

Gemeinde Fällanden – Kommunaler Richtplan Verkehr

Richtplantext
und erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV

25. Juni 2025

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am xx.
Im Namen der Gemeindeversammlung:

Der Gemeindepräsident:

Die Gemeindegeschreiberin:

.....

.....

Tobias Diener

Leta Bezzola Moser

Von der Baudirektion genehmigt am xx.

Für die Baudirektion:

BDV-Nr. /

.....

.....

Erstellungs- und Druckdatum: xxx

Auftraggeberschaft

Gemeinde Fällanden
Hochbau und Liegenschaften
Schwerzenbachstrasse 10
8117 Fällanden

Begleitung

Rudolf Maurer
Gemeinderat Fällanden, Ressort Bevölkerung und Sicherheit
Markus Dreyer
Leiter Abteilung Hochbau und Liegenschaften, Gemeinde Fällanden
Gregor Schärer
Fachperson Abteilung Hochbau und Liegenschaften, Gemeinde Fällanden

Bearbeitung

Chiara Memper
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Lukas Fischer
dipl. Ing. FH in Raumplanung/SIA/FSU
Lisa di Lena
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Version 1.0

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Planungspflicht, Bedeutung und Verbindlichkeit	4
1.2	Auslöser für die Revision	4
1.3	Bestandteile und Struktur	4
1.4	Planungsgrundlagen	5
2	Abstimmung mit übergeordneten Planungen	6
2.1	Kantonaler Richtplan	6
2.2	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	6
2.3	Regionaler Richtplan Glattal	7
3	Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung	9
3.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	9
3.2	Verkehrsentwicklung	10
4	Gesamtverkehrsstrategie	11
4.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	11
4.2	Ziele	11
4.3	Gesamtkonzept	12
5	Strassenverkehr und Parkierung	13
5.1	Ziele	13
5.2	Kommunale Festlegungen	13
5.3	Kommunale Bedürfnisse	15
5.4	Massnahmen	16
6	Öffentlicher Verkehr	19
6.1	Ziele	19
6.2	Kommunale Festlegungen	19
6.3	Kommunale Bedürfnisse	19
6.4	Massnahmen	19
7	Fussverkehr	21
7.1	Ziele	21
7.2	Kommunale Festlegungen	21
7.3	Kommunale Bedürfnisse	22
7.4	Massnahmen	22
8	Veloverkehr	23
8.1	Ziele	23
8.2	Kommunale Festlegungen	23
8.3	Kommunale Bedürfnisse	24
8.4	Massnahmen	24
9	Verfahren	26
9.1	Entwurf	26
9.2	Mitwirkung und kantonale Vorprüfung	26
9.3	Festsetzung und Genehmigung	26
	Abkürzungen / Glossar	27

1 Einleitung

1.1 Planungspflicht, Bedeutung und Verbindlichkeit

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Er ergänzt und verfeinert diese. Der kommunale Richtplan kann sich auf Teilrichtpläne beschränken, wobei auf den Teilrichtplan Verkehr mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung nicht verzichtet werden darf.

Der Richtplan ist das behördenverbindliche Führungsinstrument der Gemeinde für die Raum- und Verkehrsentwicklung. Er lenkt und koordiniert die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte Entwicklung. Damit bildet er die grundlegende Basis für die nachgelagerten Planungen und Verfahren und insbesondere für die Nutzungsplanung. Gleichzeitig stellt er die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planungen sicher.

Der kommunale Richtplan Verkehr (kRPV) der Gemeinde Fällanden erhält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Der Gemeinderat und die kommunale Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des kommunalen Richtplans zu halten. Er ist weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Für die grundeigentümerverbindliche Umsetzung ist, wo dies noch fehlt, eine entsprechende Rechtsgrundlage zu schaffen.

In der Plandarstellung sind die als kommunale Festlegung bezeichneten Inhalte behördenverbindlich. Im Richtplantext sind die behördenverbindlichen Festlegungen grau hinterlegt.

1.2 Auslöser für die Revision

Der aktuell gültige kommunale Gesamtplan Verkehr wurde von der Gemeindeversammlung am 28. November 2007 festgesetzt und am 21. Juli 2008 von der kantonalen Bau- und Verkehrsverwaltung genehmigt. Der vorliegende Stand vermag die aktuellen raumrelevanten Themen nicht mehr abzudecken. Infolgedessen wurde der kommunale Gesamtplan Verkehr (neu kommunaler Richtplan Verkehr) als strategisches und behördenverbindliches Instrument überprüft und überarbeitet. Parallel zur Revision des kommunalen Richtplans Verkehr erfolgte die Gesamtrevision des kommunalen Richtplans Siedlung und Landschaft.

1.3 Bestandteile und Struktur

Der kommunale Richtplan Verkehr besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Richtplantext mit Festlegungen und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarten
 - Strassenverkehr, Parkierung und öffentlicher Verkehr, Massstab 1:5'000
 - Fuss- und Veloverkehr, Massstab 1:5'000
- Massnahmenplan, Massstab 1:5'000

1.4 Planungsgrundlagen

Als Grundlage für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr dienten folgende Planungsgrundlagen (Liste nicht abschliessend):

Übergeordnete Grundlagen

- [1] Kanton Zürich Richtplan (Stand 06.02.2023)
- [2] Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 (Stand 09.01.2018)
- [3] Kantonale Velonetzplanung Kanton Zürich (Stand 2024)
- [4] Regionaler Richtplan Glattal (Stand 07.12.2022)
- [5] Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Glattal (Stand 29.03.2017)
- [6] Agglomerationsprogramm 4. Generation Stadt Zürich-Glattal (Stand 25.01.2021)

Kommunale Grundlagen:

- [7] Kommunalen Gesamtplan Verkehr (Stand 28.10.2008)
- [8] Parkierungsreglement Politische Gemeinde Fällanden (Stand 30.03.2021)
- [9] Bau- und Zonenordnung (Stand 05.04.2024)
- [10] Kommunales Gesamtverkehrskonzept (März 2025)
- [11] Gesamtrevision Kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft (im Entwurf)

Weitere Grundlagen:

- [12] Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich 2019 inkl. Prognosen 2040 (Bezug 2024)
- [13] Verkehrsnachfrage Kanton Zürich (Bezug 2024)
- [14] Pendlermobilität Gemeindematrix, Bundesamt für Statistik (Bezug 2024)
- [15] Strukturdaten (STATENT und STATPOP) Bundesamt für Statistik (Bezug 2024)
- [16] Kantonale Bevölkerungserhebung, Statistisches Amt Kanton Zürich (Bezug 2025)
- [17] Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Kanton Zürich (Szenario «Trend ZH 2024»), Statistisches Amt Kanton Zürich (2024)
- [18] Gestaltung Staatsstrassen – Methodik zur Strassenraumgestaltung, Baudirektion Kanton Zürich (15.07.2022)

