



Kanton Zürich
Gemeinde Eglisau

Teilrevision kommunale Richtplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN

Richtplantext mit Erläuterungen
gemäss Art. 47 RPV

Fassung zuhanden öffentlicher Auflage

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

31131 – 10.12.2024

Inhalt	1 EINLEITUNG	3
	1.1 Ausgangslage	3
	1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans	3
	1.3 Kostenfolgen	6
	2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN	7
	2.1 Bund	7
	2.2 Kanton Zürich	10
	2.3 Region Unterland	14
	2.4 Gemeinde Eglisau	19
	3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR	21
	3.1 Bedeutung	21
	3.2 Mobilitätstrends	21
	3.3 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation	23
	3.4 Strategieansätze	25
	4 VERKEHRSPLAN	26
	4.1 Allgemeines	26
	4.2 Ziele der Gemeinde	27
	4.3 Bestehende Verkehrspläne	29
	4.4 Öffentlicher Verkehr	30
	4.5 Motorisierter Individualverkehr	35
	4.6 Fuss- und Veloverkehr	43
	4.7 Schifffahrt	49
	5 ERHOLUNGSGEBIETE	50
	6 MITWIRKUNG	51
	6.1 Vorprüfung	51
	6.2 Anhörung und öffentliche Auflage	51
	7 AUSWIRKUNGEN	52
Beilagen	1 Tabelle zur Auswertung der kantonalen Vorprüfung	

Auftraggeberin

Gemeinde Eglisau

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Olaf Wolter, Anita Brechbühl, Natascha Puga

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Der kommunale Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Er konkretisiert die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans, enthält die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und dient der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der rechtskräftige Verkehrsplan aus dem Jahr 1987 mit Änderungen von 1991 definiert die Netze für den motorisierten Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr.

Seit der letztmaligen Teilrevision des Verkehrsplans vor 33 Jahren haben sich sowohl die kommunalen Rahmenbedingungen (u.a. Umsetzung von Tempo-30-Zonen) als auch die kantonalen Vorgaben (u.a. Ablösung der Zugangsnormen durch die Verkehrserschliessungsverordnung, Richtplan-Revisionen sowie neue strategische Vorgaben in Form von Gesamtverkehrskonzepten) verändert. Das im Jahr 2022 verabschiedete regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus formuliert zudem Handlungsanweisungen an die Gemeinden, die es in die kommunale Planung zu integrieren gilt.

Die derzeit laufende Teilrevision der Bau- und Zonenordnung soll deshalb auch dazu genutzt werden, die Inhalte des Verkehrsplans zu prüfen und zu aktualisieren.

Teilrevisionsbestandteile

Die Teilrevision der kommunalen Richtplanung umfasst folgende Bestandteile:

- Richtplantext mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte 1, Strassen/öffentlicher Verkehr, 1:5000
- Richtplankarte 2, Fuss- und Veloverkehr/Erholungsgebiete, 1:5000
- Formelle Aufhebung der weiteren Inhalte des Gesamtplans (Teilrichtpläne Siedlungsplan, Landschaftsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen) aus dem Jahr 1987

1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Inhalt

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen öffentlichen Aufgaben mit räumlicher Wirkung. Der Richtplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche raumwirksame Vorhaben verschaffen, die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen und die künftige innere Entwicklung der Gemeinde festlegen.

Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft, Versorgung und Verkehr bekannt. Auf den kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Vernetzungsprojekt Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	Siedlungs- und Landschaftsplan (Inventare)	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht		Verkehrsplan	Erschliessungsplan Baulinien Quartierpläne
Verbinden: (Verkehr) Strassen / Wege / Velo / öffentliche Verkehrsmittel		Versorgungsplan / Energieplan	Werkpläne
Versorgen: (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall		Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	
Ausstatten: Parkierung, Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung usw.			

Zuständigkeit

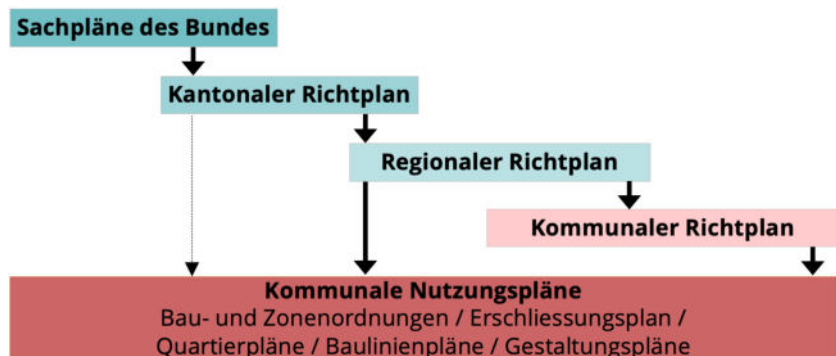
Der kommunale Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung. Der Richtplan wird durch die Baudirektion genehmigt.

Planungshorizont

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet, d.h. die Richtplanung zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10–15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

Übersicht Planungssystem

Das Planungssystem in der Schweiz ist hierarchisch strukturiert. Der untergeordnete Planungsträger hat die Festlegungen der übergeordneten Planung zu übernehmen bzw. bei seinen Handlungen zu beachten. Gleichzeitig können die untergeordneten Planungsträger im Sinne des Gegenstromprinzips ihre Anliegen bei den übergeordneten Planungen einbringen und Änderungen beantragen.



Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der kommunale Richtplan berücksichtigt die übergeordneten Vorgaben des regionalen Richtplans der Planungsregion Zürcher Unterland und des kantonalen Richtplans. Die entsprechenden Inhalte wurden unverändert übernommen.

Die im Richtplan enthaltenen kommunalen Festlegungen (Kapitel 4 und 5) werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich. Dies bedeutet, dass die Behörde an die Festlegungen im Grundsatz gebunden ist. Der Richtplan besitzt bei der Anwendung jedoch den erforderlichen Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherungen, zum Beispiel für Fuss- und Velowege und für öffentliche Bauten und Anlagen;
- die Verhandlung von Fuss- und Fahrwegrechten, sofern solche fehlen;
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Strassenraumgestaltungen, wenn Strassen saniert werden müssen;
- Baulinienpläne, Werkpläne und Landerwerbsverhandlungen, wenn Land für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur oder für öffentliche Bauten und Anlagen benötigt wird;
- die Aufhebung von Flurwegen und die Überführung der Wegflächen in das öffentliche Eigentum oder das Privateigentum;
- die Sicherstellung der Finanzierung von Groberschliessungsanlagen im kommunalen Erschliessungsplan;
- die Umsetzung von Projekten, zum Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- die Erarbeitung eines Feinerschliessungsplans gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VErV).

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen (Verkehrsplan 1 und Verkehrsplan 2) dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Planeinträgen verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Erläuterungen zu den Festlegungen:

- ~~Durchgestrichene Textstellen:~~
Die durchgestrichenen Richtplanfestlegungen werden aufgehoben. Für die jeweiligen Anlagen hat das jedoch keine Folgen. Sie bleiben unverändert fortbestehen. Die Behörde ist jedoch nicht mehr an die Richtplanvorgaben gebunden.
- «bestehend»
Die als «bestehend» bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation oder waren bereits bisher im Richtplan Verkehr aufgenommen und sind demnach planungsrechtlich gesichert. Bestehende Anlagen, die neu in den Richtplan Verkehr aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar «neu» gekennzeichnet. Diese Anlagen müssen nicht ausgebaut werden.
- «geplant»
Die als «geplant» bezeichneten Inhalte stehen im Fokus der Folgeplanungen. Ausbauprojekte, die neu mit dieser Teilrevision im Richtplan Verkehr aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar «neu» gekennzeichnet.

In diesem Bericht sowie im Verkehrsplan wird zudem auf die übergeordneten Festlegungen im regionalen und kantonalen Richtplan verwiesen. Diese Inhalte können durch die Gemeindeversammlung nicht abgeändert werden.

Erläuterungen

Die übrigen Textpassagen dienen der Erläuterung und sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung.

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lässt sich diese im jetzigen Zeitpunkt 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:

- Planungs- und Projektierungskredite für Infrastrukturprojekte
- Baukredite (z.B. Veloweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Bund

ISOS

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

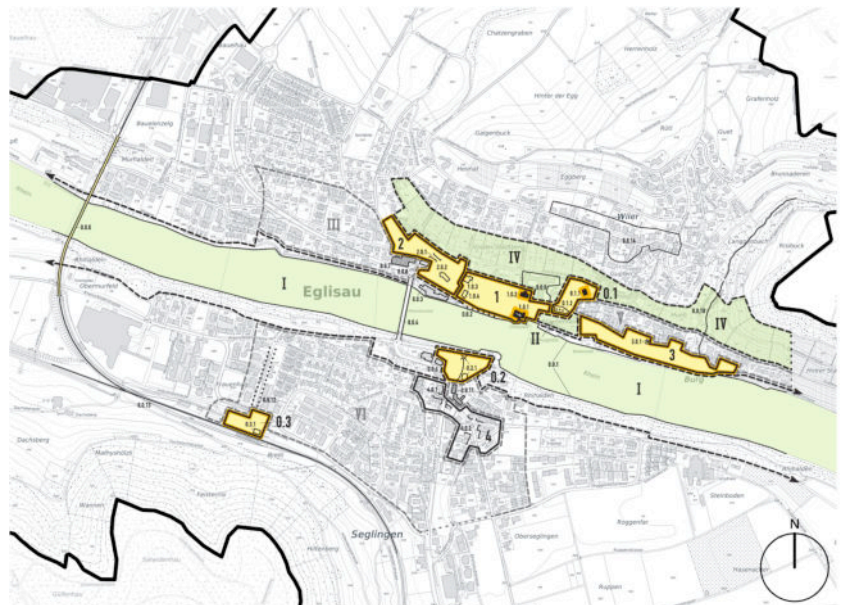
Das Ortsbild von Eglisau weist gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) nationale Bedeutung auf. Das ISOS zeigt aus fachlicher Sicht den Wert eines Ortsbildes auf und ist damit eine Wertungshilfe für die raumplanerische Interessenabwägung. Es ist auch bei Strassen- und Wegsanierungen sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums zu berücksichtigen.

Erhaltungsziele ISOS

Das Inventar gliedert den Ort in Gebiete und Baugruppen, in Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen mit unterschiedlichen Erhaltungszielen. Das höchste Erhaltungsziel ist «A» für Gebiete und Baugruppen respektive «a» für Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen.

Plan zum ISOS Eglisau

Gebiete / Baugruppen mit Erhaltungsziel A gelb hervorgehoben
Umgebungszonen / -richtungen mit Erhaltungsziel a grün hervorgehoben



Quelle: maps.zh.ch
2. Fassung vom November 2012

IVS

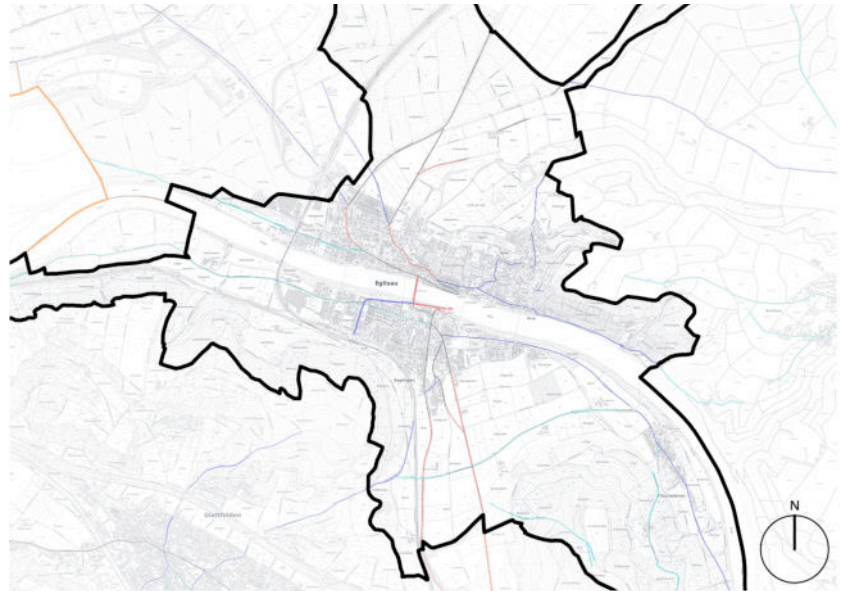
Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet Wege, die von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Zudem umfasst es Wege von nationaler Bedeutung, von welchen nur noch der historische Verlauf sichtbar ist, sowie Wege von regionaler und lokaler Bedeutung.

In Eglisau handelt es sich bei folgenden Strassen um Verkehrswege von nationaler Bedeutung: Lochmühlestrasse, Schlossstrasse, die Steig, Teile der Zürcher-, Schaffhauser-, Birchstud-, Alte Landstrasse sowie Schwanentalstrasse. Die Rheinbrücke besitzt ebenfalls den Status von nationaler Bedeutung. Bei der Bahnhofstrasse handelt es sich um einen Verkehrsweg von regionaler Bedeutung mit viel Substanz.

Kanton und Gemeinde haben bei ihren Planungen diese Verkehrswege zu berücksichtigen. Jegliche Eingriffe in die im IVS aufgeführten Objekte mit Substanz sind der Kantonsarchäologie zur Beurteilung vorzulegen.

-  Historischer Verlauf nationale Bedeutung
-  Historischer Verlauf regionale Bedeutung
-  Historischer Verlauf lokale Bedeutung



Quelle: maps.zh.ch
abgerufen am 26. Mai 2023

BLN

Bundesinventar der Landschaften und
Naturdenkmäler

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) bezeichnet die wertvollsten Landschaften der Schweiz, die in ihrer natur- und kulturlandschaftlichen Eigenart und mit ihren prägenden Elementen ungeschmälert zu erhalten sind. Das Städtli Eglisau sowie der Flussraum des Rheins inklusive der Rheinbrücke zwischen Eglisau und Seglingen sind Teil des BLN-Gebiets 1411 Untersee - Hochrhein. Im entsprechenden Objektbeschreibung sind für den Bearbeitungsperimeter folgende relevanten Schutzziele enthalten:

3.1 Die natürliche Vielfalt der Seen- und Flusslandschaften erhalten.

3.2 Die Vielzahl an landschafts- und kulturgeschichtlichen Zeugen erhalten.

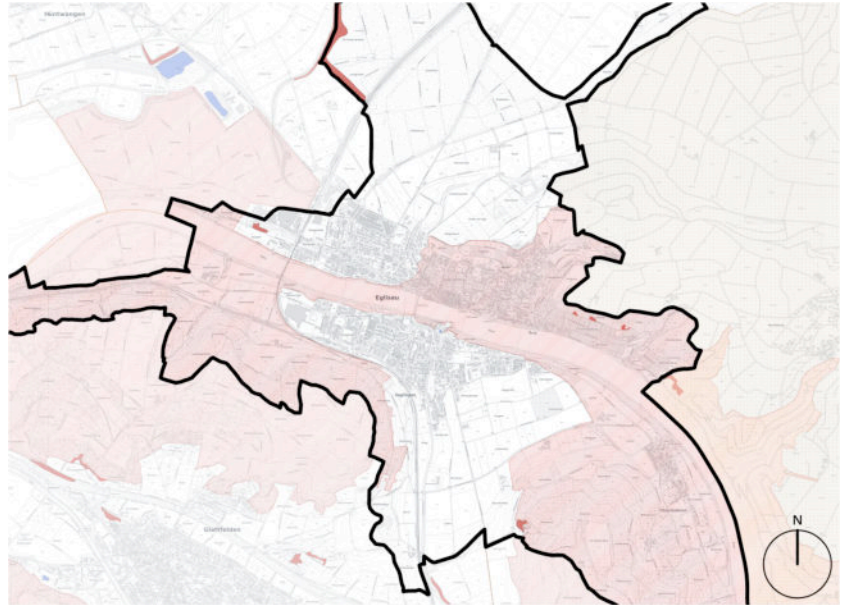
Trockenwiesen und -weiden

Bundesinventar der Trockenwiesen und
-weiden von nationaler Bedeutung

Das Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden umfasst schweizweit knapp 4'000 schützenswerte Lebensräume auf Trockenwiesen und -weiden.

