Kanton Zürich

Gemeinde Dättlikon

Fassung für die Festsetzung / Genehmigung

Revision Kommunaler Verkehrsrichtplan

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Die Präsidentin: Der Gemeindeschreiber:

Johanna Vogel Karl Dürsteler

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion: BDV Nr.

Kloten, 30. August 2024 / da.1001 / Hem, Saf

Gossweiler

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

Zertifiziertes Managementsystem SQS ISO 9001
member of
suisse.ing

Auftraggeberin	Gemeinde Dättlikon
Bearbeitung	Gossweiler Ingenieure AG
Version	1.5

Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	07.11.2022	Hem	Entwurf
1.1	14.11.2022	Hem	Fassung für die kantonale Vorprüfung
1.2	03.08.2023	Saf	Anpassungen gemäss 1. Vorprüfung
1.3	08.08.2023	Saf	Fassung für die 2. Vorprüfung
1.4	14.12.2023	Hem	Anpassungen gemäss 2. Vorprüfung / Fassung für die öffentliche Auflage
1.5	30.08.2024	Hem	Überarbeitung gemäss öffentlicher Auflage / Einwendungen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Anlass	4
1.2	Grundsätze	4
1.3	Planungsablauf	5
1.4	Kantonale Vorprüfung	6
1.5	Mitwirkung und Anhörung	6
2	Grundlagen	7
2.1	Inventar der historischen Verkehrswege IVS	7
2.2	Inventar der schützenswerten Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung	8
2.3	Kantonaler Richtplan	9
2.4	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	10
2.5	Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung	10
2.6	Regionaler Richtplan	10
3	Entwicklung der Gemeinde Dättlikon	12
3.1	Bevölkerung und Beschäftigte	12
3.2	Modalsplit	14
3.3	Verkehrsaufkommen	15
4	Richtplantext	16
4.1	Gesamtverkehrsstrategie	16
4.1.1	Kernstrategie	16
4.1.2	Ziele und Stossrichtungen	16
4.2	Strassen	18
4.3	Parkierung	19
4.4	Öffentlicher Verkehr	20
4.5	Radwege	21
4.6	Fuss- und Wanderwege	22
5	Würdigung	24

1 Einleitung

1.1 Anlass

Anlass zur Revision des kommunalen Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan der Gemeinde Dättlikon stammt aus dem Jahr 1996 mit Revision im Jahr 2010. Seit der Genehmigung durch die Baudirektion wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert.

1.2 Grundsätze

Aktualisierung

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

Abgrenzung

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

Verbindlichkeit

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

Raumsicherung

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

Kostenfolge

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

Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung von Erschliessungsanlagen in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- Verträge

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

Solche Kosten können sein:

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

Bestandteile

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

- Groberschliessung für den motorisierten Individualverkehr (Sammelstrassen)
- Parkierung
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fuss- und Wanderwege

Die Festlegungen zum kommunalen Verkehrsrichtplan werden einerseits im vorliegenden Bericht umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in der zugehörigen Richtplankarte "Verkehrsrichtplan" dargestellt.

1.3 Planungsablauf

Der Ablauf der Revision sieht wie folgt aus:

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

1.4 Kantonale Vorprüfung

1. Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur 1. Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit dem Vorprüfungsbericht vom 12. Juni 2023 zur Revision Stellung genommen.

Folgende Auflagen und Empfehlungen wurden gemäss Vorprüfungsbericht berücksichtigt und sind in die Überarbeitung des VRP eingeflossen:

- Die übergeordneten Festlegungen wurden in einer einheitlichen Farbe dargestellt.
- Die übergeordneten Fuss- und Wanderwege wurden gemäss Vorprüfungsbericht überprüft und entsprechend angepasst.
- Die Gesamtverkehrsstrategie und die kommunalen Festlegungen wurden zu einem Kapitel zusammengefügt und eindeutig hervorgehoben.
- Das kantonale Ortsbildinventar und das Inventar der historischen Verkehrswege wurde im PB abgehandelt.
- Das Kapitel Bevölkerungswachstum sowie die jenes zum Modalsplit wurde angepasst.

2. Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur 2. Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit dem Vorprüfungsbericht vom 8. Dezember 2023 zur Revision Stellung genommen.

Folgende Auflagen und Empfehlungen wurden gemäss Vorprüfungsbericht berücksichtigt und sind in die Überarbeitung des VRP eingeflossen:

- Der Abschnitt Freiensteinerstrasse zwischen Gemeindegrenze und Einmündung Eulenstrasse wurde als kommunaler Fuss- und Wanderweg in den Verkehrsrichtplan aufgenommen.
- Die übergeordneten Grundlagen (kantonaler Richtplan) wurden aktualisiert.
- Die Bezeichnung der Fuss- und Wanderwege wurde eindeutig auf die Richtplankarte abgestimmt.

1.5 Mitwirkung und Anhörung

Information der Bevölkerung

Die Bevölkerung wurde zum Start der öffentlichen Auflage, am 22. März 2024, im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die Revision informiert.

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage wurde am 19. März 2024 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 22. März 2024 bis 21. Mai 2024. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Anhörung

Nachgelagert zur öffentlichen Auflage wurden die nach- und nebengeordneten Planungsträger (Region und Nachbargemeinden) angehört. Die Anhörung dauerte vom 29. Mai 2024 bis zum 28. Juli 2024. Es ging eine Stellungnahme der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU).

Bericht zu den Einwendungen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind 2 Einwendungen eingegangen. Zu den Einwendungen und der Stellungnahme der RWU wird im Bericht zu den Einwendungen vom 30. August 2024 (vgl. Beilage) Stellung genommen.

2 Grundlagen

Folgende Grundlagen sind vorhanden und wurden in der Erarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans berücksichtigt:

Übergeordnete Planungen

- Kantonaler Richtplan, Festsetzung Kantonsrat, August 2022
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018, Festsetzung Regierungsrat Januar 2018
- Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung, Festsetzung Regierungsrat November 2021
- Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung 3. Generation, 30. November 2016

Kommunale Planungen

- Kommunaler Richtplan, Verkehrsplan, November 2010

Die Inhalte des kantonalen Richtplans sind von der Gemeinde bei ihren Planungen und Massnahmen zu berücksichtigen. Im kommunalen Richtplan werden die zentralen Festlegungen des kantonalen Richtplans übernommen und gelten als Rahmenbedingung.

2.1 Inventar der historischen Verkehrswege IVS

Innerhalb des Gemeindegebiets Dättlikon befinden sich mehrere historische Wege gemäss dem Inventar der historischen Verkehrswege (IVS). Es handelt sich dabei um historische Verkehrswege von nationaler wie auch regionaler und lokaler Bedeutung.