2 Abstimmung mit übergeordneten Planungen

2.1 Kantonalen Richtplan

Raumordnungskonzept

Das Raumordnungskonzept (ROK) des kantonalen Richtplans teilt den Raum in verschiedene Handlungsräume ein. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Fällanden wird dabei dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeteilt. Dieser gilt als Übergangsbereich zwischen städtisch und ländlich geprägten Gebieten. Die verschiedenen Ansprüche der städtischen und ländlichen Gebiete überlagern sich oftmals darin, wodurch der Druck auf das Gebiet steigt. Durch die kurzen Reisezeiten in die städtischen Räume und die günstigeren Bodenpreise hat sich der Wohnungsbau im Handlungsraum «Landschaft unter Druck» überdurchschnittlich stark entwickelt. Es gilt, die Entwicklung in diesem Handlungsraum zu stabilisieren und aufzuwerten. Es ist kein grösseres Bevölkerungswachstum mehr vorgesehen. Es ergibt sich u. a. folgender Handlungsbedarf:

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

Verkehr

Im Teilbereich Verkehr des kantonalen Richtplans werden Ziele und Massnahmen im Rahmen der Gesamtstrategie Verkehr sowie für die verschiedenen Verkehrsmittel festgesetzt. Folgende Ziele sind für die Gemeinde Fällanden zentral:

- Alle Verkehrsarten sind sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen.
- Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.
- Durch gezielte Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum gilt es, die Trennwirkung zu vermindern sowie die Aufenthaltsqualität für Anwohnende und für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

2.2 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept legt der Kanton Zürich die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem fest. Das Verkehrssystem soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Es wurden fünf Leitsätze festgesetzt und daraus fünf Ziele und zahlreiche Unterziele abgeleitet. Weiter wurden Strategien und Handlungsräume entwickelt. Folgende Aussagen aus den Leitsätzen, Zielen und Unterzielen sind für die Gemeinde Fällanden bzw. für die Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts zentral:

- In nichturbanen Räumen (u. a. in der «Landschaft unter Druck») wird die Erreichbarkeit für MIV und ÖV auf dem heutigen Niveau gehalten.
- Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, welche kurze Wege begünstigen und die mit dem ÖV, Velo- und Fussverkehr gut erschlossen oder erschliessbar sind.
- Der Zuwachs des Verkehrs soll möglichst auf ressourceneffiziente Verkehrsarten wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden.
- Die Belastungsspitzen im MIV und ÖV sollen abgebaut bzw. begrenzt werden.

- Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit wird gesteigert.
- Die verkehrsbedingte Belastung der Bevölkerung durch Schadstoffe und Lärm geht zurück.
- Die Siedlungsverträglichkeit von Ortsdurchfahrten wird verbessert.
- Der Bodenverbrauch, die Versiegelung und die Trennwirkung durch Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum reduziert.

2.3 Regionaler Richtplan Glattal

Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept (RegioROK Glattal) dient als Leitbild, dessen Schlüsselemente im regionalen Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden. Es differenziert und präzisiert das kantonale Raumordnungskonzept.

Im Bereich Verkehr werden folgende für die Gemeinde Fällanden relevanten Ziele festgehalten:

- Der MIV soll künftig vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und durchgeleitet werden, damit die Siedlungen möglichst wenig vom Durchgangsverkehr belastet sind – die Achse Fällanden–Schwerzenbach ist kurzfristig mit geeigneten Massnahmen zu optimieren.
- Durch ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten entsteht eine nutzungsdurchmischte Siedlung mit kurzen Wegen.
- Der Modalsplit-Anteil des ÖV soll gesteigert werden.
- Um möglichst grosse Anteile des Alltagsverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln, sind die wichtigsten Quell- und Zielorte ideal zu vernetzen. Bestehende Lücken gilt es, schrittweise zu beheben.
- Dank naheliegender Erholungsräume, welche mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo attraktiv erreichbar sind, wird die Naherholung gefördert und insgesamt die Mobilität reduziert.

Verkehr

Im regionalen Richtplan sind Ziele und Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel festgesetzt. Nachfolgend werden die relevanten Inhalte für die Gemeinde Fällanden festgehalten.

Strassenverkehr

Das regionale Strassennetz soll insbesondere dazu dienen, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren, um Siedlungsgebiete möglichst von übergeordneten Verkehrsströmen zu entlasten und deren Kapazität für die unmittelbaren Nutzenden zur Verfügung zu stellen.

- Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist der motorisierte Verkehr zu steuern und mit flankierenden Massnahmen zu lenken.
- Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbesondere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen.
- Bestehende Infrastrukturen sollen im Bereich der dicht bebauten Siedlungsgebiete besser in die Siedlung integriert werden. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr soll mittels Homogenisierung des Verkehrsflusses optimiert werden.

Öffentlicher Verkehr

Da das Strassennetz in der Region bereits stark ausgelastet ist, liegt eine Hauptaufgabe des öffentlichen Verkehrs darin, Neuverkehr aufzunehmen. Das regionale Busliniennetz soll auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet und das Angebot bei Bedarf erweitert werden. Weiter ist die Multimodalität zu fördern, was bedeutet, dass Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuss wie auch mit dem Velo gut erreichbar sein sollen.

Fuss- und Veloverkehr

Es gilt, den Veloverkehr sowohl im Alltag als auch in der Freizeit zu stärken. Mit der Festlegung eines regionalen Velowegnetzes soll den Velofahrenden ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, weitgehend gefahrenfreies Netz über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden. Weiter gilt es, zur Ausschöpfung des Potenzials und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen (u. a. Freizeitanlagen), Veloparkieranlagen zu erstellen.

3 Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

3.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Während zwischen 1980 und 2000 die Bevölkerung der Gemeinde Fällanden relativ konstant rund 6'500 Personen aufwies, ist es ab der Jahrtausendwende zu einem deutlichen Wachstum gekommen. Per Ende 2024 lebten rund 9'600 Personen in der Gemeinde [16]. Dies vor allem aufgrund des Neubaus von grösseren Überbauungen bzw. Gebietsentwicklungen.

Die Zahl an Beschäftigten ist mit rund 2'800 bis 3'000 Personen zwischen 2011 und 2022 relativ konstant geblieben [15].

Prognose Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Im regionalen Raumordnungskonzept (RegioROK) wird die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung der Gemeinde Fällanden für das Jahr 2030 mit folgenden Werten prognostiziert (Stand 29.03.2017):

		Einwohnende	Beschäftigte	Total Personen
Prognose 2030	Oberwert	9'500	3'800	13'300
	Mittelwert	8'500	3'000	11'500
	Unterswert	8'000	2'500	10'500
Ist-Zustand 2024		9'608	3'033 (Stand 2022)	12'641

Der für das Jahr 2030 prognostizierte Oberwert der Bevölkerungszahl ist Ende 2024 bereits leicht überschritten. Die aktuelle Zahl der Beschäftigten (Stand 2022) liegt im Mittelwert der Prognose fürs Jahr 2030.

Gemäss Bevölkerungsprognose «Trend ZH 2024» wird im Glattal bis 2050 mit einem Bevölkerungswachstum von 30 Prozent gerechnet, was einem jährlichen Wachstum von 1.15 Prozent entspricht. Bei gleichbleibendem jährlichem Wachstum liegt die Prognose 2030 für die Gemeinde Fällanden bei 10'300 Personen und die Prognose 2040 bei circa 11'400 Personen. Die Prognosen beziehen sich auf das gesamte Glattal, es wird nicht zwischen verschiedenen Raumtypen unterschieden. Die Gemeinde Fällanden wird im ROK als Raumtyp «Landschaft unter Druck» definiert. Das Bevölkerungswachstum wird in diesem Raumtyp mittelfristig nicht weiter aktiv gefördert.