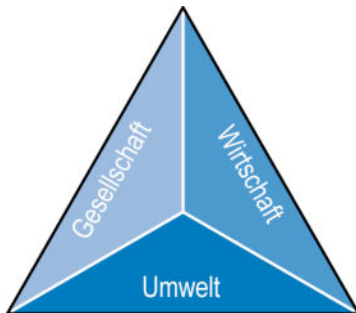
In Eglisau sind drei Standorte inventarisiert. Es handelt sich um die Objekte 3733 «Stampfi», 3922 «Eichhalden» und 3750 «Eglisgrund». Die Standorte sind zu erhalten. Sie befinden sich alle ausserhalb der Bauzone.

-  BLN-Gebiet
-  Trockenwiesen
und -weiden



Quelle: maps.zh.ch
abgerufen am 15. August 2024

ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)



Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
Stand: 6. Februar 2023

Kantonaler Richtplan

2.2 Kanton Zürich

Das Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Die Gemeinde Eglisau ist mehrheitlich dem Handlungsraum «Naturlandschaft» zugewiesen. Für diesen Raum ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip «schützen und bewahren»:

- Schutzverordnungen partnerschaftlich erarbeiten und umsetzen
- Nachhaltige, auf landschaftliche Qualitäten ausgerichtete Bewirtschaftung fördern
- Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft abstimmen
- Landschaftliche Qualitäten inwertsetzen
- Fliessgewässer hochwertig gestalten und aufwerten
- Zurückhaltung beim Bauen ausserhalb der Bauzonen üben und für gestalterische Qualitäten sorgen

Der kantonale Richtplan setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich:

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in den Netzplänen im Kapitel 4 enthalten. Sie können durch die Gemeinde nicht verändert werden.

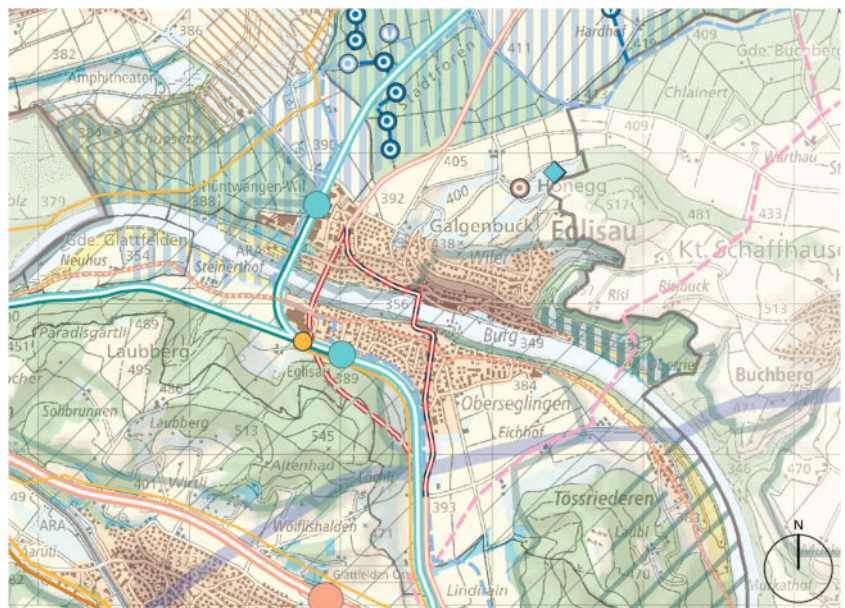
Festlegungen in Eglisau

Für Eglisau sind folgende kantonalen Richtplanfestlegungen relevant. Diese sind im kommunalen Richtplan als übergeordnete Festlegungen enthalten:

- Strassenverkehr: Umfahrung Eglisau, Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauser- und Zürcherstrasse (kurz- bis mittelfristig)
- Öffentlicher Verkehr: Vollständiger Ausbau der Linie Eglisau–Neuhausen auf Doppelspur (langfristig, Trasseesicherung)
- Öffentlicher Verkehr: Ausbau der Linie Eglisau–Kaiserstuhl auf Doppelspur (langfristig, Trasseesicherung)
- Fuss- und Veloverkehr: Radroute von nationaler Bedeutung, regionale Wanderroute

Siedlung	
	Siedlungsgebiet
	Schutzwürdiges Ortsbild
Landschaft	
	Fruchtfolgefläche im Landschaftsgebiet
	Übriges Landschaftsgebiet
	Eholungsgebiet
	Grüben- und Ruderalbiotop
	Landschaftsschutzgebiet
	Landschaftsförderungsgebiet
	Freihaltegebiet
Verkehr	
	Hochleistungsstrasse
	Hauptverkehrsstrasse
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Tunnel Hauptverkehrsstrasse
	Anschluss
	Radroute von nationaler Bedeutung
	Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
	Ausbau Bahnlinie
	Station / Haltestelle
	Abgrenzungslinie Flughafen
Versorgung, Entsorgung	
	Grundwasserschutzgebiet
	Grundwasseranreicherung
	Grundwasserfassung
	Materialgewinnungsgebiet
	Unterwerk
	Gastransportleitung ≤ 5 bar
	Deponie

Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
 Stand: 6. Februar 2023



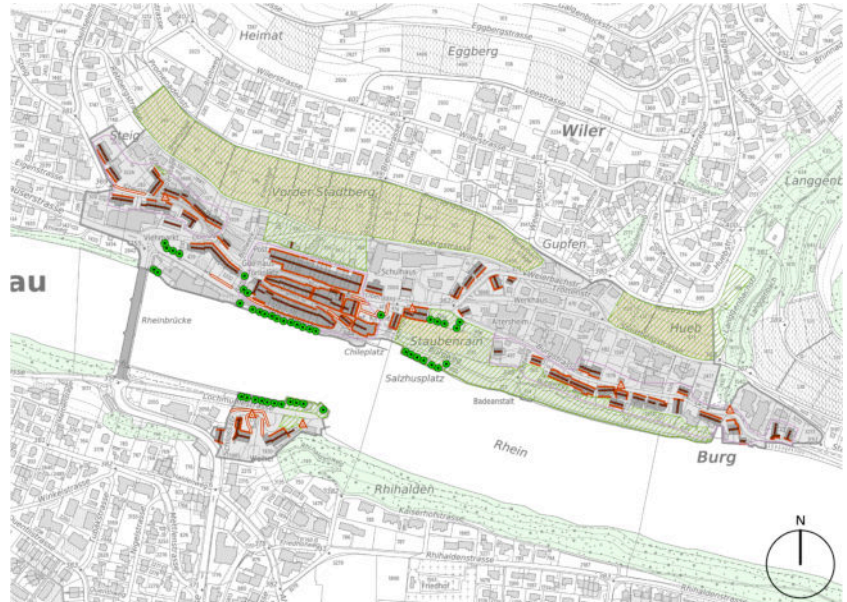
Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

In der Gemeinde Eglisau besteht ein Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung vom 15. November 2002. Das Inventar wurde überarbeitet und am 12. Dezember 2023 festgesetzt. In Eglisau wurde eine Perimetererweiterung im Teilgebiet Seglingen vorgenommen.

Die ehemalige Brücke, die durch das Städtli führte, wurde zu Beginn des 20. Jh. flussabwärts verlagert, um das Städtli vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Probleme/Störfaktoren bilden die Parkplätze der Städtlibewohner sowie die Neubauten nördlich der Burgstrasse. Als Schutzziele für die Strassen- und Platzräume wird genannt, dass bei Veränderungen dieser die Massstäblichkeit, das Material und der Charakter berücksichtigt werden sollen. Brunnenanlagen und die Platanlagen mit den Bäumen sollen erhalten bleiben. Vorgärten sollen nicht durch Parkierungsanlagen ersetzt werden, Parkplätze können jedoch in kleiner Zahl und unter Wahrung des örtlichen Charakters in bestehende Vor- und Hofplätze integriert werden.

Diese Aspekte sind in die Neugestaltung des Städtli («BGK Städtli») eingeflossen, die im Sommer 2023 mit der Einführung der Begegnungszone umgesetzt wurde.

- Bebauungsstruktur**
- Ortskerne, Baugruppen mit spez. Merkmalen
 - Prägende oder strukturbildende Gebäude
 - Prägende Firstrichtungen
- Frei- und Aussenraumstruktur**
- Wichtige Freiräume (innerhalb und angrenzend an die Siedlung)
 - Wichtige Freiräume / Erweiterungsrichtung
 - Ausgeprägte Platz- / Strassenräume
 - Wichtige Begrenzungen von Strassen-, Platz- und Freiräumen
 - Raumwirksame Mauern
 - Ortsbildprägende Stadtmauer
 - Ehemalige Kanäle
 - Markante Bäume / Baumgruppen
 - Ortstypische Elemente (Brunnen, Mühlerad, Hocheinfahrt, etc.)
- Dominante Landschaftselemente**
- Rebberg



Quelle: <https://maps.zh.ch>
 abgerufen am 6. Juni 2023

Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

Das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung von 1980 wird für den Sachbereich Landschaftsschutz durch das neue Landschaftsschutzinventar ersetzt. Dieses wurde von der Baudirektion am 14. Januar 2022 festgesetzt.

Im Rahmen der grundlegenden und systematischen Überprüfung der Landschaften im Kanton Zürich fand im neuen Landschaftsschutzinventar eine Erweiterung der Landschaftsschutzobjekte von drei auf neun Objektkategorien statt.

Landschaftsschutzobjekte

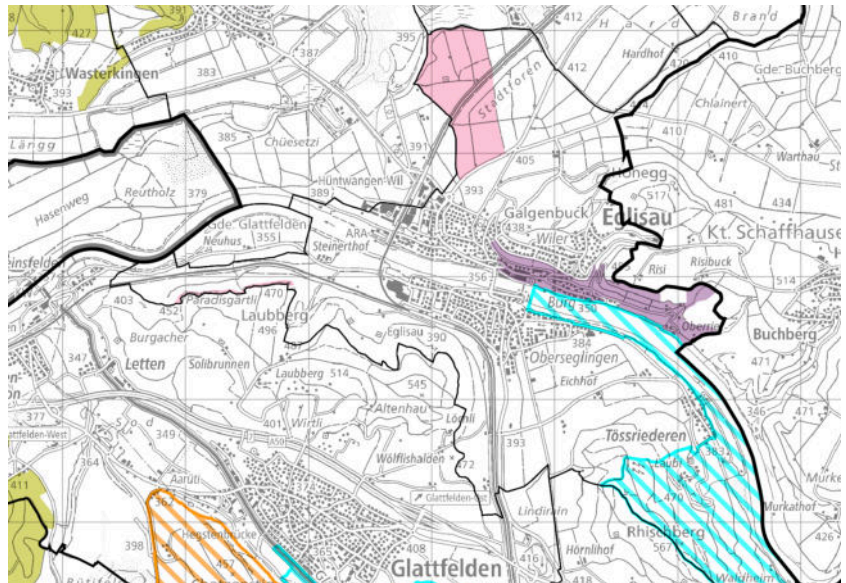
Auf dem Gebiet der Gemeinde Eglisau sind folgende Landschaftsschutzobjekte verzeichnet:

Objekt-Nr.	Objektname	Objektkategorie	Bedeutung
1520	Zürcher Rheinufer und Rheinfall	Gewässerlandschaft	Kantonal
4010	Reblandschaft Eglisau	Reblandschaft	Kantonal
7084	Alter Prallhang im Stadtforen	Geologischer Zeitzeuge	Regional
7137	Flüe am nordwestlichen Laubberg	Geologischer Zeitzeuge	Regional

Kantonales Inventar der Landschafts-
schutzobjekte, Ausschnitt Gemeinde
Eglisau

Quelle: maps.zh.ch, 15.3.2022

-  Geologische Zeitzeugen
-  Geomorphologisch geprägte Landschaften
-  Gewässerlandschaften
-  Kulturerbelandschaften
-  Reblandschaften



Ausnahmetransportroute

Auf der Zürcher-/Schaffhauserstrasse besteht eine Ausnahmetransportroute des Typs II. Diese muss folgende Anforderungen erfüllen (Verfügung VD 5241 vom 30. September 2015):

- Minimale lichte Höhe 4.80 m
- Minimale lichte Breite 6.50 m
- Maximales Totalgewicht 240 t
- Maximale Achslast 20 t

Die Ausnahmetransportroute auf der Zürcher-/Schaffhauserstrasse wird bei der Erstellung der Umfahrung neu über die Umfahrungsstrasse geleitet, um die Ortsdurchfahrt zu entlasten. Daraus ergeben sich neue Spielräume für die Strassenraumgestaltung.

2.3 Region Unterland

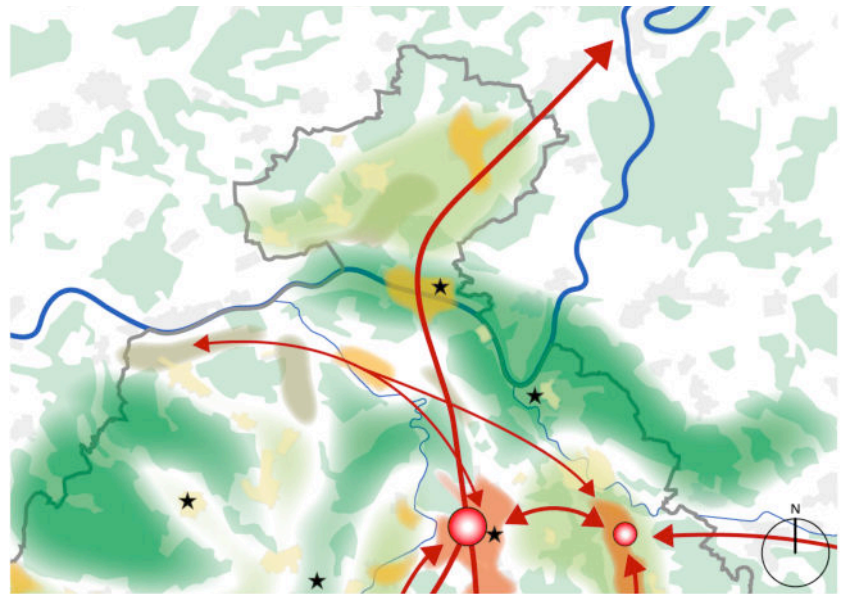
RegioROK Zukunftsbild Verkehr

Als konzeptionelle Basis für die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans hat die Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) im Jahr 2011 ein regionales Raumordnungskonzept (RegioROK) erarbeitet. Das RegioROK definiert Ziele und Stossrichtungen, insbesondere zu den Themen Siedlung, Landschaft, Mobilität und Verkehr.