Die im Inventar aufgeführten Wege sind im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplan zu berücksichtigen.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 29.06.2023

Legende

Nationale Bedeutung
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

Regionale Bedeutung
- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

Lokale Bedeutung
- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

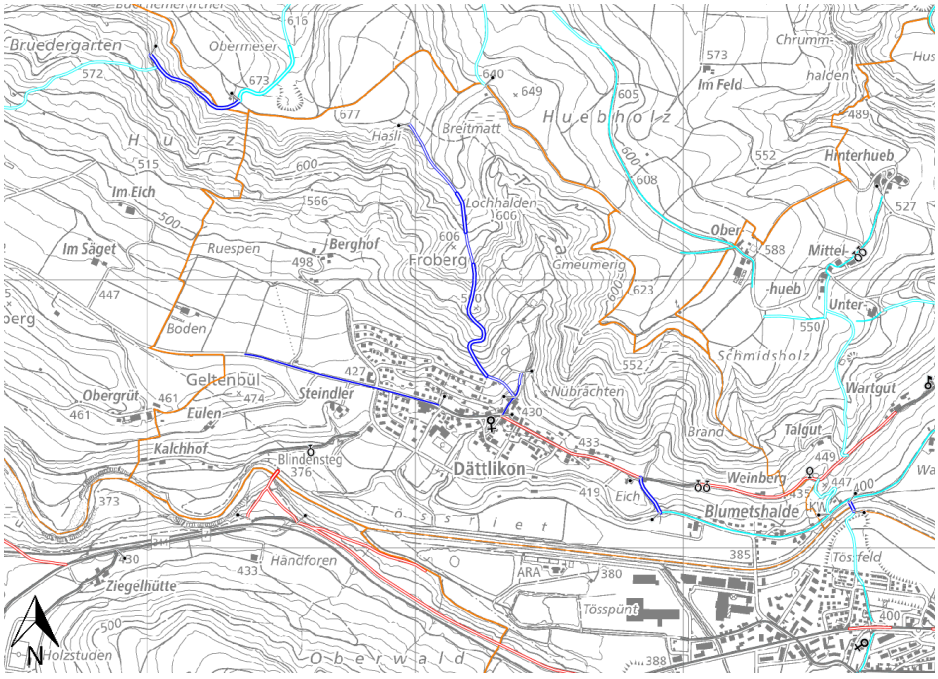


Abbildung 1 Ausschnitt Inventar der historischen Verkehrswege IVS

2.2 Inventar der schützenswerten Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

Der Ortskern von Dättlikon ist im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI) aufgeführt.

Das KOBI definiert die folgenden Schutzziele für das Ortsbild von Dättlikon:

- Die Siedlungsanlage, das Bebauungsmuster und die strukturierenden Freiräume des Ortsbildes sind in ihrer vielfältigen Eigenart zu erhalten.
- Bauliche Massnahmen an Gebäuden haben sich hinsichtlich Lage, Dimension, architektonischer Gestaltung und Materialwahl an der bestehenden Bausubstanz zu orientieren.
- Der Erhaltung und dem Charakter der Dachlandschaft ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken.
- Veränderungen von Strassen- und Platzräumen mit Einschluss der angrenzenden Vorplätze und Vorgärten sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter der herkömmlichen Gestaltung berücksichtigen.
- Vorgärten dürfen nicht durch Autoabstellplätze verdrängt werden; ausnahmsweise können sie unter Wahrung des Charakters in kleiner Zahl in bestehende Vor- und Hofplätze integriert werden.

Quelle:
GIS-ZH, ARE

Legende

- Ortsbildperimeter
- Ortskerne, Baugruppen
- Prägende oder strukturbildende Gebäude
- Prägende Firstrichtung
- Wichtige Freiräume
- Wichtige Freiräume / Erweiterungsrichtung
- Ausgeprägte Platz-Strassenräume
- Wichtige Begrenzungen
- Raumwirksame Mauern
- Markante Bäume
- Ortstypische Elemente
- Wald
- Rebberg

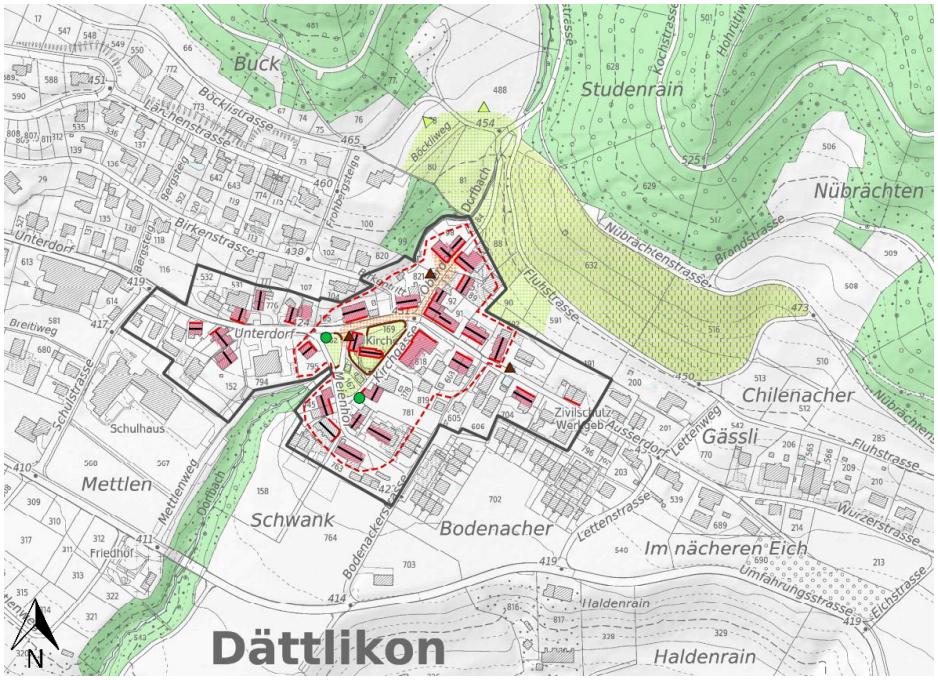


Abbildung 2 KOBI vom 19.12.2022, Ortskern Dättlikon

2.3 Kantonaler Richtplan

Quelle:
Kanton ZH Richtplan, Karte Blatt Nord
Stand: 6. Februar 2023

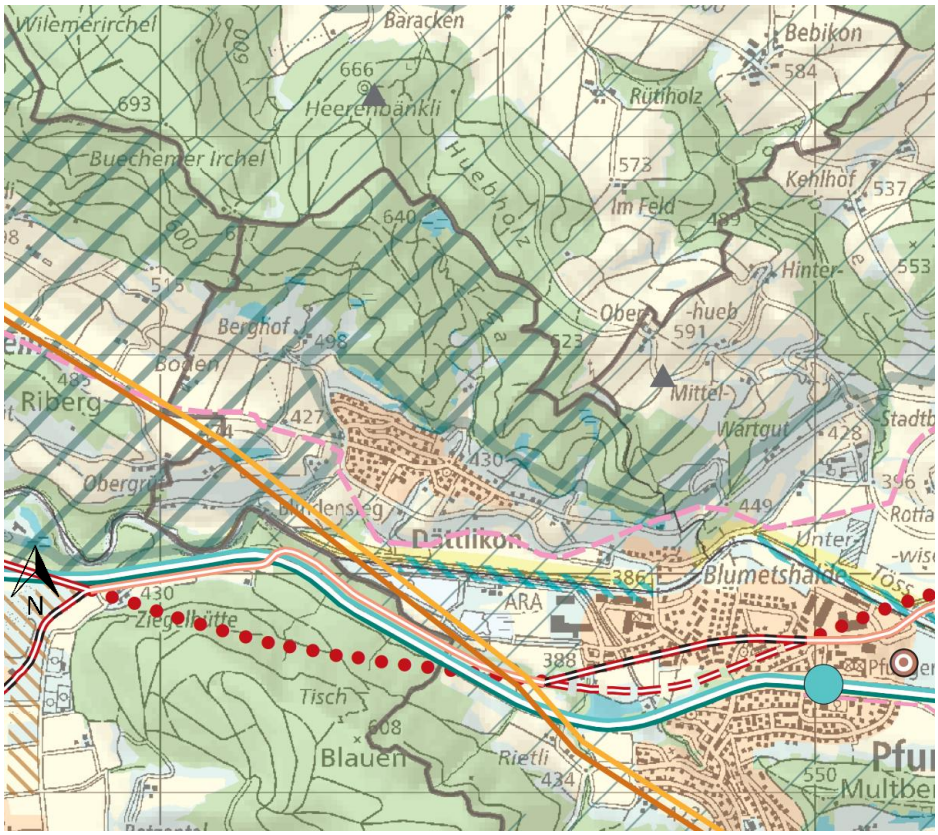


Abbildung 3 Ausschnitt kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan enthält auf dem Gemeindegebiet von Dättlikon keine für den kommunalen Verkehrsrichtplan relevanten Festlegungen.

