

Revision Richtplanung

BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

**Fassung für die öffentliche Auflage und
die 2. kantonale Vorprüfung**

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

Inhalt

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | EINLEITUNG | 3 |
| 1.1 | Ausgangslage | 3 |
| 1.2 | Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung | 6 |
| 1.3 | Aufgaben und Inhalte des Richtplans | 7 |
| 2 | ÜBERGEORDNETE VORGABEN | 9 |
| 2.1 | Bund | 9 |
| 2.2 | Kanton | 11 |
| 2.3 | Region | 13 |
| 3 | ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR | 19 |
| 3.1 | Bedeutung | 19 |
| 3.2 | Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation | 19 |
| 3.3 | Strategieansätze | 21 |
| 4 | VERKEHRSPPLAN | 23 |
| 4.1 | Allgemeines | 23 |
| 4.2 | Bestehender Verkehrsplan | 23 |
| 4.3 | Kommunale Festlegungen | 25 |
| 5 | AUSWIRKUNGEN | 48 |
| 6 | KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN | 49 |
| 6.1 | Allgemeines | 49 |
| 6.2 | Umsetzung | 49 |
| 6.3 | Übersicht der geplanten Anlagen | 50 |
| 6.4 | Antrag an die Planungsgruppe Weinland | 51 |
| 7 | MITWIRKUNG | 52 |
| 7.1 | Kantonale Vorprüfung | 52 |
| 7.2 | Öffentliche Auflage | 53 |
| 7.3 | Anhörung | 53 |
| 7.4 | Festsetzung und Genehmigung | 53 |

Auftraggeber

Gemeinde Laufen-Uhwiesen

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Projektleiter
Mirta Niederhauser, Projektleiterin Stv. und Sachbearbeiterin

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Stand der Richtplanung

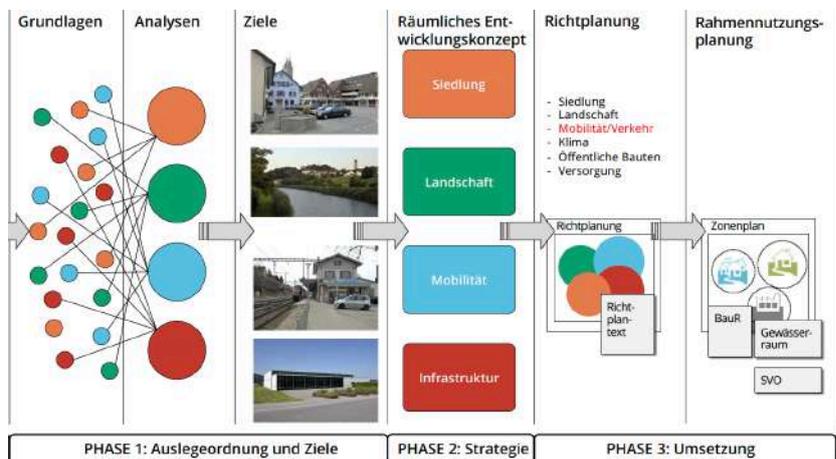
Die Gemeinde Laufen-Uhwiesen verfügt über den obligatorischen Verkehrsplan, den die Gemeindeversammlung am 28.11.2002 letztmals festgesetzt hat und welcher vom Kanton am 15.10.2003 genehmigt wurde. Weitere kommunale Richtpläne zu den Themen Siedlung, Landschaft, Versorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen sind nicht vorhanden.

Anlass

Der bestehende rechtskräftige Verkehrsplan ist seit der Festsetzung im Jahr 2002 nie den veränderten Verhältnissen angepasst worden und soll deswegen revidiert werden. Zwischenzeitlich wurden denn auch der kantonale Richtplan und der regionale Richtplan Weinland umfassend überarbeitet. Die Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und unter anderem die Grundlage für ortsbaulich ansprechende Strassenräume bilden.

Zusätzlich ist auch im eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG) festgehalten, dass die Inhalte der Richtplanung alle 10 bis 15 Jahre zu überprüfen und veränderten Bedürfnissen anzupassen sind. Die kommunalen Planungsinstrumente werden im Rahmen der Revision der Ortsplanung auf die neuen übergeordneten Rahmenbedingungen angepasst.

Planungsprozess



Gesamtschau – Räumliches Entwicklungsleitbild 2040

Als konzeptionelle Grundlage für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung sowie für Einzelprojekte wurden konzeptionelle Überlegungen zur räumlichen Entwicklung mit Zielen und Vorstellungen im Sinne einer Gesamtschau erarbeitet und in einem räumlichen Entwicklungskonzept festgehalten.

Das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) ist ein flexibles Orientierungs- und Führungsinstrument der Gemeinde. Es dient den Behörden und der Verwaltung als Wegweiser, um die raumrelevanten öffentlichen Aufgaben und Interessen für die Zukunft zu formulieren,

Probleme und Konflikte frühzeitig sichtbar zu machen, konsensfähige Lösungen zu finden und die Bevölkerung von Anfang an in den Planungsprozess einzubeziehen.

Entsprechend den Themen mit den bedeutsamsten räumlichen Wirkungen, geht es primär um die Siedlungsentwicklung. Die Themen Landschaft und Verkehr sind ebenfalls von räumlicher Wirkung und werden daher ins räumliche Entwicklungskonzept einbezogen. Insbesondere die Verkehrsthemen werden in der vorliegenden Vorlage zur Revision des Verkehrsplans weiter vertieft und schliesslich behördenverbindlich festgesetzt.

Zu den zu vertiefenden Themen zählen unter anderem:

- die Sicherstellung der Groberschliessung für das Siedlungsgebiet,
- die siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassennetzen,
- die gestalterische Aufwertung von Strassenabschnitten,
- der Erhalt, der Ausbau und die ansprechende Gestaltung von Naherholungszugängen,
- die Organisation der Parkierung für Auto und Velo und die Sicherung des Angebots sowie
- die Ergänzung und sichere Gestaltung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

Einbezug der Bevölkerung

Der Gemeinderat hat im Hinblick auf die Revision der Richt- und Nutzungsplanung die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung der Gemeinde Laufen-Uhwiesen im Rahmen eines Bevölkerungsworkshops am 28. Januar 2023 zur Diskussion gestellt und vertieft. Auf Basis der Resultate des Workshops wurde das räumliche Entwicklungsleitbild überarbeitet, ergänzt und bereinigt. Am 4. April 2023 wurde das räumliche Entwicklungsleitbild in der Fassung vom 23. März 2023 vom Gemeinderat verabschiedet.

Bestandteile

Das räumliche Entwicklungsleitbild „REL 2040“ besteht aus einem Plan 1:5000 sowie einem Text.

Im Text zum REL 2040 werden acht raumwirksame Handlungsfelder mit Leitlinien für die künftige Entwicklung definiert. Die Leitlinien sind allgemeingültig und haben den Charakter einer Daueraufgabe. Die jeweiligen Ziele sind mit Blick auf die Wunschbilanz im Jahr 2040 umschrieben. Dies entspricht etwa dem Zielhorizont von 15 Jahren gemäss dem Raumplanungsgesetz (Genehmigung revidierte Richt- und Nutzungsplanung ca. Ende 2024).

Im Plan des räumlichen Entwicklungsleitbildes sind die thematischen und örtlichen Ziele in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr dargestellt. Jeder Planinhalt ist ortsbezogen und mit Handlungsanweisungen hinterlegt, die gestützt auf die Vorgaben der regionalen Richtplanung und die Absichten der Gemeinde bei der anschliessenden Revision der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen sind.

Nachfolgend wird ein Ausschnitt des Plans des räumlichen Entwicklungskonzeptes 2040 (REL) in der verabschiedeten Fassung dargestellt.

Ausschnitt aus dem räumlichen Entwicklungskonzept 2040 (REL 2040)



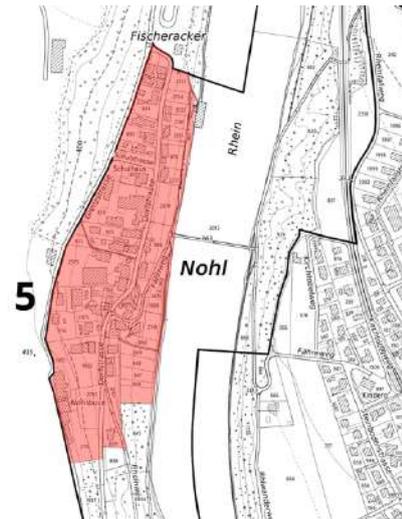
| Verkehr | Entwicklungsschwerpunkte |
|--|---|
| <p>Strassen</p> <ul style="list-style-type: none"> > Wassergasse zu Sammelstrasse ausbauen (Gewerbegebiet Hofacker) > Verkehrsregime auf Dorfstrasse in Nohl überprüfen (Schleichverkehr) | <p>1 Mischgebiet Hofacker</p> <ul style="list-style-type: none"> > Nutzungs-, Bebauungs- und Freiraumkonzept ausarbeiten > Gestaltungsplanpflicht erwägen |
| <p>Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Parkieranlagen Schibenacker, Steinerberg und Grüt gewährleisten > Parkplatzangebot in Nohl für Besucher erhöhen | <p>2 Gebietsnutzung Grabenacker</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bedarf Zonenfläche klären > Angestrebte öffentliche Nutzungen festlegen |
| <p>Veloverbindung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Radstreifen auf Lauferstrasse anstreben (Abschnitt Dorf- bis Landstrasse) | <p>3 Areal Volg</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kernzonengerechte Neuüberbauung mit Einkaufsmöglichkeit anstreben > Topografie für eine Tiefgarage nutzen und PP-Defizit in Kernzone reduzieren > Aussenraum als aufenthaltsfreundliche Mischfläche gestalten |
| | <p>4 Areal alte Metzgerei</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kernzonengerechte Neuüberbauung anstreben > Aussenraum als aufenthaltsfreundliche Mischfläche gestalten |
| | <p>5 Nohl</p> <ul style="list-style-type: none"> > Eigenart Kernzone beibehalten > Parkierungsmöglichkeiten optimieren und Fremdverkehr eindämmen |

Entwicklungsschwerpunkte

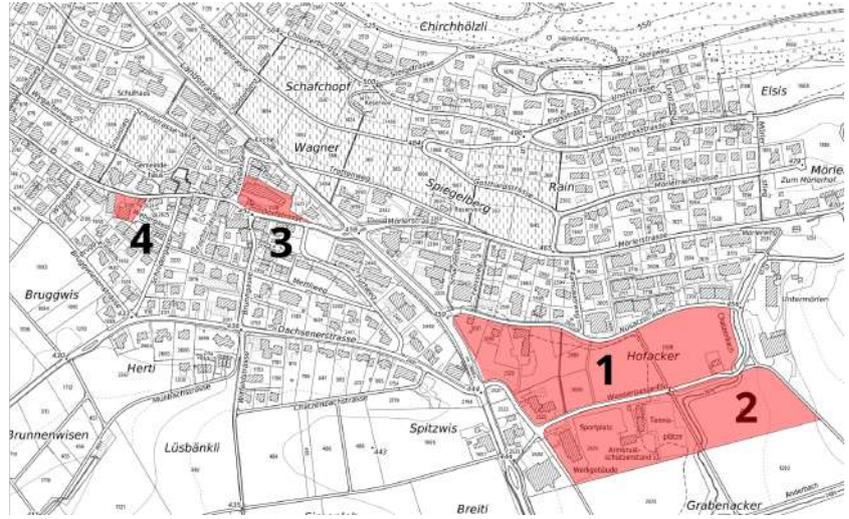
Im Plan zum räumlichen Entwicklungsleitbild werden fünf Gebiete als Entwicklungsschwerpunkte definiert:

- ESP 1 Mischgebiet Hofacker
- ESP 2 Gebietsnutzung Grabenacker
- ESP 3 Areal Volg
- ESP 4 Areal alte Metzgerei
- ESP 5 Nohl

In diesen Schwerpunktgebieten sind bis 2040 Strukturveränderungen zu erwarten. Im Text zum REL 2040 werden die möglichen Perspektiven der einzelnen Gebiete kurz beschrieben und Lösungsansätze illustriert.