Das Zukunftsbild Zürcher Unterland 2030 legt im Bereich Verkehr den Fokus auf die Nord-Süd-Achse, den Transitverkehr der zunehmend auf das untergeordnete Netz ausweicht infolge der überlasteten Hauptachsen, die Anbindung an die Bahnhöfe durch Buslinien und den Langsamverkehr sowie die verbesserte Anbindung an den Flughafen mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr.



Quelle: pgzu.ch
erstellt am 29. August 2011



Regionaler Richtplan

Der revidierte regionale Richtplan wurde am 25. Oktober 2023 durch den Regierungsrat festgesetzt und basiert auf dem RegioROK Zürcher Unterland. Der Kanton geht von einem Bevölkerungswachstum von ca. 12'000 Personen zwischen 2013 bis 2030 aus. Die Verkehrszunahme soll bis 2030 über leistungsfähige Linienführungen aufgenommen werden, die Siedlungsgebiete und naturnahe Räume schonen.

Strassenverkehr Ziele

Um Siedlungsgebiete und naturnahe Räume zu schonen, soll der Transitverkehr möglichst auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen abgewickelt werden. Auf der Nord-Süd-Achse soll eine leistungsfähige Linienführung angestrebt werden, die Ortsdurchfahrten entlastet und eine siedlungsverträgliche Gestaltung dieser ermöglicht.

Massnahmen

Die Gemeinden sorgen auf kommunalen Strassen für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung. An den bezeichneten Abschnitten zur Umgestaltung des Strassenraums setzen sie gemeinsam mit dem Kanton und der Region geeignete Massnahmen zur Aufwertung um. Gemeinsam mit der Region wirken sie an der Überprüfung und Konkretisierung von Vorhaben im kantonalen Richtplan mit.

Einträge zu Eglisau

- Zürcher-/Schaffhauserstrasse (geplant)
Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit - > Koordination mit Ortsbild Eglisau und projektierte Umfahrung Eglisau

Öffentlicher Personenverkehr Ziele

Der öffentliche Verkehr verbindet und erschliesst die Region selbst und verbindet die Region mit Zentren ausserhalb dieser. Bis 2030 soll eine Taktverdichtung des Bahn- und Busverkehrs erfolgen. Im Fernverkehr wird ein Halbstundentakt angestrebt.

Bei der S-Bahn gilt es, die Nord-Süd-Achse zu verdichten und mind. im Halbstundentakt Abfahrten in beide Richtungen zu ermöglichen. Zu den Spitzenverkehrszeiten ist ein Viertelstundentakt angestrebt. Zu den moderat verdichteten Räumen wird mind. eine halbstündliche Verbindung und optimale Umsteigeverbindungen angestrebt.

Die Buskorridore zum Flughafen sollen taktverdichtet werden. Die weiteren Busverbindungen der Region sind auf die regionalen Zentren, die Anschlüsse der S-Bahn und das Nachfragepotenzial ausgerichtet.

Massnahmen

Die Gemeinden beteiligen sich im Rahmen des Fahrplanverfahrens an der Ausgestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements können sie zudem auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss nehmen.

Fuss- und Veloverkehr Ziele

Der Fuss- und Veloverkehr dient nicht nur der Freizeit, sondern hat auch eine hohe Bedeutung im Alltagsverkehr. Er übernimmt als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine entscheidende Rolle. Nebst sicheren, durchgängigen, direkten sowie attraktiven Verbindungen müssen entsprechende Infrastrukturen wie Veloabstellplätze und attraktive Strassenräume gegeben sein. Als Freizeitverbindungen vernetzt er Siedlungsgebiete und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit wichtigen Ausflugszielen.

Massnahmen

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr insbesondere für den Alltagsverkehr. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden. Sie sind weiter zuständig für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen des Fuss- und Wanderwegnetzes sowie den hindernisfreien Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf Kommunalstrassen.

Einträge zu Eglisau

- Eglisau – Rafz; Eglisauerstrasse, Im Hard (geplant)
Nebenverbindung erstellen -> langfristig
- Eglisau – Rafz; Schaffhauserstrasse
Nebenverbindung erstellen -> langfristig
- Eglisau; Schaffhauser-/Zürcherstrasse, Alte Landstrasse (geplant)
Radinfrastruktur erstellen und verbreitern -> mittel bis langfristig
- Eglisau; Steinkreuzstrasse (geplant)
Radstreifen erstellen -> mittelfristig

Parkieren

Ziele

Parkierungsanlagen müssen entsprechend der ÖV-Erschliessung, der Strassenkapazität sowie der erwarteten Nutzung der Anlage dimensioniert und bewirtschaftet werden, um ein Über- bzw. Unterangebot zu vermeiden. Für den Veloverkehr sind angemessene Veloabstellplätze zu errichten. Park&Ride-Anlagen kommen dort zum Tragen, wo eine ungenügende Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht.

Massnahmen

Die Gemeinden orientieren sich bei der Erstellung von Parkierungsanlagen an den Zielsetzungen im Richtplan. Parkierungsmöglichkeiten ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich werden nur an den im regionalen Richtplan festgelegten Standorten bewilligt, mit der Auflage, dass der Transport der Fluggastpassagiere zum und vom Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt.

Einträge zu Eglisau

- Eglisau, Bahnhof (bestehend)
Park + Ride (Bike + Ride), 97 Abstellplätze
- Eglisau, linkes Rheinufer (bestehend)
Freizeit- und Erholungerschliessung Eglisau, 40 Abstellplätze

Güterverkehr

Ziele

Der Güterverkehr belastet heute auch die untergeordneten Strassen, weshalb er künftig möglichst über die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen gelenkt werden soll. Für den Güterumschlag von der Bahn müssen entsprechende Anlagen bereitstehen. Der Bahnanteil des Kies- und Aushubmaterials gilt es zu halten und langfristig zu erhöhen. Der verbleibende Transport über das Strassennetz gilt es siedlungsverträglich abzuwickeln.

Massnahmen

Die Region setzt sich beim Kanton und den Kiesunternehmen für einen siedlungsverträglichen Transport von Kies- und Aushubmaterialien ein.

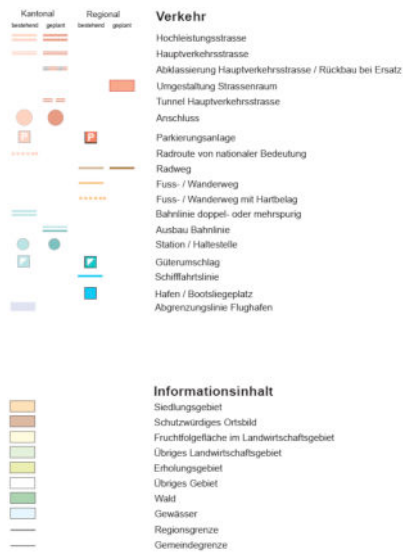
Schifffahrt

Ziele

Die Schifffahrt im Unterland beschränkt sich auf den Rhein und hat rein touristische Funktion.

Einträge zu Eglisau

- Eglisau; Stampfi, westlich Eisenbahnbrücke (bestehend)
Anzahl Plätze ca. 30
- Eglisau; Stampfi, östlich Eisenbahnbrücke (bestehend)
Anzahl Plätze ca. 20
- Eglisau; Lochmühle (West) (bestehend)
Anzahl Plätze ca. 85
- Eglisau; Burg (West) (bestehend)
Anzahl Plätze ca. 20
- Eglisau; Tössriederen (bestehend)
Anzahl Plätze ca. 45



Quelle: Regionaler Richtplan,
 Stand: 25. Oktober 2023



rGVK Zürcher Unterland plus 2022

Die Delegiertenversammlung der Region Zürcher Unterland hat das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) am 28. September 2022 genehmigt. Es beinhaltet folgende Handlungsstrategien und Massnahmenbereiche:

Handlungsstrategie	Umsetzungshorizont der Massnahmenbereiche
Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen	Daueraufgabe
Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren	GM02.1 bis 2035, GM02.2 bis 2030
Förderung der Multi- und Intermodalität	GM03.1 ohne Umsetzungshorizont, GM03.2 Regionales P+R-Konzept bis 2025, GM03.3 bis 2030, GM03.4 bis 2025
Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz	VV01.1 bis 2040, VV01.2 ohne Umsetzungshorizont
Optimierung des bestehenden Busnetzes	ÖV01.1 bis 2030/35, ÖV01.2 bis 2024/25, ÖV01.3 bis 2030/40, ÖV01.4 bis 2024/25
Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen	MIV01.1 im Rahmen der nächsten Revision
Situationsgerechte Regelung der Parkierung	MIV0.2.1 Regionales Parkierungskonzept bis 2025, MIV0.2.2 im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung
Ausschluss von Valet-Parking	MIV03.2 im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung

Bedeutung von Eglisau

Eglisau ist von einer kritischen Ortsdurchfahrt betroffen, da die Rheinbrücke im Herzen der Gemeinde den einzigen Rheinübergang der Region darstellt. Es handelt sich gemäss rGVK um eine Art «Flaschenhals».

In Eglisau befindet sich gemäss dem Zukunftsbild rGVK eine regionale Verkehrsdrehscheibe und eine Verbindung von überregionaler Bedeutung. Der Strassenraum der Ortsdurchfahrt Zürcherstrasse/Schaffhauserstrasse gilt es siedlungsverträglich zu gestalten.

Schwachstellen in Eglisau gemäss Teilbericht

- Strassennetz: Nadelöhr Rheinquerung
- Öffentlicher Verkehr: einige neue Quartiere ungenügend mit Bus erschlossen
- Veloverkehr: fehlende Querverbindungen zwischen den Gemeinden und Erholungs-Hot-Spots
- Intermodalität: Park&Ride-Anlagen mit hoher Auslastung
- Intermodalität: geringe Anzahl Veloabstellplätze an den Bahnhöfen

2.4 Gemeinde Eglisau

Räumliches Leitbild 2011

Gemäss dem räumlichen Leitbild 2011 verpflichtet sich die Gemeinde Eglisau eine ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltige Entwicklung anzustreben. Bezüglich des Verkehrs hält man folgende Ziele fest:

- Realisierung einer Umfahrungsstrasse
- Entlastung des «Städtli» vom Verkehr
- Schaffung sicherer Verkehrswege
- Optimierung ÖV in der Gemeinde
- Massnahmen gegen Schleichverkehr
- Kommunales Parkierungskonzept
- Neue Verbindung für den Langsamverkehr (Städtli-Seglingen)
- Schliessung von Lücken im Wanderwegnetz

Strategie «Eglisau – das lebendige Landstädtchen am Rhein» 2023

Der Gemeinderat Eglisau hat am 10. Juli 2023 die Strategie Eglisau verabschiedet. In der Strategie werden die folgenden sechs Themenschwerpunkte festgelegt:

- Eglisau nachhaltig entwickeln
- Das Leben in Eglisau attraktiv gestalten
- Eglisau vom Verkehr entlasten
- Effizienz und gesunde Finanzen erhalten
- Lebendige und weitsichtige Politik pflegen
- Fitte Gemeindebetriebe weiterentwickeln.

Verkehr

Grundsätzlich möchte Eglisau attraktive, öffentliche Räume schaffen, welche die Gemeinde durch attraktive, sichere und direkte Wege verbinden, das Städtli und die Quartiere von Durchgangsverkehr befreien und die Entwicklung der Siedlung in der Nähe des ÖV anstreben.

Verkehrskonzept 2002

Im Jahr 2002 wurde unter Einbezug der Bevölkerung ein Verkehrskonzept ausgearbeitet. Dieses untersuchte flächendeckend, wie Problemstellen entschärft und der Verkehr auf zusammenhängenden Strassenzügen/ganze Quartieren beruhigt werden könnte.

Als Hauptanliegen wurde damals festgehalten, dass eine Tempo-30-Zonensignalisation in allen Eglisauer Wohnquartieren angestrebt wird. Die darin aufgezeigten Massnahmenbereiche sind zwischenzeitlich grossmehrheitlich umgesetzt worden.

BGK Städtli

Für das Städtli wurde im Juni 2022 ein Gutachten zur Einführung einer Begegnungszone erarbeitet. Zum Gutachten wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK erstellt, welches am Ende des Sommers 2023 umgesetzt wurde.

Quelle: M. Ghielmetti Ingenieur- und Planungsbüro/Gemperli Architektur AG,
9.6.2022



Neue Parkierungsverordnung

Seit Januar 2023 ist eine neue Parkierungsverordnung in Kraft. Mit dieser wird das Parkieren auf öffentlichem Grund neu geregelt. Primäres Ziel ist es, die Einwohner/-innen aller Quartiere Eglisau vor dem Fremdparkieren und dem damit verbundenen Suchverkehr zu schützen sowie das Städtli von parkplatzsuchenden Automobilisten zu entlasten.

Hierfür wurden zwei Zonen geschaffen. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels Parkbewilligung und/oder Parkuhren und die Steuerung erfolgt über die Tarife. Diese sind gestaffelt, das Langzeitparkieren wurde erheblich teurer.

Inventar der kommunalen Natur- und Ortsbildschutzobjekte

Beschlossen vom Gemeinderat am
28. Juli 1997

Die Gemeinde Eglisau verfügt über ein kommunales Inventar der Natur- und Ortsbildschutzobjekte. Darin sind folgende Objektkategorien verzeichnet:

- Feuchtgebiete
- Trockenstandorte
- ehemalige Kiesgruben mit Teilbereichen als Biotop
- Hecken, Feldgehölze, Bachbestockungen und Wald
- Obstgärten
- Einzelobjekt (Fledermäuse)
- Baumgruppen
- Einzelbäume

Inventar der kommunalen Schutzobjekte

Beschlossen vom Gemeinderat am
1. Juni 2015

Die Gemeinde Eglisau verfügt über ein kommunales Inventar der Schutzobjekte (Kulturobjekte), beschlossen vom Gemeinderat am 1. Juni 2015.

3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

3.1 Bedeutung

Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr Folgendes festgehalten:

«Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken.»