Ziele Gesamtstrategie Verkehr

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

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

2.4 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

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

Ziele

Es definiert die folgenden Ziele:

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

2.5 Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

AGP 3

Der Kanton verzichtete in der aktuellen 4. Generation darauf, das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung zu aktualisieren. Das Programm der 3. Generation (AGP 3) bleibt gültig.

Das AGP 3 sieht in den Agglomerationen Winterthur und Umgebung eine stark auf den ÖV ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit kurzen Wegen vor.

Angestrebter Modalsplit

Gemäss den verkehrspolitischen Vorgaben des Kantons soll der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen. Zur Erreichung dieser Zielsetzung sollen der Neuverkehr aus der Siedlungsentwicklung von den an die Stadt Winterthur angrenzenden Gemeinden, zu welcher auch Dättlikon zählt, künftig maximal zu einem Drittel über den MIV abgewickelt werden.

2.6 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan Region Winterthur und Umgebung (RWU) formuliert die folgenden generellen Ziele und Aufträge an die Gemeinden.

Ziele

- Nachhaltigkeit im Verkehr dank zweckmässigem Gesamtsystem
- Attraktiver Fuss- und Radverkehr
- Bedarfsorientierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Angebotsorientierter Umgang mit dem Motorfahrzeugverkehr

Auftrag an die Gemeinden

Die Gemeinden realisieren die kommunalen Infrastrukturen (u.a. sichere siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung auf den Strassen, Abstellplätze für Fahrräder). Die Gemeinden beeinflussen die Verkehrsnachfrage mit ihrer Siedungsentwicklung im Sinne der gesetzten Ziele (hohe Modalsplitanteile öffentlicher Verkehr und Fuss- und Radverkehr).

Quelle:
Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung, Verkehr
Stand: 17. November 2021

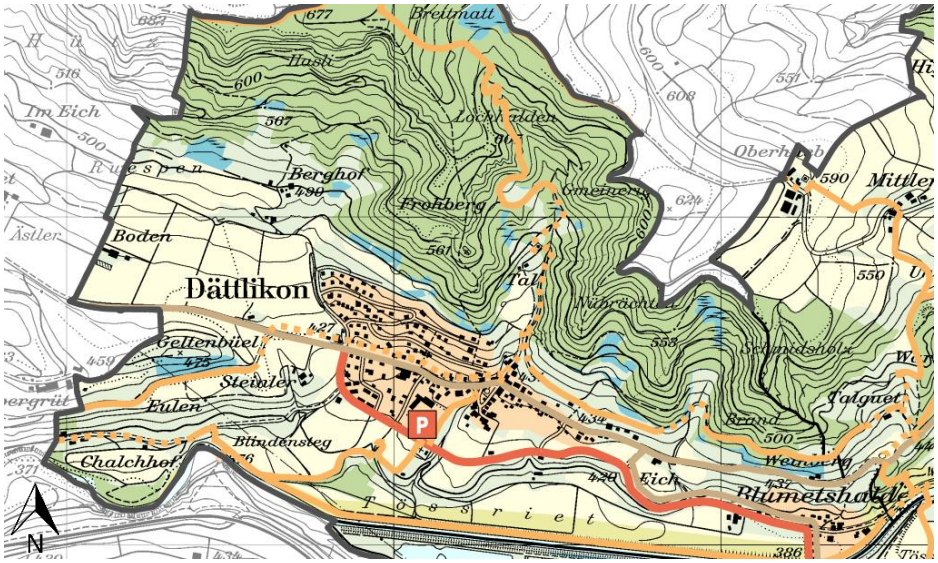


Abbildung 4 Ausschnitt regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung, Verkehr

Die folgenden Festlegungen des regionalen Richtplan RWU sind zu berücksichtigen und sofern möglich im kommunalen Verkehrsrichtplan abzubilden.

Verbindungsstrasse

- Bestehende Verbindungsstrasse (Umfahrungsstrasse, Blumetshalde, Dättlikonerstrasse), Dättlikon - Pfungen

Parkierungsanlage

- Bestehende Parkierungsanlage Freizeitverkehr (Erholungsgebiet Töss) Dättlikon, Mettlen

Radwege

- Bestehender Radweg (Freiensteinerstrasse, Unterdorf, Ausserdorf, Wurzerstrasse), Freienstein – Dättlikon - Neftenbach
- Bestehender Radweg (Eichstrasse, Blumetshalde), Dättlikon - Pfungen

Fuss- und Wanderwege

- *Geplanter Fuss- und Wanderweg, Weinwanderweg, Dättlikon – Neftenbach – Winterthur (Verbindung besteht bereits, nur im Richtplantext als geplant aufgeführt)*
- Diverse bestehende Fuss- und Wanderwege gemäss regionalem Richtplan

Erkannte Differenzen

- Im rechtsgültigen Verkehrsplan der Gemeinde Dättlikon ist die im regionalen Richtplan eingetragene Radwegverbindung über die Eichstrasse in Richtung Pfungen nicht aufgeführt.
- Die übergeordnete Parkierungsanlage Mettlen ist im rechtsgültigen Verkehrsplan nicht an der richtigen Stelle aufgeführt.
- Der Verlauf der im regionalen Richtplan eingetragenen übergeordneten Fuss- und Wanderwegverbindung über die Winklenstrasse / Tiefengassstrasse weicht von der im rechtsgültigen Verkehrsplan eingetragenen Wegführung ab.

Mit vorliegender Revision soll diese übergeordnete Verbindung in den kommunalen Verkehrsrichtplan aufgenommen werden. Der geplante Weinwanderweg verläuft entlang einer bereits bestehenden Fuss- und Wanderwegverbindung und löst somit keinen Ergänzungsbedarf aus.

3 Entwicklung der Gemeinde Dättlikon

3.1 Bevölkerung und Beschäftigte

Vorliegend wird die Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung für die nächsten 15 Jahre anhand der bisherigen Entwicklung der Gemeinde Dättlikon abgeschätzt.

Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Dättlikon wies mit Stand 2021 793 Einwohnerinnen und Einwohner auf.

Zwischen den Jahren 2000 und 2010 erfuhr die Gemeinde ihr stärkstes Wachstum und wuchs um insgesamt 210 Einwohnerinnen und Einwohner. Seit 2010 stagnierte das Wachstum und betrug zwischen den Jahren 2010 und 2021 nur noch insgesamt 6 %, was einem jährlichen Wachstum von ca. 0.6 % entspricht.

Gemäss Bevölkerungsprognose, Szenario "Trend ZH 2021", des statistischen Amts des Kantons Zürich (STAT), ist bis ins Jahr 2040 in der Region Winterthur und Umgebung mit einer Bevölkerungszunahme um 21.5 % zu rechnen. Entsprechend dem kantonalen Richtplan resp. dem Raumkonzept soll dieses Wachstum grundsätzlich in den Handlungsräumen "Stadtlandschaft" und "urbane Wohnlandschaft" erfolgen. Nur 20 % des Bevölkerungswachstums sollen demnach in den restlichen Handlungsräumen stattfinden.

