

Gesamtrevision Richt- und Nutzungsplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

mit Ergänzung Landschaft

Verkehrstext mit Erläuterungen gemäss
Art. 47 RPV

Stand öff. Auflage und kant. Vorprüfung

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

Inhalt

1	EINLEITUNG	4
1.1	Wesen des Verkehrsplanes	4
1.2	Allgemeines	4
1.3	Kostenfolgen	6
1.4	Mitwirkung	7
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	8
2.1	Bund	8
2.2	Kanton Zürich	10
2.3	Region Winterthur und Umgebung	11
3	STANDORTBESTIMMUNG	13
3.1	Historische Entwicklung	13
3.3	Verkehrsentwicklung	14
3.4	Mobilitätstrends	17
3.5	Verkehrsbelastungen	19
3.6	Fazit	20
4	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	22
4.1	Gesamtverkehrsstrategie	22
4.2	Kommunale Ziele	24
5	ÖFFENTLICHER VERKEHR	25
5.1	Allgemeines	25
6	STRASSENNETZ	27
6.1	Allgemeines	27
6.2	Übergeordnete Festlegungen	27
6.3	Haupterschliessungsstrassen	28
6.4	Strassenaufwertungen	29
6.5	Verkehrsberuhigung	30
7	PARKIERUNG	32
7.1	Allgemeines	32
8	VELOWEGE UND VELOPARKIERUNGSANLAGEN	34
8.1	Allgemeines	34
8.2	Übergeordnete Festlegungen	35
8.3	Kommunale Festlegungen	35
9	FUSS- UND WANDERWEGE	37
9.1	Allgemeines	37
9.2	Übergeordnete Festlegungen	37
9.3	Kommunale Festlegungen	37
10	ERGÄNZUNG LANDSCHAFT	39
10.1	Ausgangslage	39
10.2	Erholungsgebiet	39
11	AUSWIRKUNGEN	40
12	MITWIRKUNGSVERFAHREN	41

Auftraggeber

Gemeinde Seuzach

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Fiona Mera, Luca Imoberdorf

1 EINLEITUNG

1.1 Wesen des Verkehrsplanes

Auslegeordnung und Koordinationsinstrument

Der Verkehrsplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen verkehrsplannerischen öffentlichen Aufgaben. Der Verkehrsplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche Verkehrsvorhaben verschaffen und die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen.

Stellenwert des Verkehrsplans

Damit ist der kommunale Verkehrsplan ein strategisches Führungsinstrument der Gemeinde für die Steuerung der langfristigen Verkehrsentwicklung. Zudem stellt er die Koordination mit den Richtplänen der Region und des Kantons sicher.

Planungshorizont

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

1.2 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne

Die im kantonalen Richtplan vom 6. Februar 2023 sowie im regionalen Richtplan der Planungsgruppe Region Winterthur und Umgebung (RWU) vom 17. November 2021 festgelegten Inhalte werden im kommunalen Verkehrsplan als übergeordnete Festlegungen ausgewiesen.

Kommunaler Verkehrsplan/ Aufhebung kommunaler Gesamtplan

Der kommunale Verkehrsplan verfeinert die Inhalte. Während der Siedlungs- und Landschaftsplan, der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Versorgungsplan freiwillig sind, ist der Verkehrsplan obligatorisch.

Aufgrund der Vorarbeiten im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts sowie der beabsichtigten Regelungsdichte im Rahmen der kommunalen Richtplanung, wird lediglich die Ausarbeitung des kommunalen Verkehrsplans angestrebt. Der bestehende Gesamtplan aus dem Jahr 1984 wird im vorliegenden Verfahren aufgehoben.

Die räumliche Entwicklung hinsichtlich der Siedlung und Landschaft der restlichen Gemeinde, der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Versorgung lässt sich hinreichend durch die Revision der Nutzungsplanung steuern.

Kommunales REK (räumliches Entwicklungskonzept)

Als Grundlage für die anstehende Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung wurde für die Gemeinde ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet, welches in die Themen Verkehr, Siedlung, Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen gegliedert ist. Hinsichtlich dem Verkehr sieht es vor, die Ortsdurchfahrten inkl. Ortseingängen im Sinne der Koexistenz gestalterisch aufzuwerten, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine flächendeckende Einführung von Langsamfahrzone zu prüfen sowie das Radwegnetz und das Parkierungsangebot zu optimieren.

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.			

Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplandtext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt. Die im Richtplandtext 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 in den Kapiteln 5 bis 9 grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Einträgen im kommunalen Verkehrsplan verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Erläuterungen zu den Festlegungen:

- "bestehend"
Die als "bestehend" bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation oder waren bereits bisher im Gesamtplan aufgeführt und sind demnach planungsrechtlich gesichert. Bestehende Anlagen, die neu in den Verkehrsplan 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 kommunalen Verkehrsplan aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar "neu" gekennzeichnet.

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

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wehren.

Erläuterungen

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

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Der kommunale Verkehrsplan selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten.

Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte des kommunalen Verkehrsplans konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

Bei einmaligen Ausgaben von mehr als Fr. 400'000.- kann die Stimmbewölkerung über die Realisierung von Massnahmen separat befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Projektierungskredite, Umsetzung nach Strassengesetz mit den dafür vorgesehenen Mitwirkungs- und Rekursmöglichkeiten
- Baukredite, z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung, Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fusswege
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- Verträge

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz der Behörden liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung (bis Fr. 400'000.-). Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die als gebundene Kosten gelten, 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 einem Quartierplan

1.4 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG

Die Revisionsvorlage des Verkehrsplans wurde im Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgt während 60 Tagen zwischen dem **xx. November 2024 und xx. Januar 2025**. Während der Frist der öffentlichen Auflage kann die Bevölkerung zur Planungsvorlage Stellung nehmen und Änderungsanträge einreichen.

Anhörung

Die Nachbargemeinden sowie die Region Winterthur und Umgebung wurden über die Auflage des kommunalen Richtplans der Gemeinde Seuzach informiert und zur Stellungnahme eingeladen.

Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wird parallel dem Kanton zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Bericht zur Mitwirkung

Über das Ergebnis der kantonalen Vorprüfung sowie der öffentlichen Auflage und Anhörung gibt ein separater Bericht zu den Einwendungen (Mitwirkungsbericht) Auskunft. In diesem Bericht werden sowohl die berücksichtigten als auch die nicht berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Gemäss § 7 PBG sind die nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung ist zu begründen. Wo der Gemeinderat sich den eingereichten Änderungsanträgen anschliessen kann, wird die Richtplanung entsprechend angepasst.

Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Gemeindeversammlung entschieden.

Bereinigung Richtplan Verkehr

Die Planungsvorlage wird anschliessend an die kantonale Vorprüfung, öffentliche Auflage und Anhörung bereinigt.

Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

Die bereinigte Revisionsvorlage inklusive Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (Mitwirkungsbericht) wird der Stimmbevölkerung zur Beschlussfassung vorgelegt und ist durch diese zu verabschieden.

2 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

2.1 Bund

Übergeordnete Inventare

Folgende nationalen Inventare sind für die Revision relevant:

- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Geprüft wurden zudem die folgenden Bundesinventare, von denen Seuzach allerdings nicht betroffen ist:

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)
- Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung - Wanderobjekte
- Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW)
- Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung
- Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung

IVS

Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthält umfangreiche Informationen zum Verlauf der historischen Wege, ihrer Geschichte, ihrem Zustand und ihrer Bedeutung gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz.

In Seuzach sind verschiedene historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung verzeichnet. Jegliche Eingriffe in die im IVS aufgeführten Objekte mit Substanz sind der Kantonsarchäologie zur Beurteilung vorzulegen. Ein Handlungsbedarf für die Ortsplanung ist nicht ersichtlich.

