



Kanton Zürich

Gesamtrevision Richtplanung

BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN VERKEHR

Mit Erläuterungen gemäss Artikel 47 RPV

Stand öffentliche Auflage

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion

BDV Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Aufgaben und Inhalte	4
1.3	Verbindlichkeit	5
1.4	Mitwirkung	6
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	7
2.1	Bund	7
2.2	Kanton Zürich	10
2.3	Region Limmattal	14
2.4	Gemeinde Unterengstringen	17
2.5	Weitere Grundlagen	17
3	STANDORTBESTIMMUNG	18
3.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	18
3.2	Bevölkerungsentwicklung	18
3.3	Aktuelle und künftige Verkehrssituation	18
3.4	Mobilitätstrends	20
3.5	Fazit	23
4	KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR	24
4.1	Bestehender Verkehrsplan	24
4.2	Gesamtverkehrsstrategie	25
4.3	Kommunale Ziele	28
4.4	Fuss-/Wanderwege	30
4.5	Radwege und Veloparkierungsanlagen	33
4.6	Öffentlicher Verkehr	37
4.7	Motorisierter Individualverkehr	43
4.8	Parkierung	49
4.9	Güterverkehr	51
5	ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN	52
5.1	Allgemeines	52
5.2	Gesamtstrategie	52
5.3	Planeinträge	53
6	AUSWIRKUNGEN	55
7	KOSTENFOLGEN	57

Auftraggeber

Gemeinde Unterengstringen

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Fiona Mera, Anita Brechbühl

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass für die Gesamtrevision

Der rechtskräftige Richtplan der Gemeinde Unterengstringen stammt aus dem Jahr 1983 und besteht aus folgenden Teilrichtplänen:

- Siedlungs- und Landschaftsplan
- Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen
- Verkehrsplan
- Versorgungsplan

Die Teilrichtpläne sind inhaltlich veraltet und weichen von den übergeordneten Vorgaben ab. Eine mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung koordinierte Überarbeitung der kommunalen Richtplanung ist daher angebracht.

Entwicklungskonzept

Als konzeptionelle Grundlage für die gesamtheitliche Überarbeitung der Richt- und Nutzungsplanung hat die Gemeinde ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet. Um die Bevölkerung in den Planungsprozess zu integrieren, wurde 2022 ein Partizipationsverfahren gestartet. Zudem waren Personen aus der Bevölkerung in einer Arbeitsgruppe vertreten und dadurch in den Planungsprozess einbezogen.

Das Entwicklungskonzept bildet mit der Verabschiedung durch den Gemeinderat im Dezember 2023 einen wichtigen Orientierungsrahmen für die Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung. Die räumliche Analyse führt zu einer Vision mit folgenden Kernpunkten für die Mobilitätsentwicklung:

- Verbinden Zentrumszone mit Kernzone
Die Strassenräume zwischen den zwei Gebieten werden qualitativ gestärkt. Durch diese attraktiven Verbindungen entsteht eine Vernetzung der Zonen.
- Anbinden an Limmatraum
Bessere Ver- und Anbindung des Siedlungskörpers mit dem Limmatgrünraum.

Revisionsbestandteile

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehrs basiert auf den Zielen und Grundsätzen des Entwicklungskonzepts und umfasst folgende Bestandteile:

- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Festlegung und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte 1: Strassen / öffentlicher Verkehr, 1:5000
- Richtplankarte 2: Fuss- und Veloverkehr / öffentliche Bauten und Anlagen, 1:5000
- Formelle Aufhebung des Gesamtplans inkl. Teilrichtpläne aus dem Jahr 1983

1.2 Aufgaben und Inhalte

Inhalt

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

Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen

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

Richtplanung als Zwischenstufe

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

Zuständigkeit

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

Planungshorizont

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20 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.

Übersicht Planungssystem

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

1.3 Verbindlichkeit

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

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

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

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

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

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt. Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

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

Erläuterungen

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

1.4 Mitwirkung

Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wurde dem Kanton vorgängig zur öffentlichen Auflage zur Vorprüfung eingereicht. Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich hat mit Vorprüfungsbericht vom 13. September 2024 Stellung genommen und unter Berücksichtigung der Anträge eine Genehmigung in Aussicht gestellt. Den Umgang mit den einzelnen Anträgen ist im Bericht zur Mitwirkung (vgl. Beilage) dargelegt.

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 21. November 2024 und 20. Januar 2025. Während der Frist der öffentlichen Auflage kann die Bevölkerung zur Planungsvorlage Stellung nehmen und Änderungsanträge einreichen.

Anhörung

Die Nachbargemeinden Oberengstringen, Schlieren, Weiningen, Dietikon und Regensdorf sowie die Region Limmattal wurden über die Auflage des kommunalen Richtplans der Gemeinde Unterengstringen informiert und zur Stellungnahme eingeladen.

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 schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

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

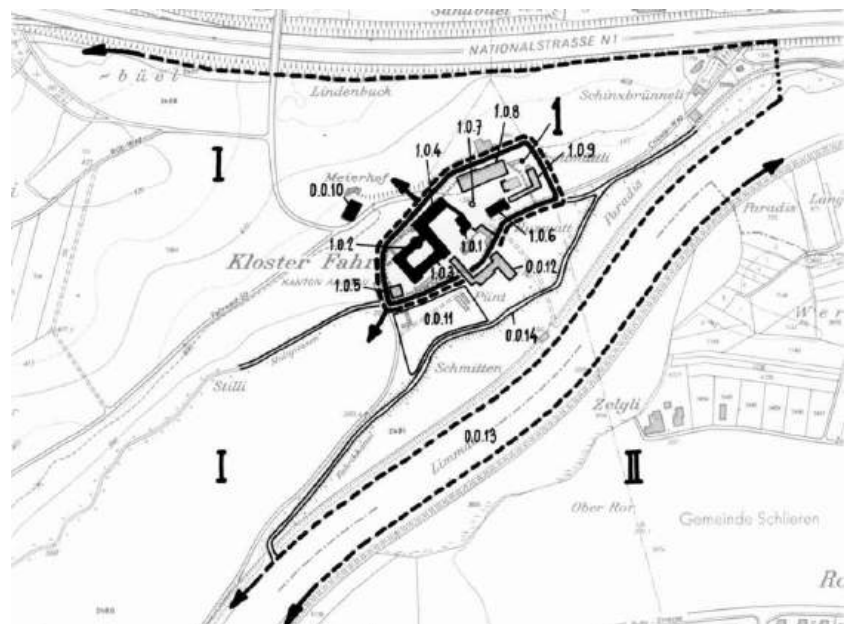
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)
- Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung - Wanderobjekte
- Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW)

ISOS

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Im Gemeindegebiet von Unterengstringen befindet sich kein ISOS-Gebiet. Das Kloster Fahr in der Exklave der Gemeinde Würenlos ist im ISOS als schutzwürdiges Ortsbild bezeichnet.

Karte ISOS Kloster Fahr



Quelle: map.geo.admin.ch

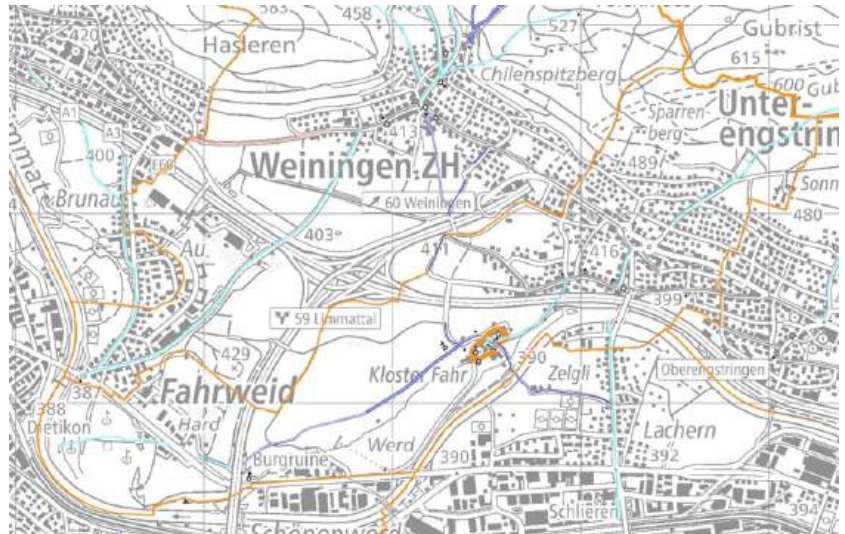
IVS

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 Unterengstringen sind verschiedene historische Verkehrswege von 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.

Karte IVS



Quelle: maps.zh.ch

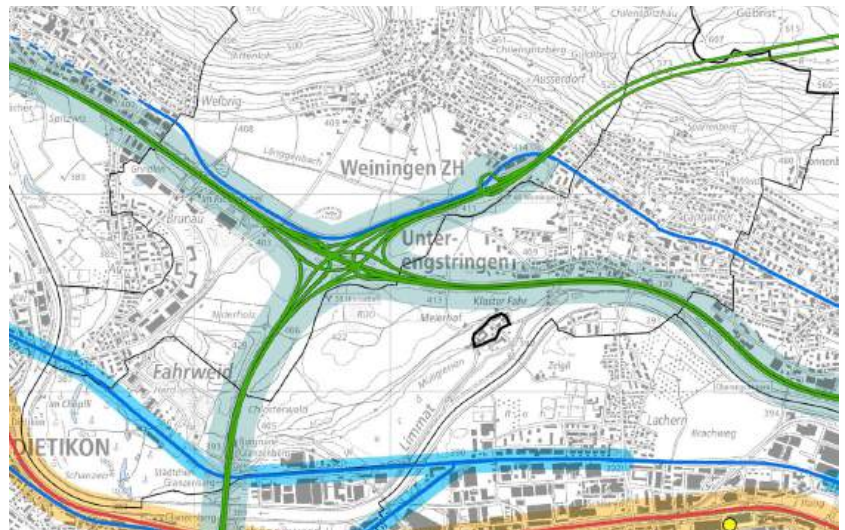
Störfallvorsorge

Im Rahmen des Vollzugs der Störfallverordnung wurden bei Betrieben, Verkehrswegen und Rohrleitungsanlagen die angrenzenden Bereiche, in denen die Erstellung neuer Bauten und Anlagen zu einer erheblichen Erhöhung des Risikos führen kann, bezeichnet (Konsultationsbereich). Gemäss Art. 11a der Störfallverordnung (StfV) ist vorgeschrieben, dass die Kantone die Störfallvorsorge in ihrer Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigen müssen.

In Unterengstringen sind entlang der Autobahn (Nationalstrasse) sowie entlang der Ueberlandstrasse (Durchgangsstrasse) Konsultationsbereiche festgelegt. Der Konsultationsbereich der Bahnlinie in Dietikon ragt bis ins Gemeindegebiet Unterengstringen und ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Karte Risikokataster (CRK)

- Konsultationsbereich Eisenbahnen
- Konsultationsbereich Nationalstrassen
- Konsultationsbereich Durchgangsstrassen



Quelle: map.zh.ch

Erläuterung

Quelle: Bundesamt für Verkehr

Die Erstellung neuer Bauten oder Anlagen im Konsultationsbereich kann zu einer erheblichen Erhöhung des Risikos führen. Bei Nutzungsplanungen, die ganz oder teilweise im Konsultationsbereich liegen, ist ein Koordinationsverfahren Raumplanung und Störfall durchzuführen.

Prüfung Risikorelevanz

Die Risikorelevanz des Planungsvorhabens ist gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE (2022) zu klären.

Fruchtfolgefleichen



Fruchtfolgefleichen (FFF) bilden die wertvollsten Landwirtschaftsflächen. Sie erfüllen klar definierte Kriterien zur Bodenbeschaffenheit und klimatischen Verhältnissen. Gemäss dem Sachplan Fruchtfolgefleichen des Bundes gilt es die Fruchtfolgefleichen zu erhalten, um die ausreichende Versorgungsbasis des Landes mit Nahrungsmitteln zu sichern.

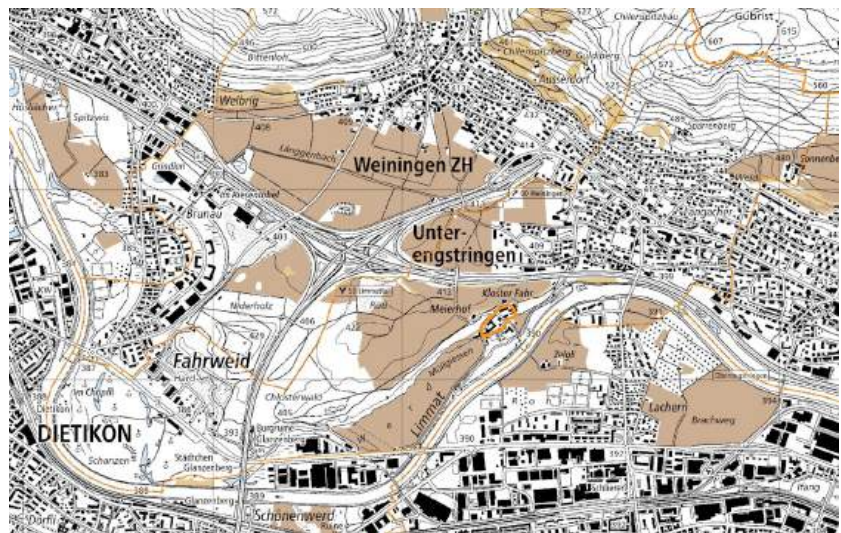
Im kantonalen Richtplan ist festgehalten, dass Fruchtfolgefleichen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt und grundsätzlich durch den Verursacher eine flächengleiche Aufwertung der Nutzungseignung durch Verbesserung des Bodenaufbaus eines geeigneten Gebiets erfolgt.

Die Gebiete Grund und Stelzerwies liegen in der kommunalen Freihaltezone und sind gleichzeitig als FFF ausgewiesen. Im Fall einer künftigen Weiterentwicklung von Freizeitnutzungen in diesen Gebieten sind die bestehenden FFF zu berücksichtigen.

Die übrigen Gebiete Unterengstringens ausserhalb des Bau- und Siedlungsgebiets sind entweder dem Wald, der kantonalen Landwirtschaftszone oder, entlang der Limmat, der kantonalen Freihaltezone zugeteilt. Diese Wald- und Kulturlandflächen sollen in ihrem heutigen Bestand erhalten bleiben und gestärkt werden.

Karte Fruchtfolgefleichen

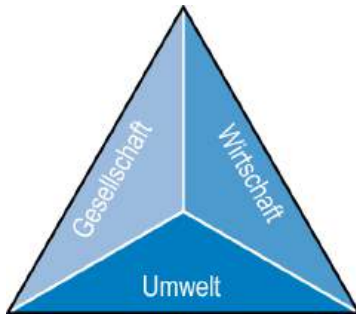
-  Fruchtfolgefleichen
(Nutzungseignungsklassen 1-5)
-  Bedingt Fruchtfolgefleichen
(Nutzungseignungsklasse 6)



Quelle: maps.zh.ch

Raumordnungskonzept

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



Dreieck der Nachhaltigkeit
Quelle: SKW

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.



Handlungsräume
■ Stadtlandschaft
■ urbane Wohnlandschaft
■ Landschaft unter Druck
■ Kulturlandschaft
■ Naturlandschaft

Die beiden Handlungsräume «Stadtlandschaft» sowie «urbane Wohnlandschaft» sollen 80 % des künftigen Wachstums aufnehmen. Unterengstringen ist dem Raum «Stadtlandschaft» zugeordnet. Für diesen ergibt sich aus übergeordneter Sicht insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe (bzw. im Kontext von Unterengstringen: öV-Haltestellen) aktivieren
- Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme (u.a. Stadtbahnen) strukturieren
- Städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sicherstellen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen schaffen sowie Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen
- Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens steigern
- Zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen an durch den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossenen Lagen in die Siedlungsstruktur integrieren
- Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete vermeiden, begrenzen und vermindern
- Gewerbe- und Industriegebiete erhalten, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive produzierende Industrie und Handwerksbetriebe

Strategie für Unterengstringen

Die kantonalen Entwicklungsziele für das Gemeindegebiet Unterengstringen, das dem Raumtyp «Stadtlandschaft» zugeteilt ist, wurden im Entwicklungskonzept konkretisiert und sind in die Gesamtrevision eingeflossen.

