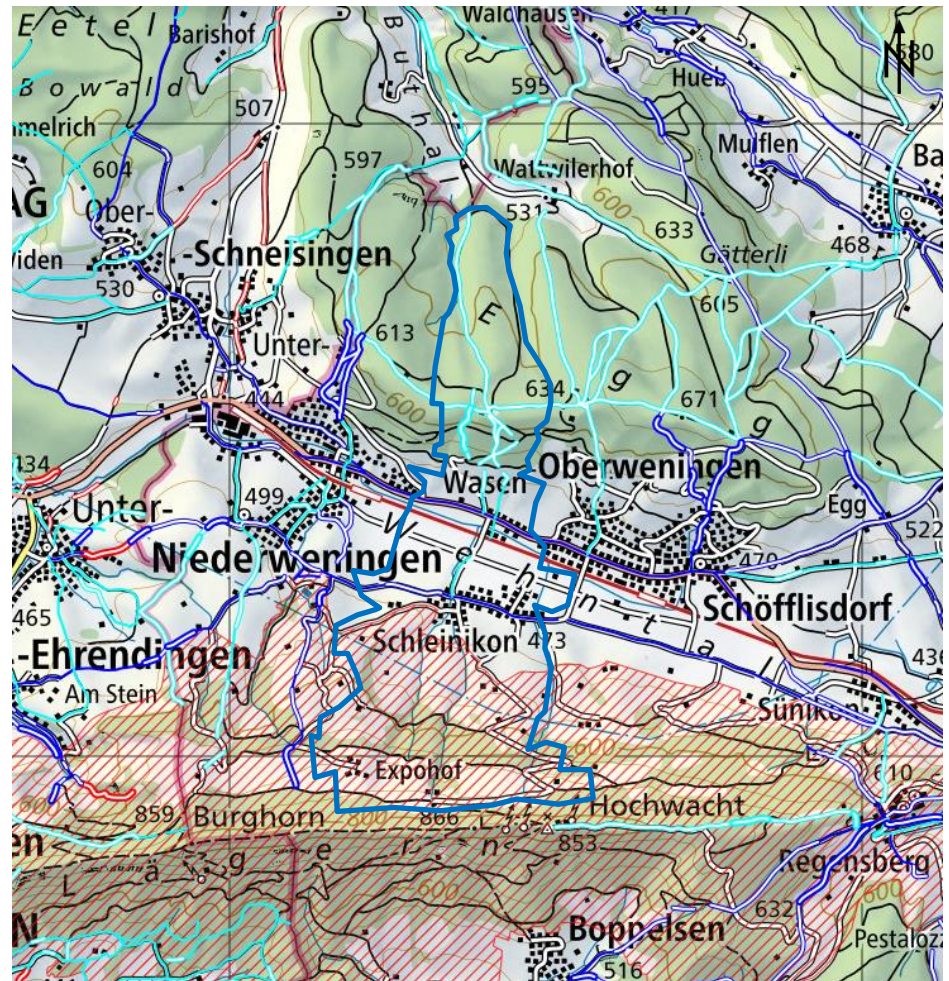


Abbildung 3 Ausschnitt Bundesinventare (blau: Gemeindegebiet)

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

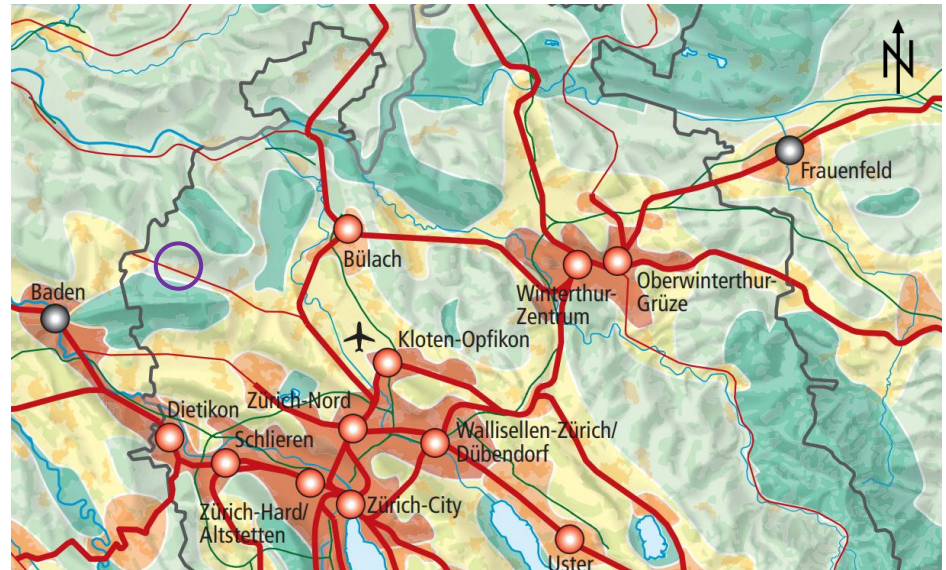


Abbildung 4 Ausschnitt Raumkonzept (violetter Kreis: Gemeinde Schleinikon)

Bevölkerungswachstum

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

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. Der Richtplaneintrag dient der langfristigen Raumsicherung.

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

2.2.4 Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

Gemäss dem kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte (Verfügung AREV-Nr. 1124/21 vom 14. Januar 2022) liegen im nördlichen Gemeindegebiet von Schleinikon Teile des Schotterplateau Egg mit Sackung Buechen (Objekt Nr. 7177). Im südlichen Gemeindegebiet befinden sich zudem Teile des Lägerngiebts (Objekt Nr. 1003) sowie die Heckenlandschaft Lägerenweid (Objekt Nr. 2008).

Allen drei Objekten sind von kantonalen Bedeutung, weshalb deren allgemeinen und spezifischen Schutzziele bei zukünftigen Planungen und Vorhaben zwingend zu berücksichtigen sind.

Allgemeine Schutzziele

- ◆ Erhalt der landschaftlichen Einheit und des typischen Erscheinungsbildes in ihrer Gesamtheit und Eigenart.
- ◆ Bewahrung charakteristischer Strukturelemente wie Hecken, Feld- und Ufergehölze, Relief und Topografie in ihrer landschaftstypischen Ausprägung und Funktion.
- ◆ Sicherung extensiv genutzter Flächen (z. B. Wiesen, Säume) als prägende und ökologisch wertvolle Bestandteile der Landschaft.
- ◆ Schutz vor Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht und visuelle Störungen zur Wahrung der Aufenthaltsqualität und landschaftlichen Ruhe.
- ◆ Langfristige Sicherung und Entwicklung der landschaftlichen Eigenart, Vielfalt und ökologischen Funktionen des Schutzobjekts.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 22. Oktober 2025

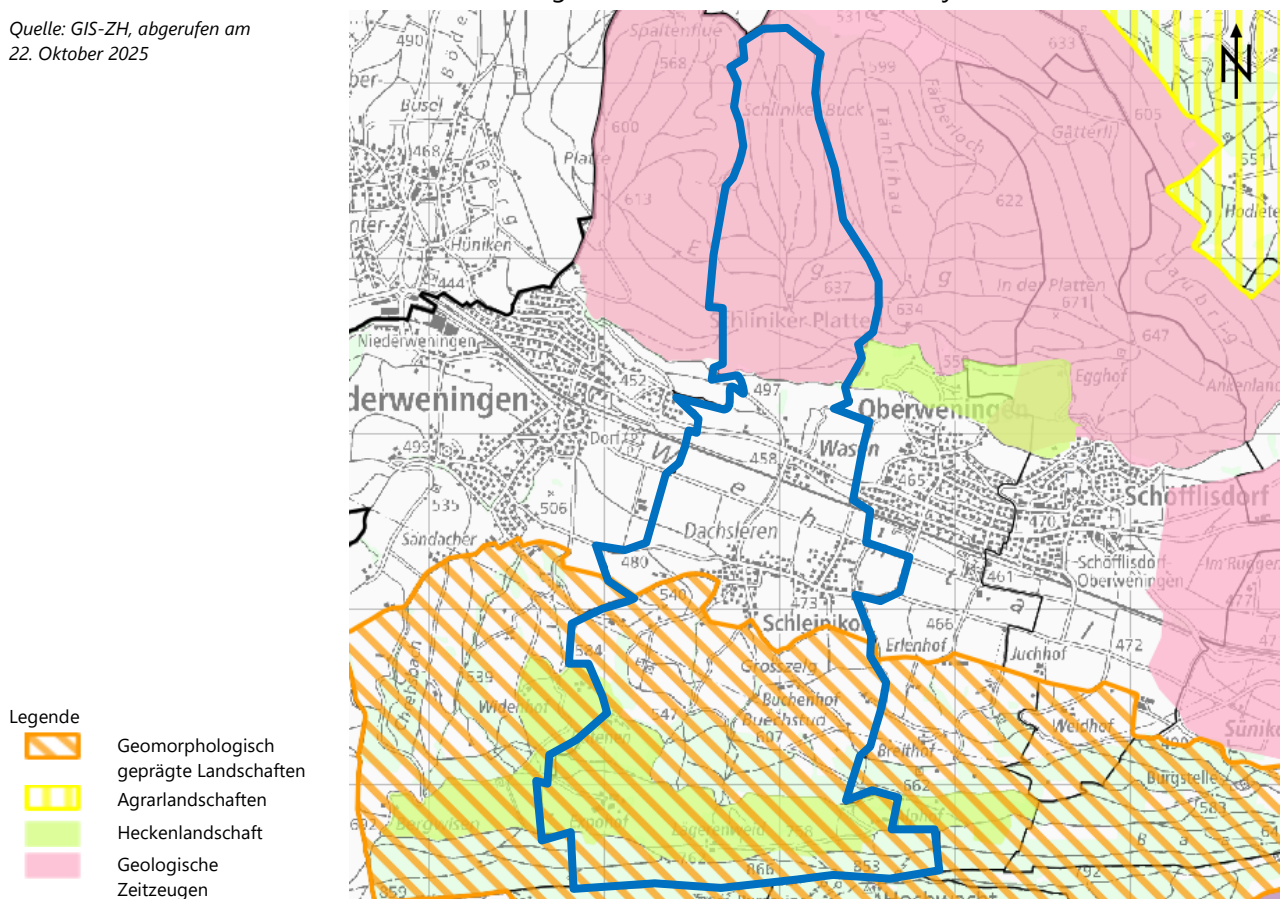


Abbildung 6 Ausschnitt kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte (blau: Gemeindegebiet)

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.