Nationale Bedeutung

- ZH 29.1
Winterthur - Andelfingen (- Stein am Rhein / - Schaffhausen)
Linienführung 1, Alte Landstrasse
Historischer Verlauf mit Substanz
- ZH 29.2
Winterthur - Andelfingen (- Stein am Rhein / - Schaffhausen)
Linienführung 2, Kunststrasse 19. Jh.
Historischer Verlauf mit Substanz

Regionale Bedeutung

- ZH 718.1
Gütighausen - Veltheim (- Winterthur)
Linienführung 1, Fahrweg
Historischer Verlauf
- ZH 718.2
Gütighausen - Veltheim (- Winterthur)
Linienführung 2, Fussweg
Historischer Verlauf



Lokale Bedeutung

- ZH 614
Hettlingen - Seuzach (- Winterthur)
Historischer Verlauf mit Substanz
- ZH 623
Neftenbach - Oberohringen
Historischer Verlauf
- ZH 624
Seuzach - Oberohringen - Chilenächer (- Wülflingen)
Historischer Verlauf
- ZH 732
Oberwinterthur - Seuzach
Historischer Verlauf

Karte IVS

Quelle: maps.zh.ch




Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesinventar)

-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz

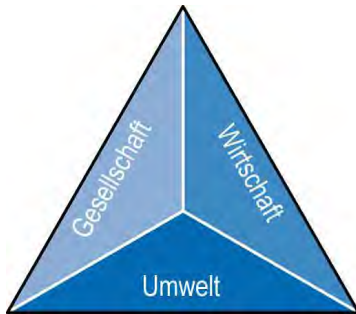
Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz



Raumordnungskonzept

Kantonales Raumordnungskonzept,
Beschluss des Kantonsrats
Stand: 18. September 2015



Dreieck der Nachhaltigkeit
Quelle: SKW



Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr

Festsetzung 28. Oktober 2019

2.2 Kanton Zürich

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den kantonalen Richtplan integriert ist, zeigt eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige 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.

Diese Leitlinien finden ihren Ausdruck im kantonalen Richtplan, dessen Philosophie von den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumplanung geprägt ist.

Gemäss ROK-ZH sollen vom prognostizierten Wachstum von ca. 340'000 zusätzlichen Einwohnern bis 2040 80 % in den Gemeinden abgedeckt werden, die den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» zugewiesen sind. Die restlichen 20 % sollen den Gemeinden in den übrigen Handlungsräumen zugewiesen werden.

Seuzach befindet sich im Bereich der urbanen Wohnlandschaft. Es ist in den kommenden Jahren von einer stetigen Bevölkerungszunahme auszugehen.

Der kantonale Richtplan bezeichnet auf dem Gemeindegebiet von Seuzach einerseits einen Ausbau der Strassen- wie auch der Bahninfrastruktur:

- Ausbau S-Bahn Oberwinterthur-Seuzach auf Doppelspur, langfristiger Realisierungshorizont (Trasseesicherung)
- Ausbau A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss – Anschluss Oberwinterthur, Ausbau auf durchgehend 6 Fahrstreifen, mittelfristiger Realisierungshorizont (Zwischenergebnis)

Ausschnitt kantonaler Richtplan, Verkehr



2.3 Region Winterthur und Umgebung

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor.

Die Festsetzung des rechtskräftigen regionalen Richtplans Region Winterthur und Umgebung (RWU) erfolgte mit Beschluss des Regierungsrats vom 17. November 2021. Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen bereits die Festlegungen der Teilrevision 2022.

Zielbeschreibung Verkehr

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Winterthur und Umgebung (RWU) folgende Leitziele:

- Mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden die wirtschaftlich erforderlichen und sozial erwünschten Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch abgewickelt.
- Dem Fuss- und Veloverkehr wird ein sicheres und durchgehendes Wegnetz angeboten.
- Der Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr wird durch die Region gefördert und der Verbund von Bahn und Bus ist in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung und Nachfrage auszubauen.
- Das bestehende regionale Strassennetz muss dem weiter steigenden Verkehrsvolumen genügen und wird nur dort ergänzt, wo ausgewiesene Lücken bestehen.















Geplante Massnahmen

Im Bereich Verkehr trifft der regionale Richtplan auf dem Gemeindegebiet von Seuzach folgende Festlegungen:

- Bestehende Verbindungsstrassen: Anbindungen an Dinhard (Norden), Winterthur (Osten und Süden) sowie Hettlingen und Neftenbach (Westen)

- Sanierung/Aufwertung Strassenräume Stationsstrasse (Typ B, mittelfristig), Ortsdurchfahrt Unterohringen (Typ B, kurzfristig) sowie Ortsdurchfahrt Oberohringen (Typ A, kurzfristig)
- Geplanter Ausbau Park+Ride- (+ 25 PP) und Bike+Ride-Anlage (+80 VP) beim Bahnhof
- Radwege, davon eine mittel- bis langfristig geplante Veloschnellroute Seuzach-Winterthur Rosenberg sowie eine mittel- bis langfristige Aufwertung der Hauptverbindungen Feldweg (Verbreiterung, Neuasphaltierung) und Seuzach/Winterthur entlang Chrebsbach (Verbreiterung), sowie der Nebenverbindungen Schaffhauserstrasse (Signalisation ändern und ergänzen) und Welsikonerstrasse (Verbreiterung Velostreifen).
- Fuss- und Wanderwege, davon Neftenbach-Seuzach mit kurzfristigem Ausbau Infrastruktur (Signalisation, hindernisfreier Belag, Behinderten-Parkplatz)

Ausschnitt regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung, Teil Verkehr

Kanton	
bestehend	geplant
	 Ausbau Hochleistungsstrasse
	 Ausbau Bahnlinie
Region	
bestehend	geplant
	 Verkehrsstrasse
	 Grenzlinie der Strassenraum
	 Park+Ride-Anlage
	 Radweg
	 Fuss- / Wanderweg
	 Fuss- / Wanderweg mit Hindernis

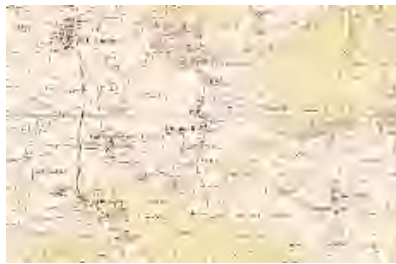


3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 Historische Entwicklung

Siedlungsentwicklung

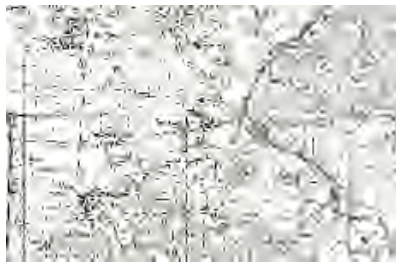
Die 1831 geschaffenen Zivilgemeinden Seuzach, Oberohringen und Unterohringen wurden 1928 wieder aufgehoben und zur Gemeinde Seuzach zusammengelegt. Noch heute gliedert sich Seuzach jedoch in einen Hauptsiedlungskörper und die beiden separaten Dorfteile Ober- und Unterohringen.



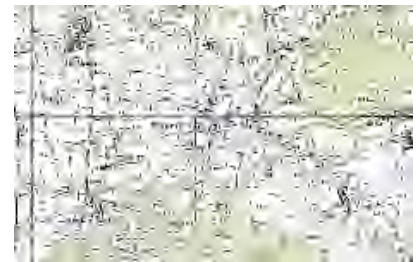
Historische Karte J. Wild (1850)



Siegfriedkarte 1880



Siegfriedkarte 1930



Alte Landeskarte 1956-65

3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

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.