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

Projiziert man das Wachstum der letzten 11 Jahre auf die nächsten 15 Jahre, so würde die Gemeinde bis ins Jahr 2037 theoretisch insgesamt ca. 870 Einwohnerinnen und Einwohner aufweisen, also eine Zunahme um ca. 80 Einwohnerinnen und Einwohner.

Quelle: ARE

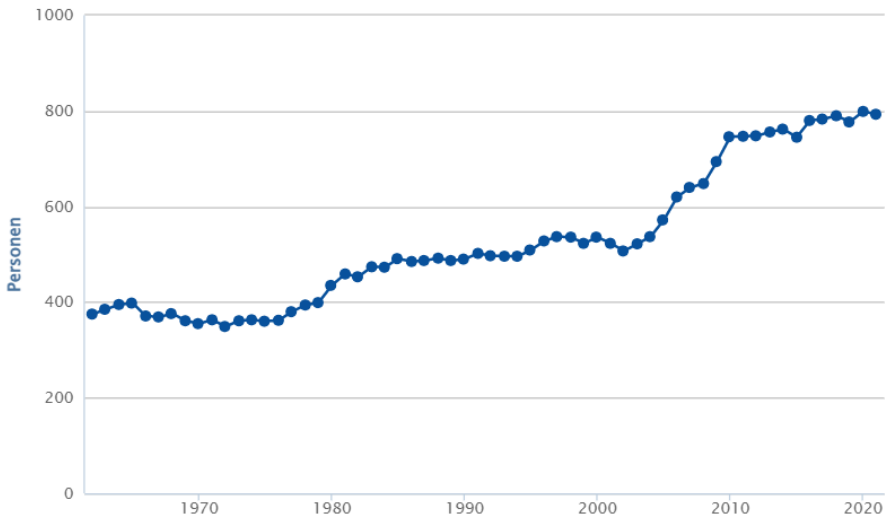


Abbildung 5 Diagramm Bevölkerungsentwicklung

Beschäftigtenentwicklung

Die Gemeinde Dättlikon wies mit Stand 2020 insgesamt 170 Beschäftigte auf. Zwischen 2014 und 2016 wuchs die Anzahl Beschäftigter von 118 auf insgesamt 172, was einem Wachstum von rund 30 % entspricht. Seither stagniert die Zahl.

Quelle: BFS, STATENT

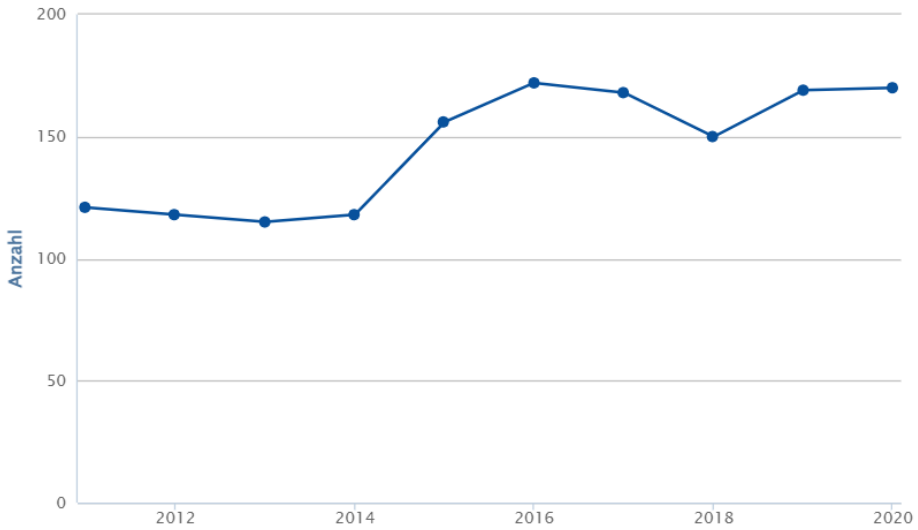


Abbildung 6 Diagramm Beschäftigtenwachstum

Bauzonenverbrauch

Die Gemeinde Dättlikon verfügt über insgesamt 29 ha Bauzonen. Von diesen Bauzonen waren mit Stand 2020 23 ha überbaut, was einem Überbauungsgrad von 79.4 % entspricht. Insgesamt 6 ha respektive 20.6 % der Bauzonen sind nicht überbaut. Der Bauzonenverbrauch der Gemeinde stagniert seit 2010. Der Bauzonenverbrauch pro Kopf beläuft sich mit Stand 2020 auf 269.5 Quadratmeter.

Quelle: ARE

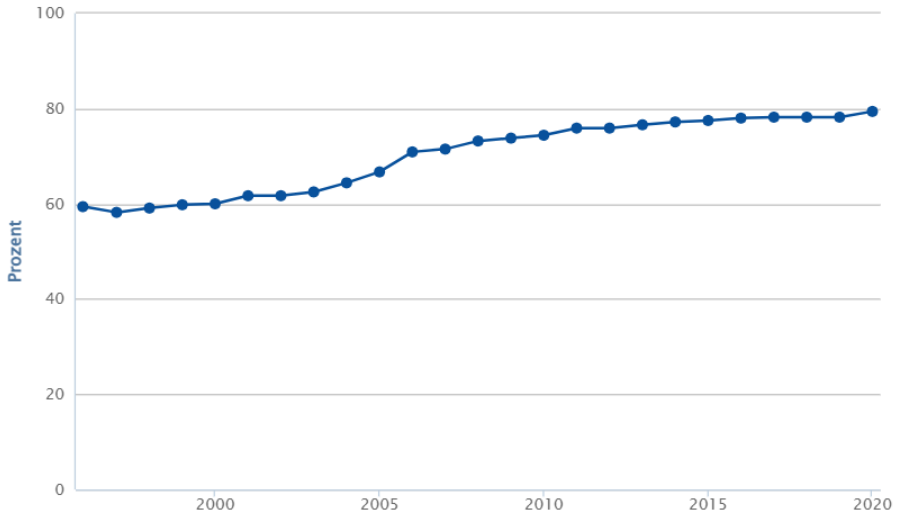


Abbildung 7 Diagramm Bauzonenverbrauch

Vergleich Bauzonenreserven künftig mögliches Wachstum

Das in den nächsten 15 Jahren theoretisch mögliche Wachstum von ca. 80 Einwohnerinnen und Einwohner kann innerhalb den bestehenden Bauzonenreserven von 6 ha erfolgen, unbeachtet der zu forcierenden Innenentwicklung.

3.2 Modalsplit

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

MIV-Anteil

Der MIV-Anteil belief sich im Jahr 2018 auf 91 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Zwischen 2016 und 2018 nahm der MIV-Anteil um 1 % ab.