Nohl



Uhwiesen

1.2 Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung

Revisionsbestandteile

Die Revision der kommunalen Richtplanung besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte 1:5'000

Die Festlegungen zum kommunalen Richtplan werden im Richtplankarte (vorliegender Bericht) festgehalten und, soweit möglich, in der zugehörigen Richtplankarte dargestellt.

Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

- Übergeordnete Planungen
 - Kantonaler Richtplan, Stand 6. Februar 2023
 - Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Stand März 2018
 - Regionaler Richtplan Weinland, Stand 17. März 2021
 - Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland (rGVK Weinland), Stand 1. November 2023
- Kommunale Planungen
 - Kommunaler Verkehrsplan vom 28. November 2002 (genehmigt 15. Oktober 2003)
 - Räumliches Entwicklungsleitbild vom 23. März 2023 (verabschiedet vom Gemeinderat am 4. April 2023), Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG

1.3 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Inhalt

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

Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen

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

Richtplanung als Zwischenstufe

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

Planungshorizont

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

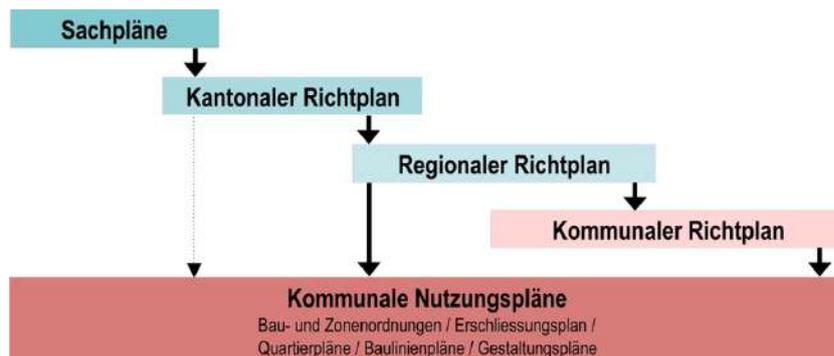
Festsetzung durch Gemeindeversammlung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion.

Verbindlichkeit sowie politische und rechtliche Bedeutung

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

Übersicht Planungssystem



Behördenverbindlichkeit

Die im Richtplan enthaltenen kommunalen Festlegungen (Kapitel 4) werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich. Der Gemeinderat, die übrigen Behörden und die Verwaltung haben bei ihren Entscheiden auf die Richtplanung zu achten und sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen der Richtplanung zu halten. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherungen, zum Beispiel für Fuss- und Velowege;
- 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 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).

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Bund

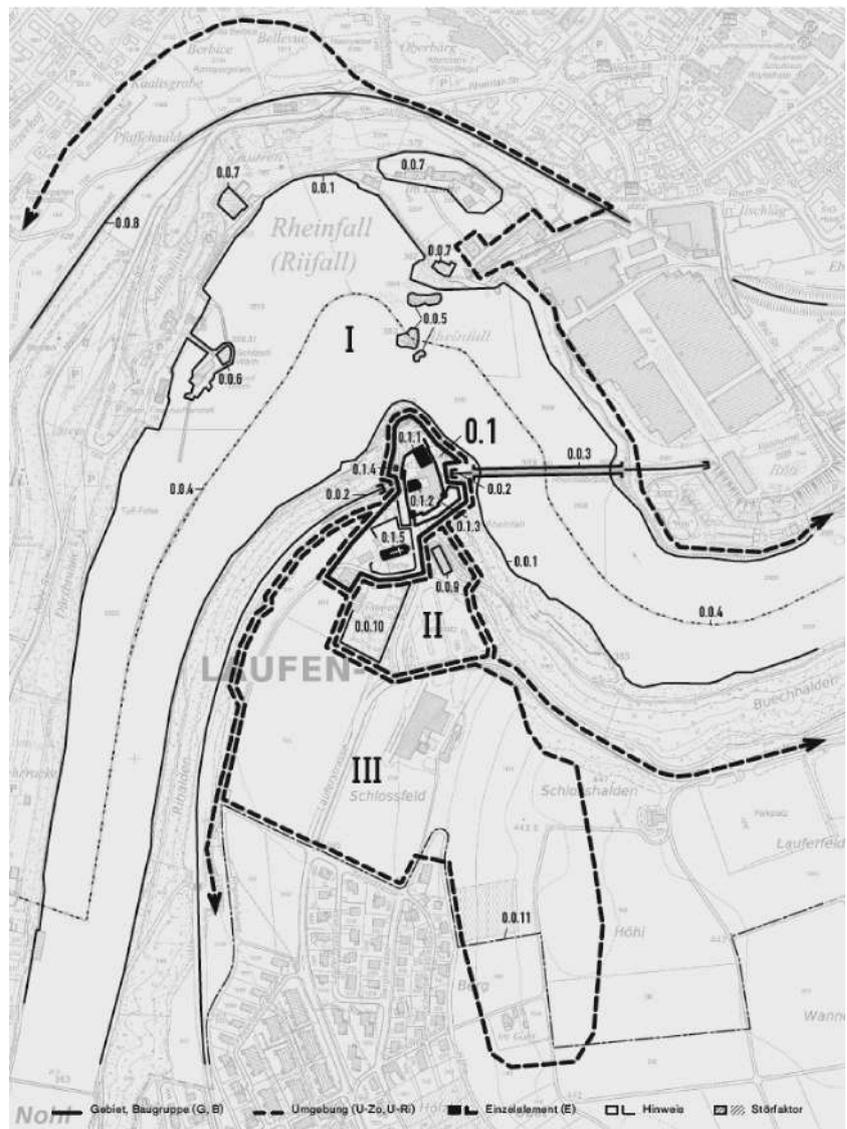
ISOS Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Das Schloss Laufen ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt (Nr. 5518, 2013). Der Beschrieb ist wie folgt zusammengefasst:

„Ummauerte Schlossanlage und Kirchbezirk mit spätgotischem Gotteshaus auf Felssporn über dem grössten Wasserfall Zentral-Europas, touristisch erschlossen mit Bahnlinie seit 1857. Grandioses Zusammenspiel von Naturgewalt, Herrschafts- und Sakralbauten, Ingenieurwerken und Parkanlage.“

Das Ortsbild weist gemäss dem Inventarblatt sehr hohe Lagequalitäten und sehr hohe räumliche und architekturhistorische Qualitäten auf. Das ISOS postuliert mit dem Erhaltungsziel A die Erhaltung der Substanz.

Auszug ISOS Schloss Laufen



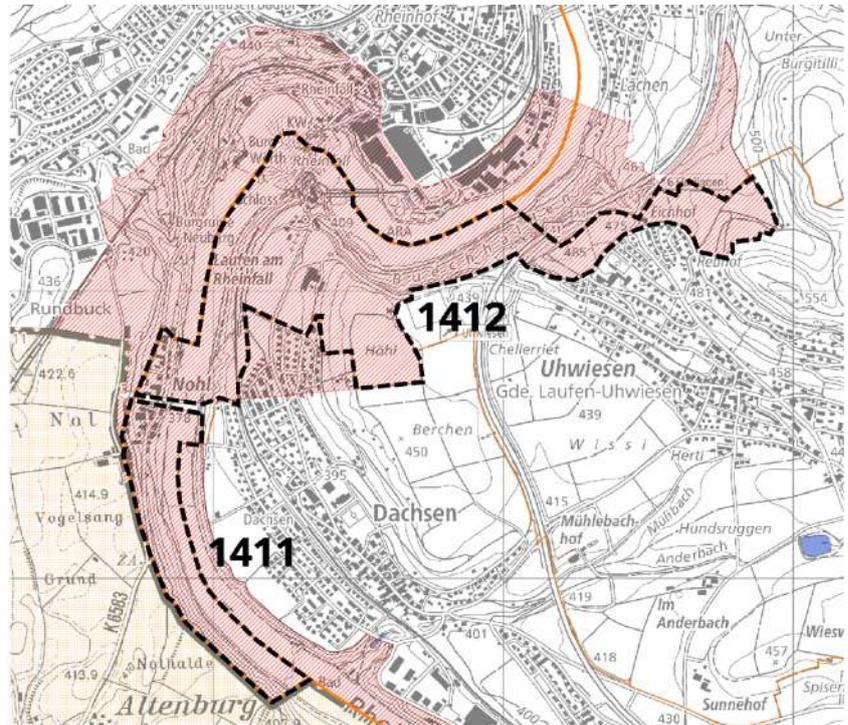
BLN
Bundesinventar der Landschaften
und Naturdenkmäler von
nationaler Bedeutung

Die Gemeinde Laufen-Uhwiesen ist mit zwei Objekten im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) vertreten:

- BLN-Gebiet 1411 "Untersee/Hochrhein" (Bereich Nohl Süd)
- BLN-Gebiet 1412 "Rheinfall" (Bereiche Nohl Nord, Schloss Laufen, Buechhalden/Eichhof)

Für beide Gebiete sind Schutzziele aufgeführt.

Auszug mit den auf dem Gebiet der Gemeinde Laufen-Uhwiesen liegenden Teile der BLN-Gebiete 1411 und 1412 (gestrichelt)



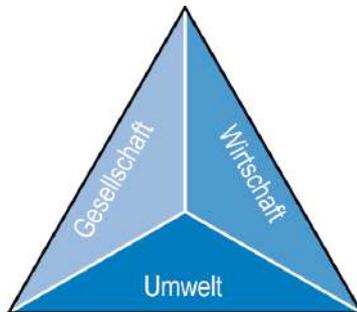
IVS
Bundesinventar der historischen
Verkehrswege der Schweiz

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 Laufen-Uhwiesen bestehen verschiedene Wegabschnitte von regionaler und lokaler Bedeutung.

Auszug mit regionalen (dunkelblau) und lokalen (hellblau) historischen Verkehrswegen in Uhwiesen



ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)



Ausschnitt aus der Karte Handlungs-
räume (Quelle: ROK-ZH)



2.2 Kanton

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft 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.