Kantonaler Richtplan

Beschluss des Kantonsrats
Stand: 11. März 2024

Der kantonale Richtplan wurde 2014 gesamthaft überprüft und in der Zwischenzeit punktuell revidiert. Er bezeichnet unter anderem das Siedlungsgebiet. Die Gemeinden können nur innerhalb des ausgeschiedenen Siedlungsgebietes und innerhalb der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung Bauzonen ausscheiden.

Die wichtigsten Festlegungen sind:

- | | |
|---------------------|--|
| Siedlung | <ul style="list-style-type: none">• Das überbaute Gebiet der Gemeinde Unterengstringen ist im kantonalen Richtplan dem Siedlungsgebiet zugeteilt. |
| Landschaft | <ul style="list-style-type: none">• Entlang der Limmat liegt der Bereich zur Revitalisierung und Aufwertung für naturbezogene Erholung (Limmattal-Schlieren-Lacheren-Geroldswil).• Die Landschaftsverbindung beim A1 Tunnel ist eine bestehende ökologische und erholungsbezogene Vernetzung. |
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none">• Die Ueberland-, Zürcher-, Weinger- und Bergstrasse sind als Hauptverkehrsstrasse gekennzeichnet.• Der Ausbau des Gubrist-Tunnels auf der Hochleistungsstrasse A1 ist geplant. |
| Ver- und Entsorgung | <ul style="list-style-type: none">• Entlang dem südwestlichen Siedlungsrand ist eine Wassertransportleitung geplant.• Beim Golfplatzareal ist eine Grundwasserfassung geplant und das Kieswerkareal Hardwald ist als bestehender Standort für den Güterumschlag gekennzeichnet. |
| Anschlussgleis | <ul style="list-style-type: none">• Zum Industriegebiet Hard, bei der Gemeindegrenze zu Schlieren, besteht ein Anschlussgleis. Der Erhalt der Anlage ist zu prüfen. |

Ausschnitt kantonalen Richtplan



Quelle: maps.zh.ch

KOBI

Kantonales Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

Zu den kantonalen Inventaren gehört das kantonale Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI). Die Gemeinde Unterengstringen hat in diesem Inventar keine Einträge.

Denkmalschutzobjekte Kanton Zürich

Die kantonale Denkmalpflege führt das Inventar der überkommunalen Denkmalschutzobjekte.

- Ensemble Landhaus Sparrenberg Vers.-Nrn. 11-14 (kantonale Bedeutung)
- Wohn- und Atelierhaus Vers.-Nr. 512 (kantonale Bedeutung)
- Architekteneigenheim Vers.-Nr. 378 (regionale Bedeutung)
- Ensemble Landhaus Sonnenberg Vers.-Nrn. 1-3, 6 (regionale Bedeutung)
- Landhaus zur Weid, Ortsmuseum Vers.-Nr. 8 (regionale Bedeutung)
- Atelierhaus Gubler Vers.-Nr. 206 (regionale Bedeutung)
- Schulhaus Büel Vers.-Nr. 301 (regionale Bedeutung)
- Ehemaliges Fährnhaus Vers.-Nr. 66 (regionale Bedeutung)

Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

Das Inventar der Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung zeigt die einzigartigen, wertvollen und prägnanten Landschaften im Kanton Zürich, bei denen eine Schutzvermutung vorliegt. Es wurde am 14. Januar 2022 festgesetzt.

In Unterengstringen sind folgende Objekte enthalten:

- Endmoräne des Schlieren-Stadiums als geologischer Zeitzeuge
- Reblandschaft am Chilenspitzberg

Naturgefahren

Der Art. 6 im RPG regelt, dass die Kantone diejenigen Gebiete identifizieren, die durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind. Dies geschieht z. B. durch die Erstellung von Gefahrenkarten. In den Gefahrenkarten werden unter anderem Gebiete mit erheblicher Gefährdung (Verbotsbereiche, rot) bezeichnet. Weitere Gebiete sind diejenigen mit mittlerer Gefährdung (Gebotsbereiche, blau) und solche mit geringer Gefährdung (Hinweisbereiche, gelb). Für die verschiedenen Gefahrenklassen sind jeweils situationsgerechte Massnahmen zu ergreifen. In der Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei (HWSchV) § 9 Abs. 1 werden die verschiedenen Massnahmen erläutert:






«Die Gemeinden beschränken in Gefahrenbereichen die Gefährdung von Bauten und Anlagen durch häufige oder stark schädigende Hochwasser, vor allem mit planungsrechtlichen Festlegungen wie Um- oder Auszonungen, Gewässerabstandslinien, Gestaltungsplänen und Niveaulinien. Sie ordnen im Einzelfall zur Vermeidung von Schäden an Bauten und Anlagen die erforderlichen Beschränkungen der baulichen Nutzung und bauliche Massnahmen an.»

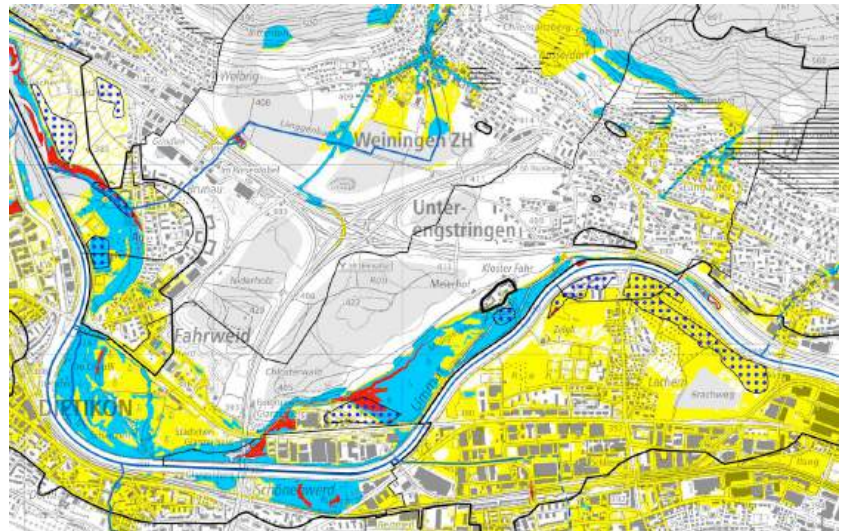
Schutzdefizite und Massnahmen- vorschläge für den Prozess Hoch- wasser

Gemäss dem Technischen Bericht zur Gefahrenkarte sind in Unterengstringen folgende Gefährdungen vorhanden:

- Ein Gefahrenbereich für Hochwasser liegt entlang der Limmat und ihren Seitengerinnen Märzenbühlquellbach und Dorfbach. An der Limmat sind grössere Wasseraustritte ab einem 100-jährlichen Abfluss zu erwarten.
- An der südexponierten Flanke des Gubrist im Gebiet Haufland liegt eine Rutschmasse, die eine schwache Intensität aufweist.
- Hangmuren befinden sich entlang der geprägten Terrassenkante südlich des Autobahnkreuzes und an der Südflanke des Gubrist.

Synoptische Gefahrenkarte

	erhebliche Gefährdung	Verbotsbereich
	mittlere Gefährdung	Gebotsbereich
	geringe Gefährdung	Hinweisbereich
	Restgefährdung	Hinweisbereich
	Keine Gefährdung	
	ausserhalb Untersuchungsgebiet	



Ausnahmetransportroute

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

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

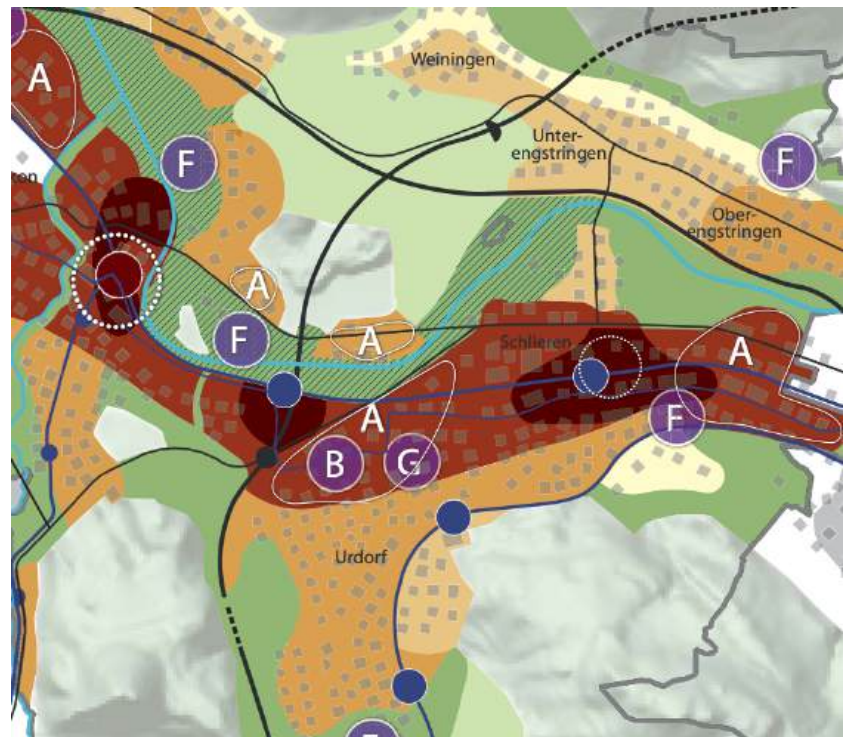
2.3 Region Limmattal

Raumordnungskonzept Region Limmattal

Das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) wurde 2011 gemäss der wünschenswerten Entwicklung des Limmattals bis 2030 erarbeitet.

Im Konzept sind Massnahmen zu einer gesteuerten Siedlungsentwicklung und zu Infrastrukturausbauten sowie das Bekenntnis zur überregionalen Planung enthalten. Es bildet die Grundlage für das Agglomerationsprogramm Limmattal und die Revision des regionalen Richtplans.

Karte Raumordnungskonzept



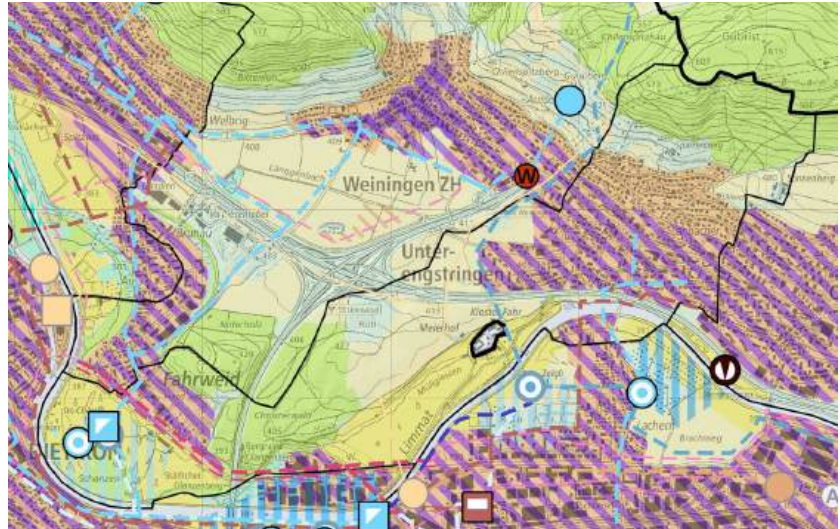
Relevante Festlegungen für
 Unterengstringen

- Hardwald/Giessen als Arbeitsplatzgebiet
- Fahrweid als Mischgebiet
 (Minimaler Wohnanteil: 30 %, Gewerbeanteil: 30 %)
- Obere Hanglage als Gebiet mit niedriger baulicher Dichte
- Limmatraum als Erholungsraum von überregionaler Bedeutung

Regionaler Richtplan

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat die Gesamtrevision des regionalen Richtplans Limmattal (ZPL) im Oktober 2017 festgesetzt. Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor und stellt die überkommunale Abstimmung sicher.

Karte regionaler Richtplan Limmattal



Quelle: maps.zh.ch

Nutzungsdichten

Der regionale Richtplan legt für das Siedlungsgebiet im Sinne einer Zielvorstellung Nutzungsdichten fest und macht Aussagen dazu, inwieweit für ein Gebiet Veränderungsprozesse angestossen werden sollen.

Die für ein bestimmtes Gebiet angegebene Nutzungsdichte ist dabei als Richtwert zu verstehen, der von den Gemeinden anzustreben ist und vom Kanton bei der Prüfung von Nutzungsplanungsrevisionen beigezogen wird. Die Umsetzung in bauliche Dichten im Rahmen der Nutzungsplanung erfordert eine Interessenabwägung im Einzelfall. Begründete Abweichungen sind möglich.

Den Quartieren am Hangfuss des Gubrist ist eine niedrige bauliche Dichte zugewiesen. Der Eintrag betrifft ungefähr die Quartiere nördlich der Linie Brunnmattstrasse–Talacherstrasse. Gemäss dem Richtplan sind in diesem Bereich 1- bis 2-geschossige Bauzonen auszuscheiden.

Festlegungen mit Relevanz für Unterengstringen

Im regionalen Richtplan werden folgende Aussagen zum Gemeindegebiet von Unterengstringen gemacht:

- Kulturobjekte Schmiede und Glanzenberg (Befestigung, Ruine und Städtchen)
- Als schützenswerte Natur- und Landschaftsobjekte sind die Obstgärten am Sonnenberg sowie die Obstgärten Waldacher östlich des Kloster Fahr aufgeführt. Das Reservoir Weid ist ein Aussichtspunkt von regionaler Bedeutung.
- Der Glanzenberg dient als kantonales Erholungsgebiet.
- Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung liegen am Sonnenberg und Reservoir Weid (Aussicht ins Limmattal und in die Alpen).
- Naturschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung sind das Kloster Fahr, Waldacher und Sonnenberg.
- Vernetzungskorridor Unterengstringen, Weiningen: Aufwertung als Landschaftsspanne gemäss Konzept «Agglomerationspark Limmattal».
- Umgestaltung Strassenraum (Engstringerstrasse, Bernstrasse–Zürcherstrasse und Zentrum)
- Busangebot für Siedlungsgebiete mit niedriger baulicher Dichte: mittlerer Grundtakt (30 bis 60' oder 1 bis 2 Kurse)
- Netzergänzungen hindernisfreier Wanderweg bis Grünwald (Stadt Zürich)
- Parkierungsanlage Brückenkopf
- Grundwasserschutzgebiet und Wassertransportleitung Schanzen
- Erholungsgebiet Glanzenberg Golfplatz
- Abwasserreinigungsanlage Hauptsammelkanal von Oberengstringen bis ARA Dietikon

2.4 Gemeinde Unterengstringen

Entwicklungskonzept

Das Entwicklungskonzept bildet die Grundlage für die Gesamtrevision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung.

Im Entwicklungskonzept zeigt der Gemeinderat auf, wie sich Anforderungen an Wachstum, bauliche Innenentwicklung und Verkehr erfüllen lassen, wo im Zentrum die richtigen Orte sind für Einkauf und Begegnung, wie der öffentliche Raum aufgewertet und wie die Wohngebiete der Gemeinde sicher und gut miteinander verbunden werden können.

Entwicklungsleitsätze

Um die gute Wohnqualität zu erhalten und neue Lebensqualitäten zu schaffen, wurden aufgrund der Erkenntnisse aus der Analyse für die künftige Gemeindeentwicklung «Zukunft Unterengstringen» folgende Leitsätze aufgestellt, an denen sich das Entwicklungskonzept – und somit auch die kommunale Richt- und Nutzungsplanung – orientiert:

Die Gemeinde...:

- wächst kontrolliert und qualitativ und entwickelt sich hin zu einer Gemeinde mit guter Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität inkl. Identifikation.
- wertet den öffentlichen Raum auf und schafft Begegnungszonen mit einem neuen Dorfplatz.
- achtet auf den Erhalt der lockeren, durchgrüneten Wohnquartiere am Hang nördlich der Zürcherstrasse.
- will die Zentrumszone aufwerten und mit der Kernzone verbinden. Die Kernzone wird gepflegt und geschützt.
- will den Zugang zur Limmat und zum Quartier Langwisen verbessern.
- möchte die grösste Verdichtung entlang der Zürcherstrasse, insbesondere im Zentrum, um eine neue selbstbewusste Identifikation zu schaffen.
- wünscht eine gute soziale Durchmischung für eine nachhaltige Entwicklung.
- möchte wo möglich Familienwohnungen sowie günstige Wohnungen für junge Menschen fördern.
- behält als langfristige Vision eine Überdachung der Autobahn im Auge.