An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, die sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Dementsprechend ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

3.2 Mobilitätstrends

Mikrozensus 2015

Im Kanton Zürich werden 56 % der mittleren Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Im gesamtschweizerischen Kontext sind es 65 %. Der ÖV deckt 32 % der Tagesdistanzen ab. Auf den Fuss- und Veloverkehr entfallen lediglich 9 % der zurückgelegten Distanzen (wobei Velos & E-Bikes lediglich 3 % ausmachen).

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (43 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück) mit rund 28 %.

Aktualisierung 2021

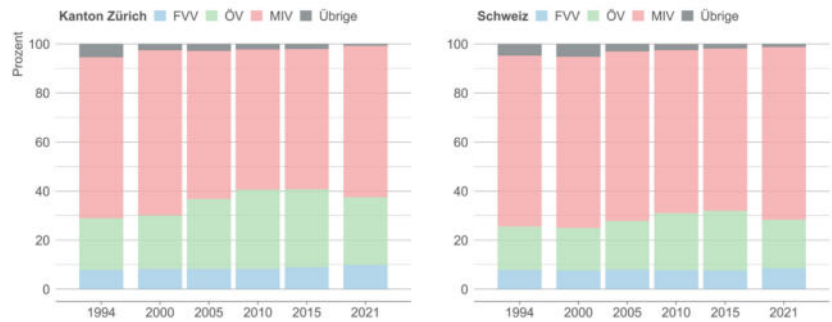
Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine erwerbstätige Person pro Tag im Durchschnitt rund 30 km unterwegs und somit rund 6.8 km weniger als bei der Erhebung im Jahr 2015, was wiederum auf die Covid-Pandemie zurückzuführen ist. Für die Wegstrecke wird im Vergleich zum Vorjahr weniger Zeit benötigt, nämlich nur noch rund 80 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit) und damit 10 Minuten weniger.

Entwicklung Modalsplit

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit zwischen den Jahren 2010 und 2015 kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

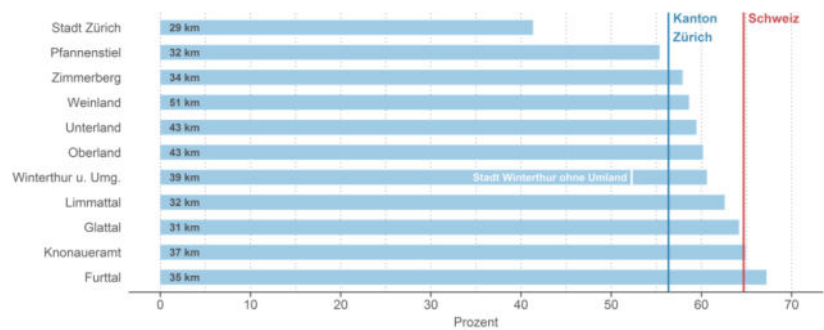
Es wird angenommen, dass der nun verzeichnete Rückgang im ÖV den besonderen Umständen der Pandemie geschuldet und nur vorübergehend ist.

Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich/BFS/ARE, Mikrozensus 2021



Im Zürcher Unterland werden pro Tag und Kopf 43 km zurückgelegt, knapp 60 % davon mit dem Auto, was über dem kantonalen Schnitt liegt.

Regionaler Marktanteil des Autos an der mittleren Tagesdistanz 2015

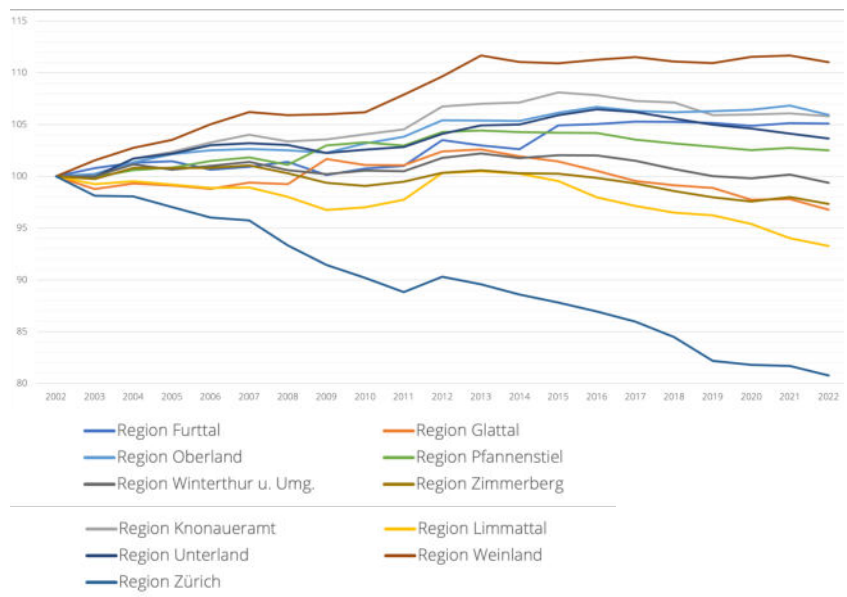


Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich/BFS/ARE, Mikrozensus 2015

Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich bewegt sich der Motorisierungsgrad in der Region Zürcher Unterland in der Tendenz abwärts. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen. In Eglisau stagniert der Motorisierungsgrad seit 2015.

Entwicklung Motorisierungsgrad Kanton Zürich



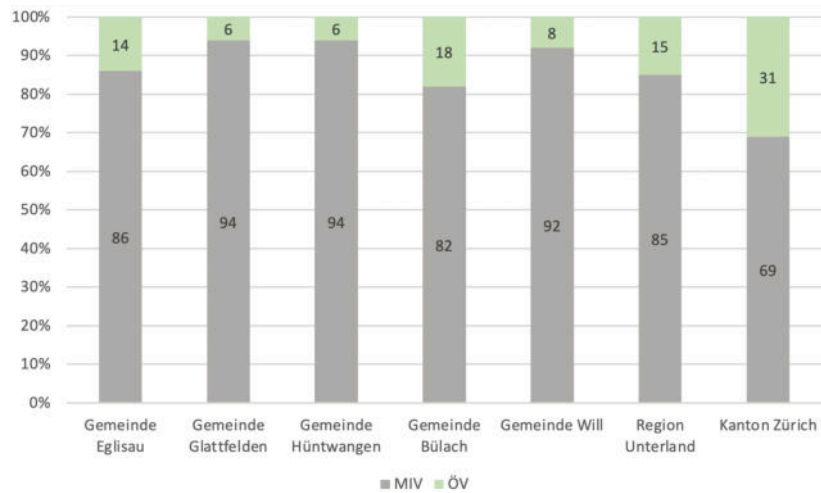
Quelle: Gemeindeporträt Kanton Zürich

3.3 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

Durch die Daten wird ersichtlich, dass der Bi-Modalsplit in der Gemeinde Eglisau nahezu identisch mit dem der Region Zürcher Unterland ist. Im Vergleich mit dem Kanton Zürich bestehen jedoch erhebliche Unterschiede. Der Anteil der ÖV-Wege im Kanton ist doppelt so hoch wie in der Gemeinde Eglisau.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wege) der Gemeinden, der Region und des Kantons im Jahr 2018



Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich

Beabsichtigte Entwicklung

Ziele gemäss rGVK PZU+

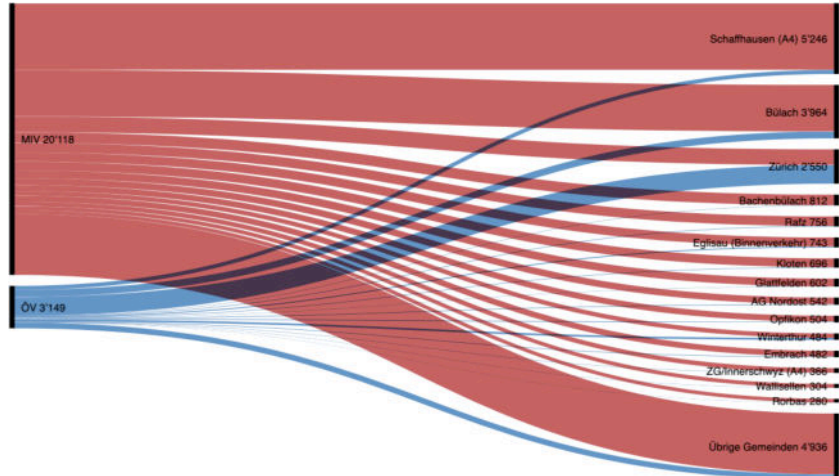
Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland wird festgehalten, dass für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität und des Modalsplits der Pendlerverkehr grösstenteils mit dem ÖV und Veloverkehr abgewickelt werden soll.

Bis 2030 soll der Bi-Modalsplit des ÖV-Anteils um 50 % erhöht werden und der ÖV-Anteil mindestens 20 % betragen. So sollen auch die Wegetappen des Fuss- und Veloverkehrs bis 2030 erhöht werden. Beim Veloverkehrsanteil sollen die Wegetappen mind. 8 % und der Fussverkehrsanteil mind. 50 % betragen. Der erwartete Verkehrszuwachs soll mind. mit 50 % durch den ÖV übernommen werden.

Diese Entwicklungen sind auch in der Gemeinde Eglisau anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Durch die zwei Bahnhöfe, welche Eglisau umgeben, bestehen optimale Bedingungen, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Die Grafik zeigt deutlich, dass Schaffhausen und Bülach wichtige Zielorte darstellen. Sie werden überwiegend mit dem MIV angefahren.

Zudem wird deutlich, dass bereits an sechster Stelle Eglisau selbst steht, was bedeutet, dass Zielorte in Eglisau selbst (Binnenverkehr) mit dem MIV überwunden werden. Vor allem in der Gemeinde selbst, aber auch für die Beziehung zu Bülach und den Nachbargemeinden wie Rafz, besteht ein Potenzial, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr diesbezüglich zu stärken und den MIV-Anteil dadurch zu senken.

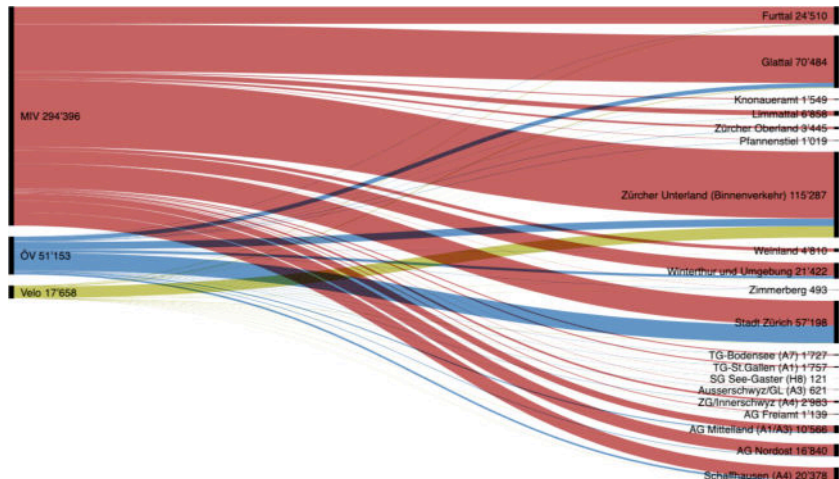
Bedeutendste Verkehrsbeziehungen in der Gemeinde Eglisau



Quelle: Amt für Mobilität, Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen, Stand 2018

Der Tri-Modalsplit zeigt, dass vor allem in der Region selbst (Binnenverkehr) der MIV-Anteil sehr hoch ist. Somit wird deutlich, dass ein grosses Potenzial innerhalb der Region zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Veloverkehrs besteht.

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen des Zürcher Unterlandes



Quelle: Amt für Mobilität, Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen, Stand 2018

Aktuelle Verkehrsschwachstellen

Gemäss GIS-Browser-Tool «Monitoring Siedlung und Verkehr» besteht in Eglisau auf der Schaffhauser- und Zürcherstrasse eine Siedlungsunverträglichkeit. Weiter kommen mehrere Knotenpunkte hinzu, die zur Abendspitzenzeit deutlich überlastet sind. Diese Schwachstellen würden bei der Erstellung der Umfahrungsstrasse entfallen. Ansonsten bestehen keine Schwachstellen.

3.4 Strategieansätze

Angebotsorientiertes Strassen- netz für den MIV

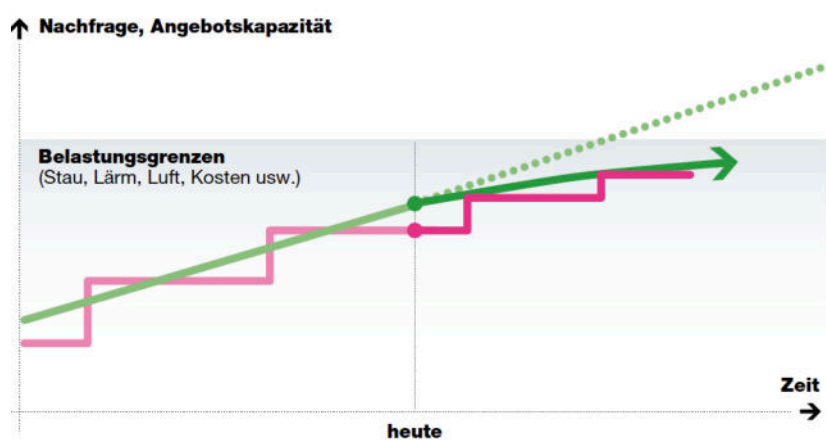
Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen – insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrsnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV, orientiert sich Eglisau im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert



Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

Kommunale Strategieansätze

- Bauliche Entwicklung schwerpunktmässig im Bereich der gut mit dem öffentlichen Bereich erschlossenen Gebiete (Einzugsbereich der Bahnhöfe Eglisau und Hüntwangen-Wil)
- Aufwertung und Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt
- Schaffen von guten Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet wie auch bei den innerörtlichen Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen mit einem zweckmässigen Fussweg- und Velowegnetz
- Attraktive Anbindung des Städtli für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs durch das Hinwirken auf attraktive intermodale Umsteigeorte an den Bahnhöfen Eglisau und Hüntwangen-Wil

4 VERKEHRSPLAN

4.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr (Stand: 6. Februar 2023) und in der Karte Verkehr des regionalen Richtplans Zürcher Unterland (Stand 15. September 2021) sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest.

Der kommunale Verkehrsplan dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen. Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgaben der entsprechenden Anlagen und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohnerinnen und Bewohner von Eglisau, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

Die im kommunalen Richtplan festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde.

Inhalt

Die Festlegungen werden einerseits im vorliegenden Dokument umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den Richtplankarten dargestellt. Ergänzend wird im vorliegenden Bericht auch die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

4.2 Ziele der Gemeinde

Strategieansatz

Gemäss kantonalen Leitlinien ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (kantonaler Richtplan, Kapitel 1.2). Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die S-Bahn abgedeckt werden.