Wirksame Abstimmung von Siedlung und Verkehr

(Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsplanung)

Die Raumplanung ermöglicht kurze Wege und trägt so zur Verkehrsvermeidung bei. Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, die kurze Wege begünstigen und die mit dem öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr gut erschlossen oder erschliessbar sind. Die Raumplanung trägt dazu bei, indem sie die Siedlungsentwicklung auf die Einzugsgebiete des öffentlichen Verkehrs konzentriert und eine ausreichende Nutzungsdurchmischung mit hoher Nutzungsdichte fördert.

3.3 Verkehrsentwicklung

Aktuelles Verkehrsverhalten

In den Daten ist ersichtlich, dass der Bi-Modalsplit in Seuzach ähnlich wie in den Nachbargemeinden ist.

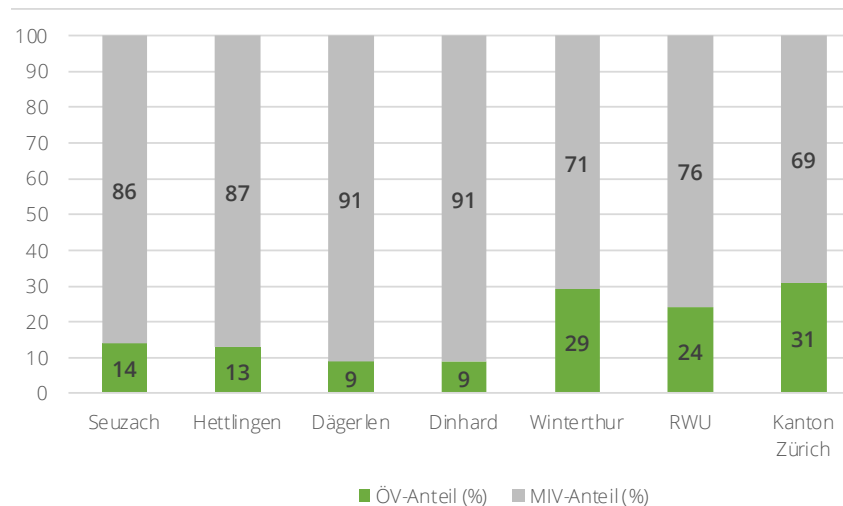
Der ÖV-Anteil bewegt sich in diesen Gemeinden zwischen 9 und 14 %, mit Ausnahme der Stadt Winterthur wo der ÖV-Anteil mit 29 % bedeutend höher ist.

Werden die Zahlen mit der Region Winterthur und Umgebung wie auch dem ganzen Kanton Zürich verglichen, zeigen sich deutliche Unterschiede. Sowohl die Region Winterthur und Umgebung als auch der Kanton haben einen deutlich höheren ÖV-Anteil.

Die Anteile der ÖV-Wege des Kantons sind im Vergleich mit der Gemeinde Seuzach um etwa das Doppelte höher.

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

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



Quell- und Zielverkehr 2018

Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich
(zh.ch/Verkehrsnachfrage)

Die Auswertung der Verkehrszahlen zeigt, dass die Verkehrsbeziehungen in die Stadt Winterthur klar am bedeutendsten sind. Bei den restlichen Gemeinden zeigt sich kein klarer Schwerpunkt.

Es ist gut zu erkennen, dass der Anteil an Fahrten beim motorisierten Verkehr deutlich höher ist als beim öffentlichen Verkehr.

Nur in die Städte Winterthur und Zürich macht der ÖV von Seuzach aus einen gewichtigen Anteil aus.

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen in der Gemeinde Seuzach

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






Bedeutendste Verkehrsbeziehungen im regionalen Kontext

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



Beabsichtigte Entwicklung
Ziele gemäss RWU

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept RWU werden die folgenden Strategien und Ziele festgelegt:

Strategie	Ziele			
	Z1: Optimieren des Verkehrsangebots	Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage	Z3: Verbesserung Verkehrssicherheit	Z4: Vermindern Belastungen und Ressourcenverbrauch
 S1: Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung	✓	✓		✓
 S2: Siedlungsentwicklung begünstigt kurze Wege	✓	✓		
 S3: Angemessene Erschliessung der Naherholungsgebiete		✓		✓
 S4: Steigerung der Attraktivität des Fuss- und Velowegenetzes	✓	✓	✓	✓
 S5: Leistungs- und Attraktivitätssteigerung ÖV-Angebote	✓	✓		✓
 S6: Aktive Steuerung und Lenkung des Verkehrs und konsequente Priorisierung des ÖV	✓	✓		✓
 S7: Parkierung als Steuerungsinstrument nutzen		✓		✓
 S8: Siedlungs- und landschaftsverträgliche Abwicklung des Verkehrs	✓		✓	✓
 S9: Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf übergeordnete Netze	✓	✓		
 S10: Umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs		✓		✓

3.4 Mobilitätstrends

Mikrozensus 2015

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine Person in der Schweiz pro Tag im Durchschnitt über eine Strecke von rund 37 Kilometern unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die Länge der Pendlerwege ist in den vergangenen Jahren angewachsen. Im Jahr 2016 mass ein Pendlerweg durchschnittlich 14.8 km. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Steigerung um 15 %.

Im Kanton Zürich liegt die mittlere Tagesdistanz pro Tag bei 35 Kilometern. Rund 57 % der Tagesdistanz werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 32 % fallen auf den öffentlichen Verkehr und etwas weniger als 10 % auf den Fuss- und Veloverkehr.

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (44 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück), gefolgt vom Einkaufsverkehr. In den vergangenen zwei Jahrzehnten verlor der Freizeitverkehr an Bedeutung, während der Arbeits- und Ausbildungsverkehr zugelegt hat.

Aktualisierung 2021

Ende April 2023 wurde der Mikrozensus 2021 publiziert. Die Mobilität der Bevölkerung stand 2021 zum Teil unter dem Einfluss der Covid-Pandemie und den gesundheitspolitischen Massnahmen, was bei der Betrachtung der Zahlen zu beachten ist.

Die Länge der Wegstrecke hat sich im Vergleich zum Mikrozensus 2015 verkürzt und beträgt im Jahr 2021 noch rund 30 Kilometer. Entsprechend hat sich auch die Tagesunterwegszeit auf 80.2 Minuten verringert. Auch die mittlere Tagesdistanz in der Agglomeration Zürich hat sich auf 29.1 Kilometer pro Tag reduziert.

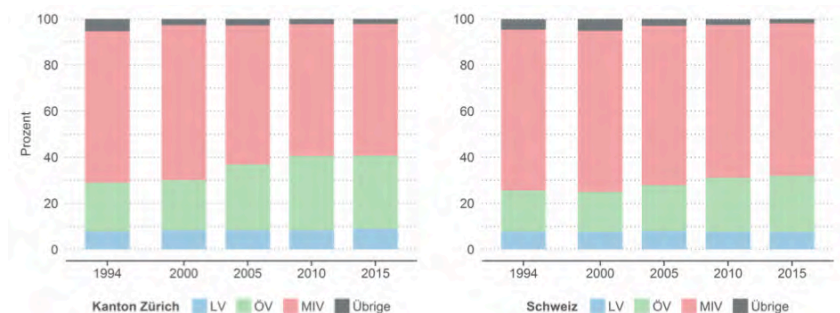
Der Freizeitverkehr bleibt mit 43 % weiterhin der wichtigste Verkehrszweck, gefolgt vom Pendlerverkehr mit einem Anteil von 28 %.

Entwicklung Modalsplit Kanton Zürich

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem Mikrozensus (2010) 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.