2.5 Weitere Grundlagen

Agglomerationsprogramm

Weitere übergeordnete Planungsinstrumente, die im Rahmen der Gesamtrevision des Richtplans Unterengstringen berücksichtigt wurden, sind:

- Agglomerationsprogramm Zürich-Limmattal (1. bis 4. Generation verabschiedet): Abstimmung hinsichtlich Teilstrategien und Massnahmen

3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 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.

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Analyse zur Bevölkerungsentwicklung

Im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Entwicklungskonzepts wurde eine ausführliche Analyse zur Bevölkerungsentwicklung gemacht. Diese wird als Grundlage für die Erarbeitung der Gesamtrevision verwendet.

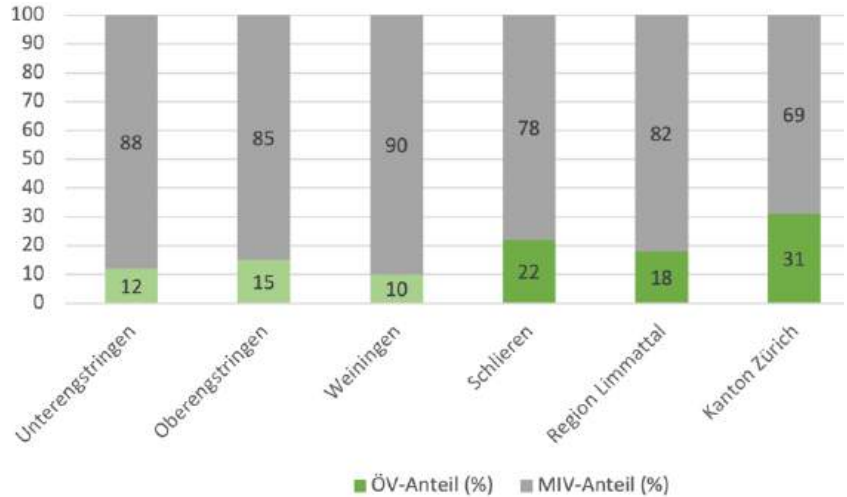
3.3 Aktuelle und künftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

In den Daten ist ersichtlich, dass der Bi-Modalsplit in Unterengstringen ähnlich wie in den Nachbargemeinden Oberengstringen und Weiningen ist. Der ÖV-Anteil bewegt sich in diesen Gemeinden zwischen 10 und 15 %.

Die Region Limmattal hat im Vergleich mit 18 % einen leicht höheren ÖV-Anteil. Werden diese Verkehrszahlen mit den kantonalen Zahlen verglichen, werden deutliche Unterschiede ersichtlich. Die Anteile der ÖV-Wege des Kantons sind im Vergleich mit der Gemeinde Unterengstringen um etwa das 2.5-fache höher.

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



Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Amts 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 Zürich und in die Nachbargemeinden Schlieren und Dietikon am bedeutendsten sind. Aufgrund der Autobahn (A1/A3) ist auch das Aargauer Mittelland aufgeführt.

Es ist gut zu erkennen, dass der Anteil an Fahrten beim motorisierten Verkehr höher ist als beim öffentlichen Verkehr, insbesondere in die ländlicheren Gebiete. Beim öffentlichen Verkehr hebt sich die Stadt Zürich bei der Anzahl Fahrten im Ziel- und Quellverkehr deutlich ab.

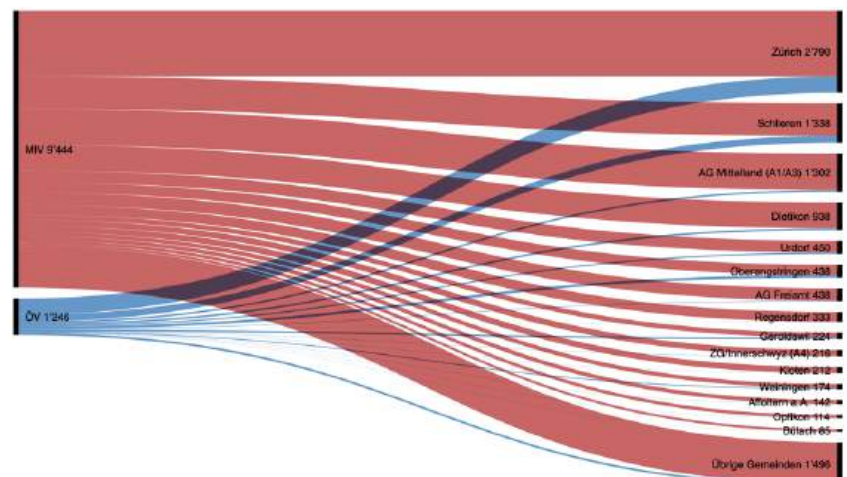
Beabsichtigte Entwicklung

Ziele gemäss ZPL

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Limmattal wird Folgendes festgehalten:

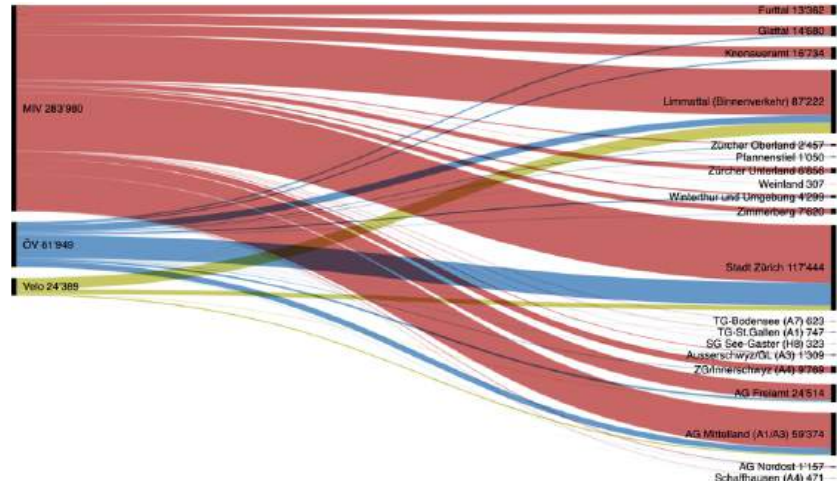
- Die Zunahme der Verkehrsnachfrage bei allen Fahrzwecken (Pendeln, Einkaufen, Wirtschaft, Freizeit) ist mit geeigneten Instrumenten überwiegend auf den öffentlichen Verkehr respektive den Fuss- und Veloverkehr zu lenken.
- Die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individualverkehrs ist zu stabilisieren.
- Der öffentliche Verkehr soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt, übernehmen (insbesondere im engeren Limmattal).

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen in der Gemeinde Unterengstringen



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

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen im regionalen Kontext



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

Verkehrsbeziehungen

Auf Basis des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (Bi-Modalsplit, nur MIV und ÖV) weist Unterengstringen im Jahr 2018 total 10'688 Personenwege (Summe aus Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) für den durchschnittlichen Werktagsverkehr auf. 88 % dieser Wege werden gemäss Modell mit dem MIV (entspricht 9'444 Wegen) und 12 % mit dem ÖV (entspricht 1'244 Wegen) zurückgelegt.

Für das Jahr 2040 wird im Gesamtverkehrsmodell abgeschätzt, dass total 13'958 Personenwege für den durchschnittlichen Werktagsverkehr anfallen, wovon (ohne weitere Massnahmen und bei gleichbleibendem Verkehrsverhalten) 86 % mit dem MIV (entspricht 12'070 Wegen) und 14 % mit dem ÖV (entspricht 1'888 Wegen) bewältigt werden. In absoluten Zahlen nimmt somit der MIV (+2'626) im Vergleich zum ÖV (+644) mehr Personenwege auf, in relativen Zahlen ist die Zunahme beim ÖV (+52 %) jedoch deutlich höher als beim MIV (+27 %).

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 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.

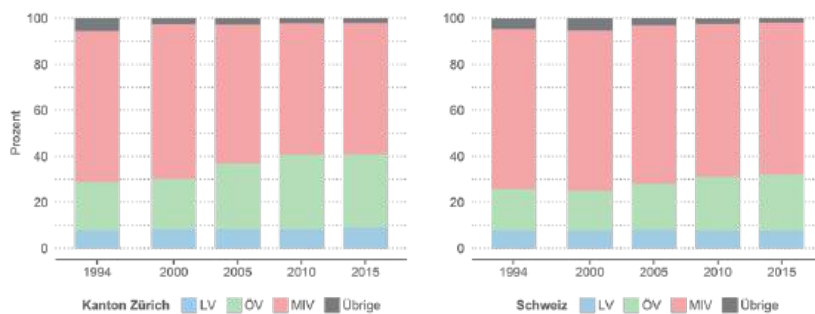
Die Länge der Wegstrecke hat sich im Vergleich zum Mikrozensus 2015 verkürzt und beträgt im Jahr 2021 noch rund 30 Kilometer. Entsprechend hat sich auch die Tagesunterwegszeit auf 80.2 Minuten verringert. Auch die mittlere Tagesdistanz in der Agglomeration Zürich hat sich auf 29.1 Kilometer reduziert.

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.

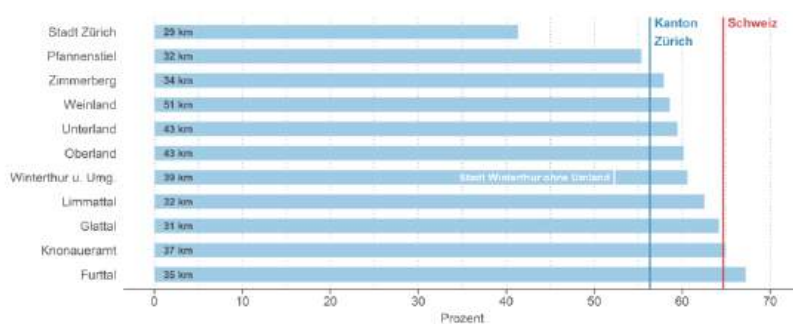
Modalsplit 1994 bis 2015 im Kanton Zürich und in der Schweiz



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

Region Limmattal

Im kantonalen Vergleich zeigt sich, dass in der Region Limmattal pro Kopf und Tag 32 Kilometer zurückgelegt werden.

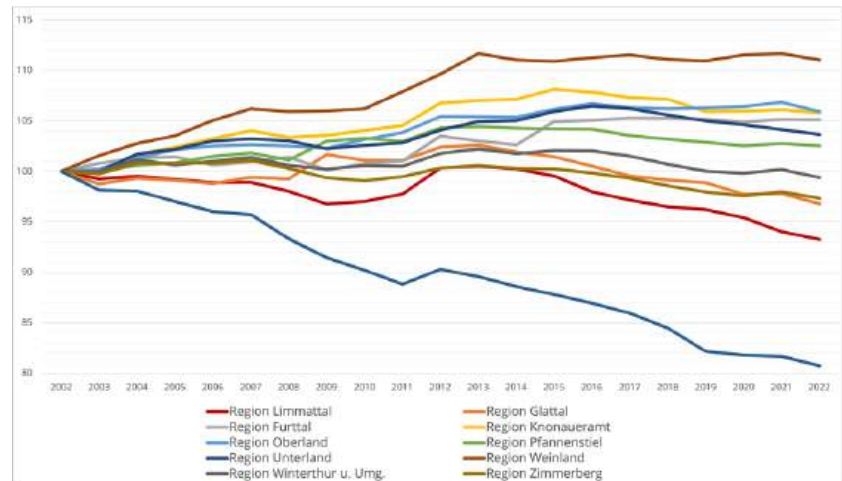


Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;
 Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich ist der Motorisierungsgrad in der Region Limmattal abnehmend. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen. Der Motorisierungsgrad in Unterengstringen ist ebenfalls abnehmend. Im Jahr 2022 weist Unterengstringen einen Motorisierungsgrad von 547.4 Personenwagen pro 1'000 Einwohner auf und liegt damit höher als Schlieren, Dietikon und Oberengstringen, aber tiefer als Weiningen und Regensdorf (Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich).

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 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.

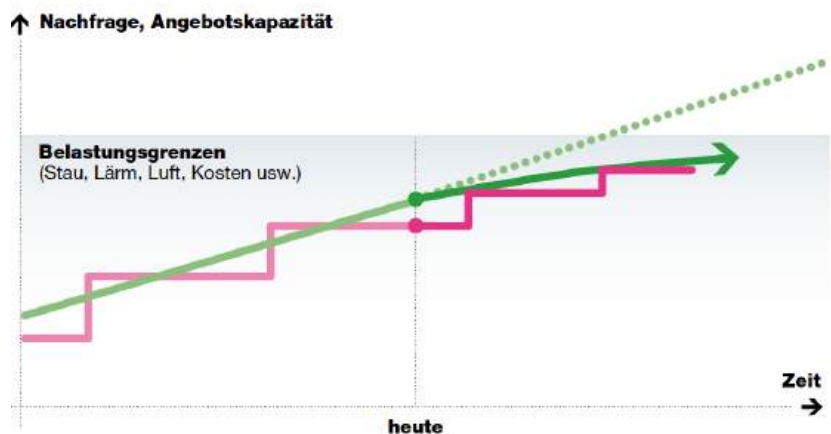
Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm 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

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert

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 zwischen den Gemeinden des Limmattals und Richtung Zürich

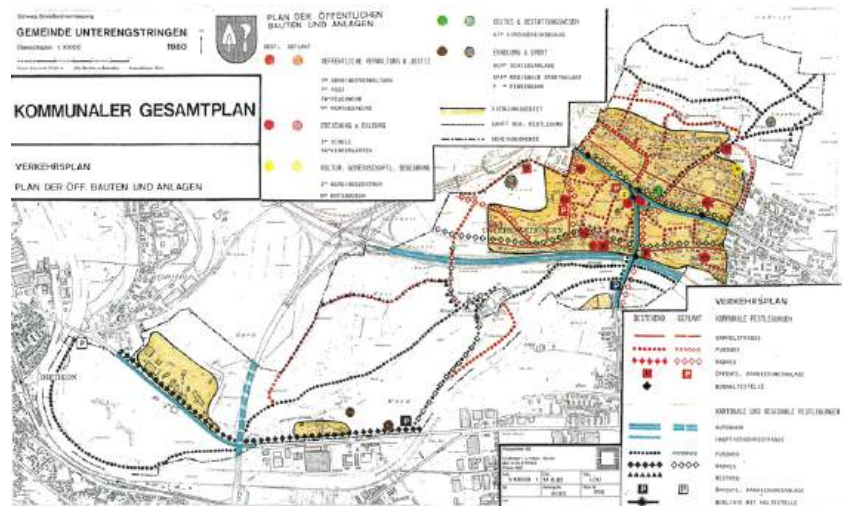
4 KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

4.1 Bestehender Verkehrsplan

Kommunaler Gesamtplan

Der kommunale Gesamtplan der Gemeinde Unterengstringen bestehend aus dem Verkehrsplan und dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wurde am 14. Juni 1983 festgesetzt und vom Kanton mit RRB Nr. 533/1984 genehmigt. Seither fand keine Überarbeitung statt.

Kommunaler Gesamtplan (Verkehrsplan,
Plan der öff. Bauten und Anlagen)



Beschluss

Mit der vorliegenden Gesamtrevision wird der Gesamtplan aufgehoben.