Gemäss Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (ROK-ZH) sollen vom prognostizierten Wachstum von ca. 340'000 zusätzlichen Einwohnern bis 2040 80 % in den Gemeinden abgedeckt werden, die den Handlungsräumen "Stadtlandschaften" und den "urbanen Wohnlandschaften" zugewiesen sind. Die restlichen 20 % sollen den Gemeinden in den übrigen Handlungsräumen zugewiesen werden.

Die Gemeinde Laufen-Uhwiesen gehört zum Handlungsraum "Kulturlandschaft", in dem die Erhaltung des Charakters im Vordergrund steht. In Kulturlandschaften sind folgende Handlungsschwerpunkte begleitend:

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen
- Noch verbliebene unverbaute Landschaftskammern erhalten und ausgeräumte Landschaften aufwerten
- Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten
- Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern

Auf die Handlungsräume "Stadtlandschaften" und die "urbanen Wohnlandschaften" sollen 80 % des künftigen Bevölkerungswachstums entfallen. In den übrigen Landschaften soll 20 % der Entwicklung stattfinden. Für Laufen-Uhwiesen bedeutet das, hauptsächlich auf die Strategie einer moderaten inneren Verdichtung zu setzen.

Kantonaler Richtplan

Ausschnitt Richtplankarte mit Gemeinde Laufen-Uhwiesen (Quelle: GIS-ZH)

| Verkehr | |
|---------|-----------------------------------|
| | Hochleistungsstrasse |
| | Ausbau Hochleistungsstrasse |
| | Hauptverkehrsstrasse |
| | Anschluss |
| | Autobahnraststätte |
| | Parkierungsanlage |
| | Radroute von nationaler Bedeutung |
| | Bahnlinie doppel- oder mehrspurig |
| | Ausbau Bahnlinie |
| | Bahnlinie einspurig |
| | Station / Haltestelle |



Festlegungen Laufen-Uhwiesen

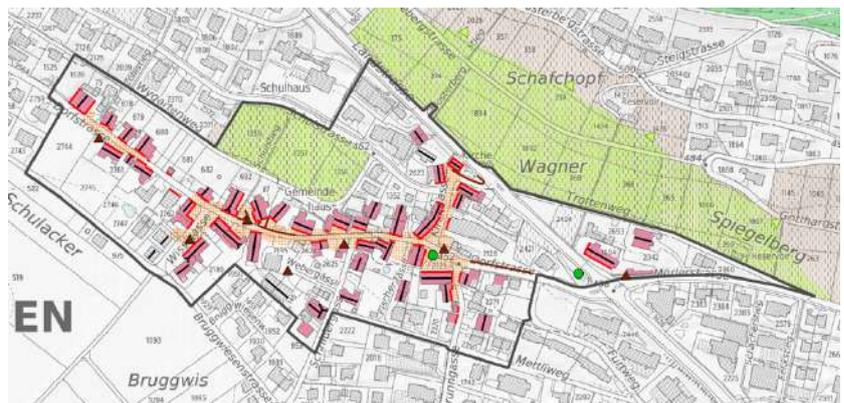
Für die Gemeinde Laufen-Uhwiesen sind insbesondere die folgenden Festlegungen des kantonalen Richtplans von zentraler Bedeutung:

- Siedlungsgebiet
- Freihaltegebiet
- Erholungsgebiet Rheinfluh/Buechhalden
- Landschaftsschutzgebiet
- Landschaftsförderungsgebiet
- Hochleistungsstrasse
- Radroute von nationaler Bedeutung
- Ausbau Bahnlinie auf Doppelspur (geplant)
- Sanierung Haltestelle Station Schloss Laufen (geplant)
- Unterwerk/Hochspannungsleitung (geplant)

KOBI Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

Das Dorf Uhwiesen ist im regionalen Richtplan als Schutzwürdiges Ortsbild festgelegt. Diese Festlegung wird im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI) konkretisiert. Das aktualisierte KOBI wurde am 12. November 2021 durch den Kanton festgesetzt (AREV-Nr. 0846/21). Die Inhalte des KOBI sind in einem Kernzonenplan grundeigentümergebunden umzusetzen.

| Bebauungsstruktur | |
|------------------------------|---|
| | Ortskerne, Baugruppen mit speziellen Merkmalen (Kirchen-, Gewerbe-, Mühlebezirk, Bahnhofquartier, etc.) |
| | Prägende oder strukturbildende Gebäude |
| | Prägende Firstrichtung |
| Frei- und Aussenraumstruktur | |
| | Wichtige Freiräume (innerhalb und angrenzend an die Siedlung) |
| | Wichtige Freiräume / Erweiterungsrichtung |
| | Ausgeprägte Platz- / Strassenräume |
| | Wichtige Begrenzung von Platz-, Strassen- und Freiräumen |
| | Raumwirksame Mauern |
| | Ortsbildprägende Stadtmauer |
| | Ehemalige Fabrikkanäle, alte Wasserläufe |
| | Markante Bäume / Baumgruppen |
| | Ortstypische Elemente (Brunnen, Mühle, Hocheinfahrt, etc.) |

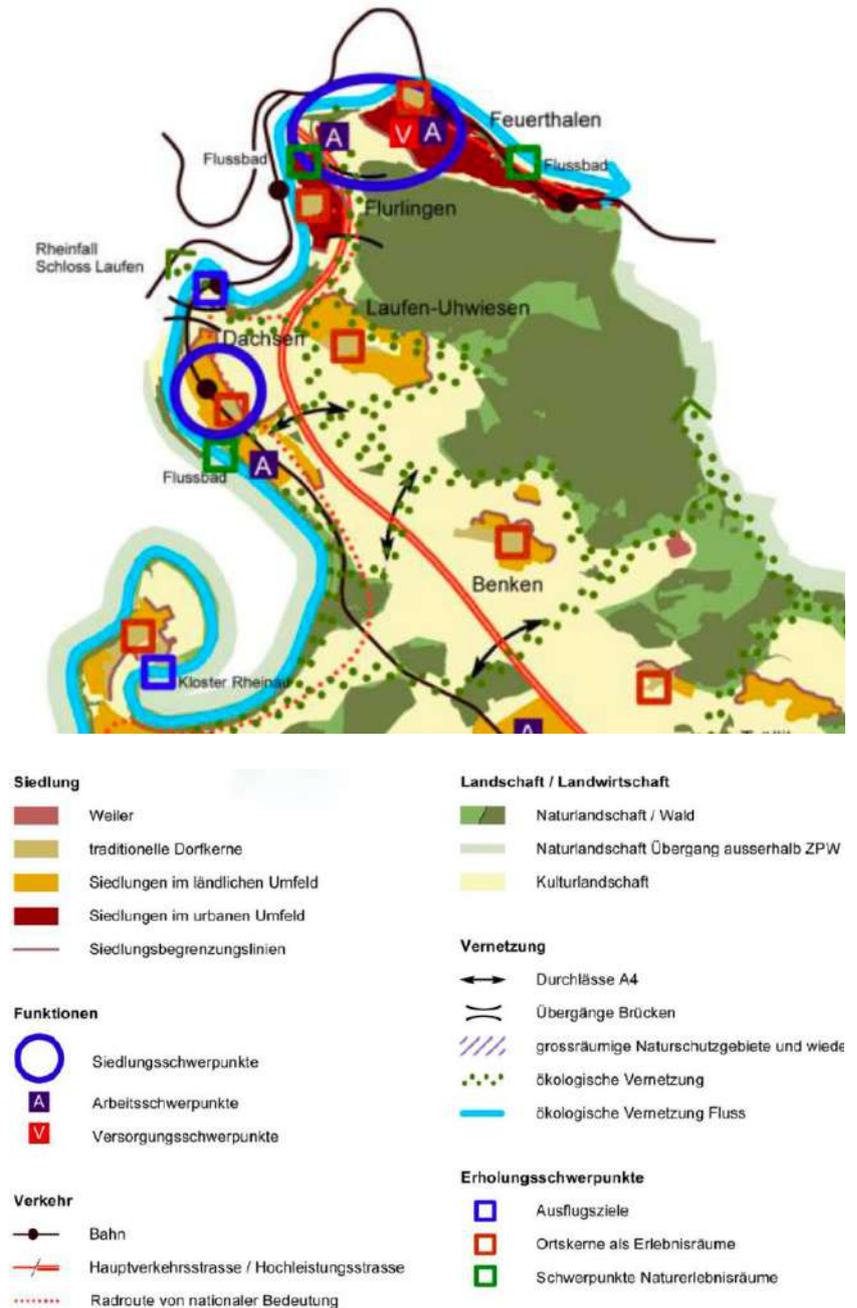


2.3 Region

Regionales Raumordnungskonzept Weinland (Zukunftsbild)

Das Zukunftsbild Weinland baut auf dem kantonalen Raumordnungskonzept auf. Es präzisiert die Aussagen des ROK-ZH und konkretisiert die Ziele für die Raumentwicklung der Region Weinland. Der Siedlungsraum wird in vier Kategorien mit entsprechend angestrebter Nutzungsdichte unterteilt.

Ausschnitt Zukunftsbild Weinland



Regionaler Richtplan Weinland

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht ergänzende Festlegungen vor. Der Regionale Richtplan Weinland wurde mit Beschluss vom 17. März 2021 durch den Regierungsrat festgesetzt.

Leitlinien der Region im Bereich Verkehr

Die Region orientiert sich an folgenden Leitlinien:

| Nr. | Leitlinien | Handlungsfelder | Zuständigkeit |
|-----|--|--|-------------------------------|
| 1 | Die zunehmenden Pendler- und Verkehrsströme sollen vor allem mit dem entsprechend ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz und guten Bedingungen für den Langsamverkehr bewältigt werden. | Der regionale ÖV- sowie Rad- und Fussverkehr ist bedarfsgerecht auszubauen; Lücken im Radwegnetz sind zu schliessen. | Kanton Gemeinden |
| 2 | An den Bahnhaltstellen sind genügend P+R-Plätze einzurichten und gute Umsteigebedingungen zu schaffen (Bus, Langsamverkehr). | Erstellen bzw. bei Bedarf ergänzen von Park+Ride- und Pool+Ride-Anlagen sowie gedeckten Veloabstellplätzen | Gemeinden |
| 3 | Der nationale und internationale Durchgangs- und Schwerverkehr ist konsequent auf die A4 zu führen. Die A4 soll durchgehend vierspurig ausgebaut werden. | Engagement bei nationalen und internationalen Verkehrsplanungen (Strasse, Bahn, Flugverkehr) weiterführen | Bund Kanton Region |
| 4 | Zusätzliche Einrichtungen und Gewerbebetriebe, welche intensiven Motorfahrzeugverkehr auslösen, sind aus regionaler Sicht unerwünscht. | Verbindliche Kriterien für die Landzuteilung in den Arbeitsplatzgebieten festlegen. | Region Gemeinden |
| 5 | Der Verkehr in den Dorfkernen ist durch eine gute, auf den Charakter der Siedlung abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu beruhigen. | Strassenräume in den Dörfern aufwerten (Sicherheit Fussgänger, bessere Gestaltung) | Kanton Gemeinde |
| 6 | Der Langsamverkehr ist im Baugebiet und zwischen den benachbarten Gemeinden zu fördern. | Langsamverkehr für alle Benutzergruppen fördern (Schüler, Pendler, Erholung, Sport, ...) | Kanton Region Gemeinden |

Diese Leitlinien werden durch nachfolgende Ziele und Massnahmen konkretisiert:

Strassenverkehr

Ziel Kanalisierung des Transit-Schwerverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz

Zur Steigerung der Wohnqualität ist das Siedlungsgebiet vom Schwerverkehr zu entlasten. Mit geeigneten flankierenden Massnahmen (übergeordnete Verkehrslenkung) ist darauf hinzuwirken, dass der Schwerverkehr konsequent auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird.