Modalsplit 1994 bis 2015 im Kanton Zürich und in der Schweiz

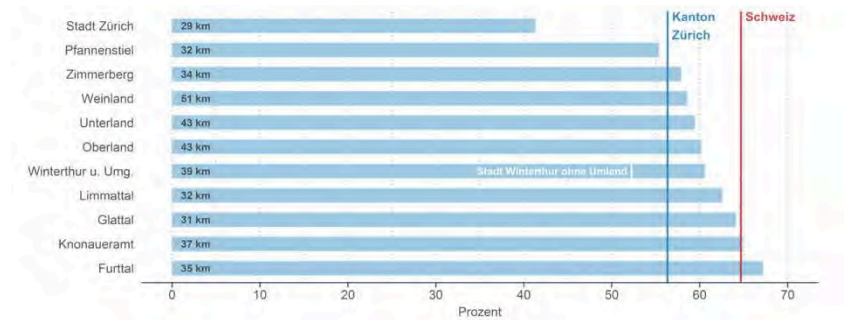
Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;
Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr



Region Winterthur und Umgebung

Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;
Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

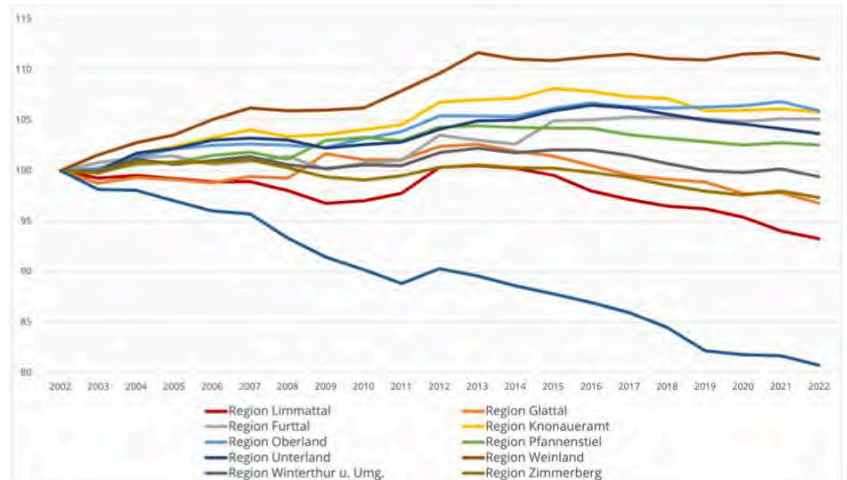
Im kantonalen Vergleich zeigt sich, dass in der Region Winterthur und Umgebung pro Kopf und Tag 39 Kilometer zurückgelegt werden.



Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich ist der Motorisierungsgrad in der Region Winterthur und Umgebung seit 2016 langsam abnehmend. Die grösste Abnahme im Kanton ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen. Der Motorisierungsgrad nach dem Höchststand 2017 (598) in Seuzach ist ebenfalls abnehmend. Im Jahr 2023 weist Seuzach noch einen Motorisierungsgrad von 567 Personenwagen pro 1'000 Einwohner auf und liegt damit tiefer als in Dägerlen (622) und Dinhard (601), jedoch höher als in Hettlingen (548) und Winterthur (389).

Entwicklung Motorisierungsgrad
Kanton Zürich
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Der Motorisierungsgrad:
Verhältnis der Anzahl Kraftfahrzeuge/Pkw
(pro 1000 Einwohner) und Einwohner

Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet das Potenzial, die CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs zu senken und trägt damit zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Es ist davon auszugehen, dass der Trend anhält und der Marktanteil bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb weiter stark ansteigen wird. Gemeinden können diese Entwicklung unterstützen, indem sie gute Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen schaffen.

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

Zwei weitere Trends, die die zukünftige Mobilität beeinflussen werden, sind die Digitalisierung (z.B. autonome Fahrzeuge) sowie die Zunahme von öffentlichen und privaten Sharing-Angeboten.

Diverse Studien zeigen, dass die Auswirkungen der Digitalisierung, die Zunahme und Bekanntheitssteigerung von Mobilitäts-Sharing als auch die Zunahme an «eFäGs» (motorisierten fahrzeugähnlichen Geräten) schwer einzuschätzen ist. Werden mit der Digitalisierung vorwiegend individuelle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt, geht die Tendenz eher Richtung Fahrtzunahme. Setzen sich hingegen Carpooling-Angebote durch, könnte die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden.

3.5 Verkehrsbelastungen

Übergeordnete Strassen als Hauptverkehrsträger

Durch Seuzach verlaufen insgesamt 3 Kantonsstrassen:

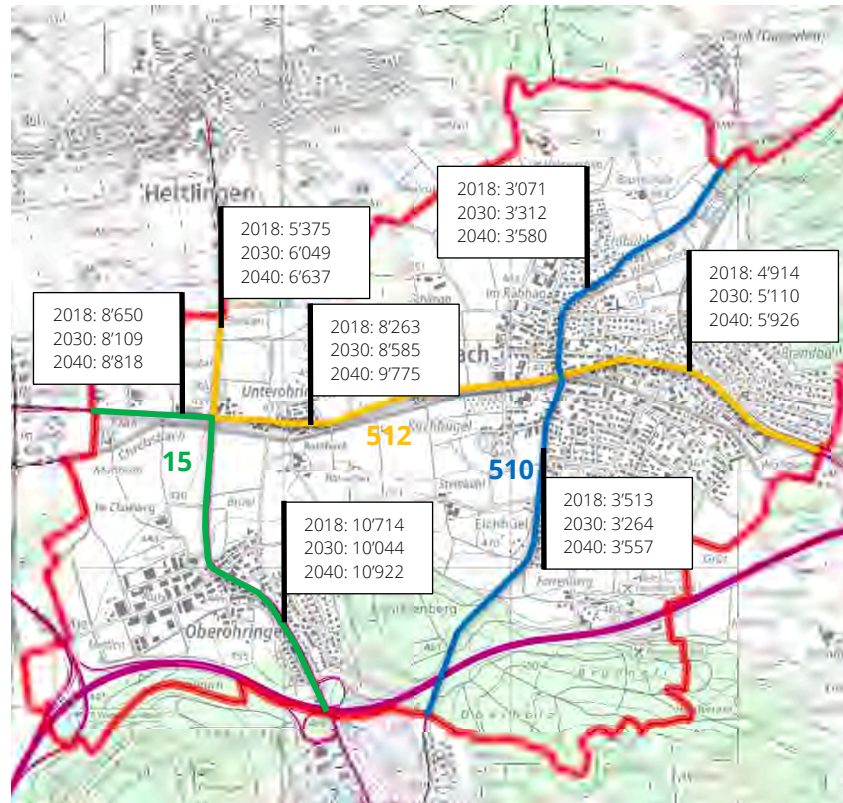
- 15 Rietstrasse - Schaffhauserstrasse
- 510 Welsikonerstrasse - Winterthurerstrasse
- 512 Schaffhauserstrasse – Ohringerstrasse - Stationsstrasse

Ausserorts gilt auf diesen Strassen Tempo 80 (Ausnahme: Tempo 60 auf Schaffhauserstrasse im Bereich Autobahnein-/ausfahrt), innerorts Tempo 50. Es ergeben sich damit besonders hohe Anforderungen an die teils divergierenden Ziele «Verkehr durchleiten» und «fussgänger- und velofreundliche Infrastruktur in den Ortszentren».

Auf den Kantonsstrassen wird bis 2030 und insbesondere auch bis 2040 eine weitere signifikante Zunahme der Verkehrsbelastung prognostiziert.