Basierend auf dem räumlichen Leitbild und den kommunalen Strategieansätzen 2023 werden folgende verkehrspolitischen Ziele festgelegt:

Übergeordnete Stossrichtung

- Die Gemeinde Eglisau unterstützt die übergeordneten Ziele, die vorsehen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zunimmt.

Motorisierter Individualverkehr

- Der Schwerverkehr und die grossen Verkehrsströme sind auf die übergeordneten Verkehrsachsen verlagert und führen über die Umfahrung Eglisau.
- Die Ortsdurchfahrt Eglisau ist für alle Verkehrsteilnehmenden sicher, attraktiv und siedlungsverträglich gestaltet.
- Die Wohnquartiere sind über verkehrsberuhigte Strassen erschlossen.
- Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen erfolgt unter Berücksichtigung des Verlagerungspotenzials auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr bedarfsgerecht.

Öffentlicher Verkehr

- Eglisau verfügt über ein attraktives ÖV-Angebot mit kundenfreundlichen und schnellen Verbindungen in Richtung Zürich, Bülach und Schaffhausen.
- Die Quartiere sind mit optimierten Mobilitätsketten mit den S-Bahn-Anschlüssen verbunden.
- Die Bahnhöfe sind in ihrer entsprechenden Funktion weiter gestärkt und in effiziente Mobilitätsketten eingebunden;
 - Der Bahnhof Hüntwangen-Wil ist als leistungsfähige, multimodale und attraktiv gestaltete Verkehrsdrehscheibe mit kurzen, barrierefreien Umsteigebeziehungen organisiert.
 - Der Bahnhof Eglisau ist optimal ans Fuss- und Velowegnetz angebunden und als öV-Knoten für den Einzugsbereich Eglisau Städtli, Seglingen, Tössriederen und Zweidlen etabliert.
- Die P+R-Anlage am Bahnhof Eglisau ist als attraktiver Umsteigeort für die kombinierte Mobilität optimal ins Strassennetz eingepasst.

- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind ans Fuss- und Velowegnetz angebunden, hindernisfrei zugänglich und zweckmässig ausgestattet.

Fuss- und Veloverkehr

- Eglisau verfügt über ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.
- Wichtige Zielorte im Siedlungsgebiet (beide Bahnhöfe, Bushaltestellen, Ausbildungsstätten, Städtli) als auch die Erholungsgebiete sind mit direkten Wegen erschlossen, Schwachstellen behoben und Netzlücken geschlossen.
- Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raums im Bereich des historisch wertvollen Siedlungsteils und der innerörtlichen Verkehrsachsen ist dank gezielten Massnahmen zur Umgestaltung der Strassenräume deutlich erhöht.

Güterverkehr

- Der Transport und der Umschlag von Gütern erfolgen umweltgerecht, sicher und wirtschaftlich.
- Die Ortsdurchfahrt ist durch Netzergänzungen und betriebliche sowie logistische Optimierungen vom Güterverkehr entlastet.

4.3 Bestehende Verkehrspläne

Kommunale Richtplanung

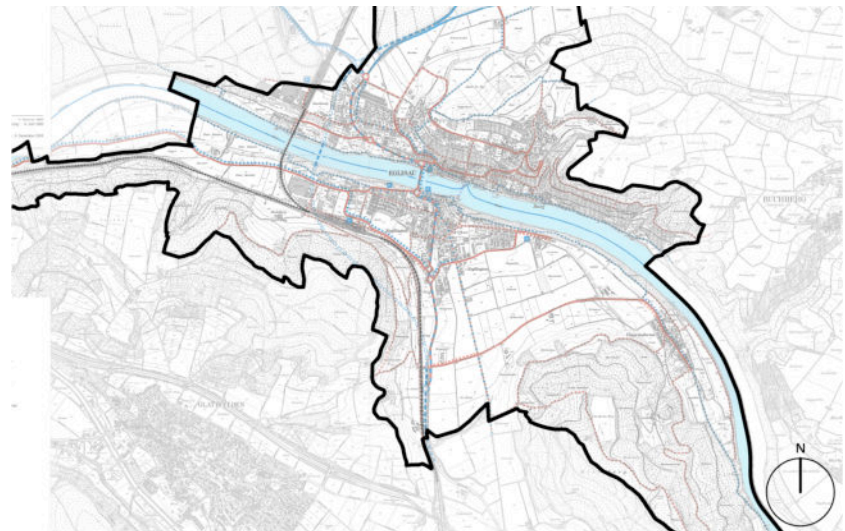
Die Gemeinde Eglisau besitzt einen mit RRB Nr. 288/1988 genehmigten kommunalen Gesamtplan, bestehend aus den Teilrichtplänen Siedlung, Landschaft, Verkehr und öffentliche Bauten und Anlagen.

Teilrichtplan Verkehr

Der kommunale Teilrichtplan Verkehr Eglisau wurde als Teil des kommunalen Gesamtplans am 24./25. November 1987 von der Gemeindeversammlung festgesetzt und am 3. Februar 1988 mit Beschluss Nr. 288 genehmigt. Im Jahr 1990 wurde eine Änderung der bestehenden Bestimmungen vorgenommen, die am 13. März 1990 festgesetzt und ein Jahr später (31. März 1991) genehmigt wurde.



Verkehrsplan Eglisau von 31. März 1991



Revidierter Verkehrsplan Eglisau von 2005

Beschluss

Mit der vorliegenden Gesamtrevision werden die weiteren Inhalte des Gesamtplans (Siedlungsplan, Landschaftsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen) aufgehoben.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Allgemeines

In Eglisau besteht der Bahnhof Eglisau. Der Bahnhof wird von der S9 (Schaffhausen – Uster) im 30-Minuten-Takt und der S36 (Bülach – Waldshut) im 60-Minuten-Takt bedient. Ausserhalb des Gemeindegebiets, aber nahe der Siedlung gelegen, befindet sich der Bahnhof Hüntwangen-Wil. Dieser wird durch die S9 (Schaffhausen – Uster) bedient. In der Nacht werden die beiden Bahnhöfe zudem von der Nacht-S-Bahnlinie SN65 angefahren.

In der Gemeinde Eglisau verkehren folgende Buslinien:






Linie Nr.	Linien-Beschrieb	Taktspitze
542	Hüntwangen-Wil – Eglisau, Breitstrasse Rundkurs	60 Min.
543	Hüntwangen-Wil – Eglisau, Tössriederen Rundkurs (nur zur Taktspitze)	60 Min.
545	Hüntwangen-Wil – Rafz, Bahnhof Rundkurs	30 / 60 Min.
546	Hüntwangen-Wil – Wasterkingen, Gemeinde- haus Rundkurs	30 / 60 Min.
N53	Wasterkingen, Gemeindehaus – Bülach, Bahnhof Strecke	60 Min.

Aufgrund alternierender Buskurse verfügt das Städtli während der Hauptverkehrszeiten über einen Halbstundentakt. Der Bahnhof Eglisau besitzt keine Busanbindung.

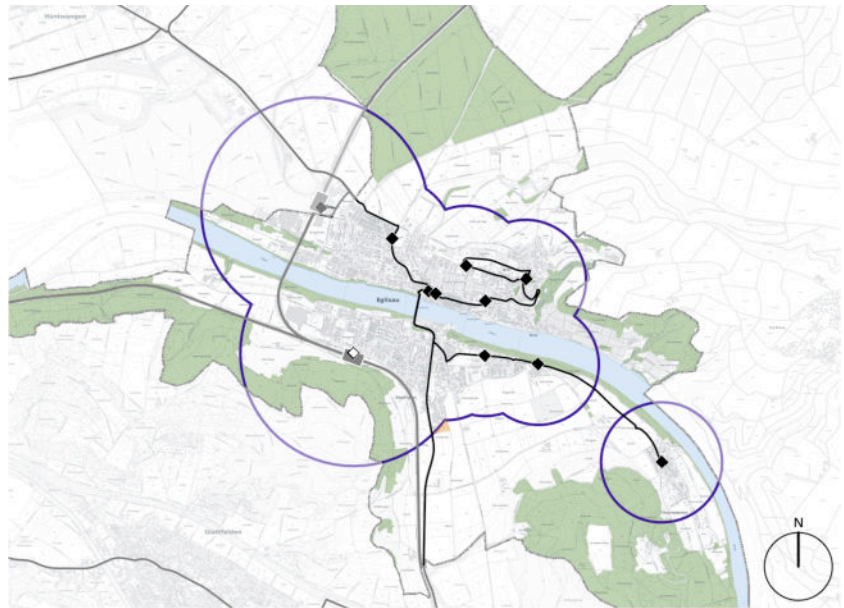
Einzugsgebiet

Nach Angebotsverordnung des Kantons Zürich (Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr) gilt das Siedlungsgebiet als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topografischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen (Bushaltestellen)
- 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen (Bahnhof)

-  Erschlossene Gebiete
gemäss Angebotsverordnung
-  Ungenügende
öV-Erschliessung
-  Buslinie mit Haltestelle
Informationseinhalt
-  Bushaltestellen
geplant - kommunal
-  Bahnlinie
bestehend - übergeordnet

Grundlagen: maps.zh.ch
 eigene Darstellung



ÖV-Güteklassen in Eglisau

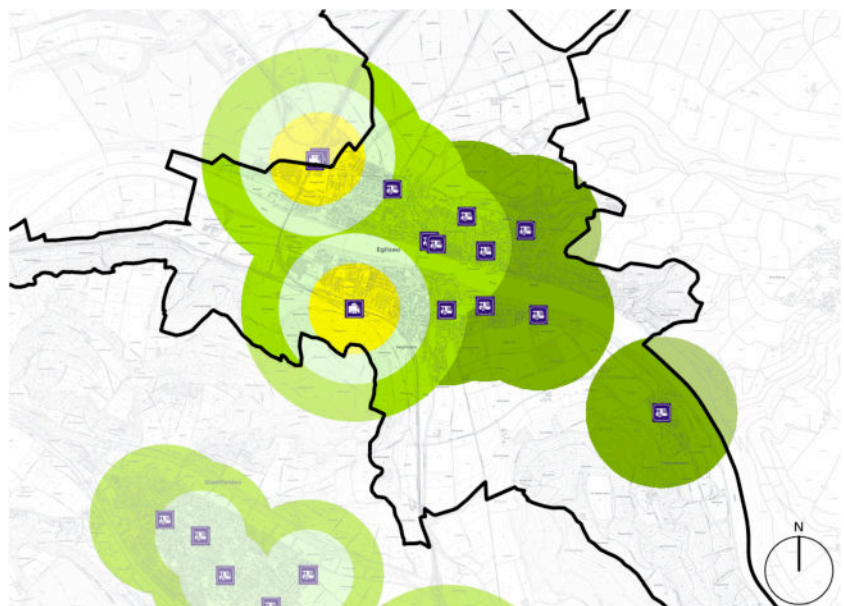
Im Unterschied dazu teilt der Kanton die ÖV-Güteklassen von Bushaltestellen in Distanzen <300 m sowie 300–500 m ein. Nachfolgende Grafik zeigt die Erschliessungsqualität basierend auf den ÖV-Güteklassen des Fahrplanjahrs 2021/2022. Die Gebiete um den Bahnhof sind mit der Güteklasse C gut erschlossen, das restliche Gemeindegebiet ist gemäss Güteklasse D oder schlechter erschlossen.

Eine Eigenheit von Eglisau ist die Anbindung über zwei Bahnhöfe. Die Buslinien sind auf den Bahnhof Hüntwangen-Wil ausgerichtet, der ein überkommunales Einzugsgebiet aufweist. Die Park+Ride-Plätze dienen hier auch Personen aus dem süddeutschen Raum, die ihr Auto hier abstellen und mit dem Zug in die Agglomeration Zürich fahren.

Der Bahnhof Eglisau wird hingegen primär von der Bevölkerung im Ortsteil Seglingen frequentiert und wird aufgrund der besseren Verfügbarkeit von Park+Ride-Plätzen auch von Personen im Umkreis Eglisau, Tössriederen und Zweidlen genutzt.

-  Güteklasse C
-  Güteklasse D
-  Güteklasse E
-  Güteklasse F
-  Bahn
-  Bus

Quelle: maps.zh.ch
 abgerufen am 31. Mai 2023



Bahn

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional) [nur geplante Vorhaben]

- Eglisau – Kaiserstuhl: geplant K
Ausbau auf Doppelspur
Realisierungshorizont langfristig
- Eglisau – Neuhausen: geplant K
Vollständiger Ausbau auf Doppelspur
Realisierungshorizont langfristig

Kommunal

Die Gemeinde Eglisau

- wirkt auf eine gute ÖV-Erschliessung hin.

Vernehmlassungen

Wirkungen und Erläuterungen:

Im Rahmen von Vernehmlassungen zu Bahninfrastrukturanlagen und Fahrplänen setzt sich der Gemeinderat für eine sinnvolle und bedürfnisgerechte Weiterentwicklung des Bahnangebots ein.

Buslinien

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)





Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

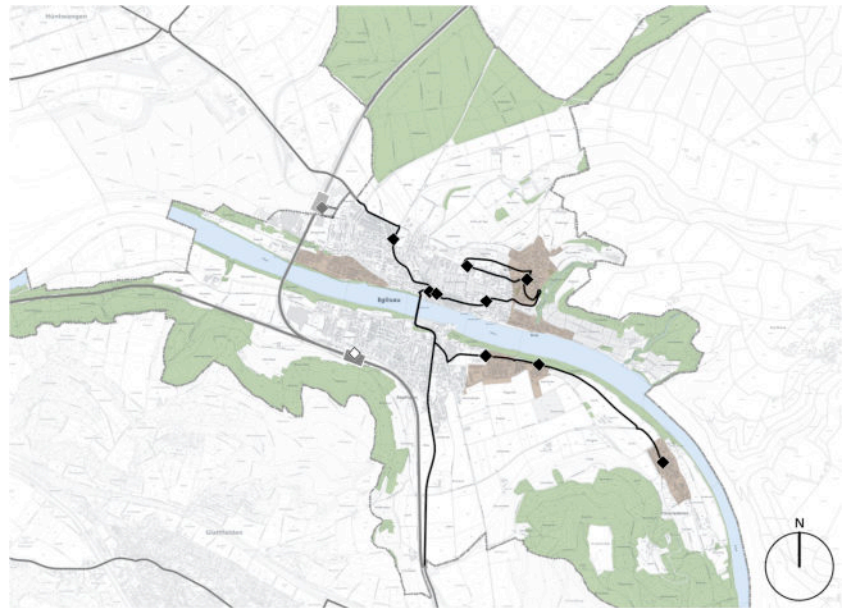
Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde Eglisau beim ZW für ein attraktives Busangebot mit guten Anbindungen an die S-Bahn-Anschlüsse Richtung Bülach, Zürich und Schaffhausen ein.

Zur Verbesserung der Erschliessungsqualität und zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sind Optimierungen bei den Buslinien (Routen) anzustreben.