Ziel Umgestaltung von Ortsdurchfahrten

Bei Verbindungsstrassen steht eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung im Vordergrund; auf Hauptverkehrsstrassen sind Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorgesehen. Der Anstoss zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten muss von der betroffenen Gemeinde kommen.

Öffentlicher Personenverkehr

Ziele

Der öffentliche Verkehr (ÖV) hat die Bedürfnisse des Pendler- und Ausbildungsverkehrs sowie des Freizeitverkehrs abzudecken. Die bestehende Erschliessungsgüte soll grundsätzlich erhalten werden. Die Erschliessung von noch nicht oder nur ungenügend erschlossenen Ortsteilen bzw. Erholungsräumen mit ausreichend hohem Verkehrsaufkommen soll sichergestellt werden. Mit letzterer Massnahme wird der Erholungswert der Landschaft gesteigert, was einem Handlungsbedarf gemäss Dachkonzept Agglomerationsprogramme entspricht. Die Anzahl der erforderlichen Umstiege auf den Relationen von/nach Zürich HB soll reduziert werden.

Massnahmen

Führt eine regionale Buslinie über eine Strasse kommunaler Bedeutung, so hat die Gemeinde bei der Festlegung von Baulinien sowie beim Aus- / Umbau auf die Bedürfnisse des regionalen Busbetriebs Rücksicht zu nehmen.

Fussverkehr

Ziele

Gemäss Dachkonzept Agglomerationsprogramme sorgen die Gemeinden und Regionen für ein dichtes und sicheres Fuss- bzw. Wanderwegnetz sowohl in besiedelten Räumen als auch in den (Nah-)Erholungsräumen.

Die Attraktivität des Zürcher Weinlandes als Erholungsgebiet wird mittels eines feinmaschigen und gut ausgebauten Netzes von attraktiven Wanderwegen in Wert gesetzt. Mobilitätsbehinderte Menschen sollen sich auf signalisierten, hindernisfreien Wegen erholen können. Dem Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz wird bei Bauvorhaben gebührend Rechnung getragen. Wenn immer möglich verlaufen Wanderwege auf Naturbelägen (Art. 7 des Fuss- und Wanderweggesetzes).

Massnahmen

Um dem Langsamverkehr v.a. im Pendlerverkehr einen höheren Stellenwert zu geben, überprüfen die Gemeinden die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für die Fussgänger und ergänzen diese wo nötig bzw. sorgen für eine attraktivere Ausgestaltung. Wo Wanderwege derzeit nicht über Naturbeläge verlaufen, prüfen die Gemeinden eine Verlegung.

Veloverkehr

Ziele

Mit einem direkten, hindernis-, unterbruchs- sowie gefahrenfrei befahrbaren Velowegnetz wird der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr deutlich gesteigert und damit eine Entlastung der anderen Verkehrsträger erreicht. Der Handlungsbedarf ist auf Grund der Radfahrdichte und der Gefahren auf dem kommunalen Netz teilweise wesentlich höher als bei den Staatsstrassen. Die Bedürfnisse des Radwegnetzes richten sich nach dem Zweck der Route beziehungsweise den Absichten des Benutzers. Ausserdem ist auf die Bedürfnisse des touristischen Ausflugsverkehrs angemessen Rücksicht zu nehmen.

Massnahmen

Wo regionale Radwege über Gemeindestrassen bzw. entlang von diesen führen, berücksichtigen die Gemeinden bei ihren Bauvorhaben die Erfordernisse des Veloverkehrs.

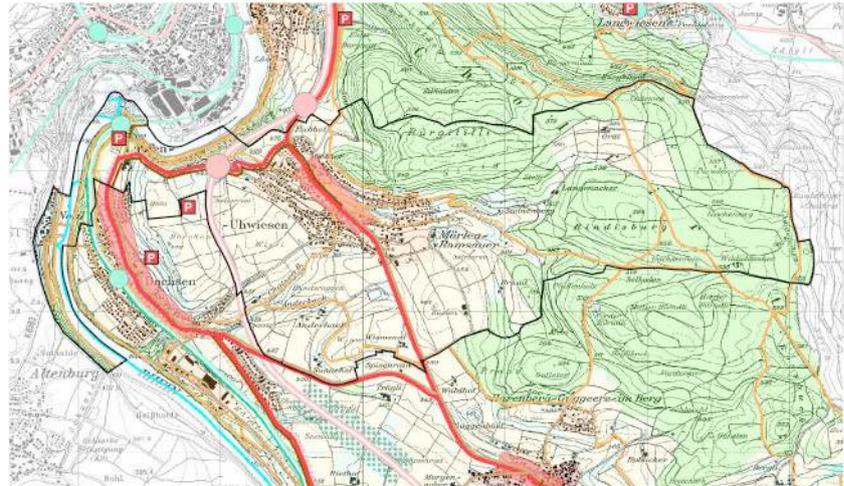
Um dem Langsamverkehr v.a. im Pendlerverkehr einen höheren Stellenwert zu geben, überprüfen die Gemeinden die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für den Veloverkehr und ergänzen diese wo nötig bzw. sorgen für eine attraktivere Ausgestaltung.

Festlegungen zum Verkehr in der Gemeinde Laufen-Uhwiesen

Im regionalen Richtplan (Karte und Text) sind für das Gebiet der Gemeinde Laufen-Uhwiesen Festlegungen zum Verkehr aufgelistet und mit Umsetzungsmassnahmen umschrieben.

Ausschnitt Karte Verkehr

| Kantonal bestehend geplant | | Regional bestehend geplant | | Verkehr |
|-------------------------------|--|-------------------------------|--|-----------------------------------|
| | | | | |
| | | | | Verbindungsstrasse |
| | | | | Umgestaltung Strassenraum |
| | | | | Anschluss |
| | | | | Parkierungsanlage |
| | | | | Radroute von nationaler Bedeutung |
| | | | | Radweg |
| | | | | Verbindungsstrasse |
| | | | | Fuss- / Wanderweg |
| | | | | Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag |
| | | | | Ausbau Bahnlinie |
| | | | | Bahnlinie einspurig |
| | | | | Station / Haltestelle |
| | | | | Schiffahrtslinie |



Verbindungsstrassen (Kap. 4.2)

- [1] Diessenhofen-Feuerthalen-Uhwiesen-Benken-Andelfingen
- [2] Uhwiesen (Eichhof)-Schloss Laufen-Dachsen-Benken

Aufwertung Ortsdurchfahrt (Kap. 4.2)

- [15] Uhwiesen, mittel- bis langfristig, Typ B, teilweise realisiert

Öffentlicher Personenverkehr (Kap. 4.3)

- Bahnerschliessung Schloss Laufen am Rheinflall, 30'-Takt, Hauptausrichtung Schaffhausen
- Buserschliessung Laufen-Uhwiesen, 30-60'-Takt, Hauptausrichtung Schaffhausen

Wanderwege (Kap. 4.4)

- [2] Neue Routenführung in Nohl von Altenburg (D) kommend
- [1] Hindernisfreier Wanderweg Dachsen-Schloss Laufen-Rheinflall-(Flurlingen)-Nohl-Dachsen

Radwege (Kap. 4.5)

- [1] Uhwiesen, Ortsausfahrt Nordwest
- [2] Ortsrand Dachsen, Abzweigung Uhwiesen
- [1] Mountainbike-Route Schaffhausen-Feuerthalen-Cholfirst-Trüllikon-Husemer See-Ossingen-Oberneunforn

Parkierung (Kap. 4.6)

- [2] Laufen-Uhwiesen, Lauferfeld
- [3] Laufen-Uhwiesen, Schloss Laufen

Teilrevision 2023

Am 1. November 2023 wurde die Teilrevision 2023 des regionalen Richtplans Region Weinland an der Delegiertenversammlung verabschiedet. Im Bereich Verkehr sind in der Gemeinde Laufen-Uhwiesen keine massgeblichen Anpassungen vorgesehen.

An der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Weinland wurde auch das regionale Gesamtverkehrskonzept Weinland (rGVK) verabschiedet, welches auf der folgenden Seite beschrieben wird.

rGVK Weinland

Unter Federführung des Amtes für Mobilität wurde unter Einbezug der Planungsregion und der Gemeinden basierend auf dem kantonalen Richtplan ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) erarbeitet. Gemäss der kantonalen Informationswebsite zu den regionalen Gesamtverkehrskonzepten «ist das rGVK ein verbindlicher Orientierungsrahmen für die Auslösung oder Weiterverfolgung ihrer eigenen Planungen und Vorhaben, insbesondere im Bereich der Strassen, des Velo- und Fussverkehrs sowie des Angebots im ÖV. Das rGVK konkretisiert die Ziele und Vorgaben aus dem regionalen Richtplan (Teil Verkehr) und ist gleichzeitig eine wichtige Grundlage für dessen künftige (Teil-)Revisionen..

Lagebeurteilung

Gemäss der Lagebeurteilung zeigt sich für die Region Weinland folgender prioritärer Handlungsbedarf:

- Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, der Region und dem Kanton ist ungenügend und muss verbessert werden.
- Der Schwerverkehr belastet die Ortsdurchfahrten und muss vermieden, verlagert oder verträglich abgewickelt werden.
- Im Alltagsverkehr besteht über längere Distanzen Potenzial zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), insbesondere Richtung Schaffhausen. Über kurze Distanzen zwischen den Ortschaften soll das Potenzial des Veloverkehrs besser genutzt werden.
- Die Naherholungsgebiete sind nicht für alle Verkehrsmittel erschlossen. Der Freizeitverkehr insbesondere von ausserhalb des Weinlands ist besser zu lenken.
- Die Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sind heute unzureichend und die verschiedenen Angebote nicht aufeinander abgestimmt.
- Der Fuss- und Veloverkehr ist in den teilweise engen Ortsdurchfahrten aufgrund der Verkehrsbelastung nicht attraktiv. Die Gestaltung des Strassenraums soll siedlungsorientiert umgesetzt und das Sicherheitsgefühl der Raumnutzer verbessert werden.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Weinland ist im kantonalen Vergleich unterdurchschnittlich. Zur besseren Nutzung des ÖV-Angebots müssen die Haltestellenabdeckung in den Ortschaften verbessert und die Freizeitgebiete besser angeschlossen werden. Verlagerungspotenzial besteht insbesondere für den Verkehr zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und zu Nachbarzentren.

Wie im rGVK Weinland festgehalten wird, ist dieser prioritäre Handlungsbedarf die Grundlage für die Erarbeitung des Zielbilds und des Aktionsplanes mit Massnahmen.