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

Leitsätze für die räumliche Entwicklung

- ◆ 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

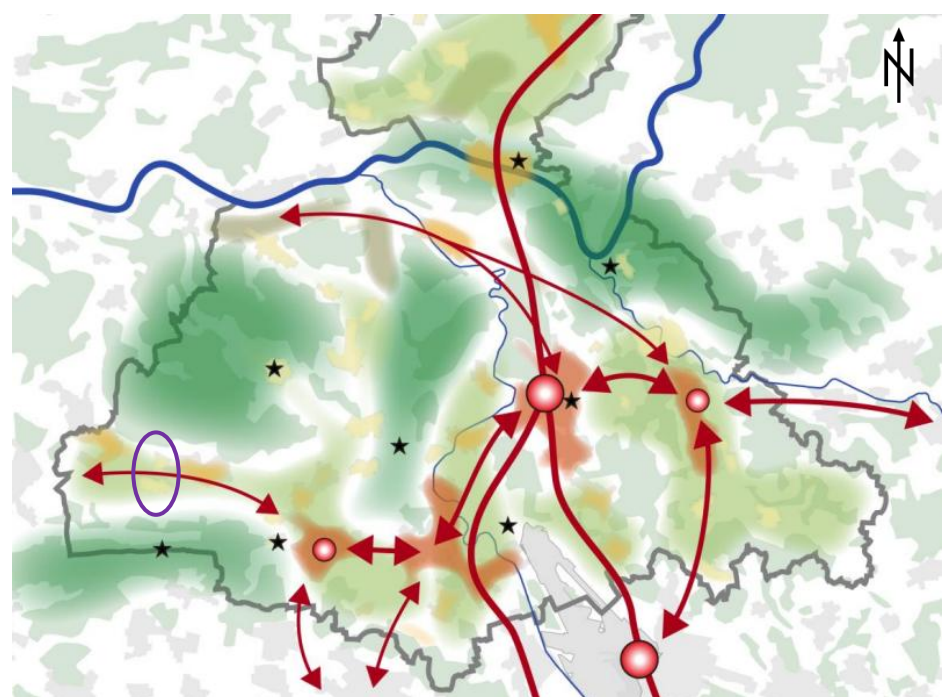


Abbildung 7 Ausschnitt Zielbild 2023 (violetter Kreis: Gemeinde Schleinikon)

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 Flughafenperimeter

Geplant

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

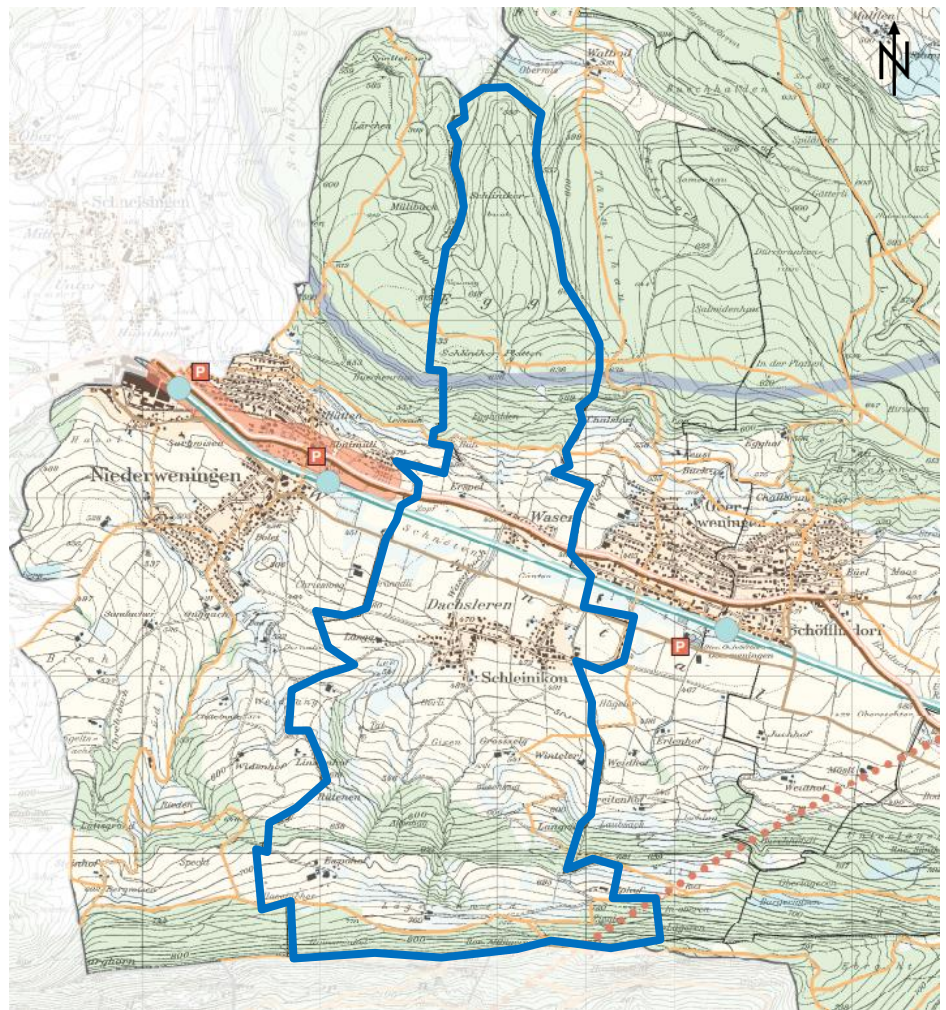


Abbildung 8 Ausschnitt regionaler Richtplan, Teil Verkehr (blau: Gemeindegebiet)

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)

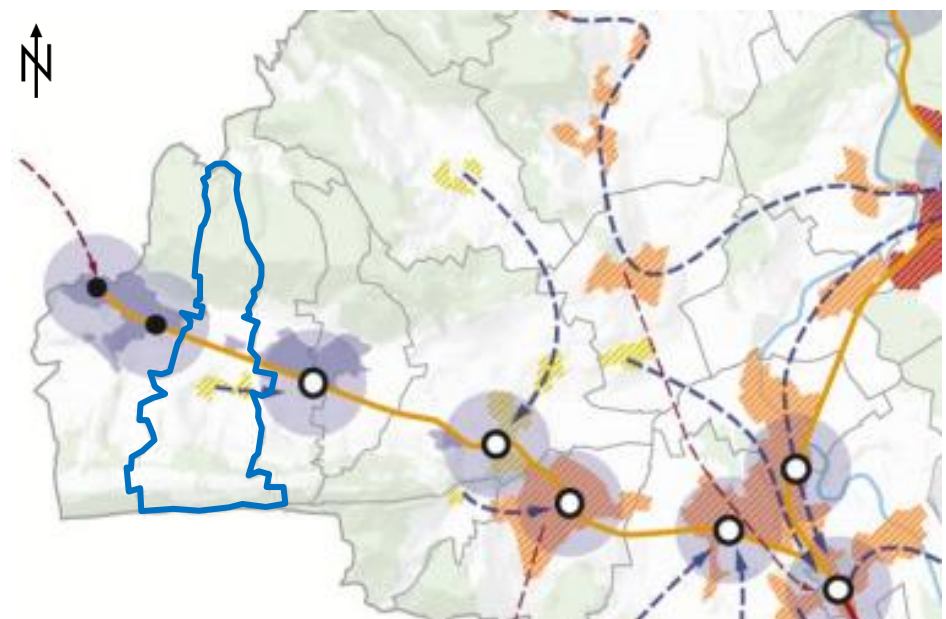


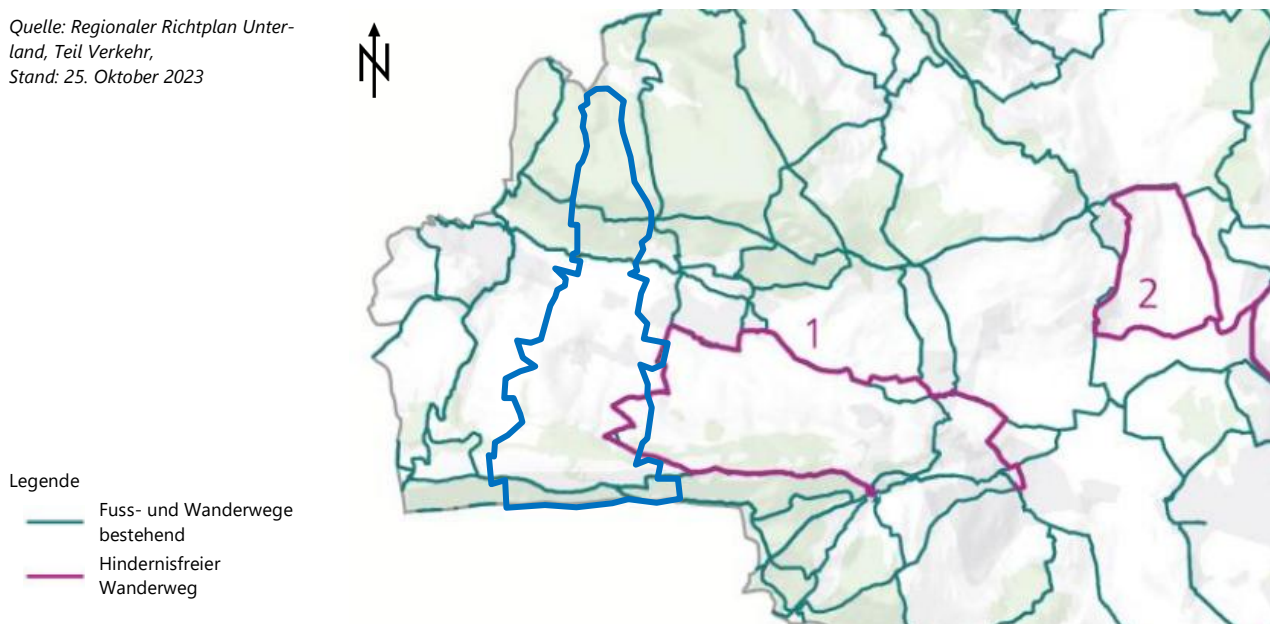
Abbildung 9 Ausschnitt angestrebtes ÖV-Angebot – 2030, (blau: Gemeindegebiet)

Fuss- und Wanderwege

Die im regionalen Richtplan eingezeichneten Fuss- und Wanderwege verlaufen soweit möglich getrennt vom Fahrverkehr und weisen keinen Hartbelag auf. Abbildung 10 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