Wo nötig und möglich, setzt sich die Gemeinde für eine Priorisierung des Busverkehrs ein.

-  Gebiete mit Verbesserungspotenzial
-  Buslinie mit Haltestelle Informationsinhalt
-  Bushaltestellen geplant - kommunal
-  Bahnlinie bestehend - übergeordnet



Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung

Wirkungen und Erläuterungen:

Gemäss kantonalem Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die S-Bahn abgedeckt werden. Dabei ist neben der Entwicklung im Bahnhofsumfeld auch auf die Verbesserung der ÖV-Qualität zu achten.

Insbesondere effiziente Verbindungen zu den Bahnhöfen sowie eine Taktverdichtung sind wichtig. Auch für die dezentral gelegeneren Siedlungsgebiete (insbesondere der nordöstlichen Wohngebiete und Tössriederen) soll langfristig ein besseres Angebot bestehen, welches möglichst flexibel nutzbar ist. Die Umsetzungsmöglichkeiten (neue Linienführungen der bisherigen Buslinien, Ortsbus, Rufbus, kombinierte Mobilität etc.) sind in Abstimmung mit den unterschiedlichen Funktionen und Zielgruppen der beiden Bahnhöfe laufend zu prüfen.

Grundsatz der Erschliessung

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen.

Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten.

Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

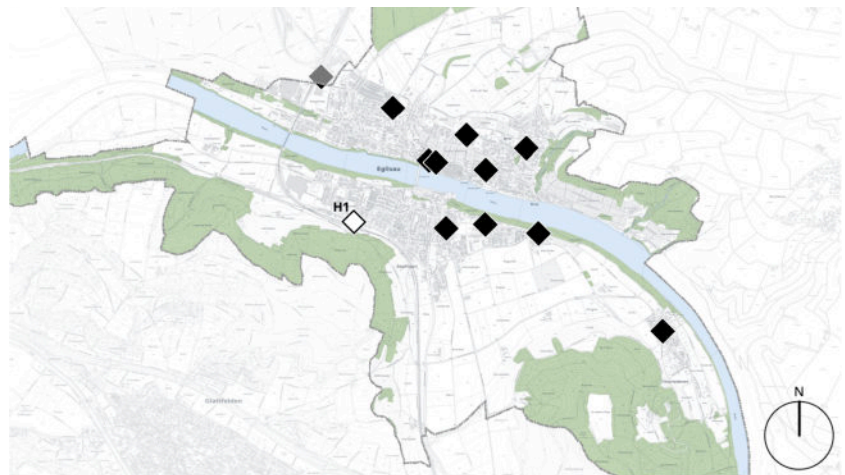
Die bestehenden Bushaltestellen sind im Plan bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Folgende Bushaltestelle ist geplant:

- H1 Bahnhof Eglisau (neu) ¹⁾ geplant

Koordinationshinweis

¹⁾ Standort innerhalb Baugruppe Nr. 03 eines ISOS-A-Ortsbildes

- ◆ Bushaltestellen bestehend - kommunal
- ◇ Bushaltestellen geplant - kommunal



Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung

Wirkungen und Erläuterungen:

Rechtswirkung

Die Festlegungen bilden die Grundlage für die Sicherung des Raums, den Bau sowie den Unterhalt der Bushaltestellen. Diese sind gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gestalten und bedarfsgerecht auszustatten. Die Ausstattung (Warteunterstände, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde.

Erläuterung

Nebst effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlagen). Bei der Planung der Massnahme H1 (geplante Bushaltestelle Bahnhof Eglisau) ist zu berücksichtigen, dass sie sich in einem ISOS-A-Ortsbildteil befindet. Es sind Massnahmen zu treffen, die das Ortsbild bestmöglich schonen.

Mittel- bis längerfristig wird angestrebt, dass der Bahnhof Eglisau wieder mit einer Busverbindung mit Seglingen und dem Ortsteil verbunden ist. Dies, um die Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Nutzergruppen zu verbessern und die Erschliessungsqualität zu steigern. Die Gemeinde setzt sich beim ZV und den lokalen Busbetreibern dafür ein, dass entsprechende Linienkonzepte geprüft werden.

4.5 Motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Hauptverkehrsstrassen:

- Umfahrung Eglisau geplant K
- Zürcherstrasse bestehend K
- Schaffhauserstrasse bestehend K
- Zürcherstrasse - Schaffhauserstrasse, Rückbau bei Ersatz, Ortsdurchfahrt Eglisau bestehend K

Verbindungsstrasse:

- Steinenkreuzstrasse bestehend R
- Eglisaustrasse bestehend R

Kommunal

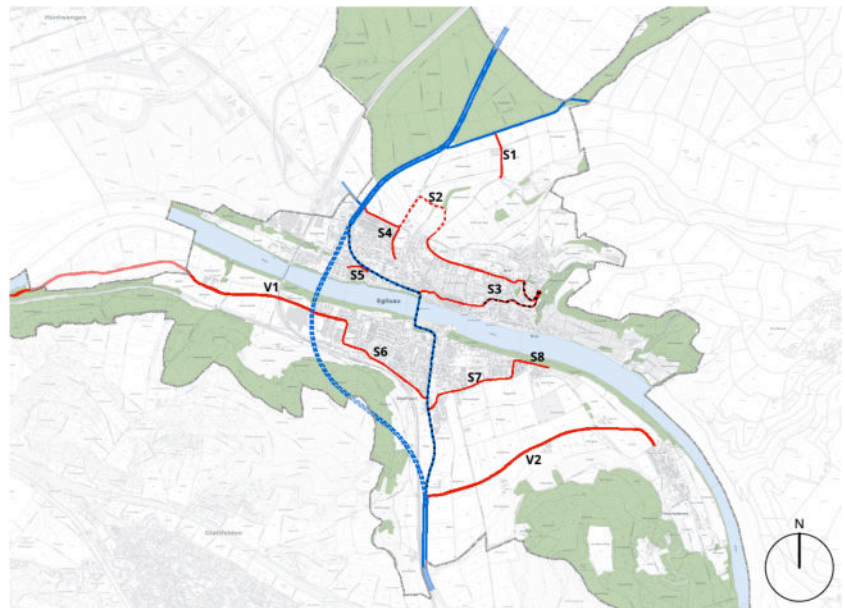
Lokale Verbindungsstrassen:	
• V1 Rheinsfelderstrasse (neu)	bestehend
• V2 Tössriederenstrasse (neu)	bestehend
Sammelstrassen:	
• S1 Wilerstrasse	bestehend
• S2 Rafzerstrasse – Chatzengrabenstrasse – Wilerstrasse ¹⁾	geplant
• S3 Obergass - Weierbachstrasse - Huebstrasse - Wilerstrasse	bestehend/ teilw. Abklas- sierung
• Guetstrasse	bestehend
• Steig	bestehend
• Bahnhofstrasse	bestehend
• S4 Chrüzackerstrasse – Steig bis Eigenstrasse Eiga- ckerstrasse	bestehend
• S5 Stampfistrasse bis Murstrasse	bestehend
• Rheinsfelderstrasse	bestehend
• Rheinsfelderstrasse – Bahnhofstrasse	bestehend
• S6 Bahnstrasse	bestehend
• S7 Roggenfarstrasse	bestehend
• S8 Rihaldenstrasse bis Schulhaus	bestehend
• Tössriederenstrasse	bestehend

Koordinationshinweis

¹⁾ Auf dem Grundstück Kat.-Nr. 579 besteht ein Naturschutzgebiet. Dieses darf vom Ausbaivorhaben nicht tangiert werden. Allfällige Wegverbreiterungen sind ausserhalb des geschützten Bereichs umzusetzen.

	Hauptverkehrsstrasse bestehend - überkommunal
	Verbindungsstrasse bestehend - überkommunal
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse geplant - überkommunal
	Tunnel Hauptverkehrsstr. geplant - überkommunal
	Verbindungsstrasse geplant - kommunal
	Sammelstrasse bestehend/geplant - kommunal
	Abklassierung Sammelstrasse geplant - kommunal

Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung



Wirkung und Erläuterung:

Die übergeordneten Strassen (blau) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Gestaltung, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind kommunale Verbindungs- und Sammelstrassen. Diese stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Strassen, die nicht von den Festlegungen der Verbindungs- und Sammelstrassen betroffen sind, gelten als Erschliessungsstrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erschliessungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutznliessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Verbindungsstrassen

Gemäss der VSS-Norm 40043 dienen Verbindungsstrassen dem gemischten Verkehr und verbinden umliegende Ortschaften sowie Siedlungsteile. Es wird zwischen Regionalverbindungsstrassen, Lokalverbindungsstrassen und Verbindungswegen unterschieden.

Lokale Verbindungsstrassen (V1 und V2) haben eine untergeordnete Bedeutung und dienen hauptsächlich der Verbindung kleinerer Ortschaften. Die Verkehrsmenge und der Lastwagenanteil sind entsprechend gering. Der Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit bildet den massgebenden Begegnungsfall.

Koordinationshinweis Rheinsfelderstrasse

Die bisher als Sammelstrasse klassierte Rheinsfelderstrasse wird wie die Tössriederenstrasse neu als lokale Verbindungsstrasse klassiert. Da die Rheinsfelderstrasse über Gemeindegebiet von Glattfelden führt, besteht ein Koordinationsbedarf mit der Nachbargemeinde

Sammelstrassen

Sammelstrassen haben gemäss VSS-Norm 40044 die Aufgabe, den anfallenden Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten. Je nach Art des Ausbautyps haben sie neben der Sammel- und Erschliessungsfunktion auch quartierinterne Nutzungen zu erfüllen und sind entsprechend siedlungsorientiert zu gestalten. Verkehrsberuhigte und aufenthaltsorientierte Gestaltungen sind dementsprechend zweckmässig. Im vorliegenden Fall wird auf die Unterteilung verzichtet und der Begriff der Sammelstrasse verwendet.

Erläuterungen zu den Massnahmen S2 und S3

Der rechtskräftige Verkehrsplan sieht eine geplante Sammelstrasse vor, die das Gebiet Wiler direkt mit der Schaffhauserstrasse verbindet (S2). Diese dient dem Ziel, das Städtli vom Verkehr zu entlasten und würde das Gebiet Wiler auch optimal mit der geplanten Umfahrungsstrasse verbinden. Sobald der geplante Abschnitt realisiert ist, ist die Weierbach-/Huebstrasse im Abschnitt Burg- bis Guetstrasse (S3) in eine Quartiererschliessungsstrasse abzuklassieren.

Erläuterungen zur den weiteren Abklassierungen

Mit der vorliegenden Teilrevision werden zudem die Bahnhofstrasse (Abschnitt Schaffhauser- bis Mettlenstrasse) sowie die Steig (Abschnitt Obergass bis Eigenackerstrasse) von einer Sammelstrasse zu einer Quartiererschliessungsstrasse herabgestuft. Diese Anpassung erfolgt einerseits, da der Ausbaustandard einer Sammelstrasse mit einem durchgehenden, einseitigen Trottoir aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht umgesetzt werden kann. Andererseits schafft die Abklassierung Spielräume, um Schleichverkehr auf diesen Strassenzügen wirksam zu unterbinden.

Die Stampfstrasse wird neu nur noch im Abschnitt Mur- bis Schaffhauserstrasse als Sammelstrasse bezeichnet. Der westlich angrenzende Strassenabschnitt entspricht von seiner Erschliessungsfunktion her ebenfalls dem Charakter einer Quartiererschliessungsstrasse.

Erschliessungsstrassen

Gemäss der VSS-Norm 40045 haben Erschliessungsstrassen die Funktion, einzelne Parzellen oder Gebäude zu erschliessen und den Verkehr auf Sammelstrassen zu leiten. Man unterscheidet zwischen Quartiererschliessungsstrassen, Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen. Sie unterscheiden sich bezüglich der Anzahl der zu erschliessenden Wohneinheiten. Die Strassen sind siedlungsorientiert sowie verkehrsberuhigt und können als Wohnstrassen gestaltet werden.

Übersicht Ausbaustandard

Nachfolgende Tabelle gibt in Anlehnung an die VSS-Normen sowie die Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürich eine Übersicht des angestrebten Ausbaustandards von lokalen Verbindungsstrassen, Sammelstrassen und (Quartier-)Erschliessungsstrassen.

	Verbindungsstrasse (lokal)	Sammelstrasse	Erschliessungsstrasse
Begegnungsfall	LW-PW (bei reduzierter Geschwindigkeit)	PW-PW (durchgehend)	Für Personenwagen angemessen dimensioniert
Angemessene Fahrbahnbreite	5.00-7.00 m	4.80-6.10 m	min. 3.50-5.50 m
Erscheinungsbild	Verkehrsorientiert gestaltet bzw. Mischverkehr	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Bebauung und Vorgärten abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	i.d.R. keine	Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderungen des Busbetriebes dies zulassen, evtl. polizeiliche Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	50-80 km/h	20-50 km/h	30 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	i.d.R. keinen	Trottoir einseitig, teilweise beidseitig oder Begegnungszone	i.d.R. Mischverkehr; Ausnahme Trottoir einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	i.d.R. keinen	Querungshilfe durch Mittelinsel oder Einengungen, evtl. vertikale Versätze	Strassenraumgestaltung
Schutz für den Veloverkehr	Radstreifen oder Mischverkehr (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)	Bei tiefen Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen (DTV > 5'000 FZ) i.d.R. Mischverkehr	Mischverkehr
Öffentlicher Verkehr	i.d.R. keine Haltestelle	i.d.R. Fahrbahnhofstellen	i.d.R. kein Busbetrieb

Aufwertung Strassenraum

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Zürcherstrasse - Schaffhauserstrasse, Ortsdurchfahrt Eglisau geplant R

Kommunal

• S1) Obergass (neu)	bestehend
• S2) Untergasse (neu)	bestehend
• S3) Rheinstrasse (neu)	bestehend

■	Strassenraumgestaltung geplant - überkommunal
■	Strassenraumgestaltung* bestehend/geplant - kommunal

*ergänzender Inhalt



Grundlagen: maps.zh.ch
 eigene Darstellung

Wirkung und Erläuterung:

Viele Strassen wurden als technische Anlagen mit dem Fokus auf den motorisierten Individualverkehr konzipiert und realisiert. Die Strassenräume sind jedoch auch Begegnungs- und Aufenthaltsraum und deren Gestaltung beeinflusst die Qualität des Ortsbildes.

Die Festlegung bedeutet, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild und unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Für die definierten Abschnitte soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bautiefe (Betrachtung von Fassade zu Fassade) als Basis für die Umgestaltung dienen. Die Aufwertung des öffentlichen Raums kann am besten mit den laufenden Strassensanierungen erfolgen. Die Gemeinde stimmt diese mit dem Richtplan ab. Hauptziele sind ein verkehrssicherer und attraktiver Raum für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für

den Fuss- und Veloverkehr. Auf die Bedürfnisse des Busbetriebs ist Rücksicht zu nehmen.