Da die Entwicklung der Anzahl Beschäftigten abhängig von der Nutzungsart der Gebäude in den Gewerbezonnen ist (Lager oder Dienstleistung), kann für die Beschäftigtenzahl keine konkrete Prognose gemacht werden. Aktuell sind keine grösseren Bauvorhaben bekannt. Die Bauzonen von circa 15.7 ha in den Arbeitsplatzgebieten sind abgesehen von 1.3 ha bereits bebaut.

3.2 Verkehrsentwicklung

Die Verkehrszahlen bzw. der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV), gemessen an den drei Zählstellen innerhalb der Gemeinde, blieb zwischen 2013 und 2022 auf der Schwerzenbachstrasse (12'500 Fahrzeuge) und der Zürichstrasse (11'500 Fahrzeuge) konstant und hat sich auf der Witikonstrasse gar reduziert (von 9'000 auf 7'400 Fahrzeuge).

Prognose Verkehrsentwicklung

Die Prognose der Verkehrsentwicklung wird aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich abgeleitet, wobei zwischen der Referenzprognose 2040 und der Strategieprognose 2040 unterschieden wird. Die Referenzprognose folgt den gefestigten Entwicklungstrends und berücksichtigt nur beschlossene und finanzierte Projekte für motorisierten Individualverkehr (MIV), Veloverkehr und öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Strategieprognose berücksichtigt zusätzliche kantonale Strategien und Zielsetzungen hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Nachhaltigkeit im Verkehr (u. a. Verlagerung des Verkehrs).

Gemäss der Referenzprognose 2040 steigt der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) um durchschnittlich rund 15 Prozent auf dem Gemeindegebiet von Fällanden. Besonders stark betroffen von der erhöhten Verkehrsbelastung sind die Achse Zürich-/Binzstrasse, die Dübendorfstrasse und die Schwerzenbachstrasse, welche jeweils einen Zuwachs von circa 2'000 Fahrzeugen pro Werktag verzeichnen. Die Strategieprognose 2040 geht von einer Plafonierung der MIV-Fahrten aus. Die Prognosen aus dem Verkehrsmodell sind mit Vorsicht zu geniessen. Grundsätzlich bildet der Sternenkreis ein limitierender Knoten, welcher nur bedingt einen MIV-Anstieg von 15 Prozent zulässt.

Infolge wird die Strategieprognose 2040 (Plafonierung) als realistische Prognose als Grundlage genutzt. Weiter wird davon ausgegangen, dass die kantonalen Strategien greifen und sich positiv auf den Modalsplit und die Verkehrserzeugung auswirken.

4 Gesamtverkehrsstrategie

Vorgelagert zur Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr wurde ein kommunales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, welches die strategische Grundlage des kRPV bildet. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wurden einerseits die Ziele zur verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde festgesetzt, welche in den nachfolgenden Kapiteln pro Verkehrsmittel aufgeführt sind. Andererseits wurden ein Gesamtkonzept erarbeitet sowie zugehörige Massnahmen entwickelt.

4.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bzw. Verkehrssysteme sind eng verknüpft: Neue Verkehrsangebote können zusätzliches Siedlungswachstum nach sich ziehen. Andererseits bringt Siedlungswachstum Verkehrswachstum mit sich und kann zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen und -angebote erfordern. Die Herausforderung besteht deshalb in der optimalen Abstimmung dieser beiden Bereiche. Im Sinne dieser Abhängigkeit wurden die Richtpläne Verkehr sowie Siedlung und Landschaft gleichzeitig aktualisiert und die Abstimmung der Festlegungen in den Richtplänen vorgenommen.

Die Gemeinde Fällanden ist stark vom Siedlungs- und Verkehrswachstum der angrenzenden Gemeinden und Regionen geprägt. Den Verkehr von aussen und Durchgangsverkehr kann die Gemeinde nur minimal bis nicht beeinflussen, weshalb eine übergeordnete bzw. regionale Betrachtung sowie Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zentral ist.

4.2 Ziele

Die Gemeinde setzt sich hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung im Bereich Siedlung und Verkehr/Gesamtverkehr folgende Ziele:

– **Gute Erreichbarkeit**

Die Erreichbarkeit ist mit allen Verkehrsmitteln zu jederzeit gewährleistet. Die verschiedenen Nutzergruppen haben verlässliche und attraktive Mobilitätsmöglichkeiten (z. B. Bus, Veloinfrastruktur) zur Verfügung.

– **Verkehr auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagern**

Wo möglich und zweckmässig, ist der Verkehr vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert.

– **Hohe Verkehrssicherheit für alle**

Die Strassen und Wege bieten eine hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen sind in der Gestaltung berücksichtigt. Wo keine räumliche Trennung zielführend oder möglich ist, sind die Geschwindigkeiten angeglichen.

– **Qualitative Strassenräume**

Verkehrsberuhigung und gestalterische Massnahmen in den Strassenräumen erhöhen die Attraktivität des Zentrums und der Wohnquartiere und unterstützen die Aufenthaltsqualität und die Hitzeminderung.

4.3 Gesamtkonzept

Das im Rahmen des GVK erarbeitete Gesamtkonzept umfasst für die einzelnen Verkehrsmittel Stossrichtungen und Konzeptpläne, um den identifizierten Handlungsbedarf anzugehen. Diese sind im Gesamtverkehrskonzept vollständig aufgeführt. Die wichtigsten Elemente des Gesamtkonzepts sind dabei folgende:

- **Umsetzung von sicheren und durchgängigen Wegnetzen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr**

Das Fusswegnetz sowie das kommunale Velowegnetz sind zu stärken und planungsrechtlich zu sichern. Die identifizierten Netzlücken gilt es zu schliessen und Sicherheitsdefizite laufend zu beheben. Die Schulwegsicherheit ist zu gewährleisten. Als Bestandteil des Velowegnetzes und Grundlage für die Förderung der Velonutzung sind die Veloabstellplätze, sowohl öffentliche als auch private, qualitativ zu sichern und zu ergänzen.

- **Priorisierung des öffentlichen Verkehrs bei der Zufahrt zum Sternenkreisel**

Bereits heute bestehen auf den stark belasteten Zufahrten des Sternenkreisels Priorisierungsmassnahmen für den Bus. Zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität gilt es, die bestehenden Priorisierungsmassnahmen weiterzuentwickeln und eine zusätzliche Buspriorisierung einzusetzen. Durch die Ausgestaltung der Haltestellen auf den Zufahrtsachsen als nicht-überholbare Fahrbahnhaltestellen kann die Vorfahrt bis zum Sternenkreisel gesichert werden.

- **Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr**

Zur Sicherung der Erreichbarkeit vom öffentlichen Verkehr muss der Zugang zu den Haltestellen für den Fuss- wie auch den Veloverkehr gewährleistet werden. Dabei ist einerseits die sichere Ausgestaltung der Querungsstellen in unmittelbarer Nähe sowie des Wartebereichs und andererseits die Bereitstellung von Veloabstellplätzen bei den Haltestellen zentral.

- **Geschwindigkeitsanpassungen auf übergeordneten Strassen im Zentrumsgebiet**

Ein Teil der umfeld- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs umfasst die Führung bzw. den Betrieb. Im Sinne der Koexistenz sowie der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sind die Geschwindigkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets anzupassen. Die Trennwirkung der Strassen wird verringert und die Abwicklung des Veloverkehrs sicherer bzw. verträglicher.