Übersicht durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) gemäss Gesamtverkehrsmo-
dell Kanton Zürich

Quelle: maps.zh.ch



3.6 Fazit

Angebotsorientiertes Strassen- netz für den MIV

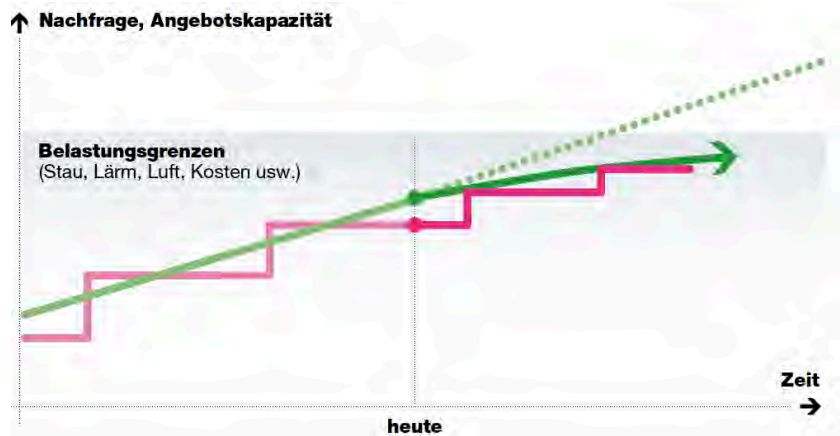
Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme der Verkehrsmenge zu erheblichen Belastungen, besonders bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

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.

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018



Kommunale Strategieansätze

Für die kommunale Planung werden basierend auf den übergeordneten Vorgaben, der Analyse des heutigen Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsbeziehungen folgende Strategieansätze definiert:

- Bauliche Entwicklung schwerpunktmässig im Bereich der gut mit dem öffentlichen Bereich erschlossenen Gebiete
- Schaffen von guten Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet mit einem zweckmässigen Fussweg- und Velonetz
- Förderung des überkommunalen Veloverkehrs durch das Schaffen von durchgehenden, gut signalisierten und direkten Wegen zwischen den Zielorten
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs

4 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

4.1 Gesamtverkehrsstrategie

Übergeordnete Vorgaben

Die strategischen Ziele für den Verkehr leiten sich aus der übergeordneten Gesetzgebung, dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und der übergeordneten Richtplanung ab. Für die kommunalen Ziele ist insbesondere die Zielsetzung der regionalen Richtplanung massgebend.

Regionaler Richtplan

Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem in der Region sicherzustellen, ist/sind:

Auszug regionale Ziele

- bei der Nutzweise und Nutzungsdichte der Siedlungsgebiete die Erschliessungsqualität zu berücksichtigen.
- der Anteil von öffentlichem Personenverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen.
- die Verbindungen zwischen den Zentren innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region zu stärken.
- verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Personenverkehr siedlungsverträglich sicherzustellen.
- die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Bevölkerung zu erhöhen.
- grenznahe Strassenprojekte mit den Nachbargemeinden und -regionen abzustimmen.

Bi-Modalsplit

In der Region Winterthur und Umgebung soll gemäss regionalem Richtplan beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 23 % (Stand 2011) auf 30 % (2030) erhöht werden.

Stossrichtungen für die kommunale Richtplanung

Die Gemeinde Seuzach legt folgende Stossrichtungen fest, um den übergeordneten Zielsetzungen Rechnung zu tragen:

- Durch das Schaffen guter Bedingungen beim Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichen Verkehr soll ein wesentlicher Anteil der MIV-Fahrten beim Quell-, Ziel- und Binnenverkehr verlagert werden.
- Die öffentlichen Räume sollen für den Fuss- und Veloverkehr sicher und benutzerfreundlich ausgestaltet werden.
- Die negativen Auswirkungen des MIV (Lärm- und Schadstoffemissionen, vorhandene Trennwirkung, Verkehrssicherheit) sollen insbesondere auf den Kantonsstrassen reduziert werden.
- Die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Strassenräumen soll verbessert werden.
- Die übergeordnete Koordination ist mit einer abgestimmten Planung und dem situativen Einbezug der Nachbargemeinden und/oder dem Kanton sicherzustellen.

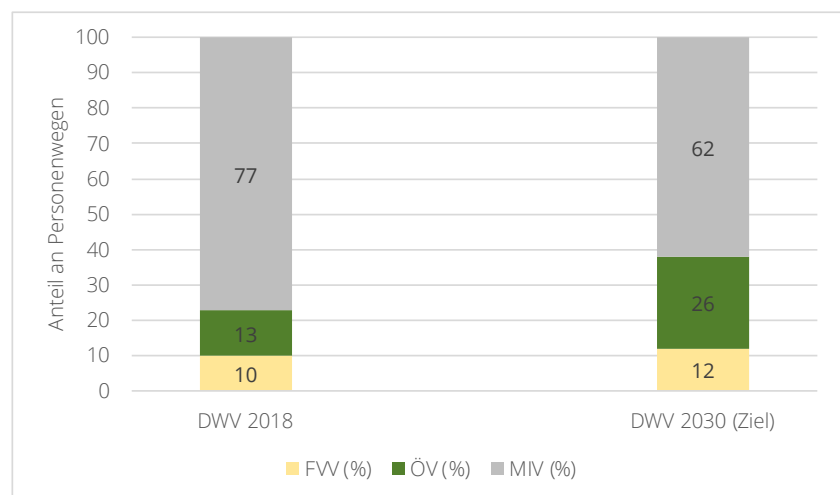
Zielbild Modalsplit

In der folgenden Grafik wird aufgezeigt, wie sich der Modalsplit bis 2030 entwickeln soll.

Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs wurde auf Basis des Gesamtverkehrskonzepts des Kantons Zürich abgeschätzt und die Anteile des MIV und ÖV anhand des Bimodalsplit berechnet (86 % MIV und 14 % ÖV).

Modalsplit

Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des GVK des Kantons Zürich und Annahmen zum Fuss- und Veloverkehr



4.2 Kommunale Ziele

Kommunale Gesamtverkehrsziele

Basierend auf dem REK, der Standortbestimmung und der Zielsetzung sowie den Massnahmen aus der übergeordneten Richtplanung sind für den Verkehrsplan der Gemeinde Seuzach folgende Gesamtverkehrsziele wegleitend:

Fuss- und Veloverkehr

- Seuzach verfügt über ein attraktives, dichtes und sicheres Fuss- und Velowegnetz. Bestehende Schwachstellen sind behoben und Netzlücken geschlossen.
- Wichtige Zielorte im Siedlungsgebiet (Zentrum, Schulen, ÖV-Haltestellen) und Erholungs- und Freiräume sind mit direkten Wegen erschlossen und verfügen über ausreichende, gut erreichbare und nach Möglichkeit gedeckte Veloabstellplätze
- Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der innerörtlichen Achsen ist durch gezielte Massnahmen bei der Umgestaltung der Strassenräume deutlich erhöht.

Öffentlicher Verkehr

- Seuzach verfügt über ein attraktives ÖV-Angebot mit benutzerfreundlichen Anschlussverbindungen zu den wichtigsten Zielen der Region.
- Schlecht erschlossene Quartiere sind besser an das ÖV-Netz angebunden.
- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind an das Fuss- und Velowegnetz angebunden, hindernisfrei zugänglich und zweckmässig ausgestattet.

Motorisierter Verkehr

- Die grossen Verkehrsströme sind auf den Hauptverkehrsachsen (Kantonsstrassen) kanalisiert.
- Die Ortsdurchfahrten sind gestalterisch aufgewertet und hitzeangepasst ausgestaltet.
- Die Wahrnehmbarkeit der einzelnen Ortseingänge ist durch entsprechende Massnahmen verbessert.
- Der innerörtliche Verkehr wird durch situativ passende Massnahmen siedlungsverträglich und sicher abgewickelt. Bauliche Massnahmen bei Temporeduktionen werden nur wo nötig realisiert.
- Die Gemeinde verfügt über eine bedarfsgerechte und zweckmässig bewirtschaftete öffentliche Parkierung.