Gestützt auf die Festlegungen in den Ortsbildinventaren und den Kernzonenvorschriften (Vorgaben zur Umgebungsgestaltung) ist jedoch bei allen Strassenräumen eine gute gestalterische Abstimmung auf die Kernzonenbauten und deren Vorzonen erwünscht.

Anzustreben ist eine Verzahnung von öffentlichem Grund mit dem Privatgrund. Die privaten Vorbereiche und die Strassenräume sollen als gestalterische Einheit wahrgenommen und ortsbildgerecht ausgestaltet werden.

Obergass, Untergass, Rheinstrasse

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Städtli verfügt die Gemeinde Eglisau über ein Zielbild, wie der historische Ortskern unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Begebenheiten etappenweise aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden soll. Im Sommer 2023 wurden erste Massnahmen mit der Signalisation von Begegnungszonen auf ausgewählten Abschnitten bereits erfolgreich umgesetzt.

Verkehrsberuhigte Quartiere

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

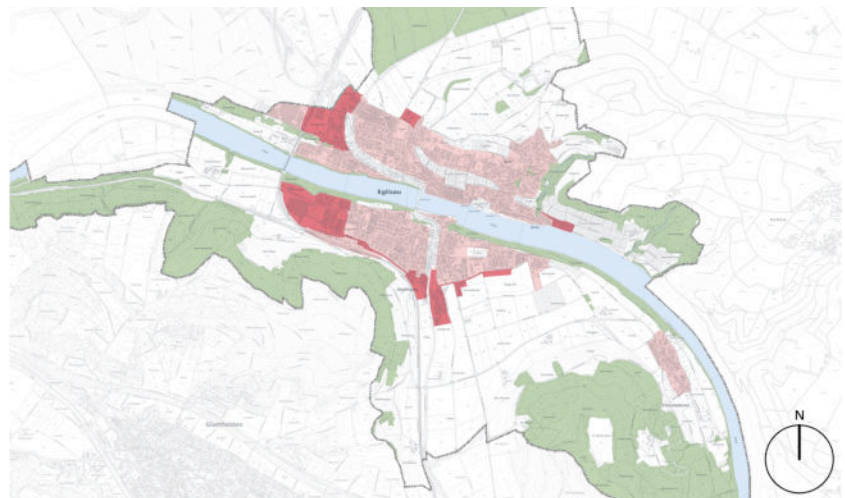
Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

• Wohngebiete (neu)	bestehend / geplant bei Bedarf
---------------------	--------------------------------------

- verkehrsberuhigte Quartiere* bestehend - kommunal
- verkehrsberuhigte Quartiere* geplant - kommunal

*ergänzender Inhalt



Grundlagen: maps.zh.ch
 eigene Darstellung

Wirkung und Erläuterungen:

Die Festlegung bedeutet, dass aufbauend auf den bisherigen Bestrebungen gemäss Verkehrskonzept 2002 geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorzusehen sind, wenn Initiativen aus dem jeweiligen Quartier dies verlangen oder wenn im Umfeld von Schulanlagen die Sicherheit erhöht werden soll.

Verkehrsberuhigte Quartiere erhöhen die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit. Dabei bilden Tempo-30-Zonensignalisationen mit baulichen Anpassungen nur eine von mehreren möglichen Massnahmen. In Wohngebieten ist auch die Signalisation von Tempo 50 in Kombination mit gezielten baulichen Massnahmen möglich, die zu einem vergleichbaren Effekt mit verlangsamter Fahrweise führt. Denkbar sind etwa situationsbezogen eingesetzte Elemente wie Anrampungen, Verkleinerung von Einmündungsradien, farblich markierte Flächen (FSGO), Poller, Fahrbahnverengungen mit Bäumen und Längsparkfelder. Verkehrsberuhigte Strassen stellen einen weiteren wichtigen Teil eines attraktiven Fuss- und Radwegnetzes dar.

Die Einführung von Tempo-30-Zonen wird durch die Kantonspolizei verfügt. Seit Anfang 2023 braucht es dafür auf nicht verkehrsorientierten Strassen nicht mehr zwingend ein Gutachten.

Parkieranlagen im öffentlichen Interesse

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Linkes Rheinufer (neu) bestehend R
(bestehende Abstellplätze 40)
- Bahnhof Eglisau, Park + Ride bestehend R
(bestehende Abstellplätze 97)

Kommunal

- | | |
|---|-----------|
| • P1) Bollwerk-Parkhaus (neu) ¹⁾ | bestehend |
| • P2) Viehmarkt ²⁾ | bestehend |
| • P3) Lochmühle ³⁾ | bestehend |
| • P4) Schulhaus Steinboden ³⁾ | bestehend |

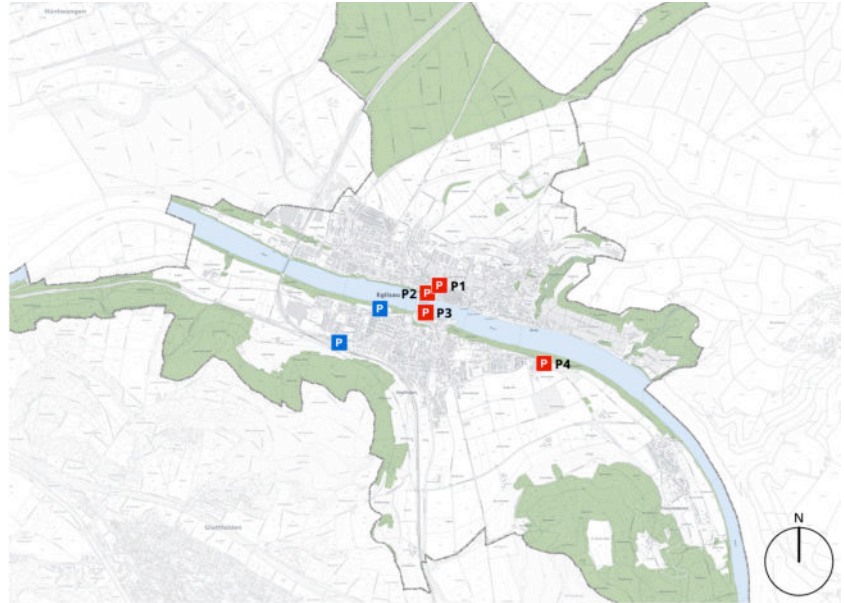
Zone gemäss Parkierungsverordnung

¹⁾ keine Zonenzuteilung

²⁾ Rote Zone - Städtli

³⁾ Grüne Zone – Übriges Gemeindegebiet

-  Parkierungsanlage bestehend - überkommunal
-  Parkierungsanlage bestehend - kommunal



Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung

Wirkung und Erläuterungen:

Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Landsicherung von Parkierungsanlagen, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit einem bestimmten öffentlichen Bau oder einer bestimmten öffentlichen Anlage stehen.

Der kommunale Plan enthält die öffentlichen Parkierungsanlagen. Neben den Parkplätzen im Zentrum sind auch Parkierungsanlagen für Naherholungsnutzungen von kommunaler Bedeutung aufgeführt. Es sind keine kommunalen Ausbauvorhaben geplant, für die im kommunalen Richtplan eine Standortsicherung erforderlich wäre.

Öffentlich zugängliche Parkplätze auf dem Gemeindegebiet von Eglisau werden bewirtschaftet. Die Zonenzuteilungen und das damit verbundene Parkregime sind in der Parkierungsverordnung verbindlich festgelegt.

4.6 Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der kommunalen Fusswege wird verzichtet. Es werden nachfolgend diejenigen Wege aufgeführt, die eine Änderung erfahren oder neu geplant sind. Im Plan sind alle Fusswege eingetragen. Zusätzlich werden zwei allgemeine Massnahmen festgelegt:

• F1 Leigruebstrasse – Singerbergstrasse (neu)	bestehend
• F2 Galgenbuckstrasse (neu)	bestehend
• F3 Wilerstrasse – Guetstrasse (neu)	bestehend
• F4 Wilerstrasse – Leestrasse – Guetstrasse (neu)	bestehend
• F5 Verbindung Wilerstrasse – Eggbergsteig (neu)	geplant
• F6 Promenadenstrasse – Weierbachstäge (neu)	bestehend
• F7 Eselstäge (neu)	bestehend
• F8 Weierbachstrasse	bestehend
• F9 Eigenackerstrasse (neu)	bestehend
• F10 Totengässli – Dachselenstrasse (neu)	bestehend
• F11 Emil-Heller-Weg (neu)	bestehend
• F12 Chrüzackerstrasse – Steig (neu)	bestehend
• F13 Bauelenzelgweg (neu) ¹⁾	bestehend / geplant
• F14 Bauelenzelgstrasse (neu)	bestehend
• F15 Murhaldentreppe (neu)	bestehend
• F16 Stampfistrasse – Eigenstrasse (neu)	bestehend
• F17 Rhiweg – Rheinstrasse (neu)	bestehend
• F18 Schaffhauserstrasse (neu)	bestehend
• F19 Untergass (neu)	bestehend
• F20 Verbindung Stadtbergstrasse – Stabweg (neu)	bestehend
• F21 Verbindung Eichhaldenstrasse – Chlotenbuckstrasse (neu)	bestehend
• F22 Mettlenstäge (neu)	bestehend
• F23 Rheinsfelderstrasse (neu)	bestehend

- F24 Murfeldstrasse und Verbindung zu Industrie- strasse (neu) geplant
- F25 Bahnstrasse – Quentlistrasse (neu) bestehend
- F26 Winkelstrasse (neu) bestehend
- F27 Rihaldenstrasse (neu) bestehend / geplant
- F28 Zürcherstrasse – Roggenfarstrasse (neu) bestehend
- F29 Tössriederenstrasse (neu) bestehend / geplant

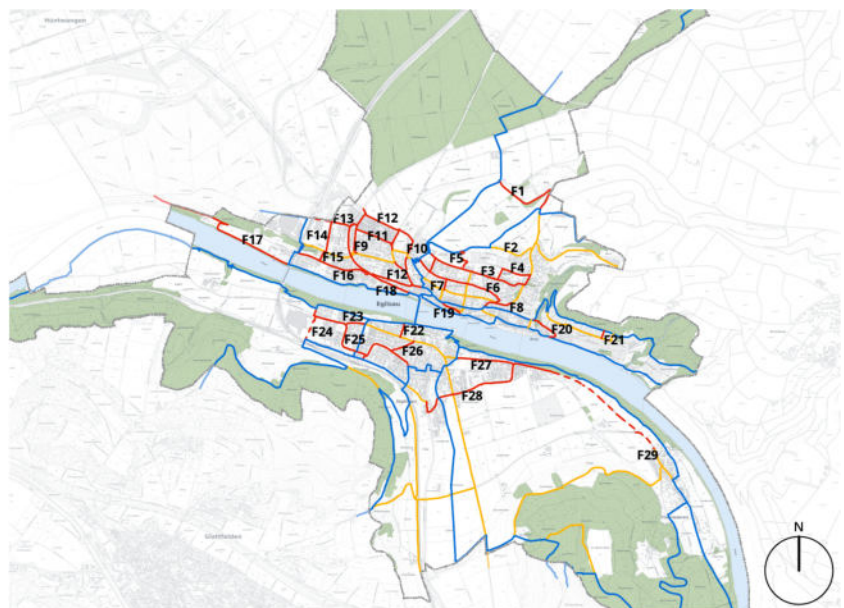
Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei Schulweg-übergängen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindungen nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz sind sicherzustellen.

Koordinationshinweise

²⁾ Es ist eine Koordination mit der Nachbargemeinde erforderlich.

- Fuss- und Wanderwege
bestehend - überkommunal
- Fusswege
bestehend - kommunal
- Fusswege
neu bestehend - kommunal
- - - Fusswege
geplant - kommunal



Grundlagen: maps.zh.ch
 eigene Darstellung

Wirkung und Erläuterungen:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswegen bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswegen sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Es gilt ausserdem das Wanderweggesetz. Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die

Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen.

Im kommunalen Verkehrsplan wird das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Im Sinne eines engmaschigen Fusswegnetzes werden in Eglisau gegenüber dem bisherigen Richtplan einige zusätzliche Fusswege bezeichnet. Nicht nur Wege, die im Richtplan bezeichnet sind, können durch Fussgänger genutzt werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der einschlägigen VSS-Normen entspricht.

Die festgelegten Fusswege sind nicht überall normgerecht ausgebaut. Bei der Sanierung von bestehenden Wegen sind die Fusswege möglichst den Normen entsprechend auszubauen. Abweichungen davon sind im Rahmen der Verhältnismässigkeit zulässig. Geplante Fusswege sind normgerecht zu erstellen.

Wanderwege



Historische Verkehrswege

Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen. Bei steilen Lagen sind befestigte Wegabschnitte im Hinblick auf einen effizienten Unterhalt zweckmässig. Wanderwege müssen möglichst gefahrlos begangen werden können.

Falls die Begehrbarkeit durch Mehrverkehr oder anderweitige Ursachen eingeschränkt werden sollte, ist ein Ersatz bereitzustellen. Daher ist auf eine räumliche Entflechtung von Wander- und Radrouten zu achten.

Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Planungen dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) Rechnung zu tragen und insbesondere die Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe des Bundesamts für Strassen verfügbar.

Velowege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Velowege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Velowege eingetragen. Im regionalen Richtplan sind folgende überkommunalen Velowege als «geplant» bezeichnet:

- Schaffhauserstrasse – Zürcherstrasse – Alte Landstrasse

Der geplante Veloweg Schaffhauserstrasse – Zürcherstrasse – Alte Landstrasse dient in erster Linie als Hauptverbindung.





Kommunal

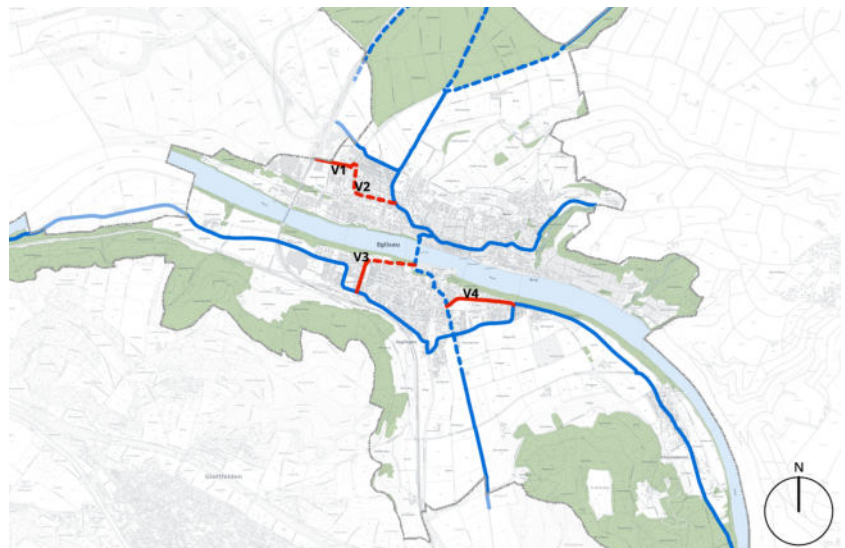
Auf eine detaillierte Aufzählung der kommunalen Velowege wird verzichtet und es werden nur die geplanten Verbindungen aufgeführt. Im Plan sind alle festgelegten Velowege eingetragen. Zusätzlich werden zwei allgemeine Massnahmen festgelegt:

• V1 Buaelenzelgweg (neu)	bestehend
• V2 Eigenackerstrasse (neu)	geplant
• V3 Bahnhofstrasse (neu)	bestehend / geplant
• V4 Rihaldenstrasse	bestehend

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen, insbesondere bei Kreuzungen, ist hohe Bedeutung beizumessen. Innerorts sind nach Möglichkeit mindestens 1.5 m breite Velostreifen vorzusehen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Velowegnetz zu achten. Die Verbindungen nach aussen und zum übergeordneten Velowegnetz sind sicherzustellen.