4.2 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

Leitziele Verkehr

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Limmattal folgende Leitziele:

- Die Zunahme der Verkehrsnachfrage ist bei allen Fahrzwecken mit geeigneten Massnahmen auf den öffentlichen Verkehr resp. den Fuss- und Veloverkehr zu lenken und die Verkehrsnachfrage des motorisierten Verkehrs ist zu stabilisieren.
- Der Modalsplit (Bimodal) soll sich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs wie folgt verbessern: Ist-Zustand (2013) 18 % auf Ziel-Zustand (2030) 28 %. Im Trimodalsplit ist der Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen.
- Es ist eine attraktive und hochwertige Anbindung des Limmattals an das übergeordnete Fern- und Regionalverkehrsnetz sicherzustellen.
- Die Kapazität des öffentlichen Verkehrs ist durch Neu- und Ausbauten und insbesondere durch die Limmattalbahn bedarfsgerecht zu steigern.
- Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV-Feinverteilers ist sicherzustellen und die Fahrzeitverluste sind zu minimieren.
- Die Kapazitäten und der Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs auf den Strassen sollen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement resp. einer regionalen Verkehrssteuerung unter der Netzhierarchie, der begrenzten Platzverhältnisse sowie den Ansprüchen der übrigen Verkehrsteilnehmenden optimiert werden.
- Mit einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung wird zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von Lärmimmissionen resp. zur Verkehrsberuhigung beigetragen.
- Mit der Förderung eines dichten und attraktiven Netzes an Fuss- und Radwegen soll die Region für die eher kurzen Wegdistanzen besser erschlossen werden.
- Die Fusswege dienen als Zubringer zum öffentlichen Verkehr wie auch zur Erreichbarkeit der Zentren, Nutzungsschwerpunkte und siedlungsorientierten Freiräumen.
- Wanderwege erschliessen den Wald und die landschaftsorientierten Freiräume und sind ebenfalls an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Massnahmen

Neben den Zielen gibt der regionale Richtplan auch Massnahmen vor, die für die kommunale Ebene von Bedeutung sind. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

Strassenverkehr

- Die Gemeinden entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung in Ortsdurchfahrten und koordinieren diese rechtzeitig mit den Absichten des Kantons resp. der Region.
- Bei siedlungsverträglichen Umgestaltungen des Strassenraums haben sich die Gemeinden allenfalls an der Zusatzfinanzierung zu beteiligen.

Öffentlicher Verkehr

- Die Gemeinden bringen sich im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen aktiv ein und setzen sich wenn nötig für eine lokale Angebotsweiterung ein.
- Die Linie 89 soll gemäss aktuellem Stand des Fahrplanverfahrens ab Dezember 2025 von Frankental nach Unterengstringen, Senenbüel verlängert werden. Die Linie 304 wird auf den gleichen Zeitpunkt eingestellt.

Fussverkehr

- Die Gemeinden ergänzen das Netz der Fuss- und Wanderwege mit kommunalen Fusswegen und statten das gesamte Netz an geeigneten Orten mit der nötigen Infrastruktur wie Informationstafeln, Feuerstellen, Bänklein, Robidogs usw. aus.
- Die Gemeinden prüfen, ob sie bei hohem Fussgängeraufkommen zum Schutz der Fussgänger Massnahmen wie Radfahrverbote, Leinenzwang für Hunde usw. erlassen sollen.
- Die Gemeinden nehmen in ihren Planungen wie bspw. Meliorationen, Vernetzungsprojekten usw. Rücksicht auf die historischen Verkehrswege und achten auf den Erhalt der Wegsubstanz.

Radwege

- Die Gemeinden verdichten mit kommunalen Radwegen das Netz der Radwege und sichern, soweit kommunale Strassen betroffen sind, den Landbedarf für solche Radwege.
- Die Gemeinden schaffen insbesondere in den Zentren genügend öffentliche Veloabstellplätze.

Parkierung

- Die Gemeinden stellen zusammen mit den SBB sicher, dass die Park+Ride-Parkplätze zweckmässig genutzt werden und bauen zusammen mit der Transportunternehmung die Bike+Ride-Anlagen.
- Die Gemeinden legen mindestens in den Zentrumsgebieten die Anzahl der privaten Abstellplätze gemäss der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» fest.

Güterverkehr

- Die Gemeinden setzen im Baubewilligungsverfahren bei Bauten mit grossem Güterverkehr die Anwendung von § 237 PBG konsequent durch.

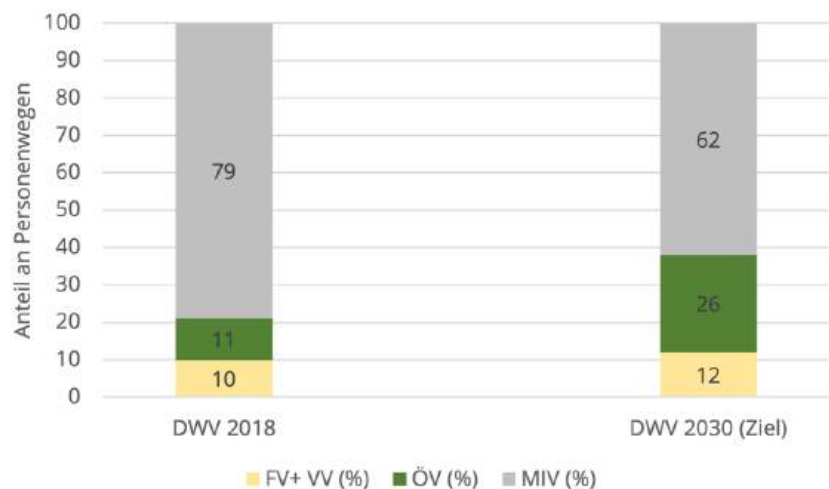
Stossrichtungen für die kommunale Richtplanung

Die Gemeinde Unterengstringen 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) sollen insbesondere auf den Kantonsstrassen reduziert und die Verkehrssicherheit verbessert 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 (88 % MIV und 12 % ÖV).



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

4.3 Kommunale Ziele

Kommunale Gesamtverkehrsziele

Basierend auf dem kommunalen Entwicklungskonzept, der Standortbestimmung und den daraus abgeleiteten Stossrichtungen sowie den Massnahmen aus der übergeordneten Richtplanung sind für den Verkehrsplan folgende Gesamtverkehrsziele wegleitend:

Übergeordnete Stossrichtung

- Die Gemeinde Unterengstringen unterstützt die übergeordneten Ziele, die vorsehen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zunehmen.
- Um dieses Ziel zu erreichen, erfolgt die Entwicklung von zusätzlichem Wohnraum und Arbeitsplätzen prioritär im Umfeld des gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Zentrums.
- Mit der lokalen Nutzungsdurchmischung im Dorfzentrum werden kurze Wege gefördert und dadurch die Reduktion der Autonutzung im Binnenverkehr begünstigt.

Fuss- und Veloverkehr

- Unterengstringen verfügt über ein attraktives, dichtes und sicheres Fuss- und Velowegnetz. Bestehende Schwachstellen sind behoben und Netzlücken geschlossen.
- Kinder aus den Quartieren am Hangfuss des Gubrists und östlich der Weiningerstrasse gelangen über sichere Querungsstellen zur Schulanlage.
- Wichtige Zielorte im Siedlungsgebiet (Schulen, Zentrum, Sportanlagen) und Erholungs- und Freiräume (Wald, Limmat, Grund, Stelzerwisen, Fahrmatt, Klosterstrasse) sind mit direkten und durchgängigen Wegen erschlossen und verfügen über gut erreichbare und ausreichende Veloabstellplätze.
- Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der innerörtlichen Achsen ist durch gezielte Massnahmen bei der Umgestaltung der Strassenräume erhöht.
- Der Limmatraum ist über mehrere Zugangsorte erreichbar und besser an das Siedlungsgebiet angebunden.

Öffentlicher Verkehr

- Unterengstringen verfügt über ein flächendeckendes ÖV-Angebot mit kundenfreundlichen Anschlussverbindungen zu den wichtigsten Zielen der Region.
- Schlecht erschlossene Quartiere sind besser an das ÖV-Netz angebunden.
- Richtung Dietikon und Zürich Nord ist das ÖV-Angebot optimiert.
- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind über direkt geführte Fuss- und Velowege erreichbar, hindernisfrei zugänglich und zweckmässig ausgestattet.

Motorisierter Verkehr

- Der Grossteil des motorisierten Individualverkehrs wird auf den leistungsfähigen Hauptverkehrsachsen abgewickelt.
- Die Verkehrsströme im Zentrum sind entflochten und optimiert.

- Die Lebensqualität entlang der Zürcherstrasse hat sich durch die Aufwertung des öffentlichen Raums gesteigert.
- Die Wahrnehmbarkeit der Ortseingänge Ost und West ist durch entsprechende Massnahmen verbessert.
- Der innerörtliche Verkehr wird durch situativ passende Massnahmen siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.
- Der Schleichverkehr ist auf untergeordneten Strassen, namentlich der Klosterstrasse, durch geeignete Massnahmen beruhigt.

Güterverkehr

- Der Transport und der Umschlag von Gütern erfolgt umweltgerecht, sicher und wirtschaftlich.

4.4 Fuss-/Wanderwege

Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnet sind die Fuss- und Wanderwege entlang der Limmat sowie entlang vom Sparrenberg. Weiter führt die Wanderroute Altberg–Unterengstringen durchs Siedlungsgebiet und über die Limmat weiter an den Bahnhof Schlieren. Mittelfristig ist die Signalisation eines hindernisfreien Wanderweges bis Grünwald geplant.

Kommunale Festlegungen

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege bezeichnet. Auf eine detaillierte Auflistung wird verzichtet. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen.

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 Ausbautvorhaben zur Schliessung der Netzlücken aufgelistet.

Massnahmen zur Netzergänzung

w

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
F1	Anschluss Grund	Ausbau Fusswegverbindung, Anpassung Signalisation	Gemeinde
F2	Widenbüel	Ausbau Fusswegverbindung	Gemeinde
F3	Stolzwis	Ausbau Fusswegverbindung	Gemeinde
F4	Dahlienpark, Weininger- und Untere Bergstrasse	Wegrechte sichern, Ausbau Fusswegverbindung (Übergang Weiningerstrasse)	Gemeinde Koordination mit Kanton

Massnahmen Fusswegnetz

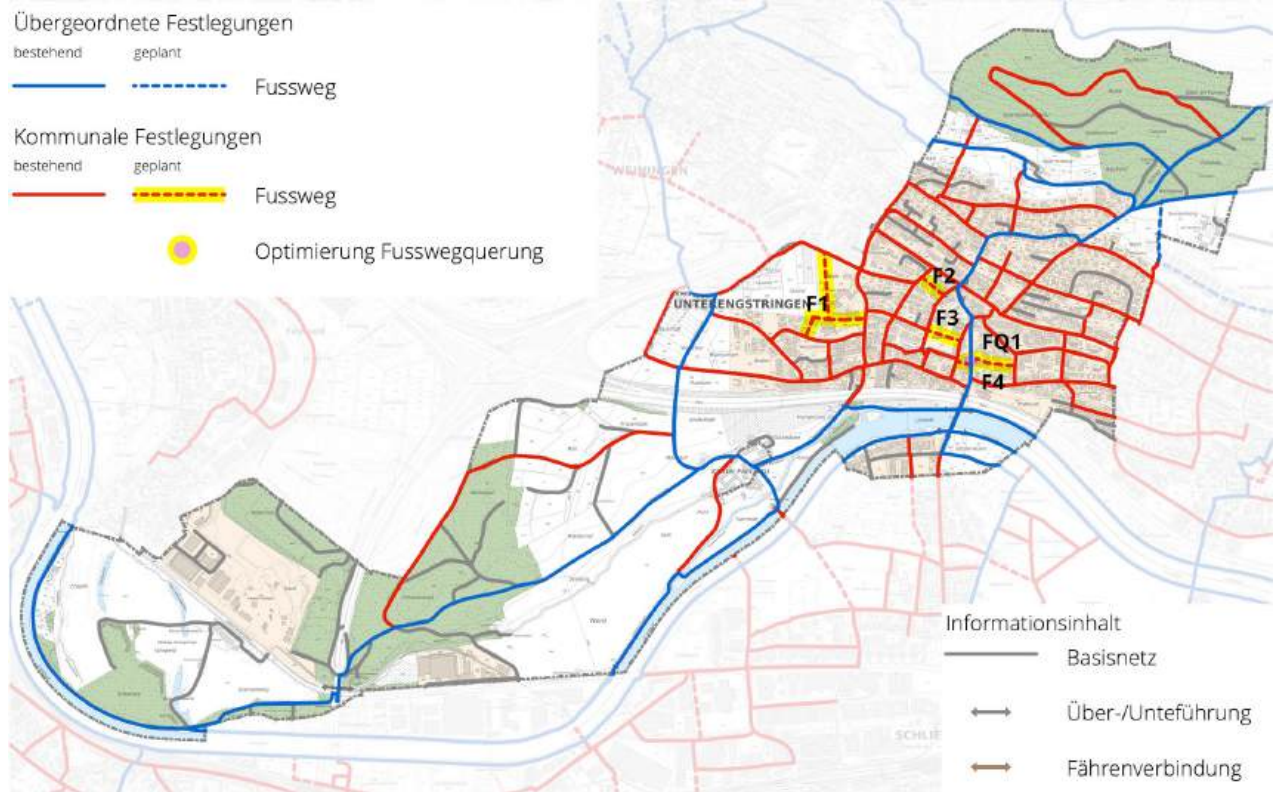
Für ein sicher und komfortabel ausgestaltetes Fusswegnetz werden zusätzlich folgende Massnahmen festgelegt:

- Die Fussübergänge über stärker befahrene Strassen sind sicher auszugestalten. Dies gilt insbesondere bei Schulwegen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung in die Nachbargemeinden und an das übergeordnete Wegnetz ist sicherzustellen.

Massnahmen auf der Strecke

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
FQ1	Verbindung Dahlienpark – Untere Bergstrasse	Umsetzung Fusswegquerung über Weiningerstrasse (in Kombination mit F4)	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen

Übersicht



Wirkung

Die Festlegung des Fussverkehrsnetzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Wo Fusswegrechte auf Privatwegen oder Genossenschaftswegen fehlen, sind die Nutzungsrechte sowie der bauliche und betriebliche Unterhalt in entsprechenden Dienstbarkeiten zu regeln.

Erläuterungen

Netzkonzeption

In der Richtplankarte wird zwischen dem übergeordneten Netz, dem kommunalen Groberschliessungsnetz und dem kommunalen Basisnetz differenziert.

Das übergeordnete Netz ist im regionalen Richtplan festgelegt und kann durch die Gemeinde nicht abgeändert werden.

Das Groberschliessungsnetz (kommunales Fusswegnetz) stellt eine Verfeinerung des regionalen Netzes dar. Die Naherholungsgebiete, die öffentlichen Bauten, die einzelnen Wohnquartiere und das Zentrum werden mit einem attraktiven, durchgehenden und sicheren Fusswegnetz verbunden. Auf dem Groberschliessungsnetz wird der Fussgänger in der Regel auf einem Trottoir oder einem baulich abgetrennten Fussweg geführt. Bei entsprechender Signalisation kann der Fussgänger auf der Strasse im Mischverkehr geführt werden (insbesondere Basisnetz).

	<p>Das Basisnetz stellt die Feinerschliessung der Quartiere und öffentlichen Anlagen fest. Es wird im kommunalen Richtplan Verkehr lediglich zur Information dargestellt (Feinerschliessung).</p>
<p>Ausbaustandard</p>	<p>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.</p>
<p>Koordinationshinweis: Weiterführung an der Gemeindegrenze</p>	<p>Die kommunalen Fuss- und Wanderwege stossen teilweise an die Gemeindegrenze an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich und die Wege bestehen.</p>
<p>Koordinationshinweis Ortsgeschichteweg</p>	<p>Das kommunale Fusswegnetz ist mit dem geplanten Ortsgeschichteweg der Gemeinde Unterengstringen, der zu bedeutenden historischen Orten auf dem Gemeindegebiet führt, abgestimmt.</p>
<p>Hinweis zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)</p>	<p>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.</p>
<p>Hinweis zum Bodenschutz (Fruchtfolgeflächen)</p>	<p>Bei der weiteren Projektierung von Naherholungswegen im Landwirtschaftsgebiet ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und namentlich an Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen.</p>

4.5 Radwege und Veloparkierungsanlagen

Übergeordnete Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der regionalen Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Radwege eingetragen. Entlang der Ueberlandstrasse ist die Umsetzung einer Velobahn als hochwertige, überregionale Verbindung geplant.