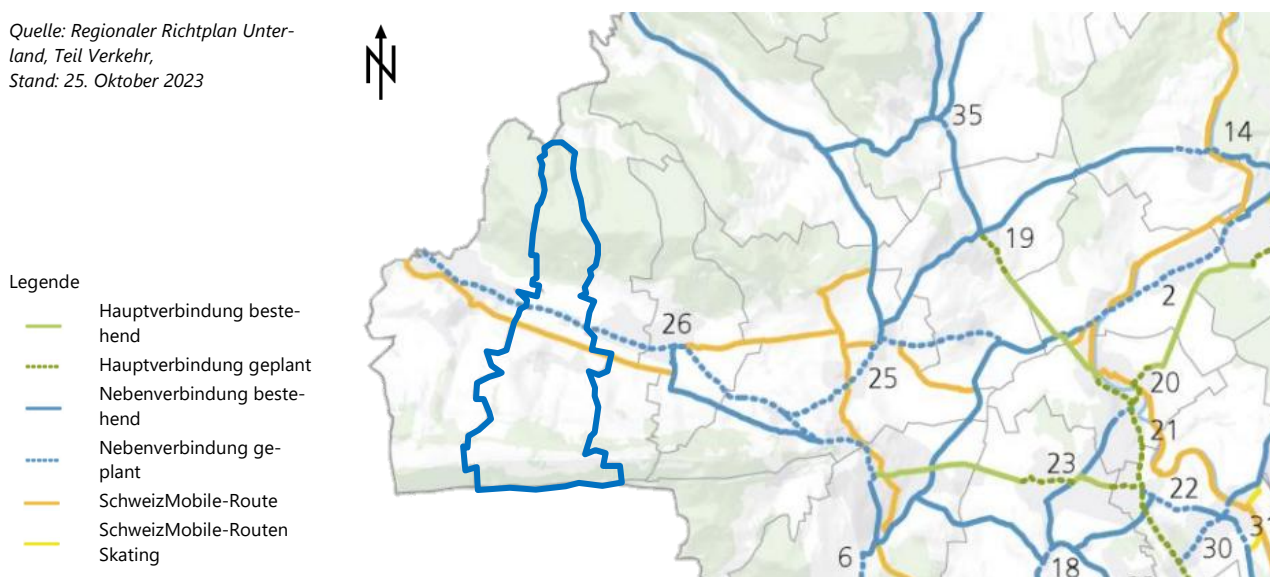
- Fuss- und Wanderwege bestehend
- Hindernisfreier Wanderweg

Abbildung 10 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 Niederingingen 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-Routen
- SchweizMobile-Routen Skating




Abbildung 11 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

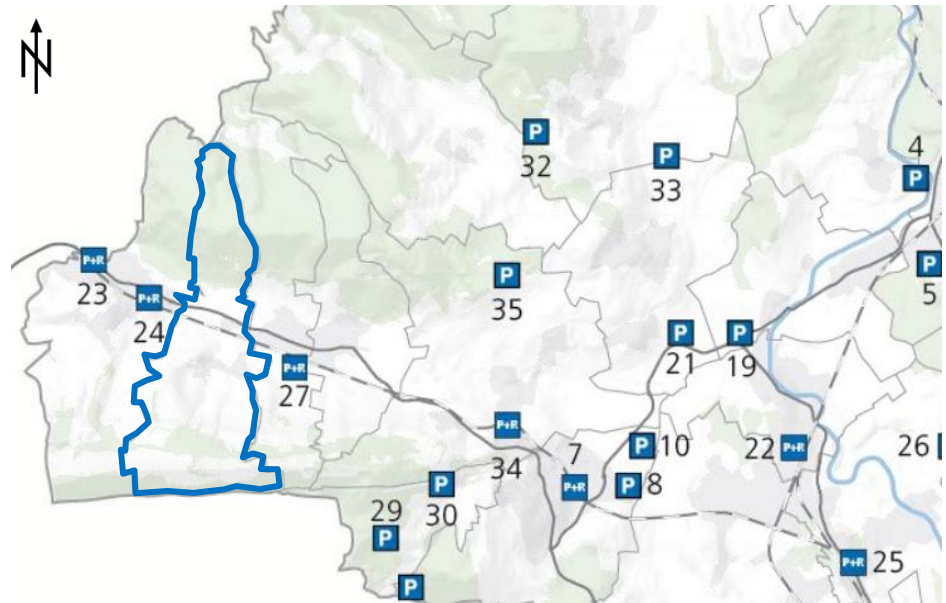


Abbildung 12 Ausschnitt Parkierung (blau: Gemeindegebiet)

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 allfällige 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 Verkehrsdreh Scheibe mit Fernverkehrsanschluss
-  Regionale Verkehrsdreh Scheibe

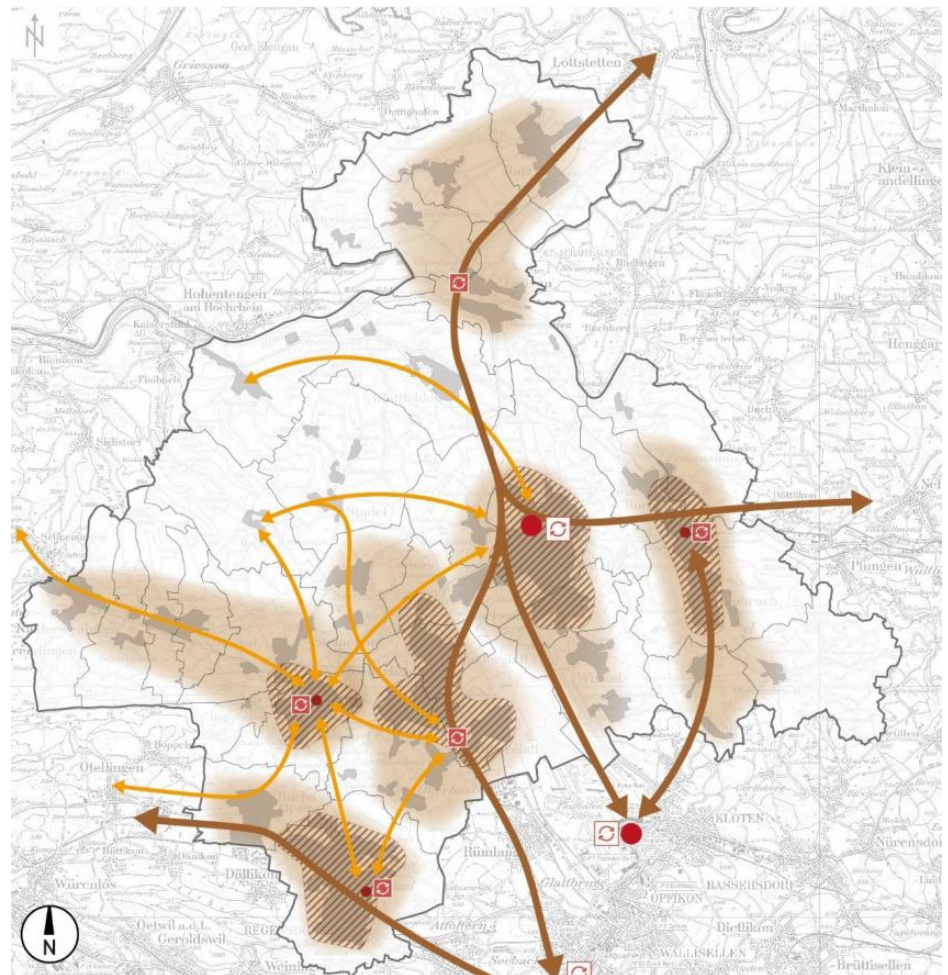


Abbildung 13 Ausschnitt Zukunftsbild rGVK PZU+

2.4 Kommunal

2.4.1 Kommunal Gesamtplan

Der kommunale Gesamtplan der Gemeinde Schleinikon wurde am 12. März 1982 festgesetzt. Und am 29. September 1982 durch den Regierungsrat des Kantons Zürich genehmigt.

Der Gesamtplan ergänzt und verfeinert den kantonalen und regionalen Gesamtplan nach den Verhältnissen und Bedürfnissen der Gemeinde. Er umfasst den Siedlungsplan, den Landschaftsplan, den Verkehrsplan, den Versorgungsplan sowie den Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen. Der kommunale Gesamtplan wurde bis auf den Verkehrsplan nicht überarbeitet und ist heute veraltet und nicht mehr aktuell.

Der kommunale Gesamtplan wird im Rahmen der Revision der Richt- und Nutzungsplanung aufgehoben. Dies ist durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen.

Quelle: kommunaler Gesamtplan Schleinikon, genehmigt September 1982

- Legende
-  Wohngebiet
 -  Wohngebiet mit Gewerbe-
beerleichterung
 -  Gebiet mit hohem Anteil
öffentlicher Bauten
 -  Wohngebiet in land-
schaftlich empfindlicher
Lage
 -  Schutzwürdiges Ortsbild
 -  Allgemeines Baugebiet
 -  Landwirtschaftsgebiet
 -  Trenngebiet
 -  Umgebungsschutzgebiet
 -  Gewässer
 -  Kulturobjekt

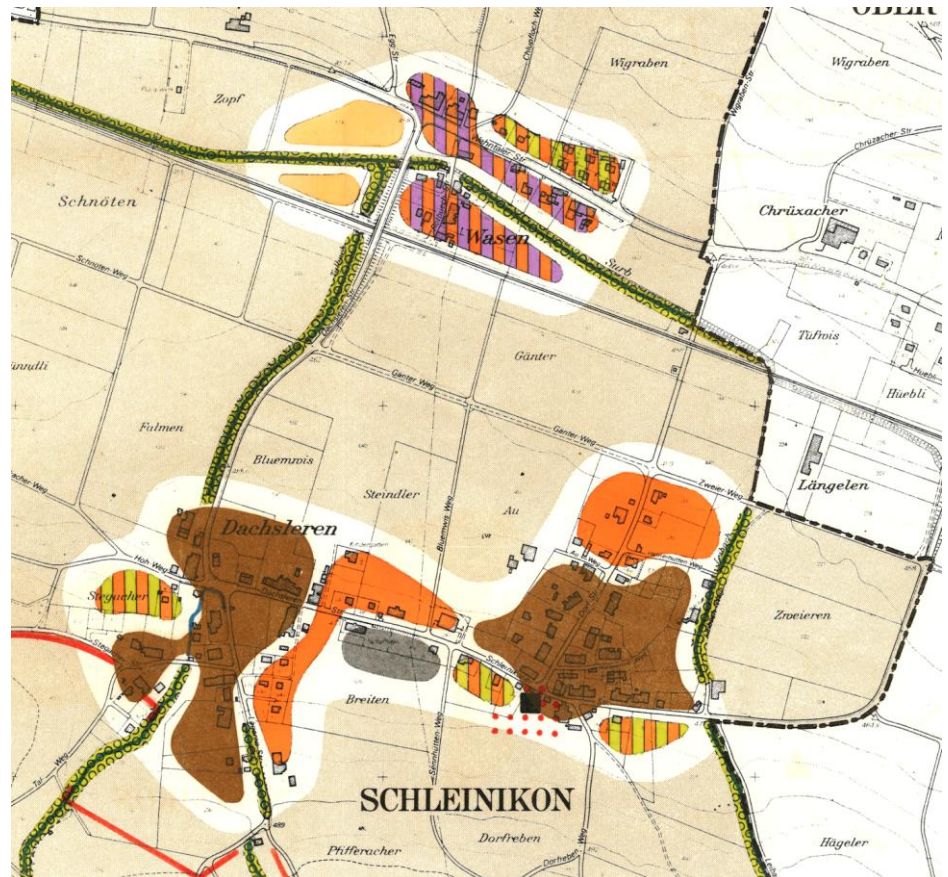


Abbildung 14 Ausschnitt Gesamtplan, Siedlungs- und Landschaftsplan

Quelle: kommunaler Gesamtplan
Schleinikon, genehmigt September
1982

Legende

bestehend

- Hauptverkehrsstrasse
- Sammelstrasse
- P Parkierung im öffentlichen Interesse
- Radweg
- Fussweg
- Kommunaler Fussweg
- Bahnlinie einspurig
- Gemeindeverwaltung
- Kindergarten
- Primarschule

geplant

- P Parkierung im öffentlichen Interesse
- Kommunaler Fussweg
- Gemeindeverwaltung
- Werkgebäude
- Primarschule
- Gemeindesaal