	Veloweg bestehend - überkommunal
	Veloweg geplant - überkommunal
	Veloweg bestehend - kommunal
	Veloweg geplant - kommunal



Grundlagen: maps.zh.ch
 eigene Darstellung

Wirkung und Erläuterungen:

Seit 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege in Kraft, das die Kantone und Gemeinden verpflichtet, ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz zu planen. Im Kanton Zürich bildet der Velonetzplan die übergeordnete Grundlage. Das kommunale Netz ergänzt dieses übergeordnete Netz und verbindet die wichtigsten kommunalen Ziel- und Quellorte.

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege sind Sache des Kantons. Für die kommunalen Radwege ist die Gemeinde zuständig. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Bei regionalen Radwegen hat die Gemeindebehörde darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes und gefahrenarmes Netz bilden, das dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Sportverkehr (Freizeitrouten) dient.

Die Radwege entlang stark befahrener Strassen werden separat geführt oder mit Radstreifen markiert. Um die Sicherheit auf diesen Radrouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z.B. Knoten) allenfalls ergänzende Massnahmen zu ergreifen.

Bei den bestehenden kommunalen Radwegen handelt es sich um bereits vorhandene Verbindungen, die noch signalisiert werden müssen. Im Gegensatz dazu sind bei den kommunal geplanten Radwegen neben der Signalisation auch infrastrukturelle Massnahmen notwendig (z.B. Markierung von Velostreifen). Bei der Projektierung sind die aktuellen kantonalen Standards Veloverkehr im Sinne einer Empfehlung zu berücksichtigen.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit bestehenden oder geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung und betrifft unter anderem die Bahnhofstrasse.

Im Übrigen sind bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen von verkehrsberuhigten Quartieren betreffen, die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Ebenso sind Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Absätzen, versetzter Parkierung, Mischverkehr mit Zufussgehenden usw. zu beheben.

Veloparkierung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

- | | |
|---|-----------|
| • P1) Veloabstellanlage Viehmarkt (neu) ¹⁾ | geplant |
| • P2) Veloabstellanlage Bahnhof Eglisau (neu) | bestehend |

Koordinationshinweise

¹⁾ Bei der Planung der Veloabstellanlage Viehmarkt ist darauf zu achten, dass diese ausserhalb des Gewässerraums des öffentlichen Gewässers Nr. 1000 zu liegen kommt.



Veloabstellanlagen
bestehend - kommunal



Veloabstellanlagen
geplant - kommunal

Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung



Wirkung und Erläuterungen:

Die Festlegung von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, am Bahnhof Eglisau sowie bei grösseren Bauvorhaben der bezeichneten öffentlichen Bauten und Anlagen die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig, wobei diese Aufgaben auch an Private delegiert werden können.

Anforderungen an Veloabstellanlagen

Ein zeitgemässes Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen im Bereich von publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung. Für die Anzahl der Velostellplätze ist die Wegleitung der Baudirektion massgeblich (Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, 1997).

Die Veloabstellanlage beim Bahnhof Eglisau ist als «Bike+Ride-Anlage» zu verstehen. Sie soll analog den Park+Ride-Anlagen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und gleichzeitig die vermehrte Benutzung des Velos fördern. Es ist zu prüfen, ob ein Ausbaubedarf vorhanden ist.

4.7 Schifffahrt

Hafen/Bootsliegeplatz

Festlegungen:

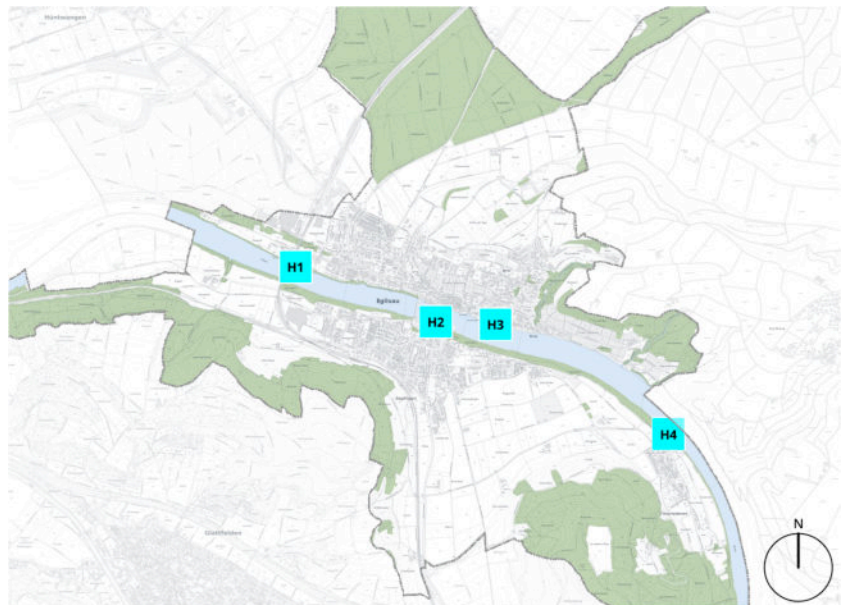
Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- H1) Stampfi, östlich & westlich Eisenbahnbrücke bestehend
- H2) Lochmühle (West) bestehend
- H3) Burg (West) bestehend
- H4) Tössriederen bestehend

Kommunal

Es bestehen keine untergeordneten Festlegungen.

 Hafen / Bootsliegeplatz
bestehend - überkommunal



Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung

5 ERHOLUNGSGEBIETE

Festlegungen:

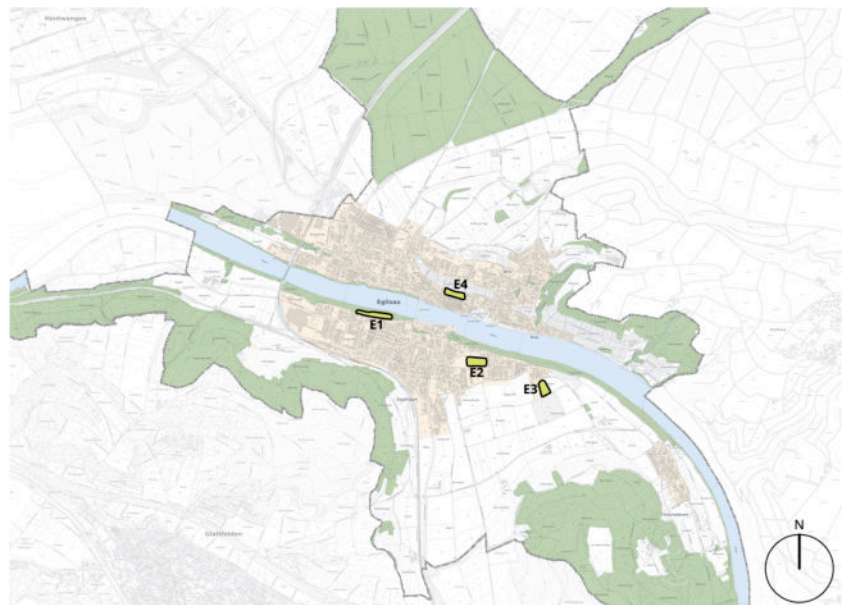
Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

• E1 Rihalden (neu)	bestehend
• E2 Friedhof (neu)	bestehend
• E3 Steinboden (neu)	bestehend
• E4 Stadtgraben (neu)	bestehend

E1	Erholungsgebiet 1 Rihalden
E2	Erholungsgebiet 2 Friedhof
E3	Erholungsgebiet 3 Steinboden
E4	Erholungsgebiet 4 Stadtgraben



Grundlagen: maps.zh.ch
eigene Darstellung

Wirkung und Erläuterungen:

Im Zonenplan sind für die bezeichneten Gebiete in der Regel Frei-
halte- und Erholungszone auszuscheiden.

Die Erholungsgebiete umfassen die Flächen für die Erholung und
Freizeitbeschäftigung der Bevölkerung.

In den Erholungszone sind nur Bauten und Anlagen zulässig, die der
nachfolgend umschriebenen Zweckbestimmung entsprechen:

- Rihalden: wasserbezogene Freizeitnutzungen
- Friedhof: Friedhofnutzungen
- Steinboden: Sportanlagen
- Stadtgraben: Stadt- und Familiengärten

6 MITWIRKUNG

6.1 Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Das Amt für Raumentwicklung hat mit Schreiben vom 22. April 2024 zur Revisionsvorlage Stellung genommen.

Ergebnisse der Vorprüfung

Aufgrund der Anliegen des Kantons wurden verschiedene Änderungen an den Unterlagen zur Revision vorgenommen. Diese sind in der Übersicht in Beilage 1 des vorliegenden Berichts zu finden.

6.2 Anhörung und öffentliche Auflage

Die Mitwirkung ist noch ausstehend. Der Bericht wird anschliessend an die Mitwirkung ergänzt.

Abstimmung auf die übergeordneten Festlegungen

Der kommunale Richtplan basiert auf dem räumlichen Leitbild und ist auf die Ziele und Festlegungen in den übergeordneten behördenverbindlichen Planungsinstrumenten abgestimmt.

Die Zürcher Planungsgruppe Region Unterland (PZU) sowie die Postauto AG werden eingeladen, den Richtplänenentwurf im Rahmen der Anhörung und Mitwirkung gemäss § 7 PBG zu prüfen und der Gemeinde Eglisau eine Stellungnahme einzureichen.

Koordination mit den Nachbargemeinden

Die Koordination der kommunalen Netze auf dem Gemeindegebiet Eglisau mit den Netzplänen und Planungsabsichten der Nachbargemeinden erfolgt im Rahmen der Anhörung nach § 7 PBG. Der Koordinationsbedarf ist auf den Plänen bezeichnet.

Bevölkerung

Der kommunale Richtplänenentwurf wird durch den Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage nach § 7 PBG verabschiedet. Während der 60-tägigen Auflagefrist können Änderungsanträge eingereicht werden.

Berichterstattung

Über das Ergebnis der Anhörung und Mitwirkung wird ein separater Bericht verfasst. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Stimmbewölkerung entschieden.

7 AUSWIRKUNGEN

Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele

Der kommunale Richtplan Verkehr übernimmt die Festlegungen der übergeordneten Richtpläne und ergänzt diese mit kommunalen Festlegungen. Die kommunalen Festlegungen unterstützen die übergeordneten verkehrlichen Ziele (kantonales Gesamtverkehrskonzept, Richtplanung) wie folgt:

Strassenverkehr

Indem der motorisierte Individualverkehr auf den Kantonsstrassen kanalisiert bleibt, wird das Siedlungsgebiet vom MIV möglichst entlastet. Neben der übergeordneten Festlegung zur Umgestaltung der Zürcherstrasse – Schaffhauserstrasse sollen auch die Steig, die Lochmühlestrasse sowie das Städtli siedlungsverträglich und mit einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gestaltet werden.

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Planungen wo nötig in Koordination mit dem Kanton umgesetzt werden. Auf dem kommunalen Strassennetz sollen weitere Quartiere verkehrsberuhigt werden. Damit leistet die Gemeinde einen Beitrag an die übergeordneten Ziele, wonach eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung erreicht werden soll.

Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs und die optimalen Anbindungen Richtung Zürich, Bülach sowie Schaffhausen ein.

Der Bahnhof Eglisau sowie der Bahnhof Hüntwangen-Wil und die bestehenden Bushaltestellen decken das gesamte Siedlungsgebiet ab. Die ÖV-Güteklasse C wird jedoch nur direkt um die Bahnhöfe erreicht. Die Gemeinde ist bestrebt, die Erschliessungsqualität flächendeckend zu verbessern. Zur Verbesserung soll in erster Linie der Busverkehr aufgerüstet und der Bahnhof Eglisau ans Busnetz angebunden und entsprechend umgestaltet werden. Das Siedlungsgebiet soll langfristig um weitere Bushaltestellen ergänzt und Buslinien sollen auf neue Routen umgelegt werden.

Fuss- und Veloverkehr

Mit der Ergänzung von kommunalen Fuss- und Velowegen wird ein durchgängiges und dichtes Netz festgelegt. Die übergeordneten Fuss- und Velowege erschliessen gemeinsam mit den kommunalen Netzergänzungen die wichtigsten Erholungsräume, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie weitere wichtige kommunale Zielorte (Schulhäuser, Einkaufsmöglichkeiten, Städtli). Die Gemeinde setzt gezielt Massnahmen für eine hohe Attraktivität und eine hohe Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen, entlang von Strassen und bei Strassenquerungen, um.

Der Veloverkehr schliesst an die übergeordneten Routen an und bindet die Zielorte wie Bahnhöfe und Einkaufsgebiete verbessert ans Netz an. Das Angebot an Veloparkierungsanlagen gilt es laufend zu prüfen und auszubauen.

Zur Stärkung des Fussverkehrs wird das kommunale Netz engmaschiger vernetzt und erweitert. Die Wegbeziehungen zu den innerörtlichen Zielgebieten werden gestärkt und es werden möglichst kurze, direkte und sichere Verbindungen geschaffen.

Mit diesen Massnahmen steigert die Gemeinde die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs und bietet Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, insbesondere im Binnenverkehr und zu den Zielorten der Nachbargemeinden. Zusammen mit den Ausbaubestrebungen beim ÖV-Angebot leistet die Gemeinde damit einen Beitrag an die regionalen Modalsplit-Ziele.

Parkierung

Der Richtplan wird um bereits bestehende Parkieranlagen für den motorisierten Individualverkehr ergänzt. Dennoch gilt, dass die Parkierung grundsätzlich auf Privatgrund stattfinden und, wo sinnvoll und möglich, beschränkt werden soll. Die mit dem Ausflugsziel «Städtli» in Verbindung stehende öffentliche Parkierung soll zudem ausserhalb des Städtli erfolgen, um den Verkehr im Städtli zu verringern. Dadurch wird die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs nicht weiter ausgebaut und ein Beitrag an die übergeordneten Ziele geleistet.

BEILAGEN

Beilage 1: Tabelle zur Auswertung der kantonalen Vorprüfung