Ziele

Basierend auf den Erkenntnissen der Lagebeurteilung wurden im rGVK für jeden Punkt des Handlungsbedarfs ein Ziel und regionsspezifische Handlungsstrategien abgeleitet. Nachfolgend sind die Ziele des rGVK aufgelistet:

- Die Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinden und Planungsgremien der Region Weinland und mit dem Kanton im Bereich Mobilität und Verkehr wird verbessert und verstärkt.
- Der Schwerverkehr durch das Weinland wird auf der A4 gebündelt, auf dem übrigen Strassennetz möglichst plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt.
- Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.
- Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.
- Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.
- Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genützt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.
- Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.

Massnahmen

Insbesondere folgende Massnahmen des rGVK betreffen die Gemeinde Laufen-Uhwiesen direkt:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten
- Parkplatzmanagement beidseits des Rheinfalls
- Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln
- Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften

3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

3.1 Bedeutung

Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

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

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

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

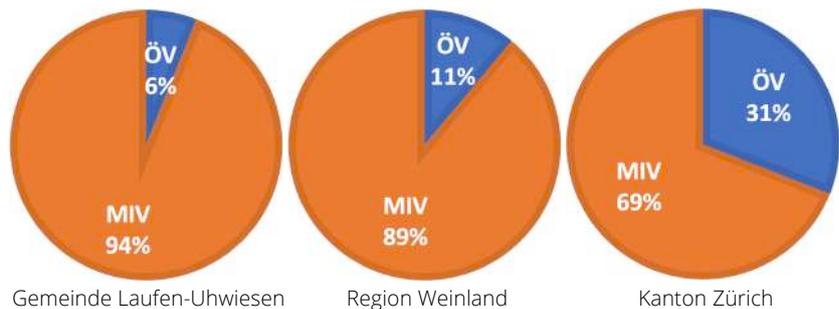
3.2 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass der Anteil, der mit dem ÖV zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Weinland und dem Kanton Zürich in der Gemeinde unterdurchschnittlich ist. So haben die ÖV-Wege einen Anteil von etwa 6% in Laufen-Uhwiesen, etwa einem Zehntel in der Region und einem Drittel im Kanton Zürich.

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

(Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich)



Beabsichtigte Entwicklung

Im regionalen Richtplan sind im Zukunftsbild Verkehr wie auch in der Gesamtstrategie keine quantitativen Modalsplit Ziele festgehalten. Es wird festgehalten, dass der Modal-Split eine positive Veränderung zeigen sollte durch die vorwiegende Bewältigung der Verkehrszunahme mit dem Langsam- und öffentlichen Verkehr.

Diese Entwicklung ist auch in der Gemeinde Laufen-Uhwiesen anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

Aktuelle Verkehrsschwachstellen

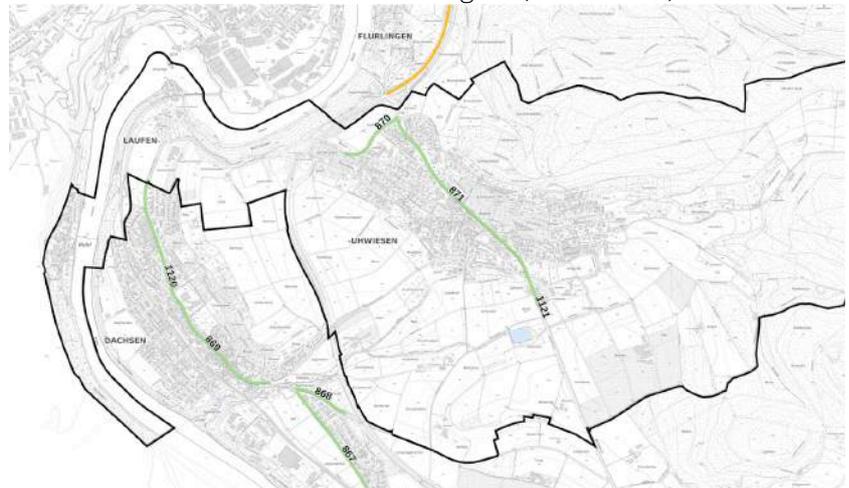
Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen

Ausschnitt der Karte der Siedlungsverträglichkeit Strassenraum (Quelle: GIS Browser ZH)

-  kritisch
-  verträglich
-  verträglich, ohne Faktenblatt (DTV < 4000)
-  Industrie oder ohne Bezug zur Strasse
-  Nutzungsänderung bevorstehend

Gemäss dem GIS-Browser-Tool "Monitoring Siedlung und Verkehr" besteht in Laufen-Uhwiesen kein Fahrzeitverlust für den ÖV auf der Strasse.

Die Kantonsstrassenabschnitte im Siedlungsgebiet von Laufen-Uhwiesen werden vom Kanton als verträglich (DTV < 4000) beurteilt.

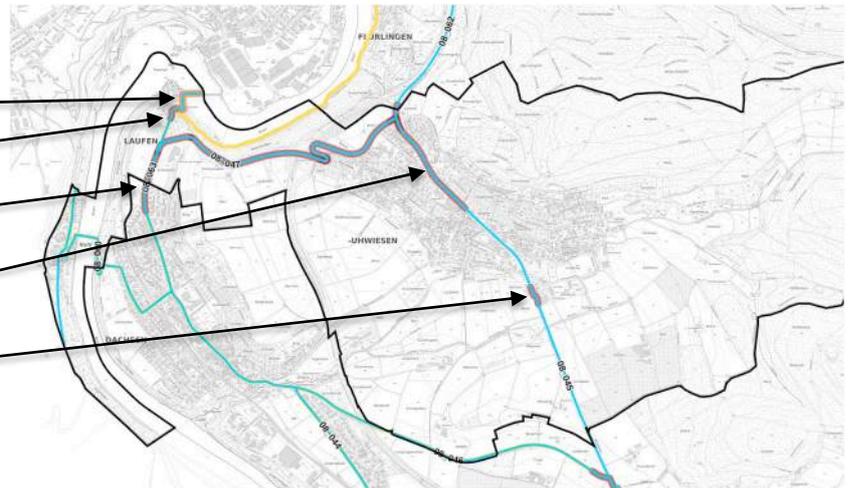


Schwachstellen Velonetz

Es sind mehrere Schwachstellen (rot hinterlegte Streckenabschnitte) sowie auch eine Netzlücke (orange hinterlegte Streckenabschnitte) entlang des übergeordneten Radwegnetzes vorhanden. Anzumerken ist, dass die Schwachstelle an der Lauferstrasse zwischenzeitlich bereits behoben werden konnte, da in diesem Bereich ein kombinierter Fuss- und Radweg erstellt wurde.

Ausschnitt der Karte der Schwachstellen (Quelle: GIS Browser ZH)

- Keine Veloinfrastruktur (Velofahrverbot) →
- Mischverkehr mit hohem Fussgängeraufkommen →
- Schmale Fahrbahn, keine Veloinfrastruktur →
- Schmale Fahrbahn, keine Veloinfrastruktur →
- Auffahrt auf Veloweg nicht nach Velowegrichtlinie (heute 90 Grad-Winkel) →



Schwachstellen Fussverkehr

Gemäss dem GIS-Browser-Tool "Monitoring Siedlung und Verkehr" bestehen in Laufen-Uhwiesen entlang der übergeordneten Fusswegverbindungen keine Schwachstellen.

3.3 Strategieansätze

Angebotsorientiertes Strassen- netz für den MIV

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

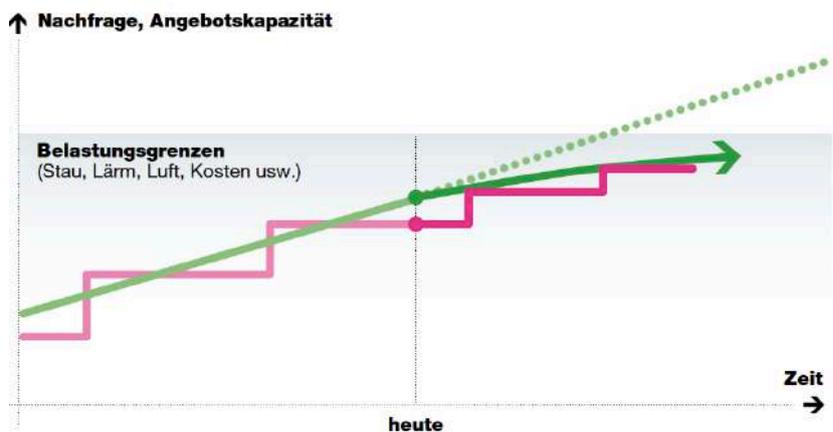
Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm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

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

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018



Kommunale Strategieansätze

Im kommunalen räumlichen Entwicklungsleitbild REL 2040 werden folgende – für den Verkehrsrichtplan relevante – Strategieansätze beschrieben:

- Qualitatives, massvolles Wachstum:
Die Ortsplanung von Laufen-Uhwiesen soll weiterhin auf eine qualitative und nachhaltige Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden. Das künftige Wachstum soll dem bisherigen Bevölkerungswachstum von ca. 1.2% pro Jahr entsprechen.
- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs:
Der innerörtliche Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt und eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erreicht werden

- Strassenraumgestaltung in den Kernzonen in Uhwiesen und Nohl:
Der Aussenraum in den Kernzonen in Uhwiesen und Nohl soll aufenthaltsfreundlicher gestaltet werden. Die Strassen- und Gasenräume sollen ihren prägenden Charakter unter Einbezug der privaten Vorbereiche weiterhin wahren, insbesondere durch geeignete Beläge und Stützmauern. Die Aussenräume, Gassen und Plätze sollen grösstenteils ortsbildgerecht gestaltet (Beläge, Mauern, Zäune, Brunnenplätze, Bäume etc.) werden. Dies gilt auch für Stützmauern und Einfriedungen.
- Temporeduktion auf den kommunalen Strassen:
Bei den bestehenden Tempo-30-Zonen in der Gemeinde sollen bei Sanierungsarbeiten zusätzliche bauliche Massnahmen zur besseren Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeit geprüft werden.
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs:
Die Fuss- und Velowegnetze sollen laufend überprüft und Lücken geschlossen werden.
- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs:
Beim öffentlichen Verkehr sollen die Bus-Linienführungen, der Takt sowie die Ausstattung, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit der Haltestellen periodisch überprüft und verbessert werden.
- Parkierungsangebote schaffen und regeln:
In den Kernzonen in Uhwiesen und in Nohl sollen angemessene Parkierungsmöglichkeiten für Besucher der beiden Dorfteile zur Verfügung stehen. Beim Schloss Laufen soll das Parkierungsangebot auf den Bestand plafoniert werden. Die Infrastruktur in den Naherholungsgebieten am Cholfirst, am Rhein und beim Weiher soll durch punktuelle Verbesserungen entlang der Wanderwege gestärkt werden (unter anderem Parkierung).