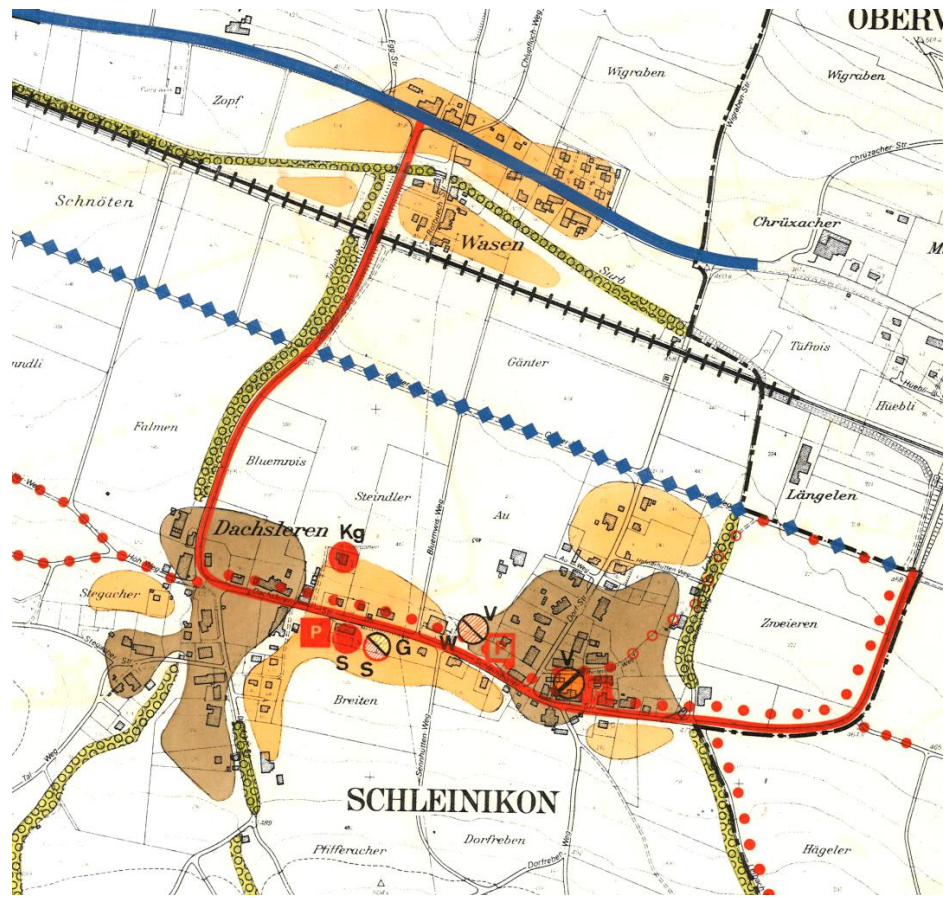


Abbildung 15 Ausschnitt Gesamtplan, Verkehrsplan / Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

2.4.2 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

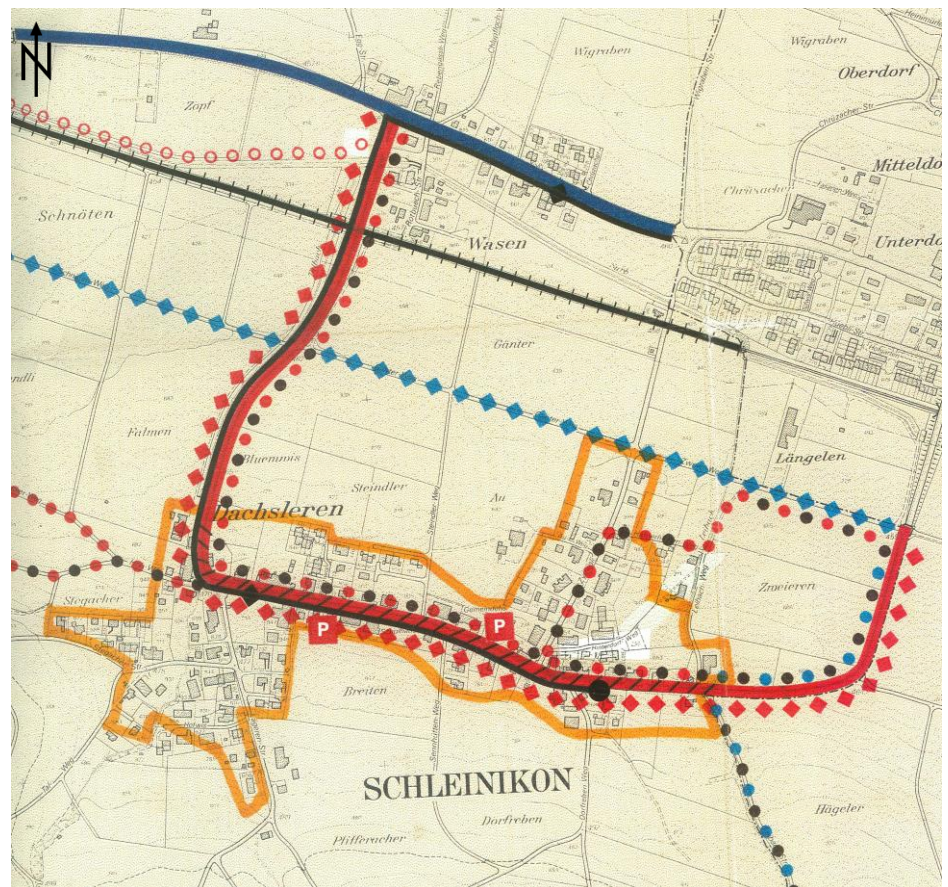


Abbildung 16 Ausschnitt kommunaler Verkehrsrichtplan Schleinikon

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

- Legende
- Einwohner**
 - Schleinikon
 - Bevölkerungsentwicklung**
 - Schleinikon
 - Region Unterland
 - Kanton Zürich



Abbildung 17 Diagramm Bevölkerungsentwicklung 1992 bis 2022

Altersstrukturen

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich, Stand 2023

- Legende
- Bevölkerung nach Altersklassen**
 - Gemeinde Schleinikon
 - Kanton Zürich
 - Personen im Erwerbsalter

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

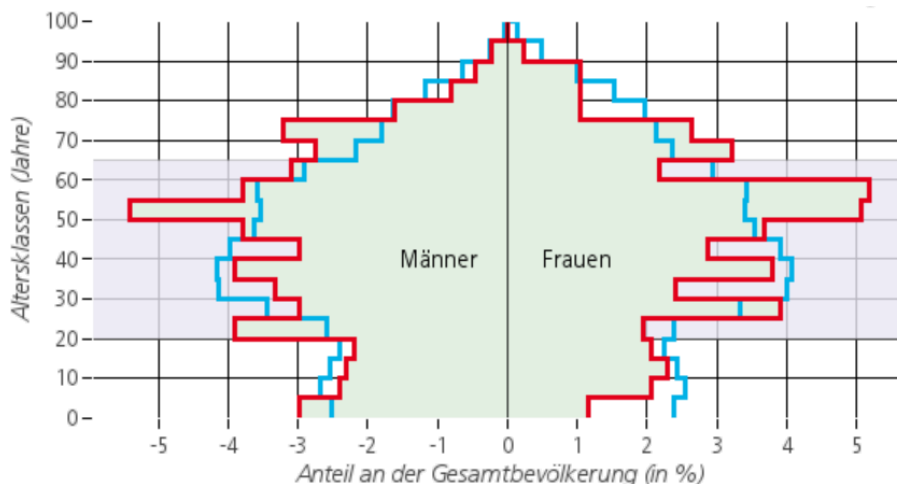


Abbildung 18 Bevölkerungverteilung nach Altersklassen und Geschlecht

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

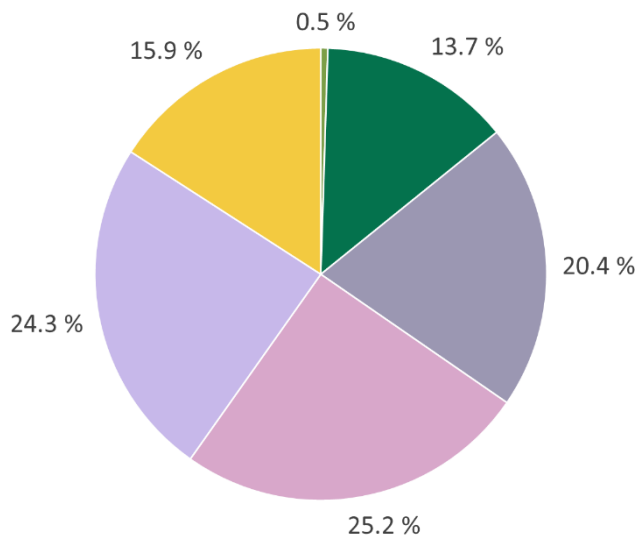


Abbildung 19 Diagramm Wohnungsbestand 2023

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

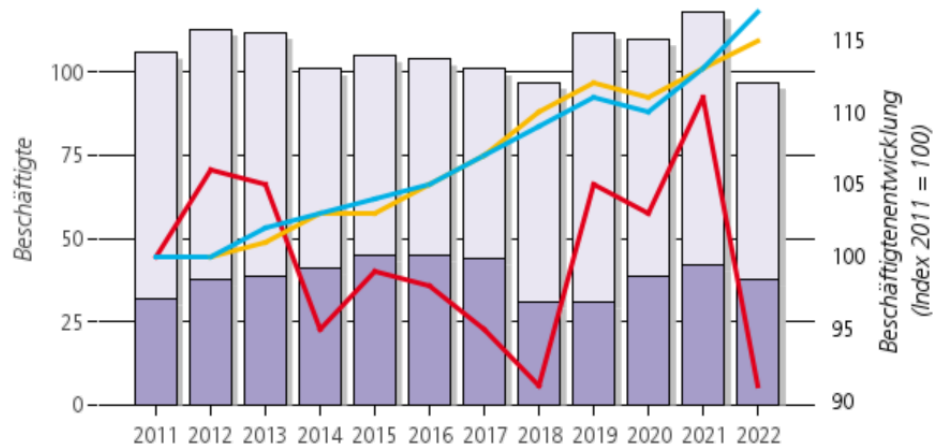


Abbildung 20 Diagramm Beschäftigtenentwicklung des 2. und 3. Sektors

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 Schleinitikon 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 Schleinitikon 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