Kommunale Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung aller kommunalen Radwege wird verzichtet; diese sind im Richtplan II Fuss- und Veloverkehr dargestellt. Die geplanten Radwege sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

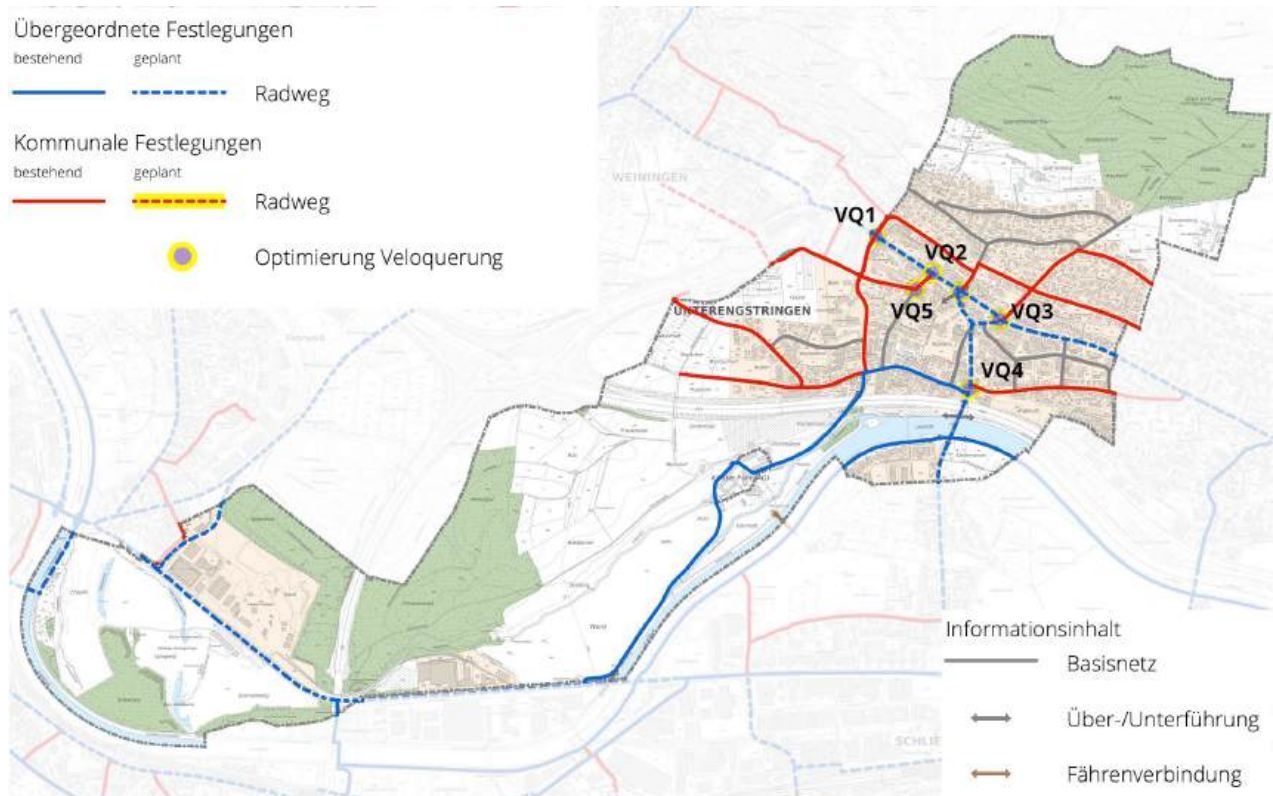
Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
V1	Verbindung Dorfkern mit Limmatraum	Ausbau Veloverbindung	Gemeinde

Massnahmen Velowegnetz

Für ein sicheres, durchgängiges und komfortabel ausgestaltetes Velowegnetz werden die folgenden Massnahmen festgelegt.

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
VQ1	Verbindung Büelstrasse - Brunnmattstrasse	Umsetzung velofreundliche Querung über die Zürcherstrasse	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen
VQ2	Anbindung Widenbüelstrasse	Umsetzung velofreundliche Querung über die Zürcherstrasse	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen
VQ3	Verbindung Bergstrasse - Bergstrasse	Umsetzung velofreundliche Querung über die Zürcherstrasse	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen
VQ4	Verbindung Hönggerstrasse - Dorfstrasse	Umsetzung velofreundliche Querung über die Weiningerstrasse	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen
VQ5	Trottacherstrasse	Umsetzung velofreundlicher Durchgang Widenbüelstrasse	Gemeinde

Übersicht



Anliegen der Gemeinde

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege liegen 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 Unterengstringen bereits ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr, welches hauptsächlich die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den ÖV-Drehscheiben (Schlieren/Dietikon) 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.

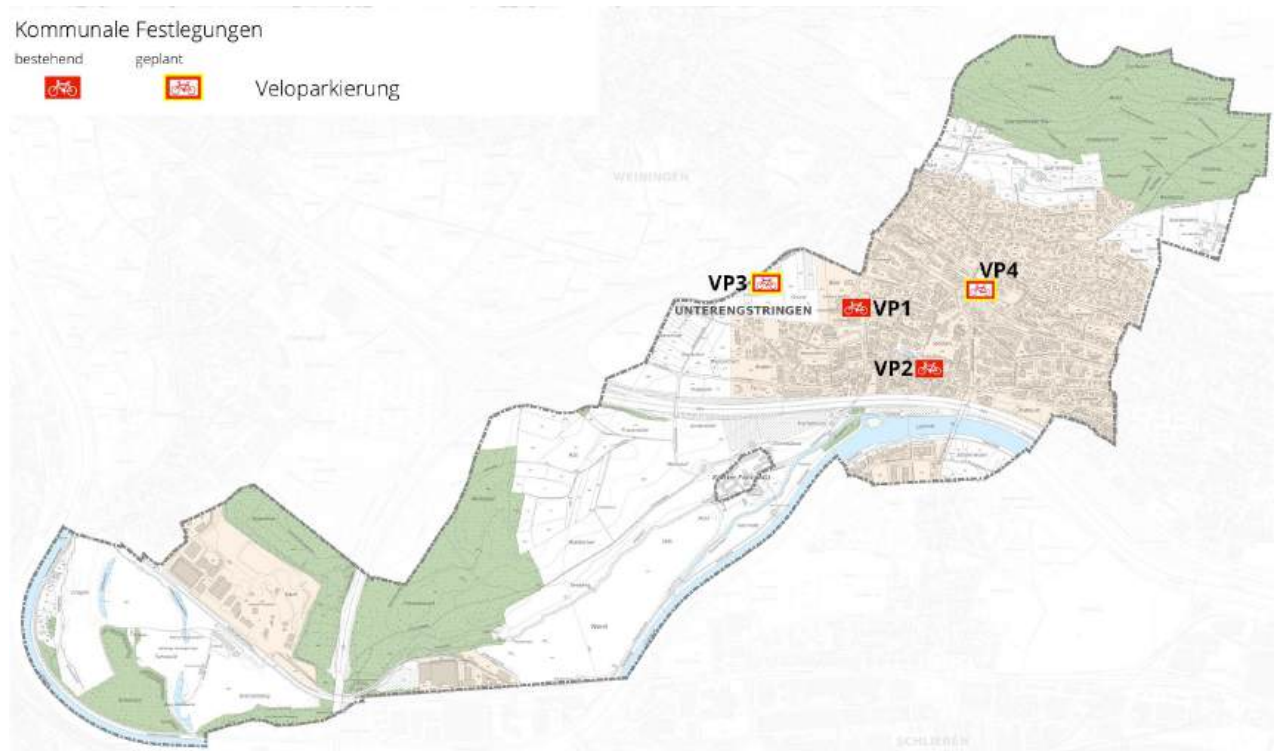
Bei der Sanierung von Strassenzügen wie auch bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Punktuelle Gefahrenstellen sollen behoben und sichere Querungen ermöglicht werden. Dabei sind die kantonalen «Standards Veloverkehr» im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

Veloparkierungsanlage

Nr.	Objekt	Anzahl PP	Status
VP1	Veloparkierung Büel	40	bestehend
VP2	Veloparkierung Gemeindehaus	11	bestehend

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
VP3	Veloparkierung Grund	Erstellen Veloparkierungsanlage	Gemeinde
VP4	Veloparkierung Sennenbüel	Erstellen Veloparkierungsanlage	Gemeinde, Koordination Verlegung Bushaltestelle

Übersicht



Wirkung

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

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.

Erläuterungen

Ein zeitgemässes Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen im Bereich von publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung.

Die Veloabstellanlage im Bereich Sennenbüel ist als «Bike + Ride-Anlage» zu verstehen. Sie soll das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und gleichzeitig die vermehrte Benutzung des Velos fördern. Die Umsetzung soll koordiniert auf die geplante Optimierung der Bushaltestellen erfolgen.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Allgemeines

Im Gemeindegebiet Unterengstringen befindet sich kein Bahnhof. Näher gelegene Bahnhöfe liegen in Dietikon und Schlieren, wobei aufgrund der bestehenden Verbindungen auch der Bahnhof Altstetten ein wichtiger Anschlussknoten bildet. Die Achsen der Zürcher- und Weingerstrasse als direkte Verbindung in die Stadt Zürich und zum Bahnhof Schlieren eine grosse Bedeutung für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr.

Die Buslinie 304 verkehrt bis zum Bahnhof Altstetten und die Linie 302 stellt die Verbindung in Richtung Schlieren und Urdorf sicher.

Bestehende Linien

In der Gemeinde Unterengstringen verkehren folgende Buslinien:

Linie Nr.	Linien-Beschrieb	Taktspitze
304	Unterengstringen, Sennenbüel N – Bahnhof Altstetten Nord	7.5-Min.-Takt
302	Urdorf Weihermatt, Bahnhof - Geroldswil, Zentrum	15-Min.-Takt
N13	Schlieren, Zentrum/Bahnhof – Zürich, Bahnhofplatz/HB	30-Min.-Takt

Netzplan ZW

Ausschnitt Netzplan ZW Limmattal



Fahrgastzahlen Buslinie 304

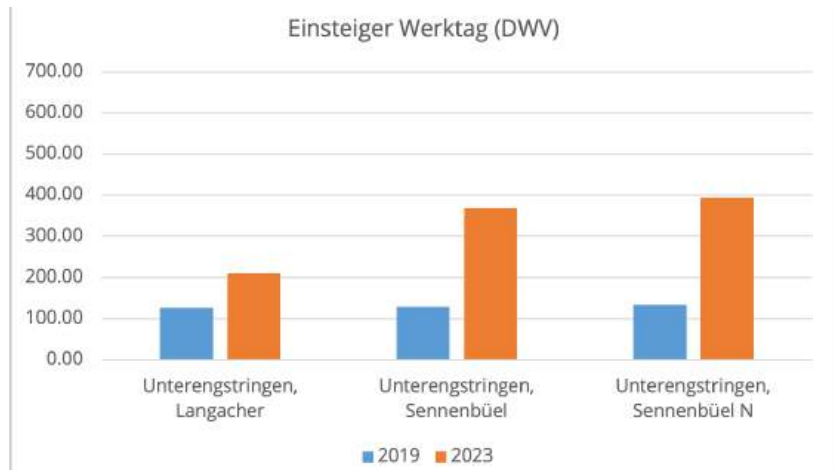
Die Linie 304 ist seit dem Fahrplanwechsel 2022/2023 im 7.5'-Takt unterwegs. Die Auswertung der Fahrgastzahlen der VBZ zeigt bereits erste positive Auswirkungen. Insbesondere bei den Haltestellen Sennenbüel und Sennenbüel N sind die Fahrgastzahlen stark angestiegen.

Es sind auch Unterschiede bei den Ein- und Aussteigern zu erkennen. So sind die Fahrgastzahlen bei den Einsteigern auf die Haltestellen Sennenbüel und Sennenbüel N ähnlich verteilt. Beim Ausstieg ist die Haltestelle Sennenbüel N deutlich beliebter.

Die Auswertung bestätigt die Annahme, dass Taktverdichtungen zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs beitragen und damit ein wesentlicher Beitrag zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr geleistet werden kann.

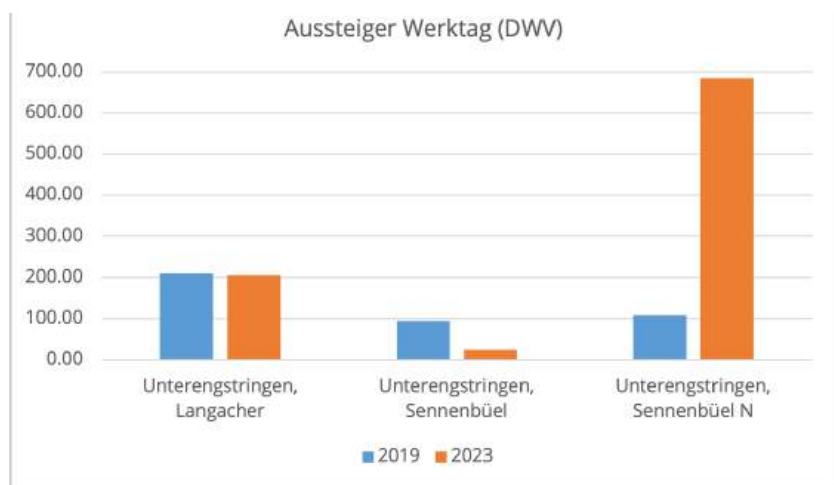
Einsteiger
Durchschnittlicher Werktagsverkehr

Quelle: VBZ, Juli 2023



Aussteiger
Durchschnittlicher Werktagsverkehr

Quelle: VBZ, Juli 2023



Erschliessungsgrad gemäss Angebotsverordnung

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

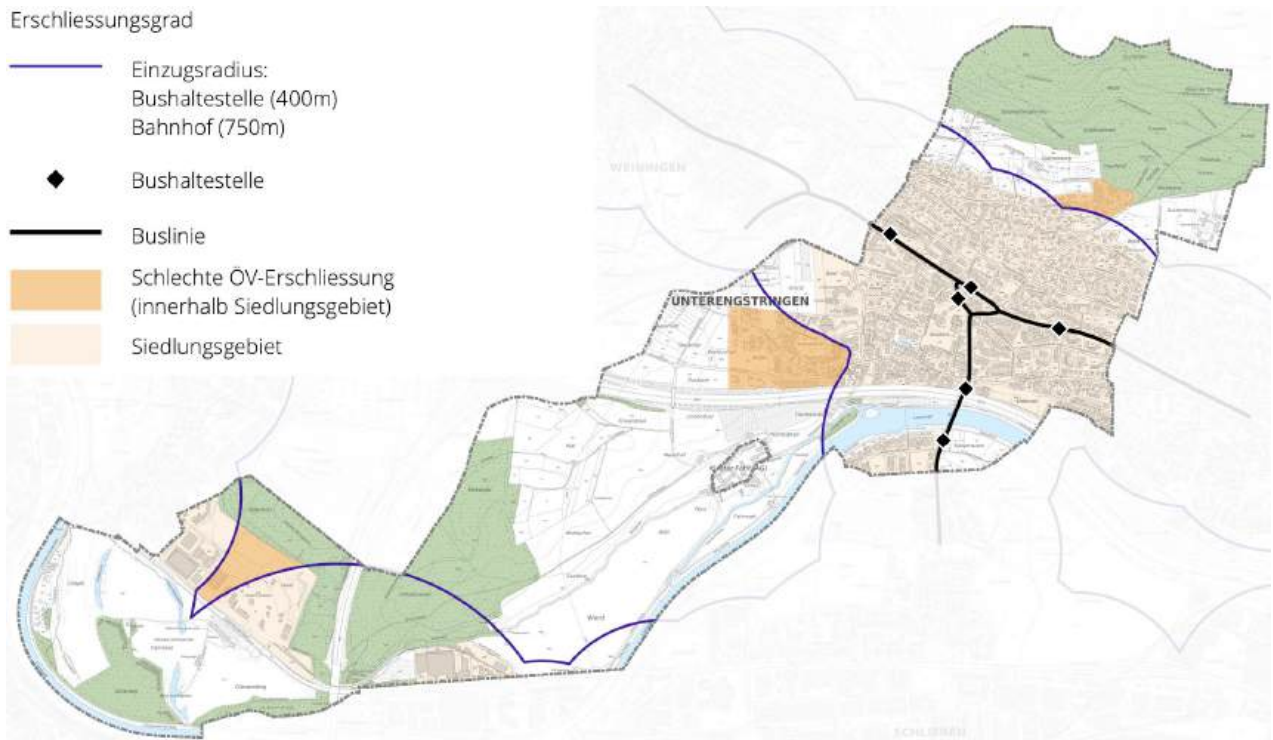
- 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen (Bushaltestellen)
- 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen (Bahnhof)