Quelle:
Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

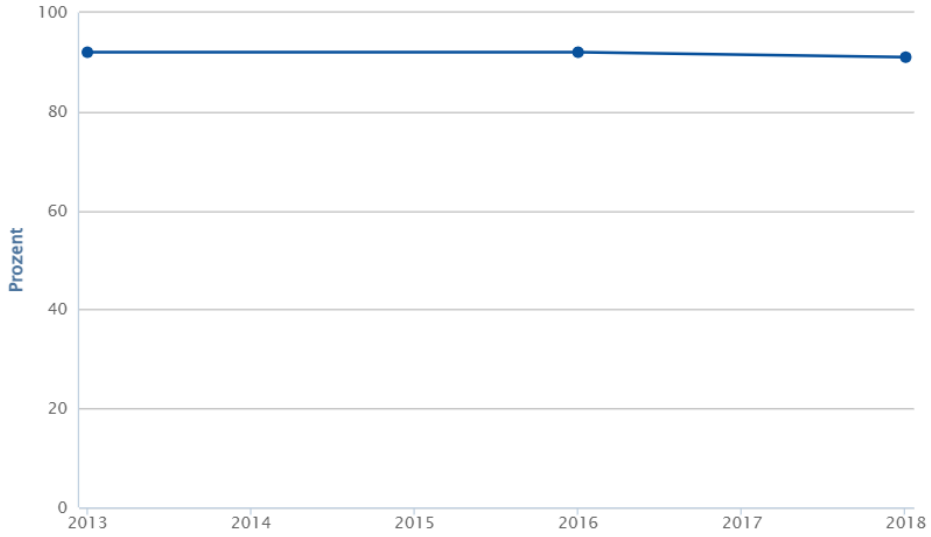


Abbildung 8 Diagramm MIV-Anteil (Modal Split)

ÖV-Anteil

Der ÖV-Anteil belief sich im Jahr 2018 auf 9 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Zwischen 2016 und 2018 nahm der ÖV-Anteil um 1 % zu.

Quelle:
Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

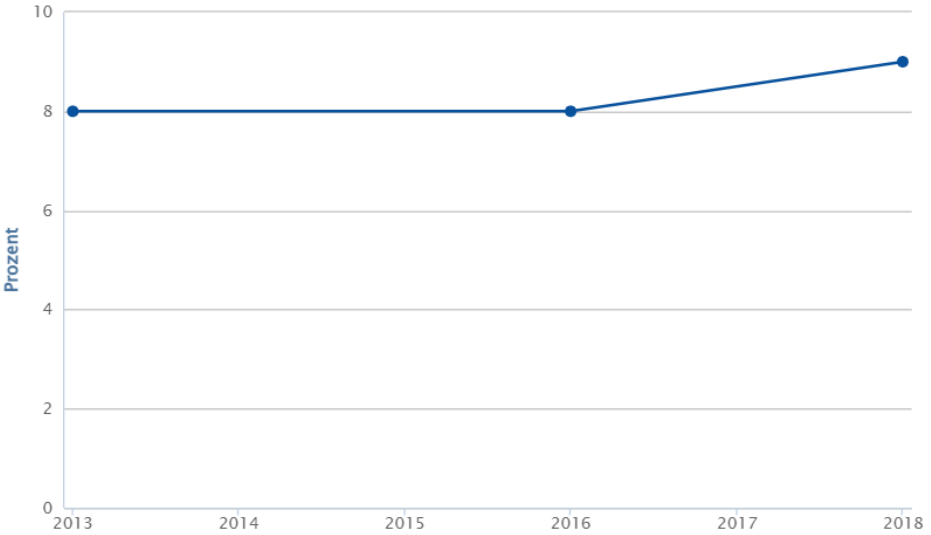


Abbildung 9 Diagramm ÖV-Anteil (Modal Split)

Fazit

Der MIV-Anteil blieb trotz stetigem Wachstum der Gemeinde Dättlikon stabil resp. nahm in den letzten Jahren stetig leicht zugunsten des ÖV ab.

3.3 Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen zeigt die Summe aller Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr an einem durchschnittlichen Werktag (DMV).

MIV

Im Jahr 2018 belief sich die Anzahl Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr für den MIV auf 1'992. Gegenüber dem Jahr 2016 entspricht dies einer Abnahme von 29 Personenwegen.

Quelle:
Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

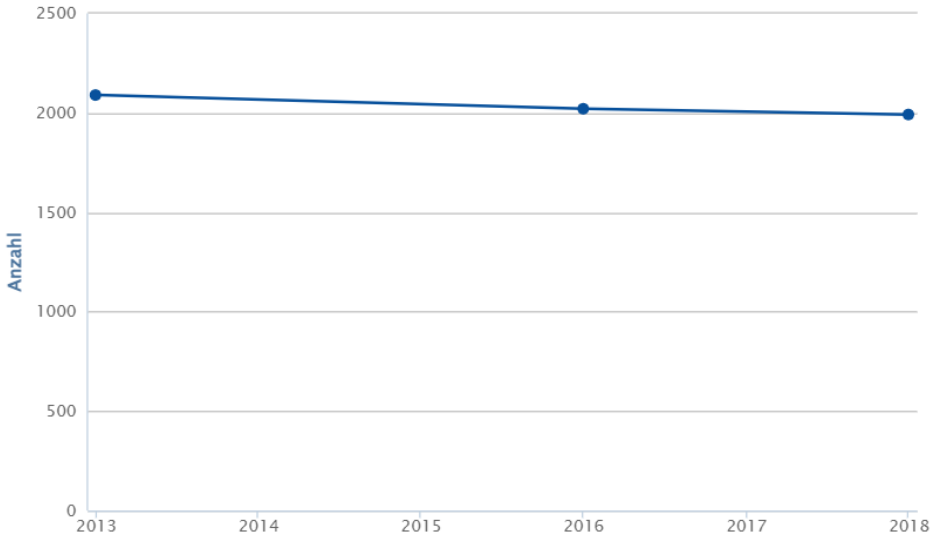


Abbildung 10 Diagramm Verkehrsaufkommen MIV

ÖV

Im Jahr 2018 belief sich die Anzahl Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr für den ÖV auf 187. Gegenüber dem Jahr 2016 entspricht dies einer Zunahme von 9 Personenwegen.

Quelle:
Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

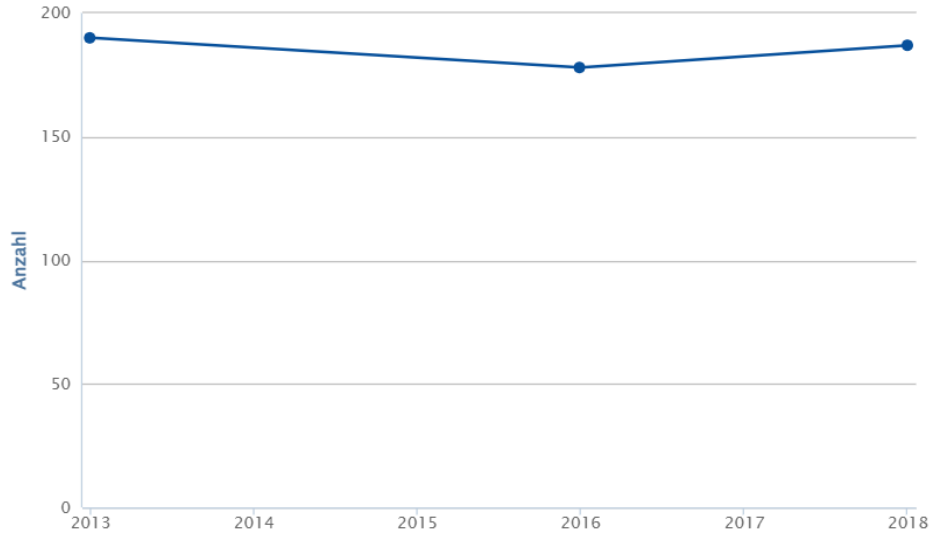


Abbildung 11 Diagramm Verkehrsaufkommen ÖV

Fazit

Das Verkehrsaufkommen des MIV blieb trotz stetigem Wachstum stabil resp. nahm in den letzten Jahren leicht zugunsten des ÖV ab.