- **Gestaltung der Strassenräume dem Umfeld entsprechend und Aufwertung der Ortsdurchfahrten als Siedlungsräume**

Ein weiterer Teil der umfeld- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs umfasst die Ausgestaltung der Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebiets. Vor allem im zentralen Abschnitt der Ortsdurchfahrten, wo weitere Nutzungen auf die Verkehrsabwicklung treffen, ist die siedlungsorientierte Gestaltung der Strassen zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu optimieren. Die Hitzebelastung kann durch Begrünung verringert und die negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet minimiert werden.

5 Strassenverkehr und Parkierung

5.1 Ziele

Die Gemeinde setzt sich hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung im Bereich Strassenverkehr und Parkierung folgende Ziele:

- **Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung**
Der Verkehr innerorts wird siedlungsverträglich abgewickelt.
Die Grenzwerte für Luft- und Lärmemissionen sind eingehalten.
- **Kein Schleichverkehr**
Der Schleichverkehr auf Quartierstrassen ist unterbunden.
- **Zweckmässige Parkplatzerstellung**
Die Parkierungsvorgaben ermöglichen eine zweckmässige Parkplatzerstellung.
- **Aktive Parkraumbewirtschaftung weiterführen**
Die öffentliche Parkplätze werden zweckmässig zeitlich und monetär bewirtschaftet.

5.2 Kommunale Festlegungen

Sammelstrassen

Kommunale Festlegungen

- Zürichstrasse (bestehend)
- Bodenacherstrasse (bestehend)

Die Sammelstrassen stellen zusammen mit den übergeordneten Strassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Sie kanalisieren den Verkehr aus den Quartieren und stellen die Verbindung zu den verschiedenen Ortsteilen sicher. Sie dienen primär dem innerörtlichen Verkehr. Ortsfremden Durchgangsverkehr gilt es, so weit möglich, zu vermeiden. Die Sammelstrassen sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Die Sammelstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität hat. Innerhalb der Siedlungsgrenzen sind die Sammelstrassen siedlungsorientiert auszugestalten (Betrieb und Gestaltung). Entlang der Sammelstrassen bestehen separate Fussverkehrsinfrastrukturen, welche gemäss den kantonalen Richtlinien und aktuell gültigen Normen auszugestalten sind. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite sind laufend zu beheben. Die Gestaltung und Leistungsfähigkeit sind den aktuellen Normen und der Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürich zu entnehmen.

Erschliessungsstrassen

Kommunale Festlegungen

- Bestehende Erschliessungsstrassen gemäss Richtplankarte

Die Erschliessungsstrassen dienen der Feinerschliessung und stellen die Zugänge zu den Baugrundstücken her. Die Erschliessungsstrassen sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Die Erschliessungsstrassen sind auf alle Verkehrsteilnehmende ausgelegt, wobei sie zusätzlich eine erhöhte Bedeutung als Aufenthaltsfläche im öffentlichen Raum aufweisen. Sie sind verkehrsberuhigt gestaltet und werden mit tiefem Geschwindigkeitsregime betrieben. Die Führung der verschiedenen Verkehrsmittel erfolgt je nach Verkehrsmenge entweder getrennt oder im Mischverkehr. Die Koexistenz ist gewährleistet und die Verkehrssicherheit hoch. Die Gestaltung und Leistungsfähigkeit sind den aktuellen Normen und der Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürich zu entnehmen.

Die im Richtplan Verkehr nicht speziell bezeichneten Strassen besitzen eine untergeordnete Funktion und dienen primär der Zufahrt von einzelnen Grundstücken. Die Durchfahrt ist grundsätzlich nicht durchgehend möglich, der Ausbaustandard in der Regel reduziert.

Umgestaltung Strassenraum

Kommunale Festlegungen

- Wigartenstrasse (geplant)
- Zürichstrasse (geplant)

Im Zentrum der Ortsteile ist eine erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden von grosser Bedeutung. In den Zentrumsgebieten sollen die Strassenräume gestalterisch aufgewertet, die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die Umgestaltung erfolgt im Hinblick auf die Klassierung der Strasse, die angrenzenden Nutzungen und Funktion des öffentlichen Raumes. Die Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen sind differenziert zu betrachten und werden im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgezeigt.

Tempo 30-Zonen

Kommunale Festlegungen

- Bestehende Tempo-30-Zonen gemäss Richtplankarte
- Zürichstrasse/Gättenhusenstrasse (geplant)
- Kehrstrasse (geplant)
- Stritgfennweg/Schulhausstrasse (geplant)
- Industriestrasse/Huebwisstrasse (geplant)
- Bruggacherstrasse (geplant)

Die Gemeindestrassen werden innerhalb des Siedlungsgebiets grundsätzlich flächendeckend mit Tempo 30 betrieben. Durch das tiefe Temporegime wird die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum gefördert, die Verträglichkeit der Strasse verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden eingesetzt, um die Einhaltung des Temporegimes zu gewährleisten. Dies soll so erfolgen, dass der öffentliche Verkehr (u. a. entlang der Zürichstrasse) nicht beeinträchtigt wird.

Begegnungszonen

Kommunale Festlegungen

- Gerlisbrunnenstrasse (bestehend)
- Benglenstrasse (geplant)
- Buechwisstrasse (geplant)
- Wigartenstrasse (geplant)

Im Bereich der Schulen sowie im Zentrum von Fällanden sind Begegnungszonen geplant. Das Temporegime beträgt 20 km/h und dem Fussverkehr wird gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden Vortritt gewährt. Die Strassenabschnitte werden als Aufenthaltsflächen aufgewertet und die Verkehrssicherheit im Zentrum bzw. im Umkreis der Schulen weiter erhöht. Die Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erfolgt in der Regel im Mischverkehr, wobei insbesondere im Bereich der Schulen zusätzliche separate Fussverkehrsflächen ausgewiesen werden können.

Parkierungsanlagen

Kommunale Festlegungen

- Parkplatz Zwicky / Zentrum (bestehend)
- Parkplatz Friedhof (bestehend)
- Parkplatz Wägler (bestehend)

Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Sicherung von Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. Diese stehen in der Regel in einem direkten Zusammenhang mit öffentlichen Bauten oder öffentlichen Anlagen. Unabhängig vom Planeintrag legt die Gemeinde weitere Parkplätze auf öffentlichem Grund in einem Parkierungsreglement fest, ebenso die Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze. Ergänzend ist die Bereitstellung von Parkplätzen in der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde festgelegt.

5.3 Kommunale Bedürfnisse

Im Bereich Strassenverkehr und Parkierung bestehen kommunale Bedürfnisse auf übergeordneten Strassen. Diese sind in der Richtplankarte als Informationsinhalt aufgeführt und werden nachfolgend erläutert.

Umgestaltung Strassenraum

Im regionalen Richtplan ist die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in den Ortszentren festgesetzt. Zur Förderung der Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie der Verflüssigung des Verkehrs in den Zentren werden in den Ortszentren Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes festgelegt. Dabei erfolgt die Festlegung der Abschnitte nicht nur aufgrund mangelhafter Verträglichkeit der Strassenräume, sondern auch aufgrund weiterer Faktoren wie zum Beispiel geschützter Ortsbilder oder linearer Schwachstellen im Velowegnetz.