Gemäss Angebotsverordnung ist das Gebiet Boden, ein Teil des Industriegebiets Boden sowie der nördliche Spickel des Quartiers Sparenberg nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Übersicht

Erschliessungsgrad

-  Einzugsradius:
Bushaltestelle (400m)
Bahnhof (750m)
-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Schlechte ÖV-Erschliessung
(innerhalb Siedlungsgebiet)
-  Siedlungsgebiet









ÖV-Güteklassen

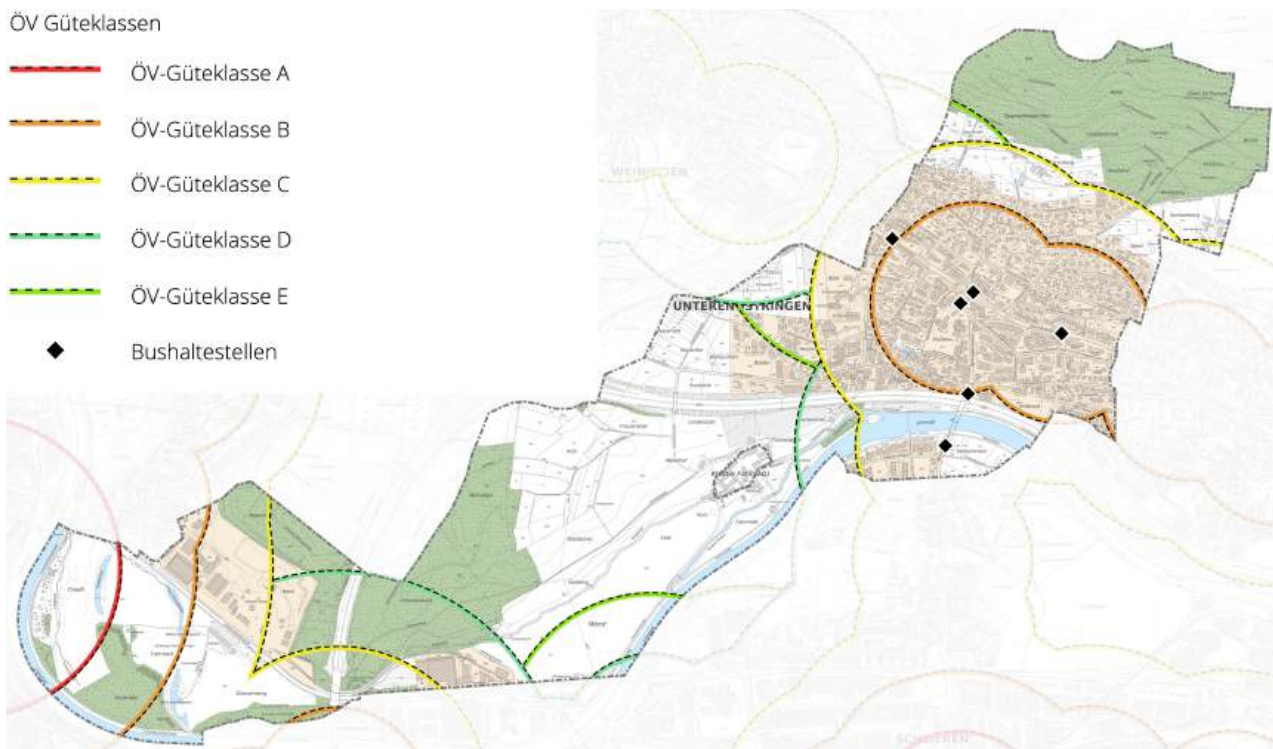
Fahrplanjahr 2022/2023

Die ÖV-Güteklassen von Bushaltestellen werden in Distanzen von <300 m sowie 300–500 m eingeteilt. Das Dorfzentrum befindet sich dank der hohen Taktdichte des Busbetriebs in der Güteklasse B. Ein Grossteil des restlichen Siedlungsgebiets ist im Bereich der Güteklasse C. Einzig das Gebiet Boden befindet sich teilweise in der Güteklasse D und E oder liegt ausserhalb der Güteklassen.

Übersicht

ÖV Güteklassen

-  ÖV-Güteklasse A
-  ÖV-Güteklasse B
-  ÖV-Güteklasse C
-  ÖV-Güteklasse D
-  ÖV-Güteklasse E
-  Bushaltestellen



Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Angebotsstandards

Für das Gemeindegebiet von Unterengstringen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Grundsatz: Dichter Grundtakt (15' bis 30')

bestehend, R

Für Siedlungsgebiete mit niedriger baulicher Dichte:

bestehend, R

mittlerer Grundtakt (30 bis 60')

Kommunale Festlegungen

Buslinien

Die Gemeinde setzt sich beim ZW für ein attraktives Busangebot mit guten Anbindungen zu den ÖV-Drehschreibern in Zürich Nord, Schlieren und Dietikon ein. Die Umsteigebeziehungen sind weiter zu optimieren und die Attraktivität des Angebots durch Taktverdichtungen und Linienverlängerungen auszubauen.

Übersicht

Kommunale Festlegungen

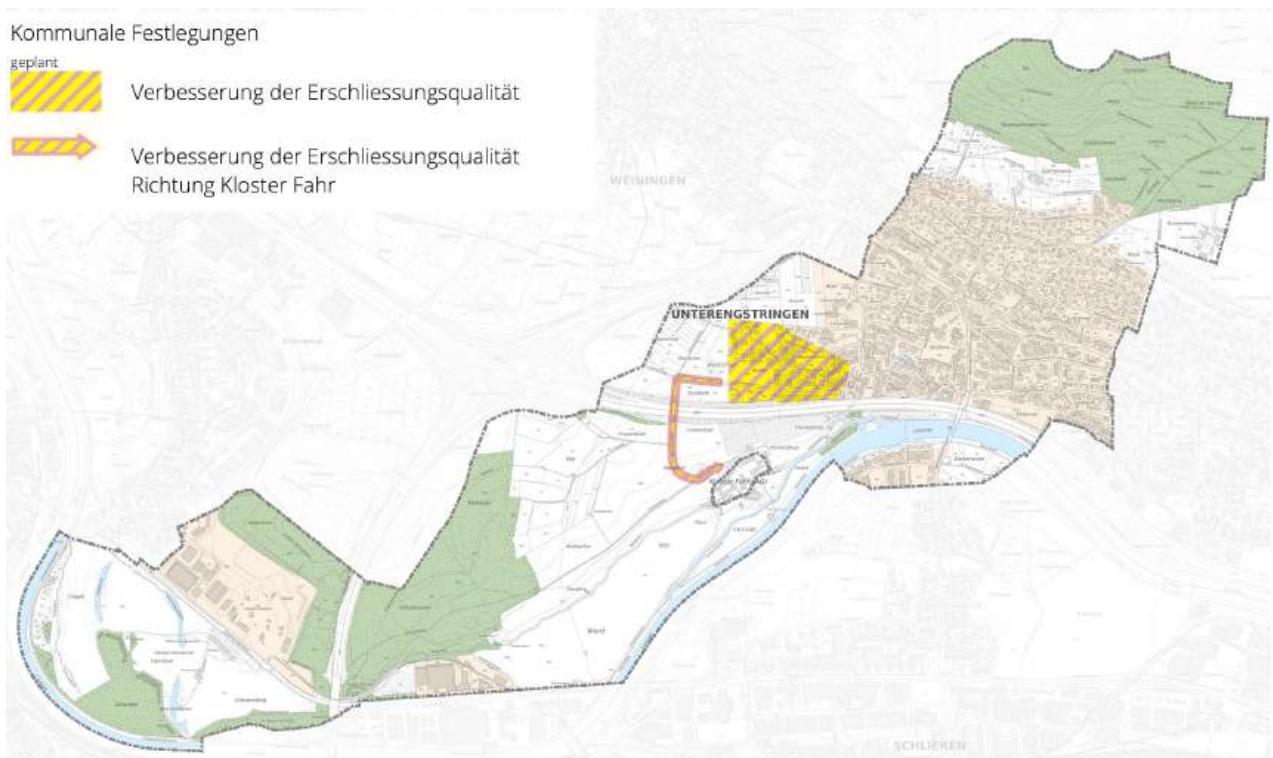
geplant



Verbesserung der Erschliessungsqualität



Verbesserung der Erschliessungsqualität
Richtung Kloster Fahr



Wirkung

Im Rahmen von Vernehmlassungen zu Fahrplänen und Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs setzt sich der Gemeinderat für eine sinnvolle und bedürfnisgerechte Weiterentwicklung des Busangebots ein. Es sollen folgende Punkte erreicht werden:

- Ausbau des Angebotsstandards
- Ausbau der direkten Verbindungen Richtung Zürich Nord und Dietikon
- Verbesserung der innerörtlichen Anbindung des Gebiets «West» sowie des Klosters Fahr
- Erhalt des Nachtangebotes

Erläuterungen

Gemäss kantonalem Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die S-Bahn abgedeckt werden. Dabei ist neben der Entwicklung im Umfeld von Bushaltestellen auch auf die Verbesserung der ÖV-Qualität sowie direkte und attraktive Umsteigebeziehungen zu achten. Insbesondere effiziente Verbindungen zu den Bahnhöfen sowie eine Taktverdichtung sind wichtig. Auch für schlecht erschlossene Gebiete (z.B. Weiler und Aussenwachten) soll langfristig ein besseres Angebot bestehen, welches möglichst flexibel nutzbar ist.

Grundsatz der Erschliessung

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen nicht überschreiten.

Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessungsqualität

Zukünftige Angebote sind im Rahmen der offiziellen Fahrplanverfahren zusammen mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen (Verkehrsbetriebe Zürich VBZ) zu beurteilen. Zur besseren Anbindung des Gebiets «West» sowie der Anbindung des Klosters Fahr prüft die Gemeinde in Zusammenarbeit mit der VBZ die Machbarkeit neuer Busschlaufen, die Einführung eines Ortsbusses oder alternativer, bedarfsgesteuerter Formen der öffentlichen (z.B. Pikmi, Rufbus) und/oder kombinierten Mobilität.

Kommunale Festlegungen

Bushaltestellen

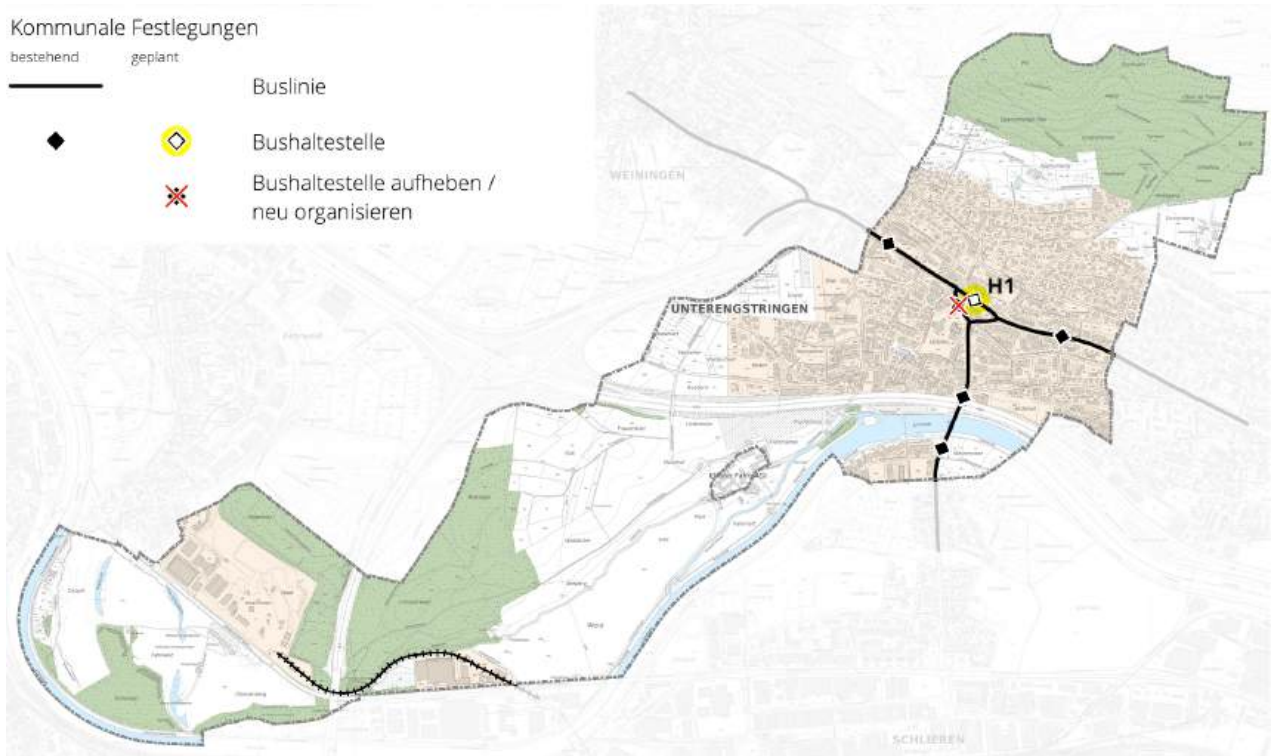
Die bestehenden Bushaltestellen sind im Plan bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Nachfolgend sind die geplanten Massnahmen aufgeführt.

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
H1	Bushaltestelle Sennenbüel	Neuorganisation Bushaltestelle, Ausbau Haltestelle für Gelenkbus	Gemeinde, VBZ

Übersicht

Kommunale Festlegungen

- bestehend
- geplant
- Buslinie
- ◆ Bushaltestelle
- ◆ Bushaltestelle aufheben / neu organisieren



Wirkung und Erläuterungen

Die Festlegung Bushaltestellen und Busbetrieb beauftragt den Gemeinderat, dem ZVW bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen. Der Eintrag der bestehenden und geplanten Haltestellen sichert den Fortbestand beziehungsweise den Neubau der baulichen Infrastruktur für die öffentlichen Verkehrsmittel.

Ausstattung Haltestellen

Die Qualität und Lage der Haltestelle ist ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Bushaltestellen sind gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gestalten und bedarfsgerecht auszustatten. Die Ausstattung (Warteunterstände, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde.

Laufende Überprüfung

Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlagen).

4.7 Motorisierter Individualverkehr

Allgemeines

Das Verkehrsnetz der Gemeinde Unterengstringen ist geprägt durch das Strassentrio Weiningerstrasse, Zürcherstrasse und Bergstrasse, die den Ort durchqueren und Unterengstringen sowohl in West-/Ost- als auch in Nord-/Süd-Richtung unterteilen.

Weiter führt die A1 (bestehende Hochleistungsstrasse) quer durch das Siedlungsgebiet von Unterengstringen und bildet eine starke räumliche Trennung zwischen dem Dorf und dem Limmatraum.