4 Richtplantext

In den folgenden Kapiteln werden die kommunalen Festlegungen wie auch die Erläuterungen dazu festgehalten. Die kommunalen Festlegungen sind wie folgt gekennzeichnet:

Kommunale Festlegungen

- Festlegungen

Es wird nachfolgend unterschieden zwischen bestehenden und geplanten Festlegungen.

4.1 Gesamtverkehrsstrategie

4.1.1 Kernstrategie

Nachhaltige Verkehrsplanung

Die Gemeinde Dättlikon ist sich den Herausforderungen des erhöhten Verkehrsaufkommens aufgrund der übergeordneten Entwicklungsprognosen bewusst und möchte mit einer nachhaltigen Verkehrsplanung einen Beitrag zum Gesamtsystem leisten. Die Gemeinde Dättlikon verfolgt daher die Kernstrategie, den hausgemachten motorisierten Verkehr zu vermindern resp. mindestens auf dem heutigen Niveau zu plafonieren.

4.1.2 Ziele und Stossrichtungen

Die Gemeinde Dättlikon verfolgt in Bezug auf den kommunalen Verkehrsrichtplan folgende Ziele und Stossrichtungen zur Umsetzung der übergeordneten Anforderungen.

Ziele und Stossrichtungen

	Ziele	Stossrichtungen
Siedlung und Verkehr	Der Mehrverkehr, der durch die Siedlungsentwicklung entsteht, wird grösstmöglich über den ÖV, den Fuss- und Radverkehr aufgenommen.	◆ Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Radverkehr. ◆ Standortgerechtes ÖV-Angebot mit entsprechenden Infrastrukturen schaffen.
Strassenverkehr	Die Nutzung des vorhandenen Strassenraumes erfolgt effizient und ist auf unterschiedliche Verkehrsmittel ausgerichtet. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird erhöht.	◆ Die Vorzonen zwischen Strassenraum und Grundstücken sollen attraktiv ausgestaltet werden. Es soll eine Reaktion auf die Nutzungen erfolgen. ◆ Innerhalb der Quartiere werden siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt und die Verkehrssicherheit erhöht.
ÖV	Das ÖV-Angebot von Dättlikon ist standortgerecht und attraktiv.	◆ Verbesserung der Zugänglichkeit zu Bushaltestellen. ◆ Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen.

Fuss- und Radverkehr	Die Benutzung des Fuss- und Radverkehrs ist in der Gemeinde Dättlikon attraktiv.	◆ Wo möglich und notwendig werden Fuss- und Radverkehr getrennt vom motorisierten Individualverkehr geführt. ◆ Schliessung von Netzlücken, Behebung von linearen und punktuellen Schwachstellen.
Gestaltung	Die Strassenräume werden angemessen auf sämtliche Verkehrsmittel ausgerichtet und entsprechend attraktiv und sicher gestaltet. Erneuerungen passen sich an die herkömmliche Gestaltung an.	◆ Gestaltung funktionsgerechter Strassenräume unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer. ◆ Veränderungen von Strassen und Platzräumen sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter herkömmlicher Gestaltung berücksichtigen.

4.2 Strassen

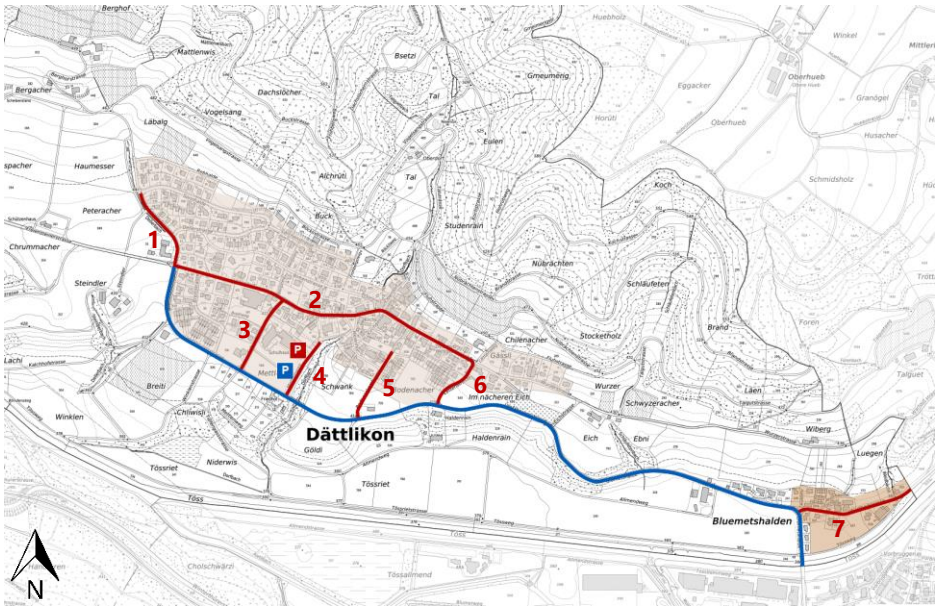


Abbildung 12 Übersicht Strassen, VRP Dättlikon

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für attraktive, sichere und siedlungsorientierte Strassen ein.

Erläuterungen

Die bezeichneten Sammelstrassen sind allesamt bereits bestehend und liegen grösstenteils innerhalb der bestehenden Tempo-30-Zone. Sie stellen zusammen mit den Staatsstrassen die Groberschliessung der Gemeinde Dättlikon sicher und sind so zu gestalten, dass die Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer gewährleistet ist.

Für das Gebiet "Blumentshalde" wird eine siedlungsorientierte Geschwindigkeit angestrebt. Dadurch soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Sammelstrassen, bestehend

1 Berghofstrasse, von Unterdorf bis Abzweiger Sonnhalde
2 Unterdorf und Ausserdorf, Ortsdurchfahrtsstrasse von Lettenstrasse bis Beginn Freiensteinstrasse
3 Schulstrasse
4 Mettlenweg, Zufahrt Parkierungsanlage Mettlen
5 Bodenackerstrasse
6 Lettenstrasse, von Umfahrungsstrasse bis Ausserdorf
7 Wartbadstrasse, Blumetshalde

Tempo-30-Zone, bestehend

- In den Quartiersstrassen werden siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten gefördert resp. beibehalten.

Siedlungsorientierte Geschwindigkeit, geplant

- Blumetshalden

4.3 Parkierung

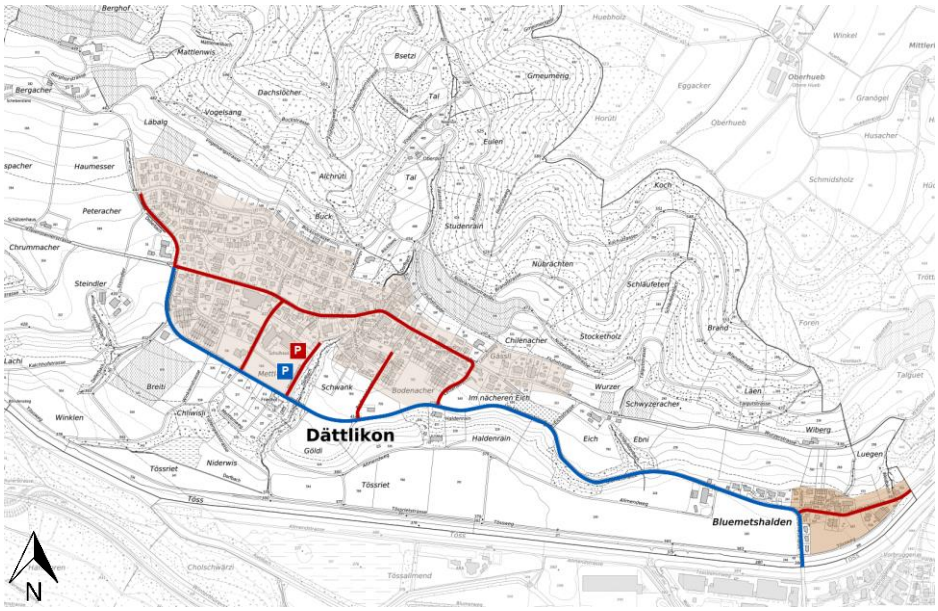


Abbildung 13 Übersicht Parkierung, VRP Dättlikon

Legende

Kommunal, best.
Sammelstrasse
Parkierungsanlage
Tempo-30-Zonen
Kommunal, geplant
Siedlungsorientierte Geschwindigkeit
Übergeordnet, best.
Verbindungsstrasse
Parkierungsanlage