Auf Strassen innerhalb der Siedlungsgebiete bzw. entlang Abschnitten innerorts mit Strassenraumbezug oder gar Zentrumsfunktion bestehen hohe Anforderungen an die Strassenraumgestaltung [18]. Dies unter anderem aufgrund erhöhtem Querungsbedürfnis und Aufenthalt im öffentlichen Raum. Die Strassenräume sind grundsätzlich siedlungsorientiert zu gestalten, wodurch die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthaltsqualität im Raum erhöht wird. Dabei spielt u. a. die Begrünung des Strassenraums eine Rolle, welche die Hitzebelastung mindert. Die Ortsdurchfahrten bzw. deren Gestaltung entsprechen in Fällanden noch nicht diesen Anforderungen. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt bzw. bei beidseitiger Bebauung und Bezug zwischen Siedlung und Strassenraum, eine Umgestaltung des Strassenraums stattfindet. Dies umfasst eine Verlängerung der übergeordneten Festlegungen sowohl auf der Witikonstrasse wie auch auf der Maurstrasse.

Verkehrsberuhigung

Der Ortsteil Fällanden ist stark von den Kantonsstrassen geprägt. Durch die hohe Verkehrsbelastung und den verkehrsorientierten Betrieb und Gestaltung ist die Verträglichkeit im Siedlungsgebiet nicht gegeben. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Kantonsstrassen innerhalb des Siedlungsgebiets verträglich betrieben und gestaltet werden. Der Betrieb bildet dabei die Grundlage einer verträglichen Gestaltung bzw. Umgestaltung des Strassenraums. Mittels Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet (u. a. Lärmbelastung) verringert und die Koexistenz im Strassenraum verbessert. Durch eine Verbesserung der Koexistenz wird sowohl im Längsverkehr (u. a. Veloverkehr) als auch im querenden Verkehr (u. a. Fussgängerquerungen) die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Torsituation

Durch eine klare Akzentuierung der Siedlungseingänge wird der Wechsel zwischen «ausserorts» und «innerorts» besser ersichtlich gemacht und damit die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht (Torsituation aussen). Im Rahmen einer zweiten Torsituation wird der Übergang zwischen verkehrsorientiertem Strassenraum innerhalb des Siedlungsgebiets und siedlungsorientiertem Strassenraum im Wohn- bzw. Zentrumsgebiet zusätzlich verstärkt (Torsituation innen).

Zur Umsetzung von Torsituationen aussen bieten sich stärkere Eingriffe wie Fahrbahnschwenkungen mit Mittelinseln oder horizontale Versätze an, welche die einfahrenden Fahrzeuge verlangsamen. Sanftere Eingriffe bei Torsituationen innen können durch die Akzentuierung der Eingangspforte mittels näher an der Fahrbahn stehenden Gebäuden oder einem beidseitigen Baumtor erreicht werden.

Torsituationen sind bei Siedlungseinfahrten von Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und Sammelstrassen angedacht. Entlang der Sammelstrasse ist die Gemeinde für die Erstellung von Torsituationen verantwortlich. Die Strassenraumgestaltung der Staatsstrassen liegt beim Kanton. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass bei Umgestaltung der Kantonsstrassen im Bereich der Siedlungsgrenzen Torsituationen, sowohl innere wie auch äussere, erstellt werden.

5.4 Massnahmen

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich Strassenverkehr und Parkierung, sowohl aufgrund übergeordneter und kommunaler Festlegungen als auch aufgrund kommunalen Bedürfnissen entlang übergeordneten Strassen aufgeführt. Alle Massnahmen sind zudem im Massnahmenplan verortet. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Verkehrsberuhigung

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Massnahmen / Vorhaben	Zuständigkeit	Koordination
MIV1.01	Zürichstrasse/ Gättenhusen- strasse	Sammelstrasse / Erschliessungsstrasse	Verlängerung Tempo-30-Zone in Pfaffhausen, um die Verträglichkeit der Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet zu verbessern und die negativen Auswirkungen zu vermindern	Gemeinde	RV1.03-K
MIV1.02	Kehrstrasse	-	Flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren: Einführung Tempo 30-Zone	Gemeinde	-
MIV1.03	Stritgfennweg/ Schulhausstrasse	-	Flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren: Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde	-
MIV1.04	Industriestrasse/ Huebwisstrasse	Erschliessungsstrasse	Flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren: Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde	-
MIV1.05	Bruggacherstrasse	Erschliessungsstrasse	Flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren: Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde	-
MIV1.06	Wigartenstrasse	Erschliessungsstrasse	Einführung Begegnungszone im Zentrum von Fällanden	Gemeinde	MIV2.01
MIV1.07	Buechwisstrasse	Erschliessungsstrasse	Einführung Begegnungszone im Bereich Schulstandort Buechwis, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu verbessern	Gemeinde	-
MIV1.08	Benglenstrasse	Erschliessungsstrasse	Einführung Begegnungszone im Bereich Schulstandort Bommern, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu verbessern	Gemeinde	-
MIV1.09-K	Zürichstrasse, Schwerzenbach- strasse, Dübendorfstrasse Maurstrasse	Hauptverkehrsstrasse, Regionale Verbindungs- strasse	Gemeinde setzt sich für Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten ein, damit die Verträglichkeit der Verkehrsbelastung innerhalb des Siedlungsgebiets und insbesondere im Zentrum der Ortschaften verbessert wird	Kanton	MIV2.04-K MIV2.05-K MIV2.06-K MIV2.07-K RV1.05K

Umgestaltung Strassenraum

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Massnahmen	Zuständigkeit	Koordination
MIV2.01	Wigartenstrasse	Erschliessungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum im Rahmen der Zentrumsgestaltung Fällanden, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern	Gemeinde	MIV1.06 ÖV2.01 RV2.01
MIV2.02	Zürichstrasse	Sammelstrasse	Umgestaltung Strassenraum, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern	Gemeinde	MIV3.03 ÖV2.03 RV1.03-K
MIV2.03-K	Witikonstrasse	Regionale Verbindungsstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u. a. lineare Schwachstelle Velonetz) Die Gemeinde setzt sich für eine Verlängerung des Massnahmenperimeters ein.	Kanton	ÖV2.11-K RV1.06-K RV2.03-K
MIV2.04-K	Zürichstrasse	Hauptverkehrsstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u. a. lineare Schwachstelle Velonetz)	Kanton	MIV1.09-K ÖV1.01-K ÖV2.09-K RV1.03-K
MIV2.05-K	Schwerzenbach- strasse	Hauptverkehrsstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u. a. lineare Schwachstelle Velonetz)	Kanton	MIV1.09-K MIV3.06-K ÖV1.01-K ÖV2.04-K RV1.04-K RV2.02-K
MIV2.06-K	Dübendorfstrasse	Regionale Verbindungsstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u. a. lineare Schwachstelle Velonetz)	Kanton	MIV1.09-K MIV3.07-K ÖV1.01-K ÖV2.07-K RV1.08-K

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Massnahmen	Zuständigkeit	Koordination
MIV2.07-K	Maurstrasse	Regionale Verbindungsstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u. a. lineare Schwachstelle Velonetz) Die Gemeinde setzt sich für eine Verlängerung des Massnahmenperimeters ein.	Kanton	MIV1.09-K MIV3.05-K ÖV1.01-K RV1.05-K