Abbildung 21 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

- Legende:
- Überbaut
 - Sofort baureif
 - In 5 Jahren baureif

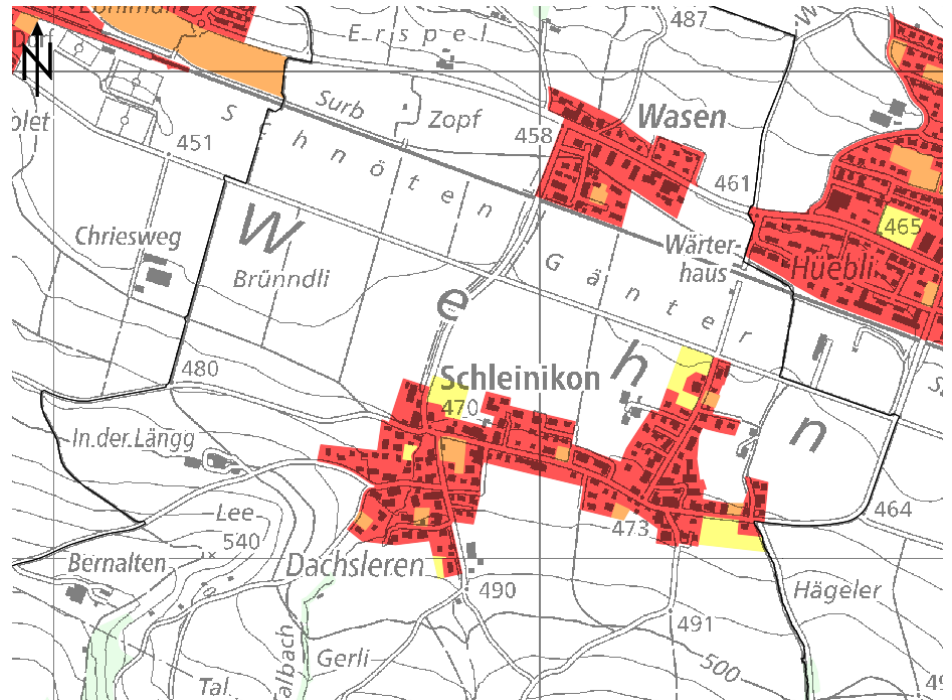


Abbildung 22 Analyseplan Bauzonenreserven

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

- Legende:
- Bauzonen überbaut / unbebaut
- Wohnzone
 - Mischzone
 - Arbeitszone
 - Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
 - Bauzonen Total

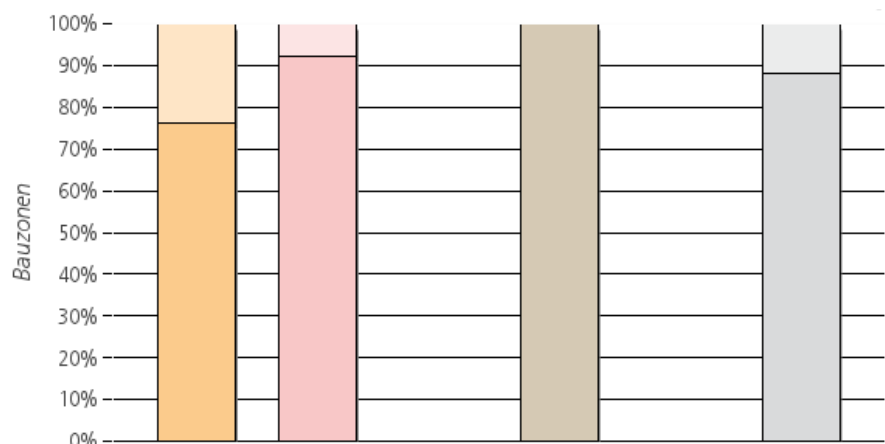


Abbildung 23 Diagramm Bauzonenstatistik

3.2.3 Quartieranalyse / Attraktoren

Die Gemeinde Schleinikon verfügt auf ihrem Gemeindegebiet über unterschiedliche Attraktoren, welche für den Fuss- und Veloverkehr von Bedeutung sind. Die meisten Attraktoren befinden sich entlang der Dorfstrasse in den Ortsteilen Dachsleren und Schleinikon. Im Ortsteil Wasen befinden sich nebst der Bushaltestelle noch Hofläden und diverse kleinere Dienstleistungsbetriebe.

Die Wege innerhalb des südlichen Siedlungsgebiets sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Zwischen dem nördlichen Siedlungsgebiet und den südlichen Attraktoren sind grössere Distanzen vorhanden. Zudem befinden sich viele Attraktoren ausserhalb der Gemeinde Schleinikon. Dies sind z.B. 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

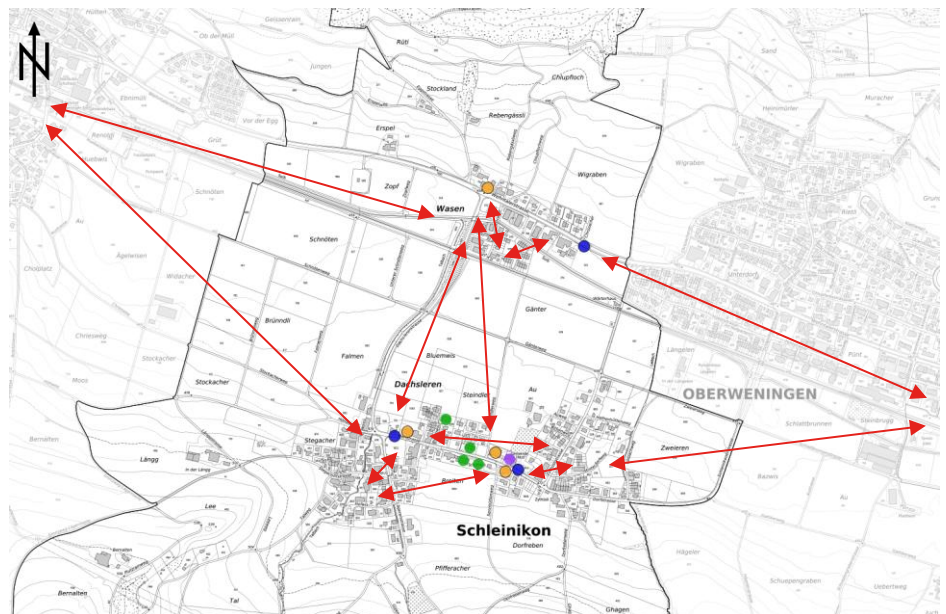


Abbildung 24 Übersicht zu wichtigen Zielen (Attraktoren) für Fuss- und Veloverkehr

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

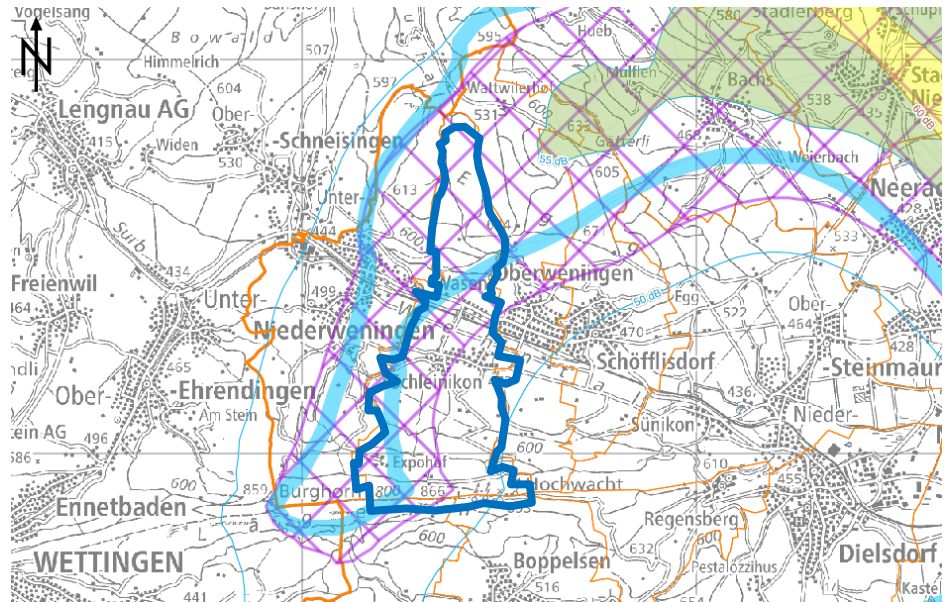


Abbildung 25 Fluglärm für eingezonte und erschlossene Gebiete (blau: Gemeindegebiet)

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

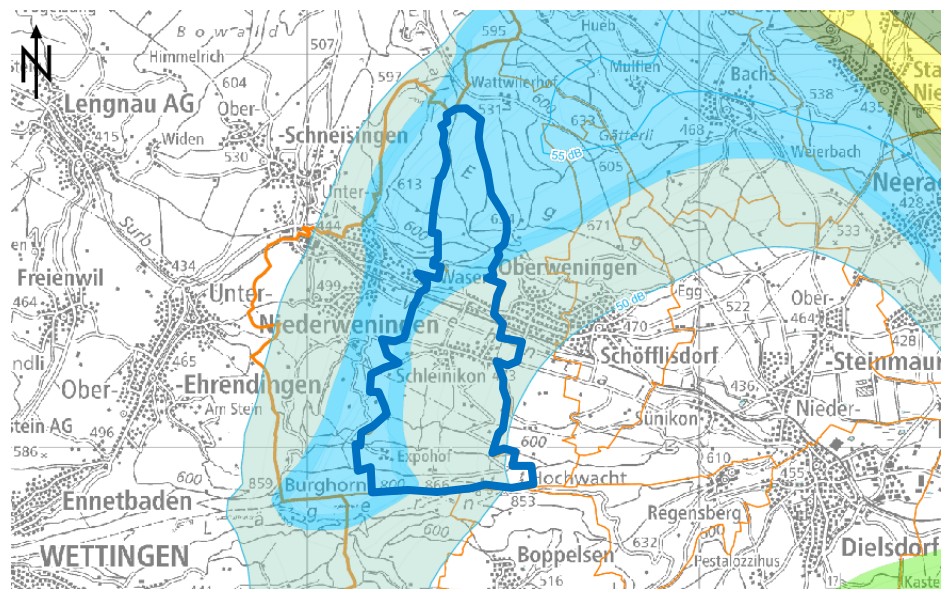


Abbildung 26 Fluglärm für eingezonte und nicht erschlossene Gebiete (blau: Gemeindegebiet)

3.3.2 Strassenlärm

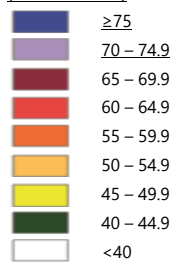
Entlang der Hauptstrasse Wehntalerstrasse ist die Lärmbelastung am Tag, wie auch in der Nacht erhöht. Dies ist auf die Geschwindigkeit von 80 km/h ausserhalb des Siedlungsgebiets und 60 km/h innerhalb des Siedlungsgebiets sowie den DTV von ca. 7'500 Fahrzeuge zurückzuführen.