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich bei öffentlichen Bauten und Anlagen und bei weiteren Anlagen von öffentlichem Interesse für eine zweckmässige Parkierung ein.

Erläuterungen

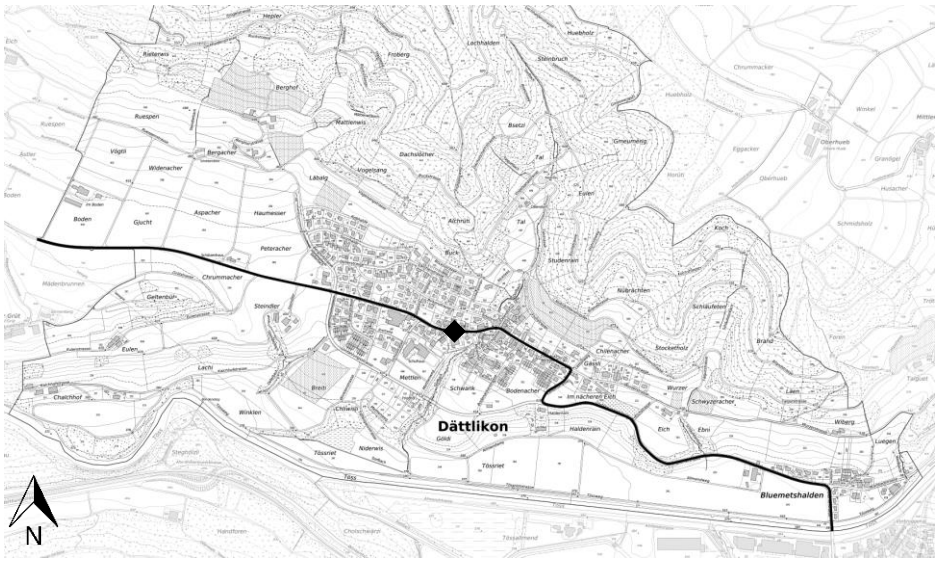
Parkplätze im öffentlichen Interesse bezeichnen Anlagen, welche für die Gemeinde eine wichtige Bedeutung haben. Die Grösse der Anlagen ist in Abwägung der lokalen Interessen festzulegen.

Nebst der festgelegten Parkierungsanlage Mettlen (MIV), setzt sich die Gemeinde bei öffentlichen Bauten und Anlagen für eine zweckmässige, der Nutzungsintensität entsprechende Parkierung für Fahrräder ein.

Parkplatz MIV, bestehend

- Parkierungsanlage Mettlen

4.4 Öffentlicher Verkehr



Legende

Übergeordnet, best.
Buslinie mit Haltestelle

Abbildung 14 Übersicht öffentlicher Verkehr, VRP Dättlikon

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für ein gutes ÖV-Angebot und eine gute Zugänglichkeit der Bushaltestelle ein.

Erläuterungen

Dättlikon verfügt heute über eine Bushaltestelle auf ihrem Gemeindegebiet. Die Bushaltestelle Dättlikon wird grundsätzlich im Stundentakt bedient. Zwischen 05:00 Uhr und 08:00 Uhr sowie 16:00 Uhr und 19:00 Uhr wird die Haltestelle in einem verdichteten Halbstundentakt bedient. Das Einzugsgebiet der Bushaltestelle Pfungen 'Eskimo', welche von derselben Buslinie bedient wird, erstreckt sich über den Siedlungsteil Blumetshalde auf Gemeindegebiet von Dättlikon. Die Buslinie verkehrt zwischen Dättlikon und Pfungen Bhf. sowie Dättlikon und Rorbas 'Bruggi'.

Ab dem Bahnhof Pfungen verkehrt im Halbstundentakt eine S-Bahn zwischen Winterthur und Bülach.

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3 / VböV SR 151.34) sind die Zugänge zu Bushaltestellen und Fahrzeugen bis Ende Dezember 2023 hindernisfrei umzubauen.