Torsituation

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Massnahmen	Zuständigkeit	Koordination
MIV3.01	Bodenacherstrasse	Sammelstrasse	Torsituation Strassenraum: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum (u. a. Insel, Versatz) und/oder auf den angrenzenden Parzellen (Gebäude/Bäume)	Gemeinde	-
MIV3.02	Zürichstrasse	Sammelstrasse	Torsituation Strassenraum: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum (u. a. Insel, Versatz) und/oder auf den angrenzenden Parzellen (Gebäude/Bäume)	Gemeinde	MIV1.01 MIV2.02 RV1.03-K
MIV3.03	Zürichstrasse	Sammelstrasse	Torsituation Strassenraum: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum (u. a. Insel, Versatz) und/oder auf den angrenzenden Parzellen (Gebäude/Bäume)	Gemeinde	MIV2.02 ÖV2.03 RV1.03-K
MIV3.04-K	Zürichstrasse,	Hauptverkehrsstrasse	Die Gemeinde setzt sich für eine Torsituation im Strassenraum ein: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum und/oder auf den angrenzenden Parzellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.04-K ÖV1.01-K RV1.03-K
MIV3.05-K	Maurstrasse	Regionale Verbindungsstrasse	Die Gemeinde setzt sich für eine Torsituation im Strassenraum ein: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum und/oder auf den angrenzenden Parzellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.07-K ÖV1.01-K
MIV3.06-K	Schwerzenbachstrasse	Hauptverkehrsstrasse	Die Gemeinde setzt sich für eine Torsituation im Strassenraum ein: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum und/oder auf den angrenzenden Parzellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.05-K
MIV3.07-K	Dübendorfstrasse	Regionale Verbindungsstrasse	Die Gemeinde setzt sich für eine Torsituation im Strassenraum ein: Akzentuierung des Übergangs von ausserorts ins Siedlungsgebiet mittels Massnahmen im Strassenraum und/oder auf den angrenzenden Parzellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.06-K RV1.08-K

6 Öffentlicher Verkehr

6.1 Ziele

Die Gemeinde setzt sich hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung im Bereich öffentlicher Verkehr folgende Ziele:

– **Attraktives Busangebot**

Die Linienführung und Angebote werden laufend optimiert. Dies auch unter Berücksichtigung der Angebotsausbauten an den nächsten Bahnhöfen (Stettbach, Schwerzenbach).

– **Hohe Benutzerfreundlichkeit**

Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV ist hoch und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen sowie deren Ausstattung ist gut.

– **Aktive Busbevorzugung**

Die Fahrplanstabilität ist gewährleistet. Dazu ist der Bus, wo nötig, bevorzugt.

6.2 Kommunale Festlegungen

Es bestehen keine kommunalen Festlegungen im Bereich öffentlicher Verkehr.

6.3 Kommunale Bedürfnisse

Im Bereich öffentlicher Verkehr bestehen hinsichtlich Aufwertung der Haltestellen kommunale Bedürfnisse sowohl auf übergeordneten als auch kommunalen Strassen. Die kommunalen Bedürfnisse zu Aufwertung von Bushaltestellen sind in der Richtplankarte als Informationsinhalt aufgeführt.

Aufwertung Haltestellen

Im Sinne einer Attraktivitätssteigerung sind die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs benutzerfreundlich auszugestalten, was u. a. eine situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung umfasst. Weiter sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz alle Zugänge zum öffentlichen Verkehr hindernisfrei auszugestalten. Die Gemeinde wertet die Haltestellen entlang der Gemeindestrassen dementsprechend auf und setzt sich für die Aufwertung der Haltestellen entlang der Kantonsstrasse ein.

6.4 Massnahmen

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr sowohl aufgrund übergeordneter Festlegungen als auch aufgrund kommunaler Bedürfnisse aufgeführt. Alle Massnahmen sind zudem im Massnahmenplan verortet. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Buspriorisierung

Nr.	Objekt / Strecke	Massnahmen / Funktion	Zuständigkeit	Koordination
ÖV1.01-K	Kreisel Maur-/ Dübendorf-/ Schwerzenbach-/ Zürichstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Abschnitt/Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung: Contra-Flow-Busspur entlang Maurstrasse Richtung Fällanden	Kanton	MIV2.04-K – MIV2.07-K ÖV2.09-K – ÖV2.10-K RV1.03-K RV1.05-K RV1.07-K – RV1.08-K

Aufwertung Haltestelle

Nr.	Objekt / Strecke	Massnahmen / Funktion	Zuständigkeit	Koordination
ÖV2.01	Haltestelle Wigartenstrasse	Aufwertung Haltestelle (u. a. situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und Gewährleistung hindernisfreier Zugang	Gemeinde	MIV1.06 MIV2.01 RV2.01
ÖV2.02	Haltestelle Pfaffenstein	Aufwertung Haltestelle (u. a. situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und Gewährleistung hindernisfreier Zugang	Gemeinde	MIV1.01 RV1.03-K
ÖV2.03	Haltestelle Feldhof	Aufwertung Haltestelle (u. a. situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und Gewährleistung hindernisfreier Zugang	Gemeinde	MIV2.02 MIV3.03 RV1.03-K
ÖV2.04-K	Haltestelle Gemeindehaus	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein. Busbevorzugung ist im Sinne der Ausgestaltung zu berücksichtigen.	Kanton	MIV1.09-K MIV2.05-K RV1.04-K
ÖV2.05-K	Haltestelle Industrie	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein. Busbevorzugung ist im Sinne der Ausgestaltung zu berücksichtigen.	Kanton	-
ÖV2.06-K	Haltestelle Bruggacher	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein.	Kanton	-
ÖV2.07-K	Haltestelle Zil	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein. Busbevorzugung ist im Sinne der Ausgestaltung zu berücksichtigen.	Kanton	MIV1.09-K MIV2.06-K RV1.08-K
ÖV2.08-K	Haltestelle Jugendherberge	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein.	Kanton	-
ÖV2.09-K	Haltestelle Eggler	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein. Busbevorzugung ist im Sinne der Ausgestaltung zu berücksichtigen.	Kanton	MIV1.09-K MIV2.04-K RV1.03-K
ÖV2.10-K	Haltestelle Schützenhaus	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein. Busbevorzugung ist im Sinne der Ausgestaltung zu berücksichtigen.	Kanton	MIV1.09-K MIV2.04-K ÖV1.01-K RV1.03-K
ÖV2.11-K	Haltestelle Müseren	Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung der Haltestelle (situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung) und die Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs ein.	Kanton	MIV2.03-K RV1.06-K RV2.03-K

7 Fussverkehr

7.1 Ziele

Die Gemeinde setzt sich hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung im Bereich Fussverkehr folgende Ziele:

– **Zusammenhängendes Fusswegnetz**

Das Fusswegnetz mit seiner Infrastruktur ist sicher, durchgehend, attraktiv und hindernisfrei. Das Fusswegnetz erschliesst und verbindet Ortsteile und Wohnquartiere, öffentliche Nutzungen, Arbeitsorte, Einkaufs- und Freizeitnutzungen sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Netzlücken sind geschlossen.