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)



Für eine detaillierte Ansicht ist die Vollzugsstelle zu kontaktieren

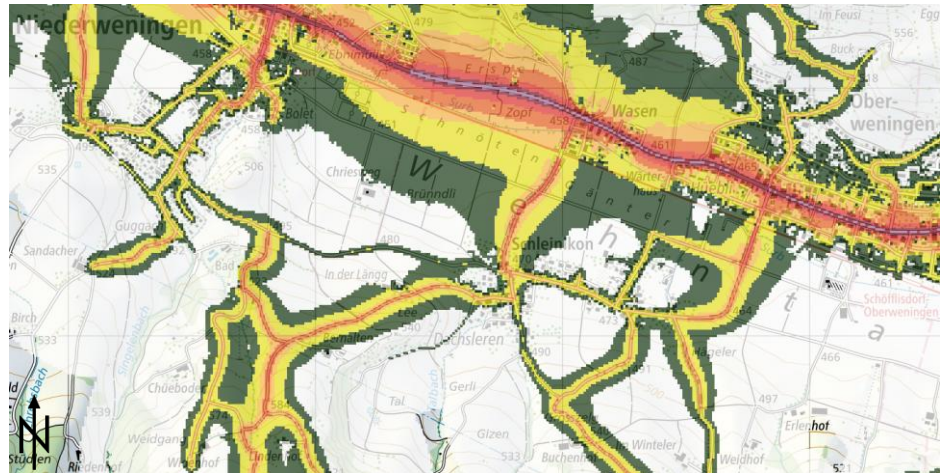
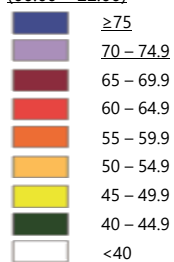


Abbildung 27 Strassenverkehrslärm Tag

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

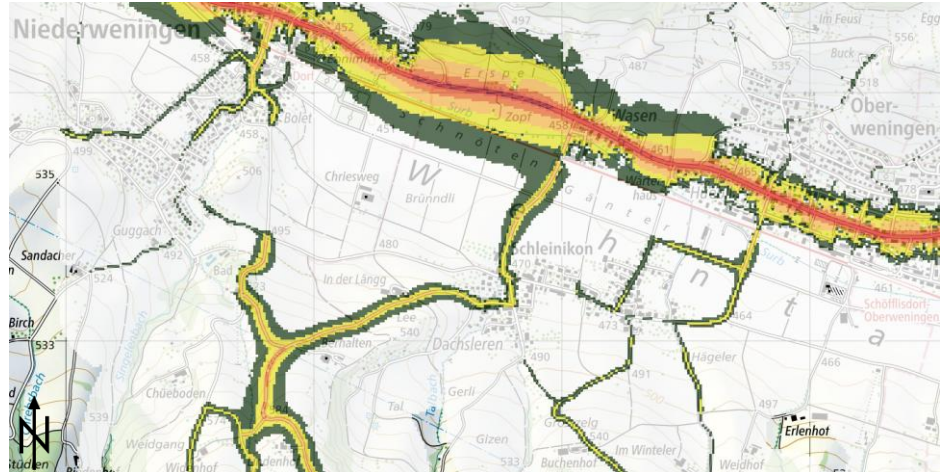


Abbildung 28 Strassenverkehrslärm Nacht

3.3.3 Bahnlärm

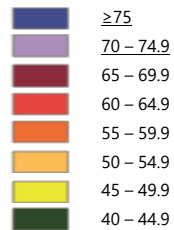
Die S-Bahnlinie S15 von Rapperswil nach Niederweningen führt durch die Gemeinde Schleinikon. Die S15 verkehrt im Halbstundentakt. Die Hauptlärmquelle der Eisenbahn sind die Rollgeräusche, welche durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht werden. Die Lärmbelastung fällt relativ gering aus.

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

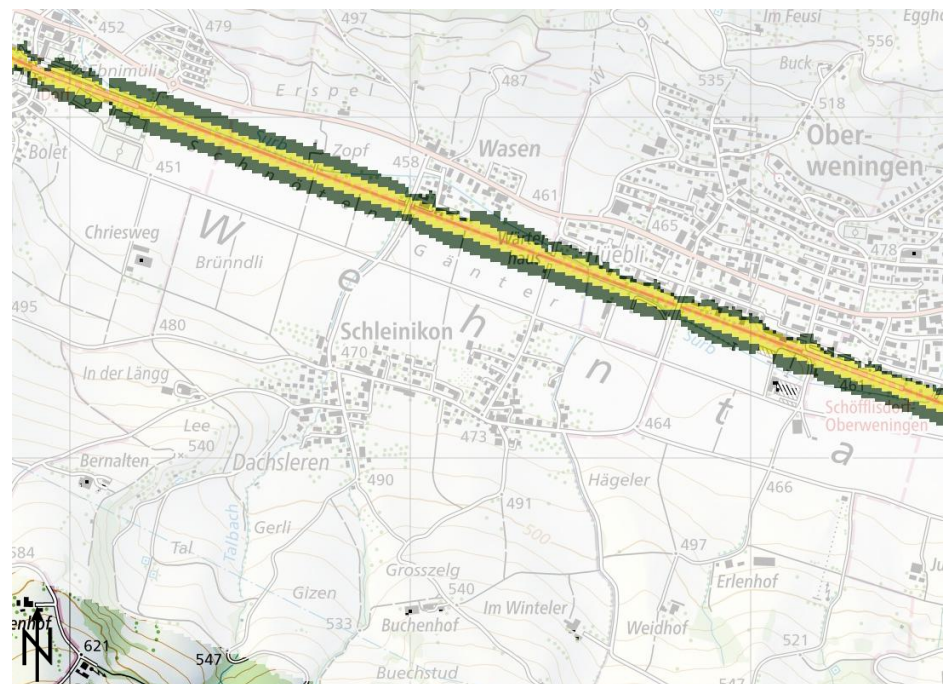
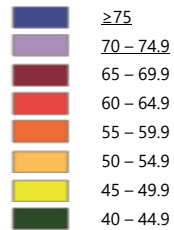


Abbildung 29 Eisenbahnlärm Tag

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

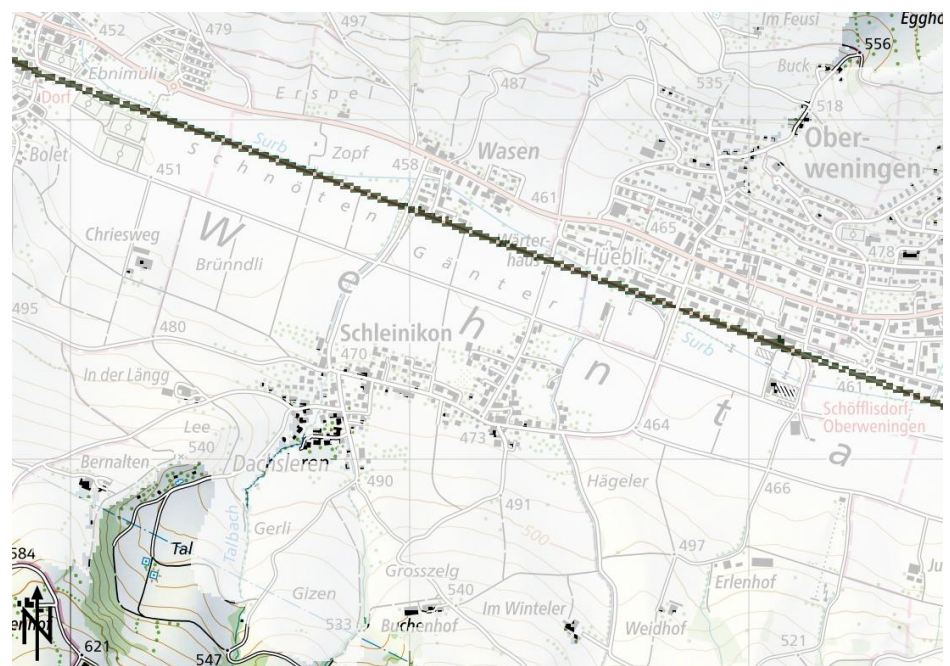


Abbildung 30 Eisenbahnlärm Nacht


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.

Für die Analyse des Modalsplit und Verkehrsaufkommens wird das kantonale Gesamtverkehrsmodell GVM-ZH 2018 verwendet. Seit 2024 steht ein neues GVM-ZH zur Verfügung. Insbesondere für kleinere Gemeinden wie Schleinikon sind die Auswertungen auf kommunaler Ebene aufgrund der geringen Anzahl an Personenwege mit einer hohen Unsicherheit verbunden und ermöglichen maximal eine Annäherung.