Angestrebtes Mobilitätsverhalten

Wie im regionalen Gesamtverkehrskonzept beschrieben wird, ist ein regionales Ziel, dass der Mehrverkehr zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt wird. Die Region hat jedoch im Unterschied zu anderen Regionen keine konkreten Modalsplit-Ziele zur Reduzierung des MIV verkanert. Begründet wird dies damit, dass der MIV aufgrund der ländlichen Strukturen im Verkehr innerhalb der Region eine wichtige Rolle spielt. Die Gemeinde stützt mit den Strategieansätzen das kantonale und regionale Ziel, dass der Modal-Split durch die vorwiegende Bewältigung der Verkehrszunahme mit dem Langsam- und öffentlichen Verkehr eine positive Veränderung zeigen soll (siehe auch Kap. 3.2).

4 VERKEHRSPLAN

4.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr (Stand: 6. Februar 2023) und in der Karte Verkehr des regionalen Richtplans Weinland (Stand 17. März 2021) sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

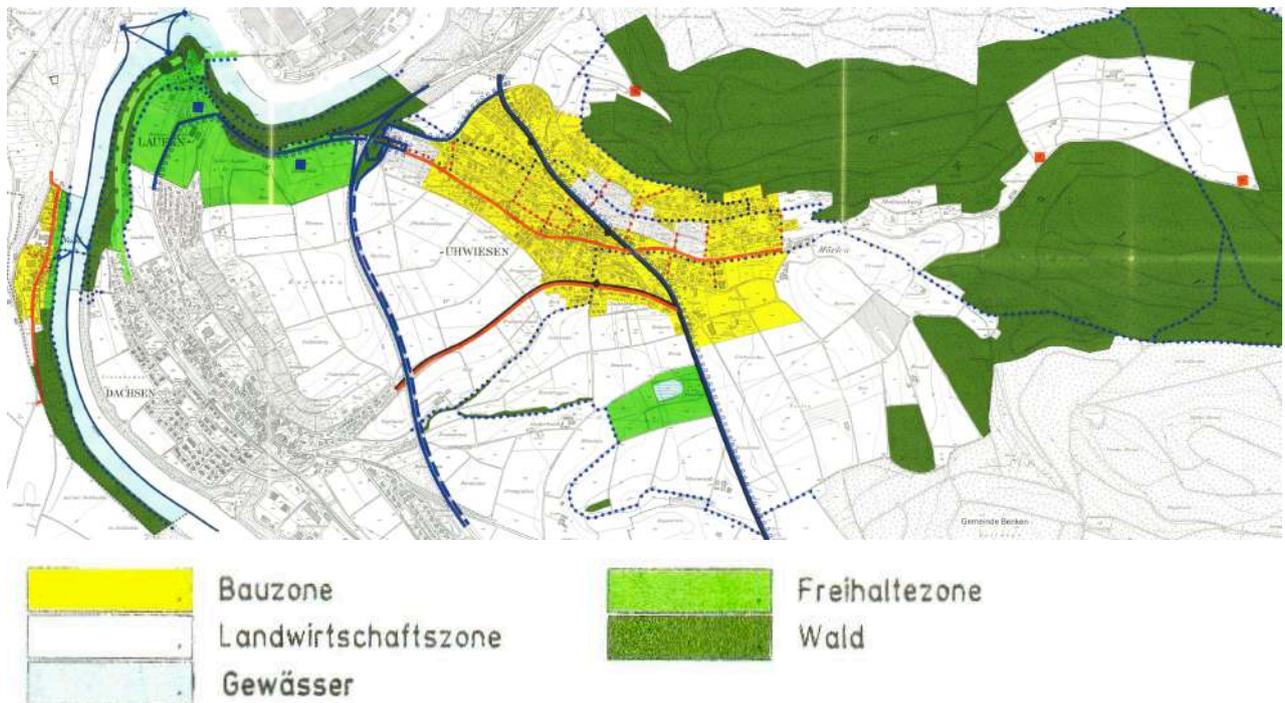
Kommunaler Richtplan Verkehr

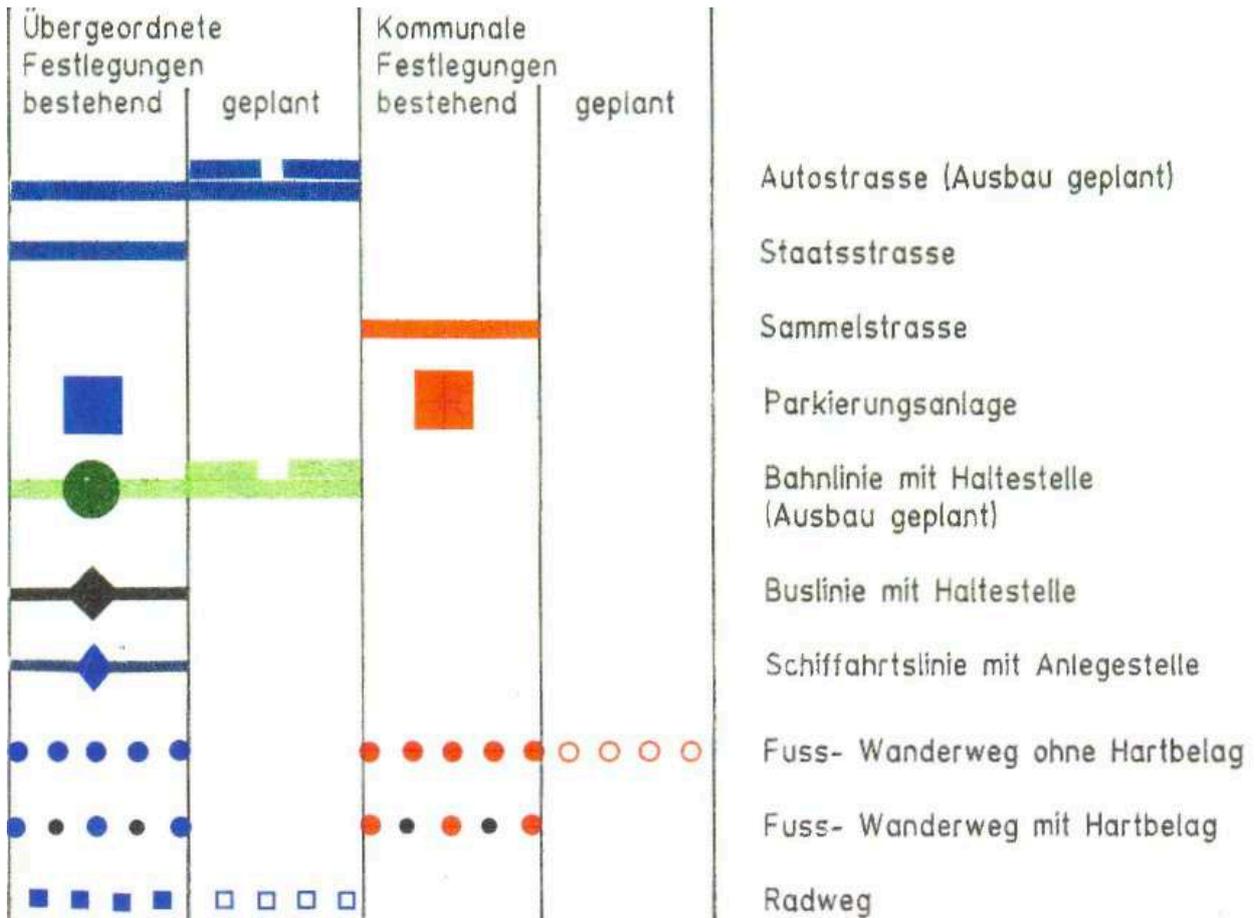
Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest.

4.2 Bestehender Verkehrsplan

Kommunaler Teilrichtplan Ver- kehr

Der bestehende Teilrichtplan Verkehr wurde von der Gemeindeversammlung am 28. November 2002 festgesetzt und am 15. Oktober 2003 von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.





4.3 Kommunale Festlegungen

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Zudem werden Strategieansätze und Ziele zur angestrebten Mobilität im Siedlungsgebiet festgehalten. Der Verkehrsplan dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohner von Laufen-Uhwiesen, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in nachfolgenden Planungen und Projekten.

Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fusswege, Parkieranlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan dargestellten Strassen sind die Sammelstrassen (rot) in der Gemeinde. Sie bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen 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 Erstellungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutznussenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Verbindliche Festlegungen

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

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

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

Erläuterungen

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

Ziele der Gemeinde

Strategieansatz und Ziele

Kommunal

Gemäss Leitlinien des kantonalen Richtplans ist die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf die Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs auszurichten.

Nicht nur das künftige, sondern auch das heutige Verkehrsverhalten sollen sich stärker auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr ausrichten. Die geplanten Massnahmen beim Verkehr gehen dementsprechend von der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aus. Beim motorisierten Verkehr liegt die Priorität bei der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume sowie der Aufwertung der öffentlichen Räume.

Die Hauptziele lauten entsprechend diesem Strategieansatz und der Leitlinien des räumlichen Entwicklungsleitbildes wie folgt:

| | |
|---|--|
| Fahrenden MIV bewältigen und beruhigen | Siedlungsverträgliche Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs mit hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden |
| | Bauliche und gestalterische Massnahmen für eine verbesserte Koexistenz im Strassenverkehr |
| | Gestalterische Aufwertung der Landstrasse sowie der Dorfstrasse in Nohl und Uhwiesen im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr" |
| Ruhenden Verkehr steuern und organisieren | Bedarfsgerechtes öffentliches Parkplatzangebot |
| | Pflege des aussenräumlichen Charakters in den Kernzonen dank ortsbildgerechter Platzierung der Parkieranlagen |
| | Attraktive, rege genutzte Angebote an Veloparkieranlagen |
| Alternativen zum MIV fördern | Optimiertes, kundenfreundliches Angebot an Busverbindungen und Haltestellen |
| | Attraktive Anschlussverbindungen an den Bahnhöfen Marthalen, Schaffhausen und Dachsen |
| | Attraktive, durchlässige und sichere Netze für Fussgänger und Velofahrer mit attraktiv gestalteten Zugängen zu den Naherholungsgebieten |

Wirkungen und Erläuterungen:

Der Gemeinderat hat basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild und den übergeordneten Vorgaben eine allgemeine Strategie sowie Ziele für die Verkehrsentwicklung der Gemeinde formuliert.

Öffentlicher Verkehr

Bahn

«K, geplant» rechtsbündig

Festlegungen:

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

- Winterthur – Schaffhausen: K, geplant
Vollständiger Ausbau auf Doppelspur
Realisierungshorizont langfristig

Kommunal

Die Gemeinde Laufen-Uhwiesen

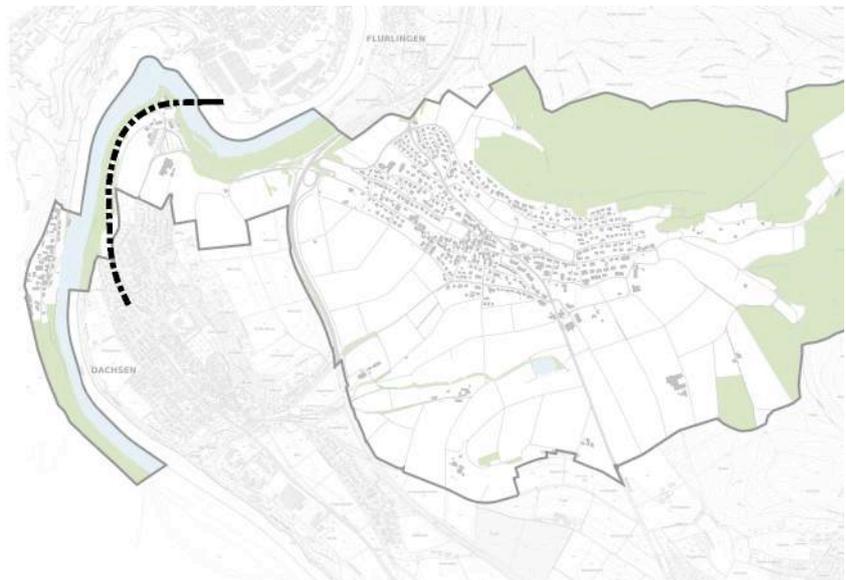
- wirkt auf eine gute ÖV-Erschliessung hin.
- unterstützt den Doppelspurausbau und berücksichtigt den Landbedarf für den Ausbau planerisch.