– **Sichere Schulwege**

Die Schulwege sind kindergerecht und sicher gestaltet.

7.2 Kommunale Festlegungen

Fusswege

Festlegungen

- Bestehende Fusswege gemäss Planeintrag
- Verbindung Grossplatzstrasse-Witikonstrasse (geplant)
- Verbindung Schwerzenbachstrasse-Talgartenstrasse (geplant)
- Verbindung Schwerzenbachstrasse-Sunnetalstrasse (geplant)
- Verbindung Sunnetalstrasse-Schulhausstrasse (geplant)

Die regionalen Fuss- und Wanderwege und kommunalen Fusswege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz, welches der Erschliessung des Siedlungs- und Landschaftsgebiets sowie der Verbindung von Nutzungsschwerpunkten wie Haltestellen, Freizeitanlagen etc. dient. Die Festlegung des Wegnetzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen und den Bau der Anlagen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen grundsätzlich zulasten der Gemeinde. Ausnahme bilden die Fusswege entlang Kantonsstrasse, bei welchen die Trasseesicherung, Bau und Unterhalt zulasten des Kantons gehen. Wo Fusswegrechte fehlen, sind diese mit der Grundeigentümerschaft auszuhandeln. Wegverbindungen auf Privatgrundstücken können mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft ins öffentliche Eigentum überführt werden. Fehlende Verbindungen (geplante Festlegungen) sind einerseits im Sinne des Wegrechts zu sichern und andererseits baulich zu erstellen.

Die Fusswegverbindungen und Fussverkehrsinfrastrukturen (u. a. Trottoir) sind mindestens nach aktuellen Standards und gültigen Normen auszugestalten, wobei insbesondere in den Zentrumsgebieten die Aufenthaltsqualität eine erhöhte Bedeutung aufweist. Fussverkehrsinfrastrukturen entlang Strassen müssen grundsätzlich die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen erfüllen und sind im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes hindernisfrei auszugestalten. Die Verbindungen sind zu allen Tages- und Jahreszeiten sicher begehbar zu halten. Falls die Nutzung zeitlich eingeschränkt ist, soll eine Alternativroute in zumutbarer Distanz zur Verfügung stehen. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite werden regelmässig untersucht und laufend behoben. Die objektive und subjektive Sicherheit ist auf allen Fusswegverbindungen zu gewährleisten.

7.3 Kommunale Bedürfnisse

Im Bereich Fussverkehr bestehen kommunale Bedürfnisse auf übergeordneten Strassen. Diese sind in der Richtplankarte als Informationsinhalt aufgeführt und werden nachfolgend erläutert.

Netzrelevante Querungsstellen

Querungsstellen sind ein wichtiger Bestandteil des Fusswegnetzes. Während in verkehrsberuhigten Gebieten das Queren der Strassen grundsätzlich flächig erfolgt, ist insbesondere bei verkehrsorientierten und stark belasteten Strassen die Erstellung von sicheren punktuellen Querungsmöglichkeiten unerlässlich. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind punktuelle Querungsmöglichkeiten (u. a. Fussgängerstreifen mit Schutzinsel, Trottoirüberfahrt) in angebrachter Distanz zu erstellen, so dass ein funktionierendes Netz entsteht ohne grösseren Lücken oder Umwege. Im Sinne eines funktionierenden Netzes und insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Fussverkehr, sind netzrelevante Querungsstellen auch ausserhalb des Siedlungsgebiets oder am Siedlungsrand sicher zu gestalten. Ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten oder tiefen Fussverkehrsfrequenzen die Markierung eines Fussgängerstreifens nicht möglich, kann durch den Einbau einer Mittelinsel die Querungsstelle besser ersichtlich gemacht und die Möglichkeit eines zweistufigen Querens angeboten werden.

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass sowohl innerhalb des Siedlungsgebiets die Querungsstellen über übergeordnete Strassen sicher gestaltet und in geeigneter Distanz erstellt werden als auch ausserhalb des Siedlungsgebiets Querungshilfen bei netzrelevanten Querungsstellen angeboten werden.

7.4 Massnahmen

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich Fussverkehr, sowohl aufgrund kommunaler Festlegungen als auch aufgrund kommunalen Bedürfnissen entlang übergeordneten Strassen aufgeführt. Alle Massnahmen sind zudem im Massnahmenplan verortet. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Aufgrund der laufenden Behebung innerhalb kurzer Umsetzungszeiträume sind bekannte Schwachstellen und Sicherheitsdefizite nicht aufgeführt. Es gilt allgemein, die Fussverkehrsinfrastrukturen laufend zu überprüfen und Schwachstellen zu beheben.

Schliessung Netzlücken Fussverkehr

Nr.	Objekt	Massnahmen	Zuständigkeit	Koordination
FV1.01	Verbindung Sunnetalstrasse-Schwerzenbachstrasse	Wegrechtsicherung und Erstellung Fussverbindungen, um Netzlücke zu schliessen	Gemeinde	RV1.01
FV1.02	Verbindung Talgartenstrasse-Schwerzenbachstrasse	Wegrechtsicherung und Erstellung Fussverbindungen, um Netzlücke zu schliessen	Gemeinde	
FV1.03	Verbindung Sunnetalstrasse-Schulhausstrasse	Wegrechtsicherung und Erstellung Fussverbindungen, um Netzlücke zu schliessen	Gemeinde	
FV1.04	Verbindung Rütistrasse-Geerenstrasse	Wegrechtsicherung und Erstellung Fussverbindungen, um Netzlücke zu schliessen	Gemeinde	

8 Veloverkehr

8.1 Ziele

Die Gemeinde setzt sich hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung im Bereich Veloverkehr folgende Ziele:

- **Zusammenhängendes Velowegnetz**
Das Velowegnetz mit seiner Infrastruktur ist sicher, durchgehend und attraktiv. Wo möglich und zweckmässig, wird das Velo getrennt vom Fussverkehr und vom motorisierten Verkehr geführt. Netzlücken sind geschlossen. Das Velowegnetz erschliesst und verbindet Ortsteile und Wohnquartiere, öffentliche Nutzungen, Arbeitsorte, Einkaufs- und Freizeitnutzungen und vernetzt die Gemeinde mit den Nachbargemeinden.
- **Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze**
Das Veloabstellangebot im öffentlichen Raum und bei Wohnbauten ist qualitativ hoch und ausreichend.

8.2 Kommunale Festlegungen

Radwege

Kommunale Festlegungen

- Bestehende Radwege gemäss Planeintrag
- Verbindung Schwerzenbachstrasse-Sunnetalstrasse (geplant)
- Verbindung Eggerstrasse-Oberdorfstrasse (geplant)

Die kommunalen Verbindungen ergänzen das übergeordnete Netz und sichern die Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde. Durch die Verbindung der verschiedenen Ortsteile und Quartiere sowie die Anbindung der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und Zielorte kann die Erreichbarkeit mit dem Velo sichergestellt werden. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die verkehrssichere Ergänzung und Ausgestaltung der Verbindungen für den Bau der Anlagen und für die Markierung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der kommunalen Anlagen gehen zulasten der Gemeinde. Wo Radwegrechte fehlen, sind diese mit der Grundeigentümerschaft auszuhandeln. Fehlende Verbindungen (geplante Festlegungen) sind einerseits im Sinne des Wegrechts zu sichern und andererseits baulich zu erstellen.