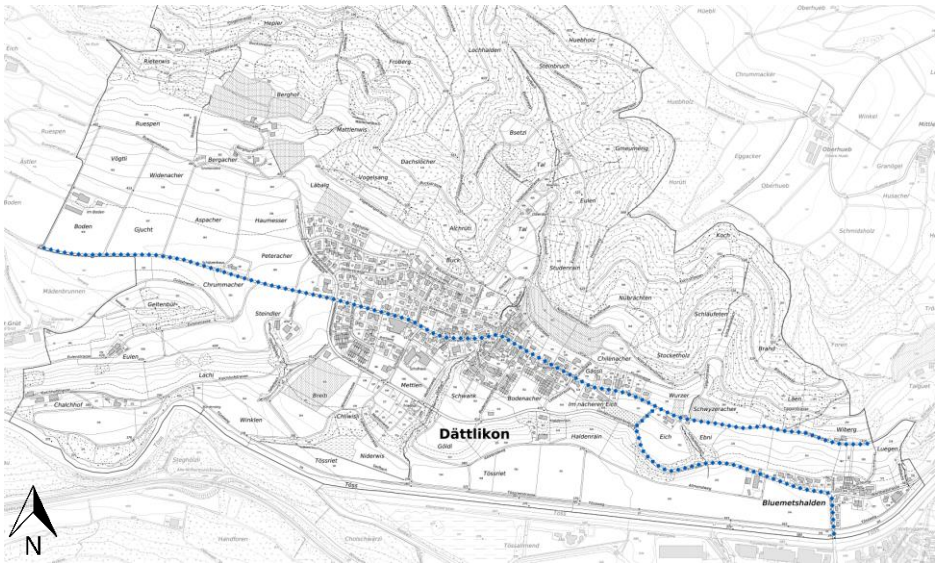
Busverbindungen / Korridore, bestehend

- Rorbas- Freienstein – Dättlikon - Pfungen

Bushaltestelle, bestehend

- Bushaltestelle Dättlikon

4.5 Radwege



Legende

Übergeordnet, best.
Radweg

Abbildung 15 Übersicht Radwege, VRP Dättlikon

Kommunale Radwege

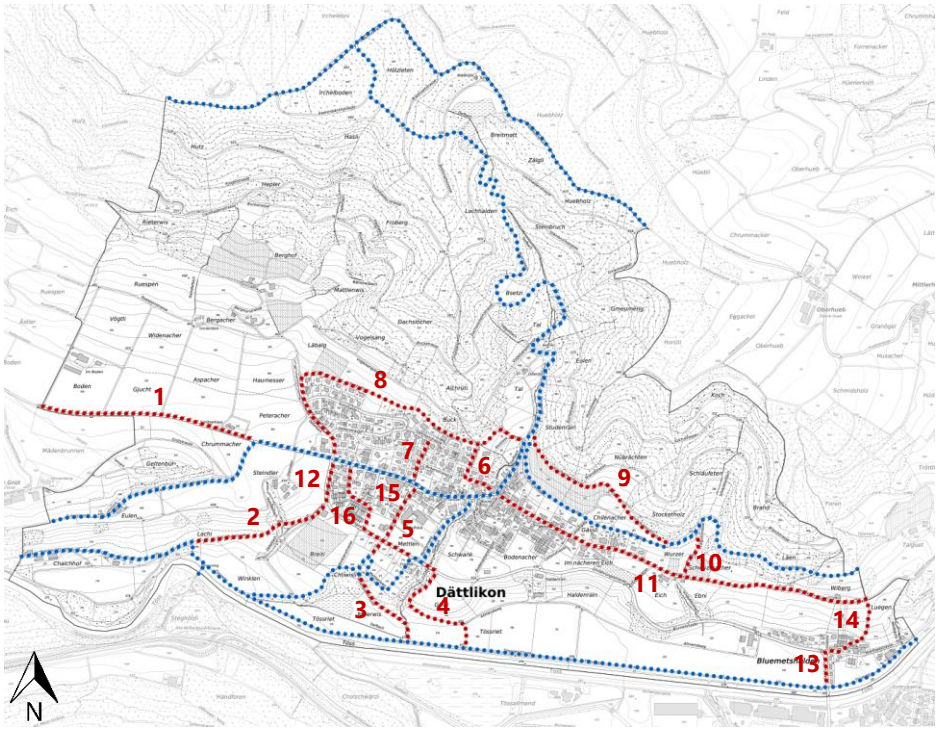
Auf die Festlegung von kommunalen Radwegen wird verzichtet.

Erläuterungen

Die übergeordneten Radwege führen über die Freiensteinerstrasse, die Strasse Unterdorf, die Strasse Ausserdorf und die Wurzerstrasse und bilden zusammen die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr bereits ab. Die Strasse Unterdorf und die Strasse Ausserdorf als Sammelstrassen sollen so gestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrer gewährleistet ist. Auf eine Ergänzung des übergeordneten Netzes wird verzichtet.

Die Gemeinde setzt sich grundsätzlich für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein.

4.6 Fuss- und Wanderwege



Legende

Kommunal, best.
- Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag

Kommunal, geplant
- Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag

Übergeordnet, best.
- Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag

Abbildung 16 Übersicht Fuss- und Wanderwege, VRP Dättlikon

Grundsatz

Es soll vor allem ein zusammenhängendes, die verschiedenen Gemeindeteile verbindendes Netz geschaffen werden, das in den Ortskernen zudem die Verbindungen innerhalb der Quartiere und zu den wichtigen Zielorten sicherstellt. Es sollen direkte und sichere Verbindungen gewährleistet werden, auch im Landwirtschaftsgebiet, die nach Möglichkeit als separate Fusswege mit wenig Konfliktstellen mit dem Strassen- und Radverkehr geführt sind.

Erläuterungen

Das kommunale Fusswegnetz wurde gestützt auf die übergeordneten Vorgaben ergänzt.

Bestehende Fusswegverbindungen

In den meisten Fällen verlaufen bestehende und bereits gesicherte Verbindungen auf bestehenden Strassen und Wegen. Neben separaten Fusswegen werden auch einige Trottoirs entlang von Hauptverkehrs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen sowie verkehrsarme Abschnitte auf Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen als Netzbestandteile benutzt.

Kommunale Fuss- und Wanderwege, bestehend

1 Freiensteinerstrasse, Abschnitt Gemeindegrenze – Einmündung Eulenstrasse
2 Kalchhofstrasse, Abschnitt Tössweg – Umfahrungsstrasse
3 Tiefengassstrasse, Abschnitt Chliwisli – Tössrietstrasse
4 Allmendweg, Abschnitt Umfahrungsstrasse – Tössrietstrasse
5 Umfahrungsstrasse, Abschnitt Einmündung Winklenstrasse – Friedhof
6 Ausserdorf – Birkenstrasse – Böcklistrasse, via Birkentritt und Frohbergsteig
7 Unterdorf – Lärchengasse, via Bergsteig
8 Berghofstrasse – Rebhalde – Böcklistrasse – Oberdorf

9 Nübrächtenstrasse, Abschnitt Talstrasse – Fluhstrasse
10 Talgutstrasse, Abschnitt Wurzerstrasse – Nübrächtenstrasse
11 Ausserdorf / Wurzerstrasse, Abschnitt Oberdorf – Gemeindegrenze
12 Umfahrungsstrasse, Abschnitt Unterdorf – Kalchhofstrasse
13 Blumetshalde, Abschnitt Tössbrücke – Wartbadstrasse
14 Wartbadstrasse – Wurzerstrasse, via Nussbaumweg
15 Tiefengassstrasse – Schulstrasse
16 Umfahrungsstrasse – Breitistrasse – Unterdorf

Aufhebung geplante Fusswegverbindung

Nördlich der Umfahrungsstrasse zwischen der Einmündung Winklenstrasse und der Einmündung Kalchhofstrasse bestand bisher ein geplanter Fussweg. Aufgrund der vorherrschenden Platzverhältnisse, welche die Erstellung einer zweckmässigen Fussverkehrsführung im Form eines Trottoirs verunmöglichen und der Kürze des Abschnitts, wird die geplante Verbindung im Rahmen der vorliegenden Revision gelöscht. Die allfälligen, für eine Umsetzung anfallenden Kosten, entsprechen nicht dem tatsächlichen Nutzen der Verbindung. Die Umfahrungsstrasse wurde zudem erst kürzlich saniert.

Zwischen der Umfahrungsstrasse und dem Unterdorf wird stattdessen eine bereits mit einer Fussverkehrsführung ausgebaute Verbindung über die Bereitistrasse als bestehende kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung aufgenommen (Nr. 16).

5 Würdigung

Wirkungen der Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Werden diese Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Fokus des kommunalen Verkehrsrichtplans liegt auf einer siedlungsverträglichen und möglichst nachhaltigen Verkehrsabwicklung. Mit der Situation angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- Der öffentliche Verkehr wird im Rahmen des Möglichen gefördert.
- Das vorhandene Fusswegnetz wird weiter verdichtet.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

KOBI

Gemäss Schutzzielen des KOBI sollen Veränderungen von Strassen- und Platzräumen die herkömmliche Gestaltung berücksichtigen. Diesem Schutzziel wird mit den Stossrichtungen der Gesamtverkehrsstrategie im Rahmen des vorliegenden Verkehrsrichtplans Rechnung getragen.

Innerhalb des Ortsbildperimeters werden keine neuen Festsetzungen durch den kommunalen Verkehrsrichtplan vorgesehen. Es werden nur bestehende Wege wie Fuss- und Wanderwege, Radwege, Sammelstrasse sowie die Buslinie gesichert. Diese haben jedoch keine direkten Massnahmen zur Folge. Allfällige Massnahmen, welche ausserhalb des vorliegenden Verkehrsrichtplans getroffen werden, haben dem Ortsbild Rechnung zu tragen, resp. die Interessen des Ortsbildschutzes im Rahmen einer Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Übergeordnete Vorgaben

Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Radverkehr werden mit den vorliegenden Festlegungen gefördert. Der kommunale Richtplan entspricht somit den übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen und wirkt diesen entgegen.