Wirkungen und Erläuterungen:

Der Gemeinderat beachtet den Landbedarf für einen Doppelspurausbau bei den weiteren Planungen und sorgt für erschwernisfreie Rahmenbedingungen.

Es ist anzumerken, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur durch den Bund beziehungsweise dessen Ausbauprogramme erfolgt und im nächsten Ausbauschritt STEP 2035 keine Massnahmen zum Doppelspurausbau auf dem Gemeindegebiet von Laufen-Uhwiesen vorgesehen sind.

- ■ ■ ■ ■ Ausbau Bahnlinie
- Bahnlinie einspurig



Buslinien

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Angebotsstandard Bahnerschliessung Schloss Laufen am Rheinflall: 30', Hauptausrichtung nach Schaffhausen R
- Angebotsstandard Buserschliessung Laufen-Uhwiesen: 30' – 60', Haupterschliessungsrichtung: Schaffhausen R
- Buslinie 630 bestehend
Schaffhausen, Bahnhof – Marthalen, Bahnhof
- Buslinie 634 bestehend
Schaffhausen, Bahnhof – Schloss Laufen, Rheinflall
- Buslinie N69 bestehend
Schaffhausen, Bahnhof – Marthalen, Bahnhof
(Nächte Fr/Sa und Sa/So)

Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde über die regionale Verkehrskonferenz beim ZVW für ein attraktives Busangebot mit guten Anbindungen an die Bahnhöfe Dachsen, Marthalen und Schaffhausen ein.

Wirkungen:

Es sollen folgende Punkte erreicht werden:

- Gewährleistung des Angebotsstandards (30'-Takt)
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn
- Verkürzung der Fahrzeit nach Schaffhausen
- Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle an der Mörlersstrasse
- Erhalt des Nachtangebotes

Erläuterungen:

Kantonale Zielsetzung

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. Die Feinerschliessung mit dem Bus, eine gute Abdeckung und vielerlei Verbindungsmöglichkeiten sowie direkte Umsteigebeziehungen bilden ein weiteres wichtiges Element, damit der öffentliche Verkehr genutzt wird. Mit weiteren Angeboten der Gemeinde (GA-Flexicards, Informationen etc.) soll die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich verbessert werden. Die Umsetzungsmöglichkeiten (Rufbus, Ortsbus etc.) sind laufend zu prüfen.

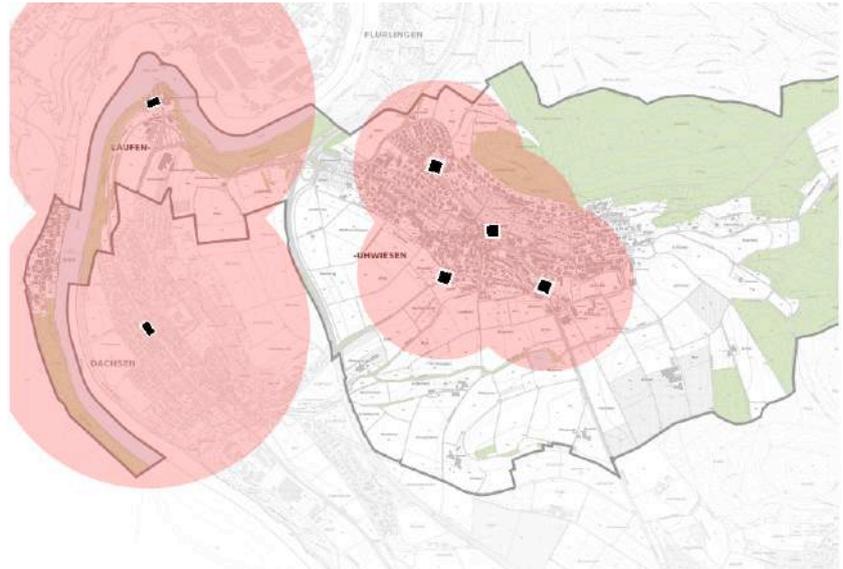
Grundsatz der Erschliessung

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

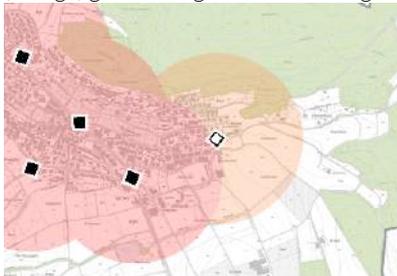
Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten.

Das Entwicklungsgebiet Hofacker weist ein Einwohnerpotenzial von etwas über 300 Einwohnerinnen und Einwohner auf. Dieses Entwicklungsgebiet liegt im Einzugsgebiet der Bushaltestelle Wassergasse und kann somit als mit dem ÖV-erschlossenes Gebiet bezeichnet werden. Zur Verbesserung der Abdeckung der ÖV-Erschliessung soll die Einführung einer zusätzlichen Bushaltestelle an der Mörlenerstrasse geprüft werden.

Übersichtsplan mit den eingezeichneten Gebieten mit ÖV-Erschliessung (rot) gemäss Angebotsverordnung



Unten: Mögliche Lage der zusätzlichen Bushaltestelle an der Mörlenerstrasse und neues Gebiet mit ÖV-Erschliessung (orange) gemäss Angebotsverordnung



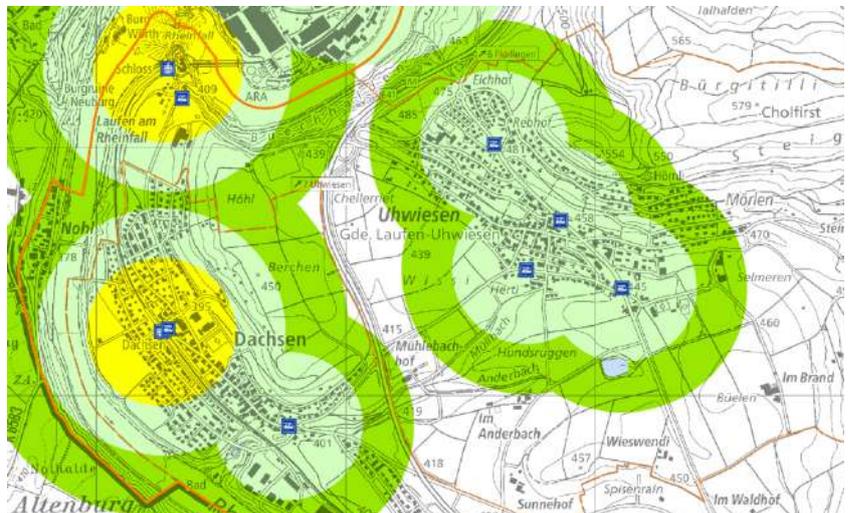
Güte der Erschliessung

Der östliche Teil des Siedlungsgebiets in Uhwiesen liegt mehrheitlich über 400 m Luftlinie von der nächsten Bushaltestelle entfernt und gilt daher als nicht mit dem ÖV erschlossen. Gemäss ÖV-Güteklassenplan ist dem Gebiet die Güteklasse E zugewiesen.

Die ÖV-Güteklassen sind grundsätzlich für die Beurteilung und Dimensionierung von Parkieranlagen entwickelt worden. Für die Beurteilung der Erschliessungspflicht und -qualität ist nur die kantonale Angebotsverordnung massgebend.

Ausschnitt aus dem ÖV-Güteklassenplan (Quelle: maps.zh.ch)

- A
- B
- C
- D
- E
- F



Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

| | |
|----------------------------|-----------|
| • Uhwiesen, Rebhof | bestehend |
| • Uhwiesen, Kapelle | bestehend |
| • Uhwiesen, Wassergasse | bestehend |
| • Uhwiesen, Unterdorf | bestehend |
| • Uhwiesen, Mörlersstrasse | zu prüfen |

Wirkungen:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raumes, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Die Ausstattung (Wartehäuschen, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegekante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

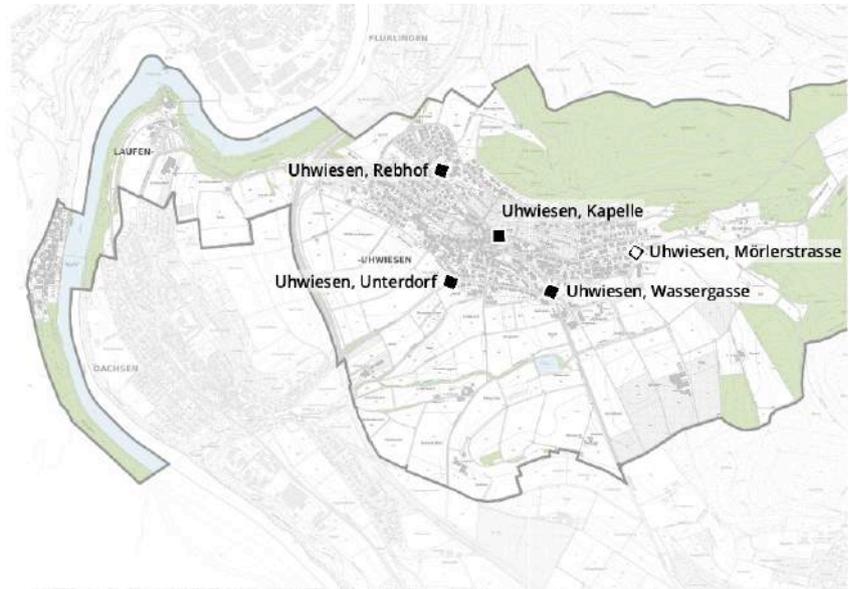
Erläuterungen:

Nebst den effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlage). Mit Ausnahme der Haltestelle «Uhwiesen, Wassergasse» sind die bestehenden Haltestellen noch nicht hindernisfrei ausgebaut. Bei der Haltestelle «Uhwiesen, Unterdorf» hat die Gemeinde erste Arbeiten eingeleitet. Bei den übrigen Haltestellen, welche an Kantonsstrassen liegen, wird der Ausbau im Rahmen der Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten durch den Kanton vorgesehen.