5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

5.1 Allgemeines

S-Bahn

Der Bahnhof Seuzach wird im Halbstundentakt von der S29 (Verbindung Winterthur-Stein am Rhein, Thurbo) sowie im Stundentakt von der S11 (Aarau-Seuzach) bedient.

Der kantonale Richtplan sieht zwischen Oberwinterthur und Seuzach langfristig einen Ausbau auf Doppelspur vor. Langfristig wird sich das ÖV-Angebot somit weiter verbessern. Zudem bezeichnet der kantonale Richtplan im Bereich Oberohringen einen geplanten Bahntunnel (Rosenberg). Diese Massnahme tangiert die Gemeinde zwar räumlich aber nicht bezüglich des ÖV-Angebots.

Buslinien

In Seuzach verkehren die folgenden Buslinien:

- 612 (Seuzach Bhf. – Andelfingen Bhf.),
Mo-So, 6-23 Uhr, 1h-Takt
- 674 (Seuzach Bhf. – Pfungen Bhf.),
Mo-So, 5-24 Uhr, 1/2h-Takt
- 676 (Winterthur HB – Henggart Bhf.),
Mo-So 5-24 Uhr, 1/2h- resp. 1h-Takt
(Mo-Sa vor 6 und nach 20 Uhr sowie So)
- 679 (Seuzach Bhf. – Hettlingen, Föhrenstrasse),
Mo-Fr, 7-18 Uhr, 1h-Takt

Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Seuzach, Bahnhof	bestehend
• Seuzach, Mörsburgstrasse	bestehend
• Seuzach, Gemeindehaus	bestehend
• Seuzach, Alterszentrum	bestehend
• Seuzach, Im Rähbagg	bestehend
• Seuzach, Breitstrasse	bestehend
• Seuzach, Forrenbergstrasse	bestehend
• Unterohringen, Dorf	bestehend
• Unterohringen, Wisental	bestehend
• Oberohringen, Friedenstrasse	bestehend
• Oberohringen, Münzerstrasse	geplant

- Oberohringen, Erlenstrasse geplant

Wirkung

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können.

Erläuterungen

Nebst den 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, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellplätze).

Die beiden geplanten Haltestellen in Oberohringen dienen als Ersatz für die bestehende Haltestelle Friedenstrasse. Diese fällt somit mit Realisierung dieser weg.

6 STRASSENNETZ

6.1 Allgemeines

Strassenfunktion

Im kommunalen Verkehrsplan werden zwei Strassenkategorien unterschieden:

- Strassen mit übergeordneter Bedeutung
- Kommunale Sammelstrassen (Groberschliessung)

Die Funktionen und Anforderungen, die diese Strassen zu erfüllen haben, sind im Folgenden beschrieben.

Grundsatz

Das Siedlungsgebiet von Seuzach wird von drei übergeordneten Strassenzügen durchquert. Bei allen der betroffenen Strassenzügen handelt es sich um regionale Verbindungsstrassen des Kantons, welche innerorts mit Tempo 50 und ausserorts mit Tempo 60/80 signalisiert sind.

In Seuzach sind diverse Tempo-30-Zonen in Kraft (Seebuehl-/Breitestrasse, Weid, Forrenbergstrasse, Aubodenstrasse, Trottenstrasse).

6.2 Übergeordnete Festlegungen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Seuzach haben die Routen 15 (Rietstrasse – Schaffhauserstrasse), 510 (Welsikonerstrasse – Winterthurerstrasse) und 512 (Schaffhauserstrasse – Ohringerstrasse – Stationsstrasse) eine übergeordnete Bedeutung. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Da wesentliche Abschnitte der übergeordneten Strassen mitten durch das Siedlungsgebiet führen, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen und der Verkehrssicherheit ebenso Rechnung getragen wird wie im übrigen Gemeindegebiet. Mit den regionalen Karteneinträgen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten (Stationsstrasse, Unterohringen, Oberohringen) sind diese Bemühungen punktuell bereits in die übergeordnete Planung eingeflossen.

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Hochleistungsstrasse

Verbindungsstrassen

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

• A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss – Anschluss Oberwinterthur, Ausbau auf durchgehend 6 Fahrstreifen, mittelfristig, Zwischenergebnis	K, geplant
• Rietstrasse	R, bestehend
• Schaffhauserstrasse	R, bestehend
• Welsikonerstrasse	R, bestehend
• Winterthurerstrasse	R, bestehend
• Schaffhauserstrasse	R, bestehend
• Ohringerstrasse	R, bestehend
• Stationsstrasse	R, bestehend

6.3 Haupterschliessungsstrassen

Kommunale Sammelstrassen

Es werden folgende Sammelstrassen bezeichnet:

• Aspstrasse	bestehend
• Münzerstrasse	bestehend
• Friedenstrasse	bestehend
• Schulstrasse	bestehend
• Erlenstrasse	bestehend
• Turnerstrasse	bestehend
• Kirchhügelstrasse	bestehend
• Möslistrasse	bestehend
• Haldenstrasse	bestehend
• Landstrasse	bestehend
• Mörsburgstrasse	bestehend
• Bachtobelstrasse	bestehend
• Breitestrasse	bestehend
• Birchstrasse	bestehend
• Gotthelfstrasse	bestehend
• Seebühlstrasse	bestehend
• Forrenbergstrasse	bestehend
• Reutlingerstrasse	bestehend
• Stadlerstrasse	bestehend
• Hochgrütstrasse	bestehend

Wirkungen

Die kommunalen Sammelstrassen (rot) stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes direkt ab den Strassen von übergeordneter Bedeutung sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniehenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Erläuterungen

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung.

6.4 Strassenaufwertungen

Gestaltung Ortseingang

Kommunal

• Ortseingang Unterohringen	bestehend
• Ortseingang Seuzach Nord	bestehend
• Ortseingang Seuzach Ost	bestehend
• Ortseingang Seuzach West	bestehend
• Ortseingang Oberohringen Nord	geplant
• Ortseingang Oberohringen Süd	geplant
• Ortseingang Seuzach Ost (Wolfgang)	geplant
• Ortseingang Seuzach Süd	geplant

Aufwertung Ortsdurchfahrt

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

• Stationsstrasse	R, geplant
• Ortsdurchfahrt Unterohringen	R, geplant
• Ortsdurchfahrt Oberohringen	R, geplant

Kommunale Anliegen an übergeordnete Strassen

Die Gemeinde Seuzach beantragt die Aufwertung der Winterthurerstrasse im Abschnitt Breitstrasse bis Stationsstrasse in Abstimmung mit der geplanten Umgestaltung der Stationsstrasse.

• Winterthurerstrasse	geplant
-----------------------	---------

Kommunale Aufwertung

Kommunal

• Breitstrasse	geplant
• Birchstrasse	geplant

Wirkungen

Die Festlegungen bedeuten, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine attraktive und aufenthaltsfreundliche Gestaltung unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Der Strassenraum soll in Abstimmung auf die Nutzungen der betroffenen Ortsteile aufgewertet werden.

Die heutigen Ortseingänge sind soweit noch nicht umgesetzt entsprechend dem Ortsbild attraktiv auszugestalten. Der bestehende Ortseingang im Osten von Seuzach ist mit Entwicklung des Gebiets Wolfsgang aufzuheben resp. umzugestalten und weiter östlich neu auszuführen.

Die geplante Strassenraumaufwertung an der Breite- und Birchstrasse (kommunale Sammelstrassen) liegt gänzlich in der Kompetenz der Gemeinde Seuzach. Bei den übrigen Aufwertungen handelt es sich um Kantonsstrassen, somit ist hier eine Koordination mit dem Amt für Verkehr vorzusehen.