Quelle: Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2018

Legende:

 ÖV-Anteil
 MIV-Anteil

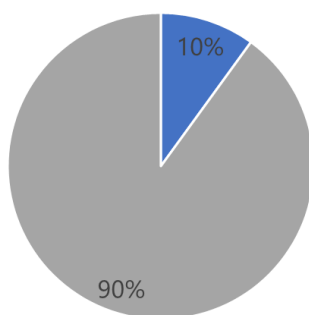


Abbildung 31 Modalsplit

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:

 Bahnlinie
 Hauptstrasse



Abbildung 32 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 Fussverkehrspotenzial fällt auf dem gesamten Gemeindegebiet sehr gering aus. Auch die Relevanz der Netzabschnitte ist gering. Einzig der Abschnitt zwischen den Ortsteilen Dachsteren 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:

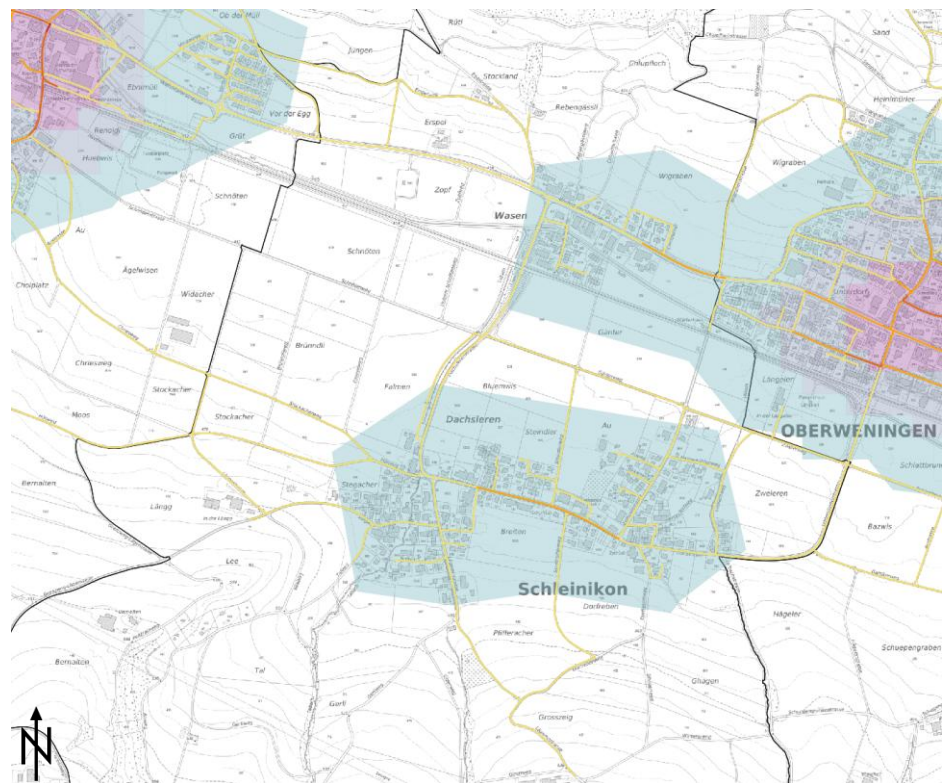


Abbildung 33 Analyseplan Fussverkehrspotenzial





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 Freizeitroute

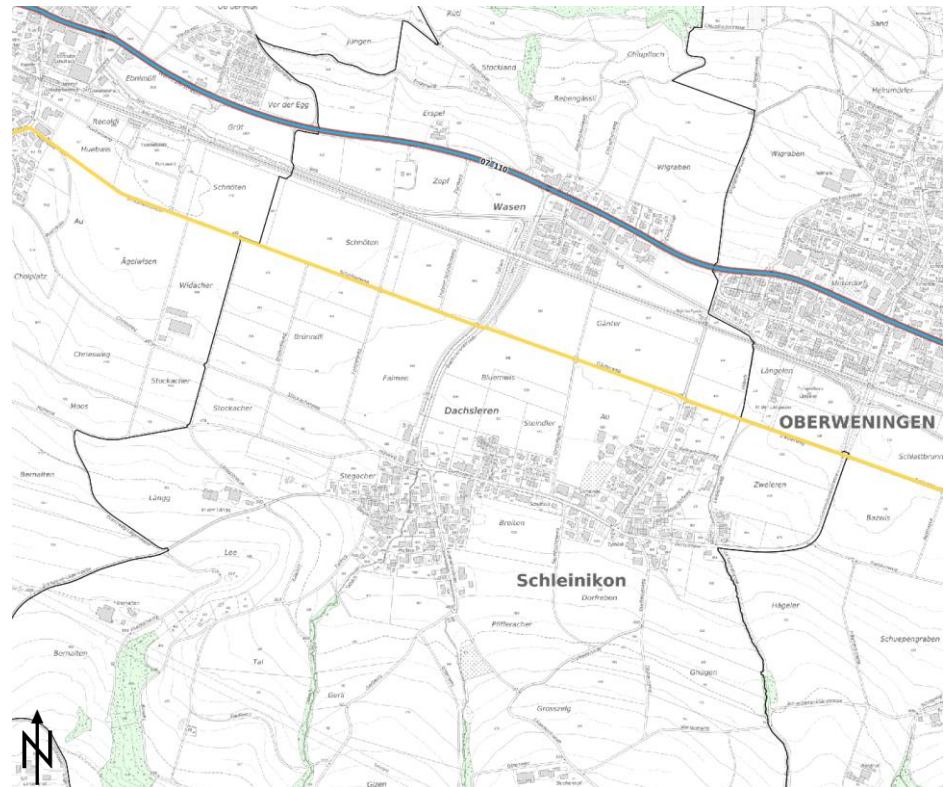


Abbildung 34 Analyseplan Velonetz Alltag

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

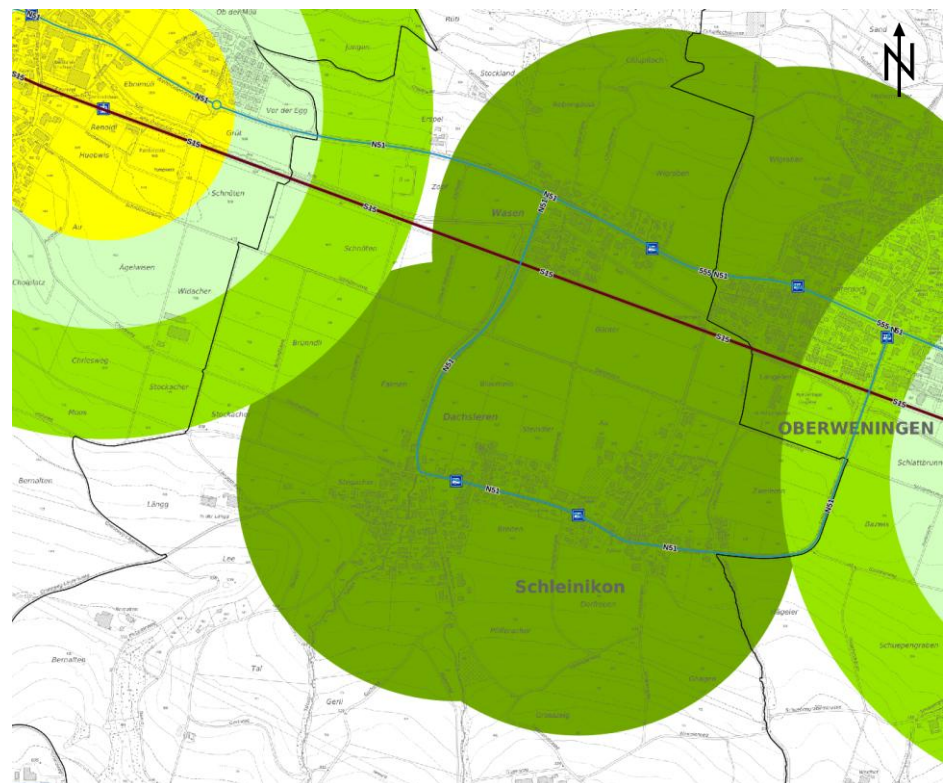


Abbildung 35 Analyseplan öffentlicher Verkehr des Gemeindegebiets Schleinikon

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



Abbildung 36 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

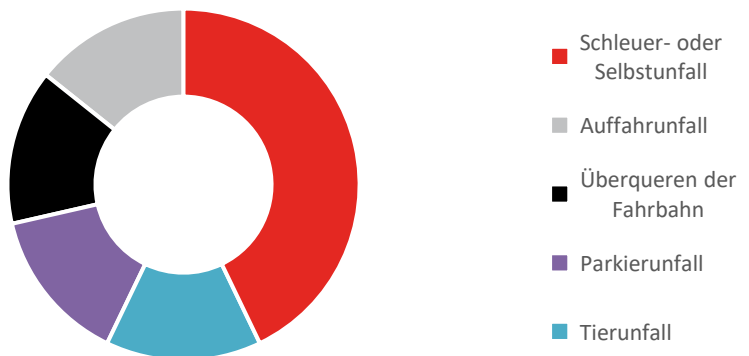


Abbildung 37 Unfallübersicht nach Unfalltypen

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 38 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

Grundsätze

4.1.1 Kernstrategie

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.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die bestehenden Busverbindungen werden beibehalten. ◆ Die Verbindungen zum Bahnhof Schöfflisdorf werden gestärkt.

Fuss- und Veloverkehr	Die Fuss- und Veloverbindungen sind attraktiv und sicher.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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

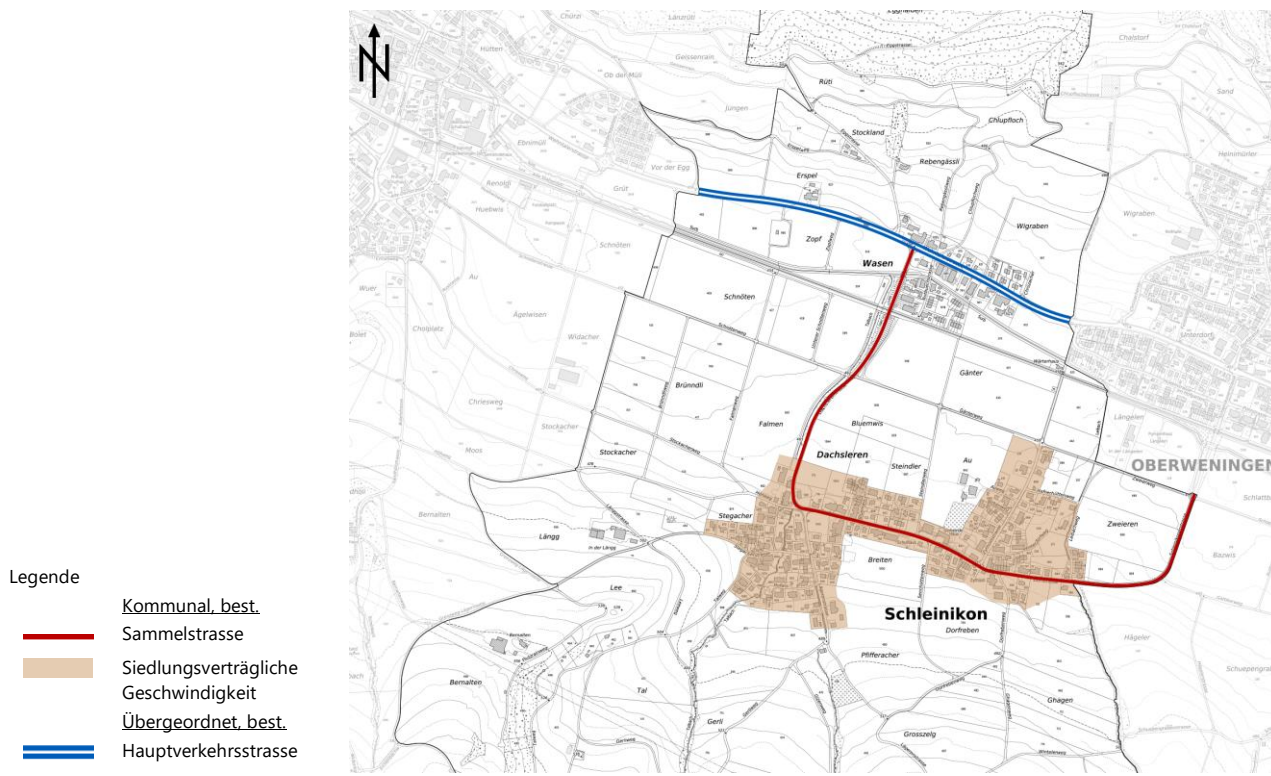


Abbildung 39 Ausschnitt Verkehrsrichtplan, Teilplan MIV

Legende

- Kommunal, best.
Sammelstrasse
- Siedlungsverträgliche Geschwindigkeit
- Übergeordnet, best.
Hauptverkehrsstrasse