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Für das Gemeindegebiet von Unterengstringen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

A1, Zürich Nordumfahrung	bestehend, K
Zürcherstrasse	bestehend, K
Weiningerstrasse	bestehend, K
Bergstrasse (Abschnitt Zürcher- bis Weiningerstrasse)	bestehend, K
Ueberlandstrasse	bestehend, K
Niederholzstrasse	geplant, K

Kommunale Anliegen an übergeordnete Strassen

Streichung Strassennetz

Die Gemeinde Unterengstringen beantragt die Umgestaltung und verkehrliche Neuorganisation des Strassenraums im Dreieck Zürcher-, Weininger- und Bergstrasse mit entsprechender Festlegung im regionalen Richtplan:

Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
Weiningerstrasse (Abschnitt Zürcher- bis Bergstrasse)	Aufstart gemeinsamer Planungsprozess zur Abklärung und Umgestaltung	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen, Koordination mit Massnahme «Aufwertung Strassenraum» (S1)

Kommunale Festlegungen

Sammelstrassen

Es werden folgende kommunale Sammelstrassen festgelegt:

Objekt	Status
Brunnmattstrasse	bestehend
Rietstrasse (Abschnitt Zürcherstrasse bis Brunnmattstrasse)	bestehend
Bergstrasse	bestehend
Dorfstrasse	bestehend
Hönggerstrasse	bestehend
Büelstrasse	bestehend
St.-Niklausstrasse	bestehend

Wirkung

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

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

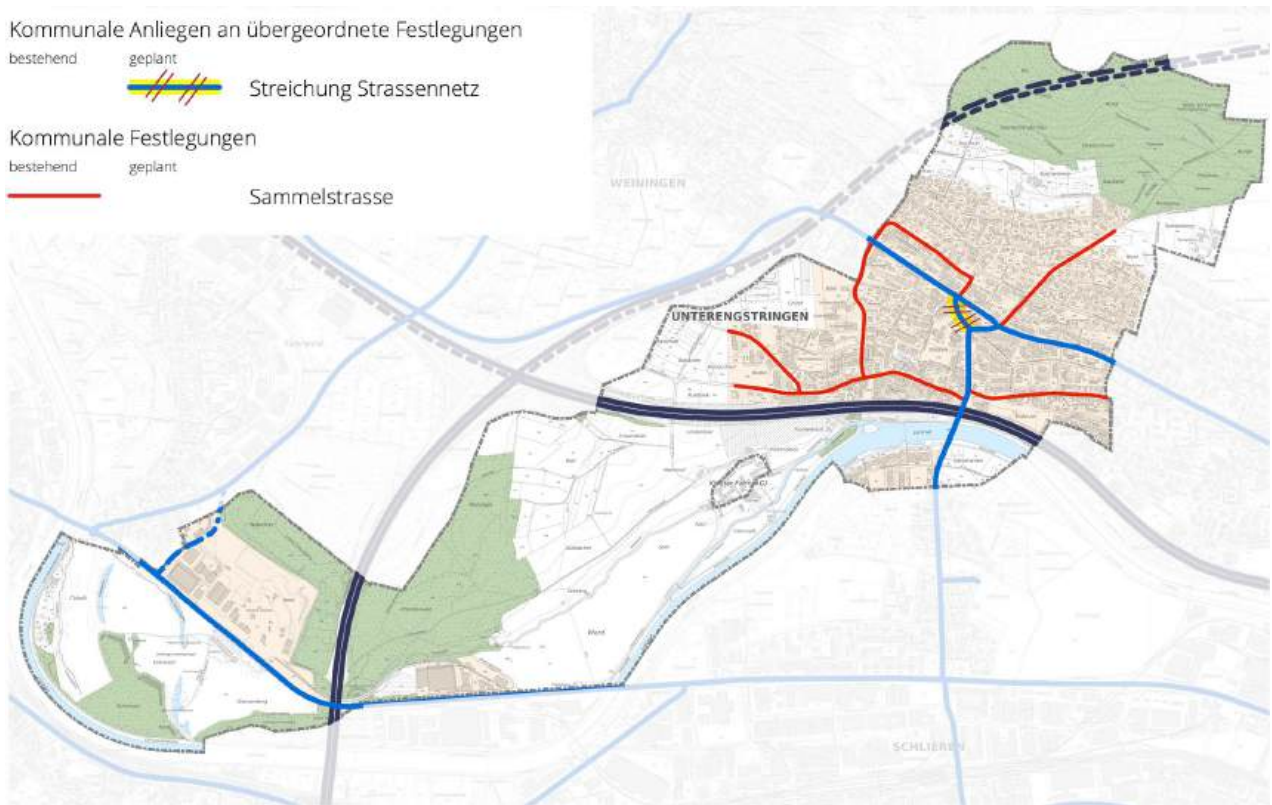
Übersicht

Kommunale Anliegen an übergeordnete Festlegungen

bestehend geplant
 Streichung Strassennetz

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant
 Sammelstrasse



Erläuterungen

Im kommunalen Verkehrsplan werden drei Strassenkategorien unterschieden:

- Hochleistungsstrassen (übergeordnet)
- Hauptverkehrsstrassen (übergeordnet)
- Kommunale Sammelstrassen (kommunal)

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

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Unterengstringen sind dies die A1/A4 (verkehrsorientierte Hochleistungsstrasse) und die Zürcher-, Weinger- und Bergstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrassen, die durch das Siedlungsgebiet von Unterengstringen führen.

Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Aktuell sind keine Ausbauprogramme bezeichnet. Im Bereich der Kreuzungssituation im Ortszentrum (Dreieck Zürcher-, Weinger-, Bergstrasse) besteht seitens der Gemeinde aber das Anliegen, die verkehrliche Situation zu optimieren und zu entflechten. Die heutige Verkehrsführung im Zentrum von Unterengstringen ist für die qualitätsvolle Weiterentwicklung des Dorfzentrums unbefriedigend. Die Gemeinde sieht in der optimierten Neuorganisation der Verkehrsführung die Chance, die Weingerstrasse vom Durchgangsverkehr zu

befreien und damit deren Trennwirkung zu reduzieren. Dies mit dem Ziel, das Gebiet «Dreispietz» besser ans Dorf anzuknüpfen und städtebaulich zu entwickeln. Um das Anliegen in die übergeordneten Planungsinstrumente zu überführen, ist in einem ersten Schritt ein gemeinsamer Planungsprozess mit dem Amt für Mobilität (AFM) zur Prüfung der Machbarkeit aufzuzustarten.

Kommunale Sammelstrassen

Die kommunalen Sammelstrassen (rot) ergänzen das übergeordnete Netz. Diese stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Es handelt sich um siedlungsorientierte Sammelstrassen mit einer Zielgeschwindigkeit von 30 km/h.

Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erschliessungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutznliessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Bei Sanierungen/Umgestaltungen von Verkehrsflächen ist der Umgang mit Regenabwasser und der dazu notwendige Raum für die Strassenabwasserbehandlung, -versickerung und/oder -ableitung frühzeitig in die Planung zu integrieren. Die Möglichkeiten zur Versickerung von Regenwasser sind stets zu prüfen und wo möglich umzusetzen. Diesbezüglich ist die AWEL-Richtlinie und Praxishilfe zur Regenwasserbewirtschaftung und die SN 592000:2024 «Anlagen für die Liegenschaftsentwässerung – Planung und Ausführung» zu berücksichtigen.

Kommunale Festlegungen

Verkehrsberuhigung

- Verkehrsberuhigte Quartiere;
Auf den kommunalen Strassen innerhalb des Siedlungsgebiets ist die Höchstgeschwindigkeit situativ passend herabgesetzt.
- Verkehrsberuhigte Strecken; Klosterstrasse
Mit situativ passenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird die Verkehrssicherheit auf der Klosterstrasse erhöht und sichergestellt, dass sie nur der lokalen Erschliessung (Quell-/Zielverkehr) dient.

Wirkung

In den Wohnquartieren und im Dorfzentrum sind die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fortzuführen. Entsprechende Massnahmen sind auch für die Klosterstrasse zu prüfen, die ein Naherholungsgebiet mit überregionaler Ausstrahlungskraft durchquert. Das Massnahmenspektrum umfasst:

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

Erläuterungen

In der Gemeinde Unterengstringen sind bereits seit geraumer Zeit sämtliche Wohnquartiere, mit Ausnahme von Staatsstrassen sowie vereinzelt Privatstrassen, «flächendeckend» als Tempo-30-Zonen signalisiert.

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.

Kommunale Anliegen an übergeordnete Strassen

Aufwertung Strassenraum

Die Gemeinde Unterengstringen beantragt die Aufwertung der Zürcher- und Bergstrasse in Koordination mit der Umgestaltung und verkehrlichen Neuorganisation des Strassenraums im Dreieck Zürcher-, Weinger- und Bergstrasse mit entsprechender Festlegung im regionalen Richtplan:

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
S1	Zürcher-/Bergstrasse	Erarbeitung BGK mit Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraumes und Entflechtung der Verkehrsströme	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen, Koordination mit Massnahme «Streichung Strassennetz»

Erläuterungen

Die bezeichneten Bereiche betreffen Kantonsstrassen und liegen somit nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde. Um eine qualitätsvolle Innenentwicklung zu fördern, ist jedoch eine Gesamtbetrachtung inklusive der Zürcherstrasse notwendig.

Mit der Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) soll in Abstimmung mit dem Masterplan Zürcherstrasse aufgezeigt werden, wie die Zürcherstrasse siedlungsverträglich umgestaltet und der Strassenraum aufgewertet werden kann. Weiter sieht die Gemeinde in der Aufwertung der Zürcherstrasse das Potenzial, die Verkehrsströme zu entflechten. Damit kann die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr deutlich verbessert und die Attraktivität des öffentlichen Raums im Zentrum von Unterengstringen gestärkt werden.

Kommunale Festlegungen

Strassenraum mit erhöhten Anforderungen

Die Strassen mit erhöhten Anforderungen sind im Plan bezeichnet. Es sind dies:

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
SA1	Büelstrasse, Dorfstrasse	Anforderungen prüfen, Konzept, Umsetzung der Massnahmen	Gemeinde
SA2	Untere Bergstrasse	Anforderungen prüfen, Konzept, Umsetzung der Massnahmen	Gemeinde

Wirkung

Die Festlegung im Richtplan bedeutet, dass bei Strassensanierungen ein besonderes Augenmerk auf eine gute Strassenraumgestaltung zu legen ist. Dies können sowohl gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen sein, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Ausserdem sind akustische Prinzipien, hitzemindernde Massnahmen und der nachhaltige Umgang mit dem Regenwasser zu berücksichtigen.

Erläuterungen

Strassenräume sind auch Begegnungsorte. Der Strassenquerschnitt wird von der Fassade zur Fahrbahn hin geplant und so gestaltet, dass aufenthaltsfreundliche öffentliche Räume geschaffen werden.

Durch die Umgestaltungen soll die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume im Zentrum von Unterengstringen unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen (u.a. Erschliessungsfunktion und Kapazität) weiter verbessert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Aufwertung des Strassenraums für den Fuss- und Veloverkehr.

Zusätzlich ist die Durchlässigkeit (Querungen, Erreichbarkeit der Vorbereiche etc.) zu verbessern und der Übergangsbereich von privaten und öffentlichen Grundstücken sorgfältig auszugestalten.

Übersicht

Kommunale Festlegungen

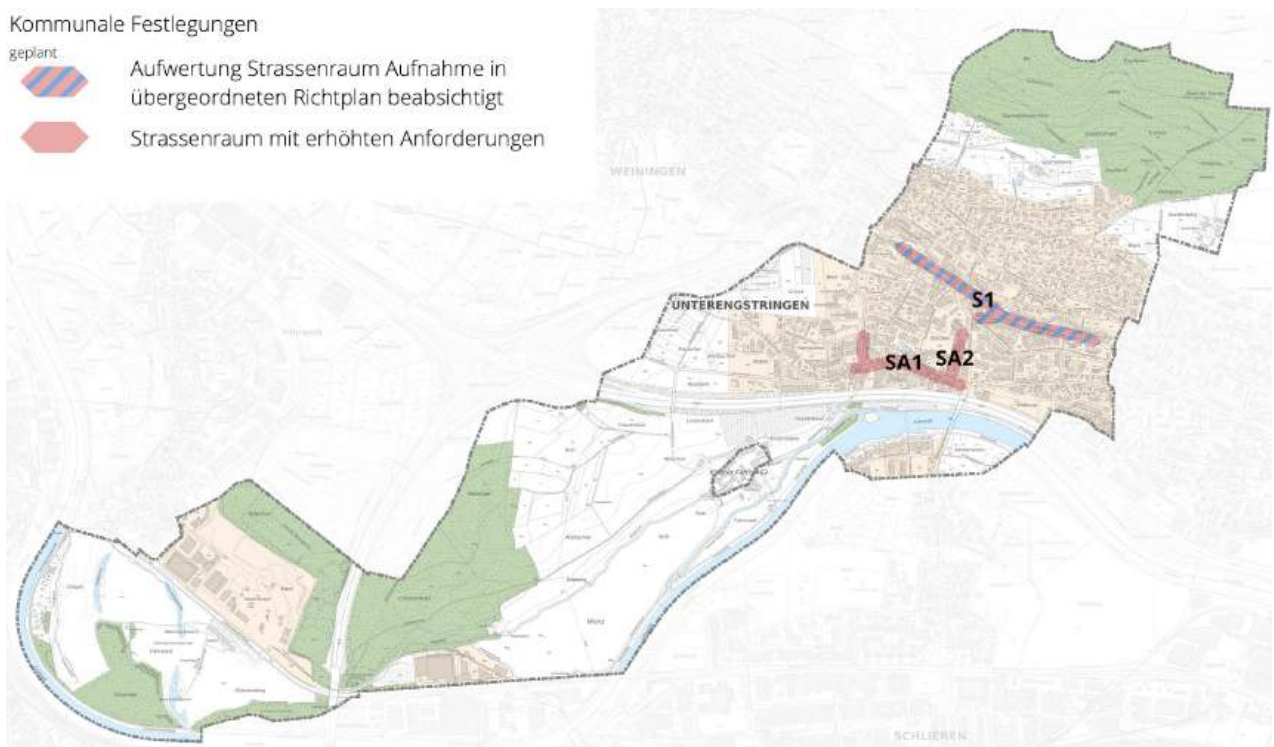
geplant



Aufwertung Strassenraum Aufnahme in übergeordneten Richtplan beabsichtigt



Strassenraum mit erhöhten Anforderungen



Kommunale Anliegen an übergeordnete Strassen

Ortseinfahrten

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, dass auf den aufgeführten übergeordneten Strassen im Bereich der Ortseinfahrten punktuelle Massnahmen zur Unterstützung einer Geschwindigkeitsreduktion umgesetzt werden.

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
E1	Zürcherstrasse Ost	Umsetzung Eingangstor	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen
E2	Zürcherstrasse West	Umsetzung Eingangstor	Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen

Erläuterungen

Die geforderten Eingangstore liegen alle auf Kantonsstrassen und somit nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton jedoch dafür ein, dass diese umgesetzt werden.

Die Eingangstore sollen dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau auf den überkommunalen Strassen bereits an den Ortseingängen auf die Zielgeschwindigkeit zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts zu verbessern. Weiter sollen die Eingangstore im Bereich der Zürcherstrasse zur Identitätsstiftung beitragen und die zusammengewachsenen Siedlungsstrukturen räumlich gliedern.

Denkbar ist die Gestaltung der Eingangstore unter anderem mit Mittelinseln, horizontalen Verengungen oder Baumtoren. Wichtig bei der Realisierung der Eingangstore ist eine velofreundliche Ausgestaltung.