Die Radwege sind nach Möglichkeit homogen und mindestens nach den aktuellen Standards und gültigen Normen auszugestalten. Der Veloverkehr ist grundsätzlich getrennt vom motorisierten Verkehr sowie dem Fussverkehr zu führen. Die Verbindungen sind zu allen Tages- und Jahreszeiten sicher befahrbar zu halten. Falls die Nutzung zeitlich eingeschränkt ist, soll eine Alternativroute in zumutbarer Distanz zur Verfügung stehen. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite werden regelmässig untersucht und laufend behoben. Die subjektive und objektive Sicherheit ist auf allen Radwegen zu gewährleisten.

Veloparkierungsanlagen

Kommunale Festlegungen

– Wigartenstrasse/Zwickyplatz (geplant)

Veloparkierungsanlagen sind Teil des Velowegnetzes und Grundlage für die Velonutzung. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit gilt es, Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung zu stellen. Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Sicherung von Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. Die festgelegten Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse bestehen unabhängig von einem direkten Zusammenhang mit öffentlichen Bauten, Anlagen oder Nutzungen. Ergänzend zu den Karteneinträgen sind Richtlinien zur Bereitstellung von öffentlichen Veloabstellplätzen, u. a. bei öffentlichen Bauten und Anlagen sowie Dienstleistungsangeboten in der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde festzulegen.

8.3 Kommunale Bedürfnisse

Es besteht ein kommunales Bedürfnis im Bereich Veloverkehr hinsichtlich Aufwertung und Verlegung der übergeordneten Freizeitverbindung Greifenseerundweg. Das kommunale Bedürfnis zur Aufwertung ist in der Richtplankarte als Informationsinhalt aufgeführt.

Aufwertung Freizeitverbindung

Der Greifenseerundweg ist eine beliebte Freizeitverbindung für den Veloverkehr. Durch die Führung der Verbindung durchs Zentrum von Fällanden und aufgrund der steigenden Bedeutung und Nutzung der Freizeitverbindung besteht erhöhtes Konfliktpotenzial. Dies insbesondere auch aufgrund der Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem Fussverkehr sowie MIV und ÖV. Bestehende Verbindungen ausserhalb des Siedlungsgebiets sind insbesondere für Ortsunkundige wenig sichtbar. Zur Beibehaltung der hohen Attraktivität des Greifenseerundwegs und Minimierung des Konfliktpotenzials besteht bei der Gemeinde das Bedürfnis einer Verlagerung der Verbindung an den Siedlungsrand. Die Gemeinde erstellt die Verbindung bzw. baut sie entsprechend den geforderten Standards aus und setzt sich dafür ein, dass der Greifenseerundweg verschoben und dementsprechend signalisiert und markiert wird.

8.4 Massnahmen

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich Veloverkehr, sowohl aufgrund übergeordneter als auch kommunaler Festlegungen aufgeführt. Alle Massnahmen sind zudem im Massnahmenplan verortet. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Aufgrund der laufenden Behebung innerhalb kurzer Umsetzungszeiträume sind bekannte Schwachstellen und Sicherheitsdefizite nicht aufgeführt. Es gilt allgemein, die Veloinfrastrukturen laufend zu überprüfen und Schwachstellen zu beheben.

Schliessung Netzlücken Velowegnetz

Bezeichnung	Objekt / Strecke	Massnahmen / Funktion	Zuständigkeit	Koordination
RV1.01	Verbindung Sunnetalstrasse-Schwerzenbachstrasse	Sicherung Wegrecht Fuss- und Veloverkehr, Erstellung gemeinsamer Rad-/Gehweg	Gemeinde	FV1.01 RV3.01
RV1.02	Egglerstrasse	Sicherung Wegrecht Veloverkehr	Gemeinde	-
RV1.03-K	Zürichstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Kantonale Hauptverbindung Velowegnetz, Sanierung der linearen Schwachstellen	Kanton	MIV1.01 MIV1.09-K MIV2.02 MIV2.04-K ÖV2.02 – ÖV2.03 ÖV2.09-K – ÖV2.10-K
RV1.04-K	Schwerzenbachstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Kantonale Hauptverbindung, Sanierung der linearen Schwachstellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.05-K
RV1.05-K	Maurstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Kantonale Nebenverbindung, Sanierung der linearen Schwachstellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.07-K ÖV1.01-K ÖV2.04-K
RV1.06-K	Witikonstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Kantonale Hauptverbindung, Sanierung der linearen Schwachstellen	Kanton	MIV2.03-K ÖV2.11-K
RV1.07-K	Binzstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Kantonale Hauptverbindung, Sanierung der linearen Schwachstellen	Kanton	ÖV1.01-K
RV1.08-K	Dübendorfstrasse	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Kantonale Hauptverbindung, Sanierung der linearen Schwachstellen	Kanton	MIV1.09-K MIV2.06-K MIV3.07-K ÖV2.07-K

Veloparkierungsanlage

Bezeichnung	Objekt / Strecke	Massnahmen / Funktion	Zuständigkeit	Koordination
RV2.01	Veloparkierungsanlage Zentrum/Zwicky	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Gemeinde	MIV2.01 ÖV2.01
RV2.02-K	Veloparkierungsanlage Haltestelle Gemeindehaus	Massnahme gemäss regionalem Richtplan Glattal: Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr, Anforderungen und Anzahl bei Bedarf	Kanton	ÖV2.04-K
RV2.03-K	Veloparkierungsanlage Haltestelle Müseren	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr, gemäss regionalem Richtplan Verkehr	Kanton	ÖV2.11-K

Aufwertung

Bezeichnung	Objekt / Strecke	Massnahmen / Funktion	Zuständigkeit	Koordination
RV3.01	Greifenseerundweg	Ausbau der Freizeitverbindung zu einem attraktiven Veloweg, Ausreichende Signalisation der Verbindung	Gemeinde	RV1.01

9 Verfahren

9.1 Entwurf

Die Entwürfe des kommunalen Richtplans Verkehr (Richtplantext und Richtplankarte) basieren auf dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) [10] und wurden mit der Gemeinde an verschiedenen Sitzungen besprochen und ausgearbeitet. Die relevanten Punkte des GVK sind in das Konzept eingeflossen.

9.2 Mitwirkung und kantonale Vorprüfung

Öffentliche Auflage

Gestützt auf §7 PBG erfolgte die öffentliche Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr gemeinsam mit dem kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft vom 15.08.2025 bis 14.10.2025.

[Aussagen zur öffentlichen Auflage folgen nachträglich]

Vorprüfung

Parallel zur öffentlichen Auflage wurde der kommunale Richtplan Verkehr gemeinsam mit dem kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht.

[Aussagen zur Vorprüfung folgen nachträglich]

9.3 Festsetzung und Genehmigung

Der kommunale Richtplan Verkehr wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion. Für die Grundeigentümerschaft hat der kommunale Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Abkürzungen / Glossar

BfS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
ROK	Raumordnungskonzept
RP	Richtplan
RPG	Raumplanungsgesetz
RPV	Raumplanungsverordnung
STATENT	Statistik der Unternehmensstruktur
STATPOP	Statistik der Bevölkerung und der Haushalte

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11