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für attraktive, sichere, siedlungsorientierte und akustisch qualitative Strassenräume 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

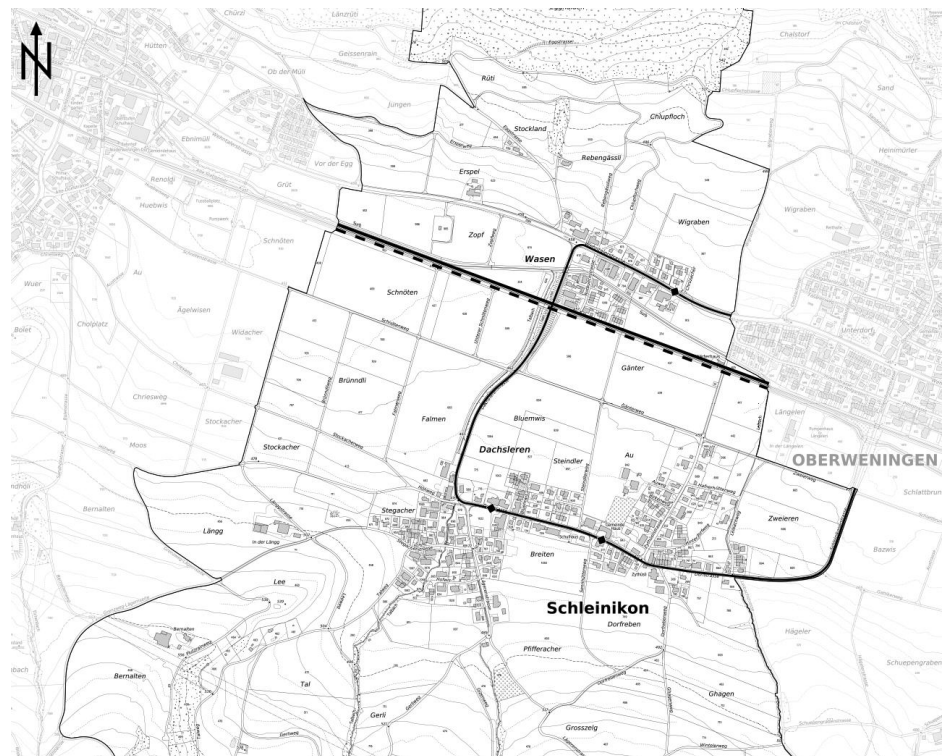


Abbildung 40 Ausschnitt Verkehrsrichtplan, Teilplan ÖV

Legende

- ◆— Übergeordnet, best. Buslinie mit Haltestelle
- - - - Übergeordnet, geplant
- ==== Ausbau Bahnlinie

Grundsatz

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

Erläuterung

Die Gemeinde Schleininikon legt den Grundsatz für die Weiterentwicklung des ÖV fest. Bei den im kommunalem 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

- ◆ Schleininikon, Dachsleren
- ◆ Schleininikon, Gemeindehaus
- ◆ Schleininikon, Wassen

4.4 Fussverkehr

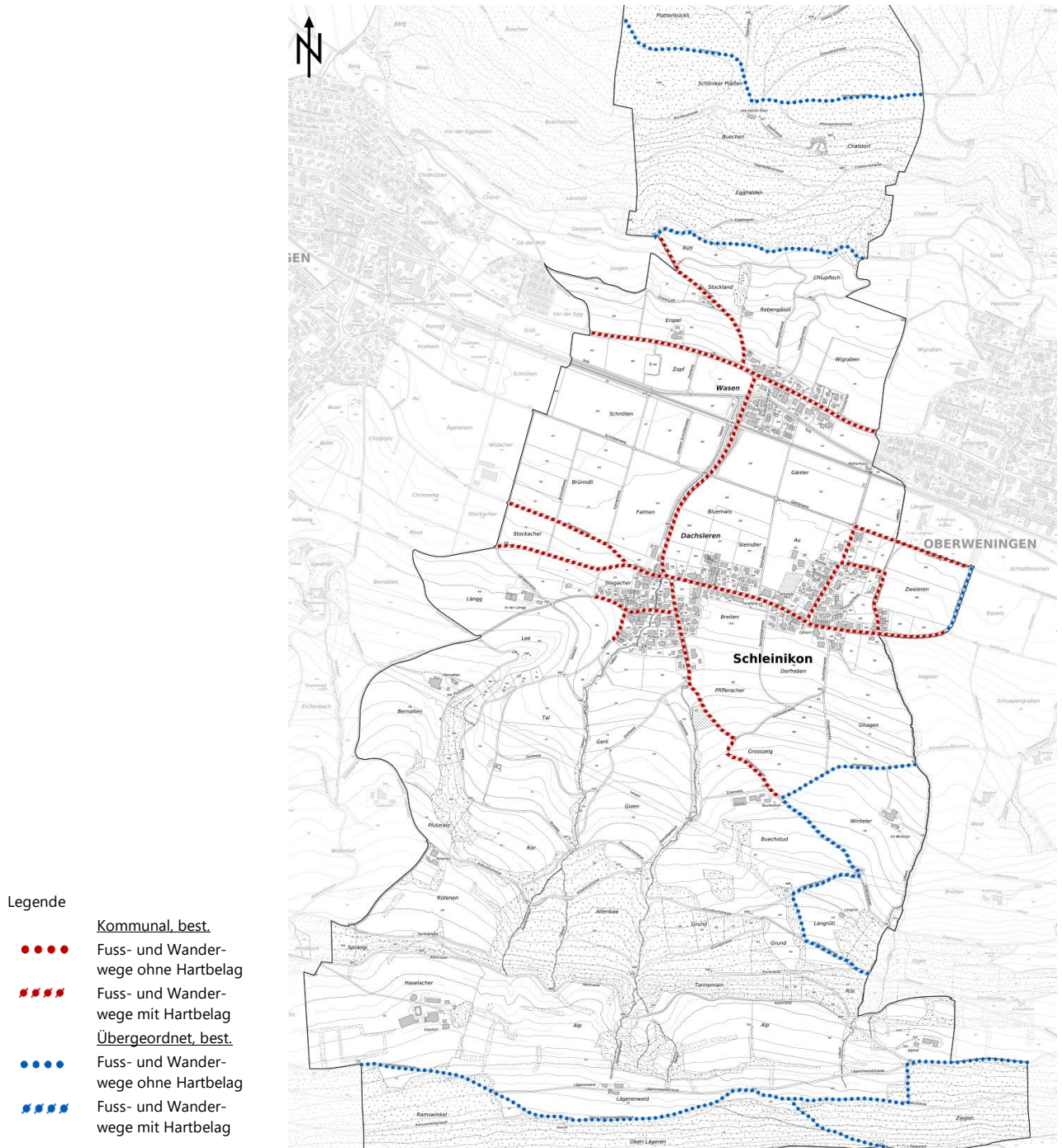


Abbildung 41 Ausschnitt Verkehrsrichtplan, Teilplan Fussverkehr

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 (bis Hafnerhüttenweg)

4.5 Veloverkehr

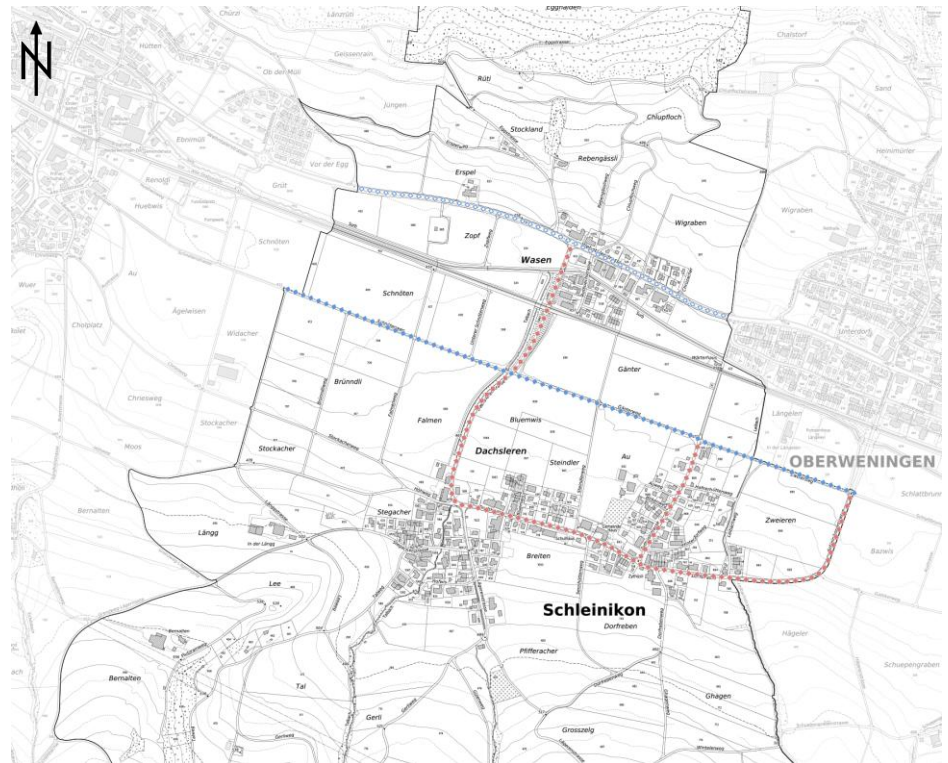


Abbildung 42 Ausschnitt Verkehrsrichtplan, Teilplan Veloverkehr

Legende

- ◆◆◆ Kommunal, best.
Radweg
- ◆◆◆ Übergeordnet, best.
Radweg

Grundsatz

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

Erläuterung

Das übergeordnete Netz führt quer durch das Gemeindegebiet von Schleinikon. Auf kommunaler Stufe werden die drei Ortsteile an das übergeordnete Netz angeschlossen. Des Weiteren wird der bestehende übergeordnete Radweg via Zythüslistrasse direkt mit der Dorfstrasse verbunden. Damit wird die Anbindung des Ortsteils Schleinikon resp. insbesondere die Verbindung zur Schule gestärkt.

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 – Schleinikonerstrasse
- ◆ Zythüslistrasse

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.