Erläuterungen

Die kommunal geplante Strassenraumaufwertung an der Winterthurer-/Breite-/Birchstrassestrasse präzisiert die vorgesehenen Massnahmen aus dem räumlichen Entwicklungskonzept. Sie soll die Schaffung eines attraktiven Zentrums unterstützen und die Strasse besser in die bebaute Umgebung einbinden. Dazu sind zwingend die angrenzenden privaten Vorbereiche in die Planung miteinzubeziehen.

6.5 Verkehrsberuhigung

Langsamfahrzonen

Kommunal

• Oberohringen Nord	bestehend
• Seuzach Süd / Forrenberg	bestehend
• Halden (Turnerstrasse/Mösli)	geplant
• Seuzach Nord	geplant
• Brandbüel	geplant
• Kirchhügel	geplant
• Oberohringen Süd (Rütistrasse/Erlenstrasse)	geplant

Wirkungen

In den Wohnquartieren und im Zentrum sind die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fortzuführen. Das Massnahmenpektrum umfasst:

- Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- Bauliche Massnahmen und Ausstattungselemente zur Sicherstellung einer hohen Aufenthaltsqualität
- Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei örtlichen Gefahrenstellen

Erläuterungen

In Seuzach sind bereits seit geraumer Zeit der südliche Teil von Seuzach sowie grosse Teile von Oberohringen als Tempo-30-Zonen signalisiert. Die Ausdehnung von Tempo 30 ist in weiteren Bereichen ist bereits geplant. Mittelfristig sollen sämtliche Wohn- und Zentrumsgebiete mit wenigen Ausnahmen (z.B. Privatstrassen) flächendeckend verkehrsberuhigt werden.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit mittels Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen dient der gegenseitigen Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nimmt die Verkehrssicherheit zu, bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab und Gefahrenstellen werden entschärft.

Je nach Höchstgeschwindigkeit bieten sich auch unterschiedliche Massnahmen der Strassenraumgestaltung an. Dank kleineren Beschleunigungsphasen durch die Geschwindigkeitsreduktion kann zudem mit einer Reduktion des Lärms und des Ausstosses von Luftschadstoffen gerechnet werden.

Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen leisten in mehrererlei Hinsicht einen positiven Beitrag an die verkehrspolitischen Ziele des Verkehrsplans.

7 PARKIERUNG

7.1 Allgemeines

Pflichtparkplätze

Bei allen öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist die jeweilige Bauherrschaft verpflichtet, Abstellplätze zu erstellen. In der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Seuzach wird geregelt, wie diese Zahl abhängig von der Nutzung zu bestimmen ist.

Parkplatzbewirtschaftung

Die Gemeinde Seuzach verfügt seit 2022 über eine Parkierungsverordnung sowie ein Parkierungsreglement. Darin wird die Parkplatzbewirtschaftung (Parkieren gegen Gebühr und mit Parkscheibe) innerhalb der Gemeinde verbindlich geregelt.

Parkierung im öffentlichen Interesse

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Erweiterung Park+Ride-Anlage beim Bahnhof Seuzach R, geplant
total 100 PP (75 PP bestehend / 25 PP geplant)

Kommunal

- Parkplatz, Schwimmbad bestehend
 - Parkplatz Werkhof bestehend
 - Parkplatz Pünten bestehend
 - Parkplatz Kirchgasse bestehend
 - Parkplatz Friedhof bestehend
 - Parkplatz Obstgarten bestehend
 - Parkplatz Vitaparcours bestehend
 - Parkplatz Lindenplatz bestehend
 - Parkplatz Forrenberg bestehend
 - Erweiterung Parkplatz Rietacker geplant
- total 125 PP (65 PP bestehend / 60 PP geplant)

Rechtswirkungen

Der Eintrag im kommunalen Richtplan schafft die behördenverbindliche Voraussetzung für den Fortbestand und die Bewirtschaftung der Anlagen. Mit der Festlegung der Anlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung. Die Arealsicherung sowie der Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze sind Sache des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen zu privaten Parkierungsanlagen

Auf kommunaler Stufe sind in der Nutzungsplanung Vorgaben zur Parkierung zu machen. Die Parkplatzvorgaben sollen der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» entsprechen und die maximale Parkplatzanzahl pro Wohneinheit soll begrenzt werden. Zudem soll an geeigneten Standorten und im Interesse des Ortsbildschutzes eine Reduktion von Abstellplätzen ermöglicht respektive verlangt werden können

8 VELOWEGE UND VELOPARKIERUNGSANLAGEN

8.1 Allgemeines

Regionale Radwege

Die regionalen Velowege stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den Arbeitsplatzgebieten ausserhalb der Gemeinde sicher.

Radwegnetz

Die kommunalen Velowege erschliessen die wichtigen Zielgebiete innerhalb von Seuzach. Sie dienen primär den Schülern, Arbeitspendlern und den Einkaufskunden sowie den Erholungssuchenden. Insgesamt soll die Veloführung im Gemeindegebiet von Seuzach übersichtlicher, sicherer und durchgehend gestaltet werden.

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

Veloparkieranlagen

Bei den wichtigen Zielgebieten (Bahnhof, Bushaltestellen, Schulanlagen, Versorgungseinrichtungen sowie Verwaltung) sind an gut zugänglicher Lage genügend Veloparkieranlagen vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

Anforderungen

Der Ausbaustandard von Radwegen richtet sich nach der Topografie und dem Verkehrsaufkommen von Motorfahrzeugen.

Hinweis auf Planungshilfen

Zusätzlich richtet sich der Ausbaustandard nach folgenden Planungshilfen:

- SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen
- SN 40 201 Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil
- SN 40 065 Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen
- Planung von Velorouten, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, Bundesamt für Strassen ASTRA und Stiftung SchweizMobil, 2008
- Standards Veloverkehr, Kanton Zürich, 2023
- Merkblätter Veloparkierung des Kantons Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

8.2 Übergeordnete Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Velowege wird verzichtet. Im Plan sind alle Velowege eingetragen.

Überkommunal

In der Gemeinde Seuzach sind folgende überkommunalen Ausbaumasnahmen als "geplant" bezeichnet:

Velowegnetz

- Seuzach-Winterthur Rosenberg: Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zu Veloschnellrouten-Standard, mittel- bis langfristig R, geplant
- Seuzach, Feldweg: Weg verbreitern, neu asphaltieren, mittelfristig R, geplant
- Seuzach/Winterthur, Weg entlang Chrebsbach, Etwilerstrasse: Veloweg verbreitern, mittel- bis langfristig R, geplant
- Seuzach, Schaffhauserstrasse: Signalisation ändern und ergänzen, mittelfristig R, geplant
- Seuzach, Welsikonerstrasse: Verbreiterung Velostreifen, kurzfristig R, geplant

Veloparkierungsanlagen

- Erweiterung Bike+Ride-Anlage beim Bahnhof Seuzach total 200 VP (120 VP bestehend / 80 VP geplant) R, geplant

8.3 Kommunale Festlegungen

Kommunal

Velowegnetz

- Schulstrasse zwischen Ohringerstrasse und Schaffhauserstrasse bestehend
- Münzerstrasse zwischen Schulstrasse und Winterthurerstrasse bestehend
- Breitestrasse zwischen Winterthurerstrasse und Birchstrasse bestehend
- Birchstrasse von Stationsstrasse via Birchweg, Im Handschlüssel und Hochgrütstrasse bis Winterthurerstrasse bestehend
- Reutlingerstrasse zwischen Winterthurerstrasse bis zur Gemeindegrenze bestehend

Veloparkierungsanlagen

- Veloparkierung Rietacker geplant

Wirkungen

Die Festlegungen bedeuten, dass auf den als „geplant“ bezeichneten Abschnitten Massnahmen für einen sicheren Veloverkehr geprüft und wenn verhältnismässig sinnvoll umgesetzt werden.