Übersicht

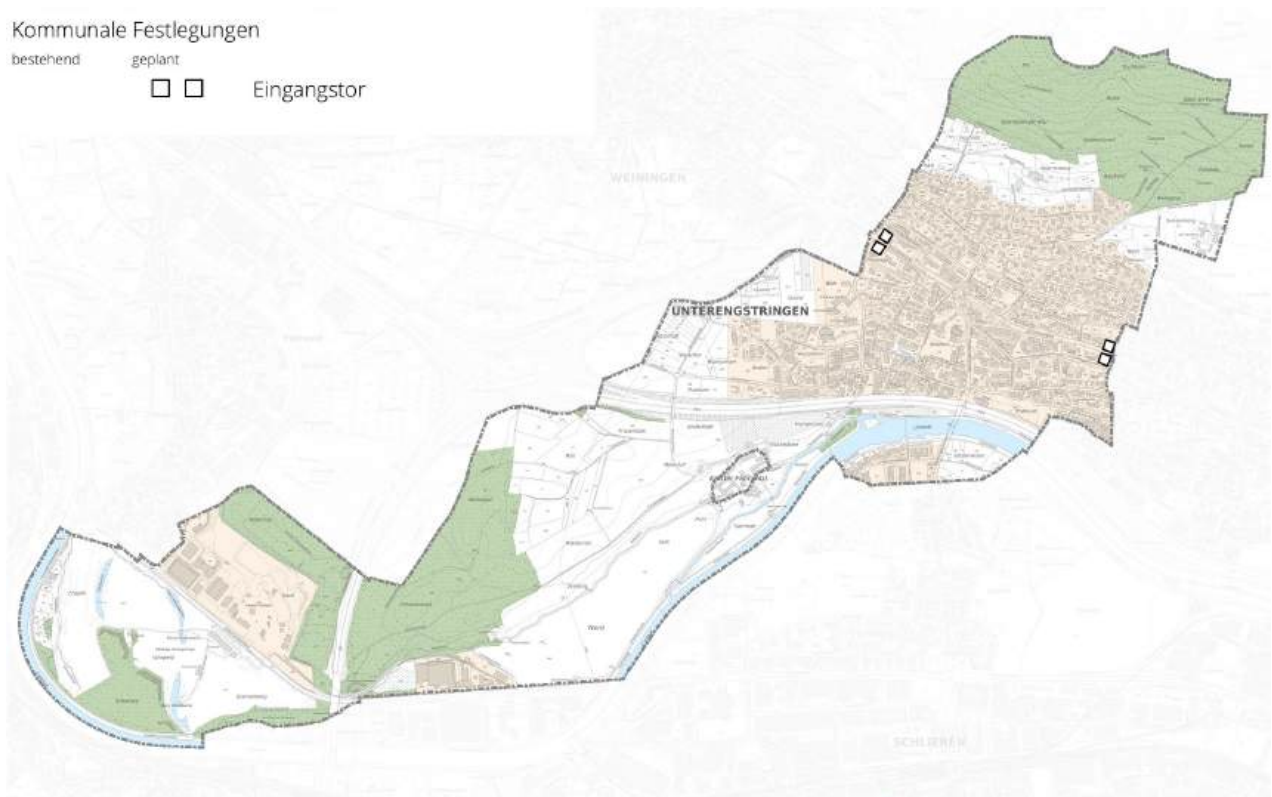
Kommunale Festlegungen

bestehend

geplant



Eingangstor



4.8 Parkierung

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Für das Gemeindegebiet von Unterengstringen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Brückenkopf ca. 40 PP bestehend, R

Kommunale Festlegungen

Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse

Es werden folgende kommunale Parkierungsanlagen festgelegt:

Nr.	Objekt	Anzahl PP	Status
P1	Bergstrasse	ca. 17 PP	bestehend
P2	Chriesihoger	ca. 18 PP	bestehend
P3	Büel	ca. 50 PP	bestehend
P4	Gemeindeverwaltung	12 PP	bestehend
P5	Hönggerstrasse	18 PP	bestehend
P6	Schützenhaus, südlich Ueberlandstrasse	ca. 17 PP	bestehend

Bewirtschaftungspflicht

Die öffentlichen Parkplätze sind zeitlich und/oder monetär zu bewirtschaften und stehen nicht uneingeschränkt zur Verfügung.

Übersicht

Übergeordnete Festlegungen

bestehend



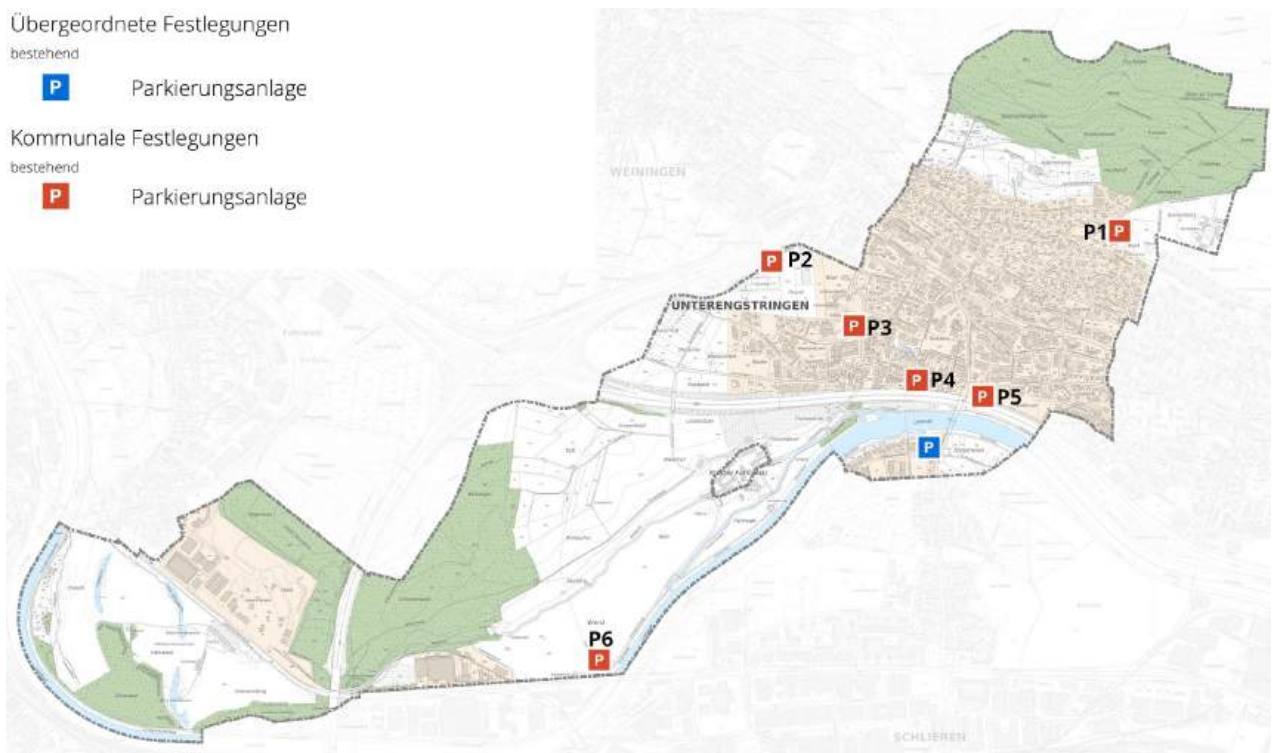
Parkierungsanlage

Kommunale Festlegungen

bestehend



Parkierungsanlage



Wirkung

Mit der Festlegung der Parkierungsanlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert und die Grundlage für die Landsicherung geschaffen. Die Arealisierung sowie 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 zur Parkierung auf öffentlichem Grund

Die Parkierung auf öffentlichem Grund richtet sich nach der Parkraumverordnung der Gemeinde Unterengstringen, die eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder vorsieht.

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 Erlasen» entsprechen und die maximale Parkplatzanzahl pro Wohneinheit soll begrenzt werden. Zudem soll an geeigneten Standorten und im Interesse des Ortsbildschutzes eine Reduktion von Abstellplätzen verlangt werden können.

4.9 Güterverkehr

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Für das Gemeindegebiet von Unterengstringen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Anschlussgleis Arbeitsplatzgebiet Hardwald

bestehend, R

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde setzt sich für den Erhalt des Anschlussgleises Reitmen ein und optimiert im Rahmen ihrer Planungen die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Betrieben mit grossem Güteraufkommen in der Nähe dieses Anschlussgleises.

Wirkung

Die Gemeinde schafft bei Umnutzungen und Entwicklungen in den Industrie- und Gewerbezone gute planerische Voraussetzungen zur Nutzung von bestehenden Gleisanlagen.

Erläuterungen

Für einen effizienten und emissionsarmen Gütertransport sind Warenströme nach Möglichkeit zu bündeln und über den Schienenverkehr abzuwickeln.

In Unterengstringen ist das Anschlussgleis im Gebiet Hardwald gemäss Eintrag im regionalen Richtplan gesichert. Der Güterverkehr soll auf die Schiene gelenkt werden, indem Betriebe mit grossem Güteraufkommen, soweit möglich, in der Nähe der Anschlussgleise angesiedelt werden.

5 ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN

5.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne

Im kantonalen und im regionalen Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen bestehen auf dem Gemeindegebiet von Unterengstringen keine Einträge von Objekten mit überkommunaler Bedeutung.

Kommunale Objekte

Der kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ergänzt die Inhalte der übergeordneten Richtpläne auf Gemeindeebene.

Im Verkehrsplan 2 sind in Ergänzung zu den Fuss- und Velowegen jene Bauten und Anlagen enthalten, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen sowie bestehende Erholungs- und Sportanlagen, die sich ausserhalb des Siedlungsgebiets befinden.

Für einen Eintrag einer Baute oder Anlage im Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen muss die Gemeinde nicht zwingend auch Eigentümerin oder Betreiberin sein. Es genügt, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an einer Baute oder einer Anlage besteht. Der Plan ist nach den folgenden Aufgaben gegliedert:

- öffentliche Verwaltung und Werke
- Kultur
- Erziehung und Bildung
- Ver- und Entsorgung
- Erholung und Sport

5.2 Gesamtstrategie

Bedürfnisgerechtes Angebot und Zusammenarbeit

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ist ein Koordinationsinstrument zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen bzw. von öffentlichen Funktionen. Ein weiterer Zweck des Plans besteht in der Abstimmung der Verkehrsanlagen auf die Standorte der öffentlichen Bauten und Anlagen.

Die öffentlichen Bauten sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und den Trägern den nötigen Entwicklungsspielraum ermöglichen.

Ausbaubedarf vorhanden

Teilweise aufgrund des Bevölkerungswachstums besteht ein Ausbaubedarf in den Bereichen Erziehung und Bildung (Schulhaus Büel) sowie Ver- und Entsorgung (Werkhof).

Kein Ausbaubedarf

In den weiteren Bereichen besteht kein Ausbaubedarf.

5.3 Planeinträge

Übergeordnete Festlegungen

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunale Festlegungen

Es werden folgende kommunale Objekte festgelegt:

Bezeichnung	Trägerschaft	Status
V Gemeindeverwaltung	Gemeinde	bestehend
M Ortsmuseum	Gemeinde	bestehend
S Schulhaus Büel	Gemeinde	bestehend,
		Ausbau geplant
KG1 Kindergarten Aegelsee	Gemeinde	bestehend
KG2 Kindergarten Erdbrust	Gemeinde	bestehend
KG3 Kindergarten Langacher	Gemeinde	bestehend
SA Schiessanlage	Schützengesellschaft Unterengstringen	bestehend
SG Sport- und Freizeitanlage Grund	Gemeinde	bestehend
GP Golfplatz	Golfplatz Unterengstringen AG	bestehend
F Finnenbahn	IG Finnenbahn	bestehend

Übersicht

Kommunale Festlegungen

- bestehend erweitern
- V Gemeindeverwaltung
 - M Ortsmuseum
 - S Schulhaus Büel
 - S S Kindergarten Aegelsee / Erdbrust / Langacher
 - KE1 KE2 KE3 Schiessanlage
 - SA Sport- und Freizeitanlage Grund
 - SG Golfplatz
 - GP Finnenbahn
 - F



Wirkung

Mit dem Richtplaneintrag wird dokumentiert, dass ein öffentliches Interesse am Fortbestand, an einer Erweiterung, einer Verlegung oder einem Neubau am festgelegten Standort besteht. Mit den Festlegungen werden die langfristig notwendigen Handlungsspielräume gesichert und die ersten Voraussetzungen für den Landerwerb geschaffen.

Die Landsicherung für die geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt durch Werkpläne gemäss §§ 114 ff PBG, soweit das Land nicht bereits im Besitz der Trägerschaft ist oder freihändig erworben

werden kann. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer geplanten öffentlichen Baute oder Anlage jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

Mit den nachgeordneten Planungen, insbesondere im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, sind die Möglichkeiten zur Realisierung der Bauten mittels geeigneter Zonierung und Verkehrserschliessung offenzuhalten. Als Zonen kommen die Erholungszone und die Zone für öffentliche Bauten in Frage. Andere Zonen dürfen aufgrund des Richtplaneintrages nicht ausgeschieden werden.

Erläuterungen

Gemäss Schulraumplanung besteht mittelfristig der Bedarf, die Schulanlage Büel zu erweitern. Mit der Variantenevaluation zur Schulraumerweiterung sollen im Bereich von Kat. Nr. 2806 (Zone für öffentliche Bauten) auch Lösungen überprüft werden, bei denen der Werkhof, der aktuell in einer Drittliegenschaft an der Dorfstrasse eingemietet ist, in einen Schulhausneubau integriert werden könnte.

Die Kindergärten sollen auch mittel- bis langfristig an den drei heute bestehenden Standorten in den Wohnquartieren bestehen bleiben. Damit sind kurze, abseits der Hauptverkehrsstrassen geführte, Wege sichergestellt.

6 AUSWIRKUNGEN

Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Groberschliessung des Siedlungsgebiets für den motorisierten Individualverkehr, zeigen die Anbindung an den öffentlichen Verkehr auf und bezeichnen das kommunale Fuss- und Velowegnetz. Der Verkehrsplan ist damit ein zentrales Instrument für die verkehrlichen Belange in nachgelagerten Planungen und Verfahren.

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.

Beitrag zur Zielerreichung der übergeordneten Ziele

Der kommunale Richtplan Verkehr übernimmt die Festlegungen der übergeordneten Richtpläne und ergänzt diese mit kommunalen Festlegungen. Auf der Grundlage des räumlichen Entwicklungskonzepts werden mit den verschiedenen Festlegungen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestmöglich aufeinander abgestimmt. Die nachfolgenden Massnahmen tragen zu einer Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs bei:

Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist neben den übergeordneten Massnahmen insbesondere die Neuorganisation der Bushaltestelle Sennenbüel von Bedeutung. Die Umgestaltung schafft die Voraussetzung für die Optimierung des Busangebots. Mit der Zusammenfassung der Bushaltestelle soll die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und damit auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden.

Fuss- und Veloverkehr

Zur Stärkung des Fussverkehrs wird das kommunale Fusswegnetz verdichtet und ergänzt, um kurze, direkte, sichere und wenn möglich hindernisfreie Verbindungen zu schaffen.

Das kommunale Velowegnetz wurde umfassend überarbeitet und auf die übergeordneten Radwege abgestimmt. Es verbindet die einzelnen Quartiere miteinander und bezeichnet die Verbindungen zu den wichtigen Zielen für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Neu wird ein kommunales Velowegnetz bezeichnet, welches auf die übergeordneten Radwege und die kommunalen Radwege der Nachbargemeinden abgestimmt ist. Es verbindet die einzelnen Ortsteile miteinander und bezeichnet die Verbindungen zu wichtigen Zielen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Das neue Netz schafft bei entsprechender Ausgestaltung gute Voraussetzungen, dass künftig mehr Wege mit dem Velo zurückgelegt werden.

Strassenverkehr

Mit der Aufwertung der bezeichneten Strassenräume werden die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr verbessert und der öffentliche Raum gestalterisch aufgewertet.

Zur Erreichung der kommunalen Zielsetzungen sieht die Gemeinde diesbezüglich nicht nur einen Handlungsbedarf auf den kommunalen Strassen im Ortskern, sondern auch auf der übergeordneten Achse der Zürcherstrasse. Die diesbezüglichen Anliegen, die Verkehrsströme zu entflechten, zielen insbesondere darauf ab, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Fussverkehr zu stärken.

Öffentliche Bauten und Anlagen

Mit den aktualisierten und in den Verkehrsplan 2 integrierten Planbeiträgen der öffentlichen Bauten und Anlagen werden die Raumbedürfnisse der Gemeinde respektive der mit öffentlichen Aufgaben betrauten Trägerschaften für die absehbare Zukunft gesichert und der erforderliche Entwicklungsspielraum gegeben.

7 KOSTENFOLGEN

Kosten mit Nachfolgevorlagen

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

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

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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