Die Festlegung von Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen sowie an Bushaltestellen und wichtigen kommunalen Zielorten die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind grundsätzlich oberirdische Abstellplätze an gut

zugänglicher Lage vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. Die Gemeinde ist verpflichtet die festgelegten Anlagen zu erstellen respektive auszubauen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Anliegen der Gemeinde

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege liegt in der Zuständigkeit des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeinde setzt sich jedoch beim Kanton dafür ein, dass eine sichere Infrastruktur zur Verfügung steht und Radstreifen entweder separat geführt oder durchgehend markiert werden. Um zusammenhängende Velowegnetze sicherzustellen, sind die Kreuzungen besonders sorgfältig zu planen und die bestehenden Netzlücken zu schliessen. Sie arbeitet darauf hin, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes, attraktiv zu befahrendes, gefahrenarmes Netz bilden, das dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Sportverkehr (Freizeitnetz) dient.

Mit den überkommunalen bestehenden Radwegverbindungen besteht in Seuzach bereits ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr, welches hauptsächlich die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zum Bahnhof sicherstellt. Die bezeichneten kommunalen Radwege bilden zusätzliche wichtige Routen des Alltags- und Freizeitverkehrs und knüpfen an die überkommunalen Verbindungen an. Mit den schwach frequentierten Quartierstrassen bestehen weitere attraktive und sichere Verbindungen für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen.

Bei der Sanierung von Strassenzügen wie auch bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Punktuelle Gefahrenstellen sollen behoben und sichere Querungen ermöglicht werden. Dabei sind die kantonalen «Standards Veloverkehr» im Sinne einer Empfehlung zu berücksichtigen.

Veloparkieranlagen bilden einen wichtigen Bestandteil des Velonetzes, da sie das sichere Abstellen von Velos an den wichtigsten Zielorten gewährleisten und dadurch zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel beitragen.

Die öffentlichen Bauten und Anlagen sind grundsätzlich ausreichend mit Veloabstellplätzen ausgestattet.

9 FUSS- UND WANDERWEGE

9.1 Allgemeines

Grobmaschiges regionales Netz

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten überkommunalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Dieses grobmaschige Netz wird insbesondere im Baugebiet bzw. zwischen den Ortsteilen durch die kommunalen Wege ergänzt.

Dichtes Netz im Siedlungsgebiet

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere Regionalnetz verdichtet. Folgende Verbindungen sind enthalten:

- Hauptverbindungen zu den öffentlichen Einrichtungen, zu den Schulen, zu Versorgungseinrichtungen, zu den ÖV-Haltestellen etc.
- Wanderwege zur Erschliessung der Erholungsgebiete

Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.

Anforderungen an die Beläge

Im Siedlungsgebiet weisen die festgelegten Fusswege in der Regel einen Hartbelag auf. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Wege ohne Hartbelag anzustreben. 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 oder ein Ersatz zu bieten.

9.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Die Hauptfusswege sind im regionalen Richtplan festgelegt. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Bau- und Unterhalt der regionalen Fuss- und Wanderwege sind Aufgabe des Kantons.

9.3 Kommunale Festlegungen

Festlegungen

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege bezeichnet. Auf eine detaillierte Auflistung wird verzichtet.

Die festgelegten Fusswege (bestehend) sollen in ihrem Raum gesichert werden und bilden zusammen mit den überkommunalen Fuss- und Wanderwegen (bestehend/geplant) ein dichtes und attraktives Fusswegnetz.

In der folgenden Tabelle sind alle geplanten Ausbauvorhaben zur Schliessung der Netzlücken aufgelistet.

Massnahmen zur Netzergänzung

- Übergang Chrebsbach geplant

Wirkungen

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 Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt 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 (Übergänge z.B. mit Mittelinseln sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen

Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängern (u.a. Kinder, Betagte, Benutzer ÖV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen.

Im kommunalen Verkehrsplan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen.

Es ist ein zusätzlicher Übergang über den Chrebsbach als "geplant" festgelegt, um ein dichtes geschlossenes Netz im Zentrum sicherzustellen.

Ausbaustandard

Der Ausbau entspricht grundsätzlich den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. 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.

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

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.

Weiterführung an der Gemeindegrenze

Die kommunalen Fusswege stossen teilweise an Gemeindegrenzen an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich und die Wege bestehen.

10 ERGÄNZUNG LANDSCHAFT

10.1 Ausgangslage

Ausgangslage

Im kommunalen Gesamtplan von 1984 wurden bis anhin die Erholungsgebiete von Seuzach bezeichnet. Diese sollen auch mit der Aufhebung des Gesamtplans in der kommunalen Richtplanung weiterhin gesichert sein und bilden die Grundlage zur Bezeichnung der Erholungszonen in der Nutzungsplanung.

10.2 Erholungsgebiet

Ziele

Die Gemeinde beabsichtigt mit der Festlegung der Erholungsgebiete auf Stufe kommunaler Richtplan folgende Ziele:

- Schaffung der Grundlage für die Bezeichnung von Erholungszonen in der kommunalen Nutzungsplanung

Die bestehenden kommunalen Festlegungen werden beibehalten und übernommen.

Übergeordnete Festlegungen

Es sind keine übergeordneten Festlegungen vorhanden.

Kommunale Festlegungen

Es werden folgende Erholungsgebiete bezeichnet:

• Erholungsgebiet Wisental	bestehend
• Erholungsgebiet Geren	bestehend
• Erholungsgebiet Chirchhoger	bestehend
• Erholungsgebiet Schwimmbad	bestehend
• Erholungsgebiet Sportanlage Rolli	bestehend

Rechtswirkung

Die Festlegungen bilden die Grundlage für die Ausscheidung von Erholungszonen in der kommunalen Nutzungsplanung. Erholungsgebiete sichern Flächen, die der Erholung der Bevölkerung dienen.

Erläuterungen

Gemäss Artikel 61 PBG sind Erholungszonen Flächen, welche für die Erholung der Bevölkerung nötig sind. In der Erholungszone sind Bauten und Anlagen zulässig, jedoch nur, wenn sie den Vorgaben der Richtplanung entsprechen. Die Gemeinde erlässt die nötigen Bauvorschriften für die zulässigen Bauten und Anlagen in der Erholungszone in der kommunalen Nutzungsplanung.

11 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan 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 Verkehrsplanfestlegungen zu organisieren.

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

- Im Interesse einer gesteigerten Aufenthaltsqualität sowie einer Aufwertung des Ortsbildes sollen einzelne Strassenräume im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden. Im selben Zuge sind die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.
- Das vorhandene Fuss- und Velowegnetz soll stellenweise ergänzt werden, um eine verbesserte Durchgängigkeit zu erreichen. Zudem werden wichtige, bestehende Verbindungen festgelegt, welche die übergeordneten Verbindungen ergänzen. Dadurch wird eine Modal-Split-Veränderung insbesondere hinsichtlich des Binnenverkehrs zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.

Regionale Vorgaben

Der kommunale Richtplan Verkehr entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans der Region Winterthur und Umgebung (inkl. Teilrevision 2022).

12 MITWIRKUNGSVERFAHREN

Kantonale Vorprüfung

Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom xx. xxxxxx 202x zum kommunalen Richtplan Stellung genommen und darin xx Anträge und Hinweise formuliert.

öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung liegt vom xx. xxxxxx 202x bis xx. xxxxxx 202x während 60 Tagen öffentlich auf. Während dieser Zeit können sich alle Personen zur Vorlage äussern.

Anhörung

Während der öffentlichen Auflage findet die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt.

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Zu sämtlichen Anträgen und Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren wird in einem separaten Bericht Stellung genommen. Sofern diese berücksichtigt werden können, fliessen die Anliegen in den vorliegenden Verkehrsplantext ein.