Die Haltestelle «Schloss Laufen, Rheinflall» wurde mit der Fahrplanumstellung 2024 aufgrund von zu niedrigen Frequenzen aufgehoben. Die Bushaltestelle besteht vor Ort physisch weiterhin und der Busbetrieb kann als Bahnersatz periodisch aufgenommen werden. Die Gemeinde setzt sich zudem dafür ein, dass die Bushaltestelle «Schloss Laufen, Rheinflall» zukünftig mindestens zeitweise wieder bedient wird, zumal die S-Bahn-Haltestelle nicht behindertenkonform ausgebaut und durch die baulichen Massnahmen am Schloss Laufen Flächen entstehen, die zukünftig durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden könnten.

Zur Verbesserung der Abdeckung der ÖV-Erschliessung des östlichen Siedlungsgebiets von Uhwiesen soll die Einführung einer zusätzlichen Bushaltestelle an der Mörlnerstrasse geprüft werden. Die Busroute müsste voraussichtlich als Rundkurs über die Landstrasse, die Wassergasse, die Mörlnerstrasse geführt werden.

- ◆ Bushaltestelle bestehend
- ◇ Bushaltestelle zu prüfen



Motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- A4, Weinland K, bestehend
- (Diessenhofen -) Kantonsgrenze - Feuerthalen - Uhwiesen - Benken - Kleinandelfingen - Umfahrung Andelfingen - Umfahrung Henggart - Regionsgrenze (- Aesch bei Neftenbach) R, bestehend
- Uhwiesen (Eichhof) - Schloss Laufen - Dachsen - Benken R, bestehend

Kommunal

Sammelstrassen:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| • Dachsenerstrasse | bestehend |
| • Dorfstrasse (Uhwiesen) | bestehend |
| • Dorfstrasse (Nohl) | bestehend |
| • Mörlersstrasse | bestehend |
| • Einlenker Wassergasse | bestehend |

Wirkungen:

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.

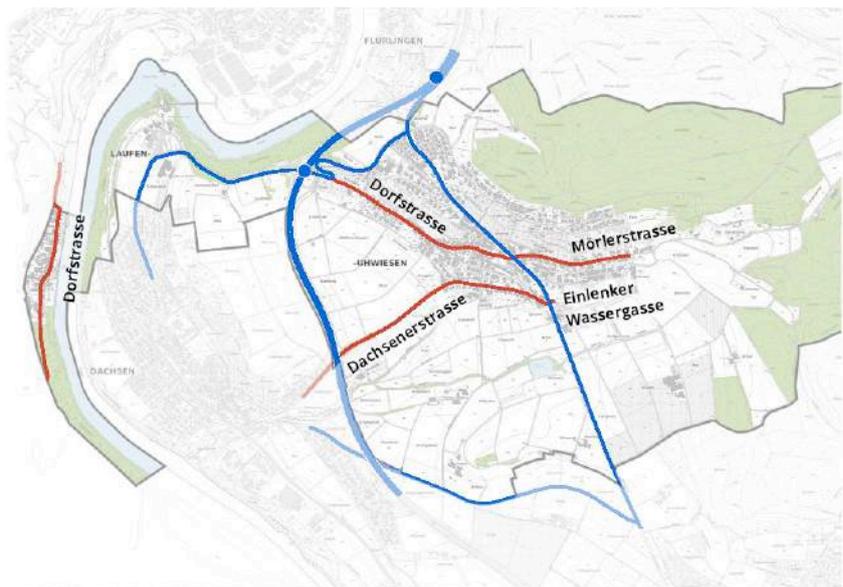
Bei den übrigen Strassen, welche nicht als übergeordnete Strassen oder als kommunale Sammelstrassen bezeichnet sind, handelt es sich um Feinerschliessungsanlagen. Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Erläuterungen:

Die Strassenkategorie Sammelstrasse entspricht der Kategorie Erschliessungsstrasse, welche im Anhang 1 der Verkehrsererschliessungsverordnung definiert ist (Stand Beschluss Regierungsrat vom 17. April 2019). Im Siedlungsgebiet erschliessen diese Strassen in der Regel Gebiete mit über 600 Wohneinheiten bzw. über 1'200 Wohneinheiten, wenn das Gebiet dicht besiedelt und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist. In Anlehnung an die Verkehrsererschliessungsverordnung haben die Strassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen zu erfüllen:

| | |
|-------------------------------------|--|
| Massgebender Begegnungsfall | Begegnungsfall Personenwagen-Lastwagen durchgehend gewährleistet (teilweise aber nicht durchgehend Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen) |
| Ausbaugrössen | Radius min. 15.00 m Fahrbahnbreite: 4.80 – 6.10 m (örtliche Einengungen möglich) |
| Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn | Trottoir beidseitig oder einseitig |
| Weitere Hinweise | Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen. |

-  Hochleistungsstrasse
-  Verbindungsstrasse
-  Anschluss Hochleistungsstrasse
-  Sammelstrasse bestehend / geplant



Aufwertung Strassenraum

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Ortsdurchfahrt Uhwiesen R, geplant
Realisierungshorizont mittel- bis langfristig, teilweise realisiert

Kommunal

- | | |
|--|-------------|
| • Dorfstrasse (Uhwiesen): Abschnitt Gemeindehaus – Kirchgasse | S1, geplant |
| • Dorfstrasse (Nohl) | S2, geplant |

Wirkungen:

Die Festlegung "Aufwertung Strassenraum" kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen umfassen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild und unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Die weiteren Anforderungen (wie z.B. Fuss- und Veloverkehr, Bepflanzungen etc.) sind bei den Planungen zu berücksichtigen.

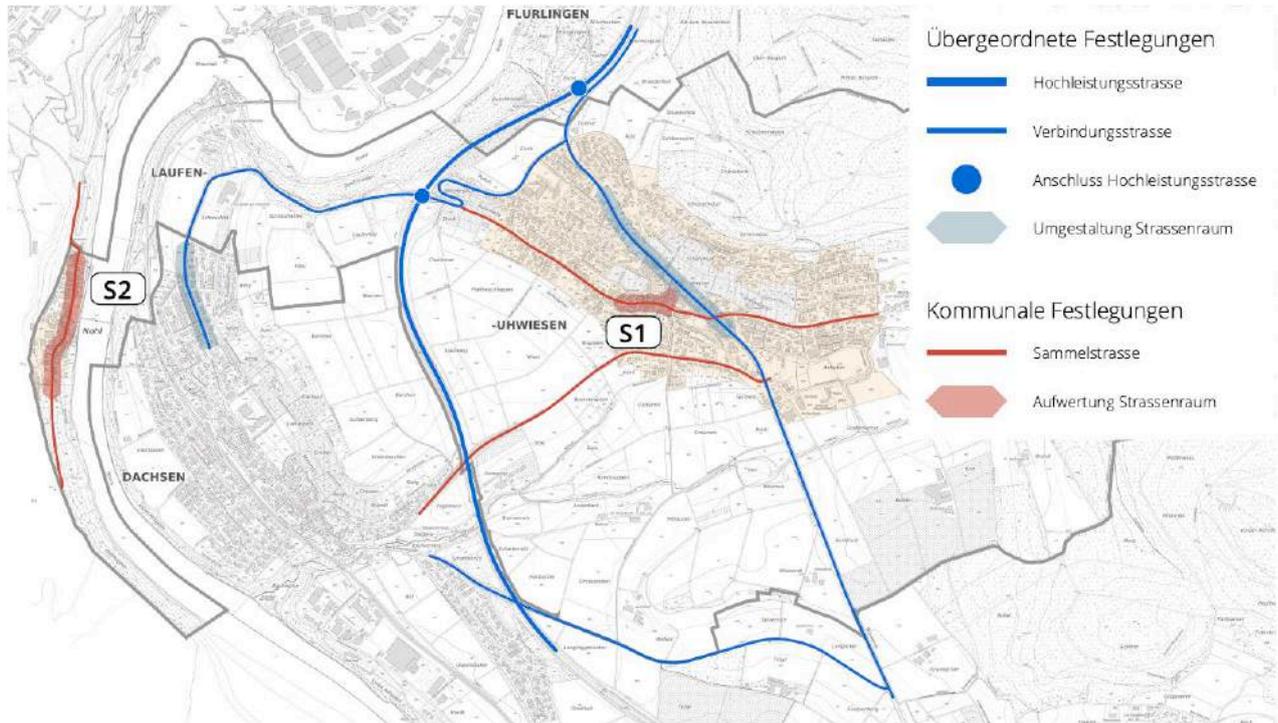
Für die definierten kommunalen Abschnitte soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bautiefe (Betrachtung von Fassade zu Fassade) als Basis für die Umgestaltung erarbeitet werden. Die Aufwertung des öffentlichen Raums soll nach Möglichkeiten zeitlich mit Strassen- oder Werkleitungssanierungen abgestimmt werden.

Erläuterungen:

Gemäss dem regionalen Richtplan soll die Ortsdurchfahrt Uhwiesen mittel- bis langfristig umgestaltet werden. Es handelt sich hierbei um eine Umgestaltung vom Typ B (Umgestaltung aufgrund weiterer Kriterien; Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfond). Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Landstrasse im Sinne der kantonalen Standards zu den Staatsstrassen der Zukunft siedlungsorientiert gestaltet wird. So soll der öffentliche Raum aufgewertet und als Begegnungsraum gestärkt werden. Entlang der Landstrasse soll der Begrünung und dem Setzen von Bäumen besondere Beachtung geschenkt werden. Wie in der kantonalen Publikation festhalten, kann damit ein Beitrag geleistet werden, um die Hitze im Sommer zu reduzieren, Lärm zu streuen und den Strassenraum angenehmer zu gestalten.

Auf kommunaler Stufe sind die Aufwertungen des Strassenraums im Bereich der Dorfstrasse in Nohl und Uhwiesen ein wichtiger Bestandteil des räumlichen Entwicklungskonzepts (siehe Leitlinien 2.4 «Ortsbild pflegen», 2.6 «Verkehrssituation optimieren», ESP 3 «Areal Volg, ESP 4 «Areal alte Metzgerei», ESP 5 «Nohl»).

Bei den Abschnitten sind Aufwertungen im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr" vorgesehen. Die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr soll mit baulichen und gestalterischen Massnahmen verbessert und dadurch auch eine Verkehrsberuhigung erreicht werden. Durch angepasste Querschnitte und eine hochwertige Strassenraumgestaltung soll das Ortsbild aufgewertet werden. Mit gestalterischen Massnahmen werden Begegnungsorte mit Aufenthaltsqualität geschaffen. Zusätzlich soll die gefahrene Geschwindigkeit reduziert werden.



Hinweis:

Die im kommunalen Richtplan eingetragene kommunale Aufwertung des Strassenraums der Dorfstrasse in Uhwiesen und die regionale Umgestaltung des Strassenraums der Ortsdurchfahrt Uhwiesen tangieren auch Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung. Für die Projektierung und Ausführung ist die kantonale Denkmalpflege beizuziehen.

Eingangstore

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

An folgenden Ortseingängen sind Eingangstore (Einfahrbremsen) zu erstellen:

Festlegungen an kommunalen Strassen:

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| • Dachsenerstrasse | bestehend |
| • Dorfstrasse Süd (bei Nohl) | bestehend |
| • Dorfstrasse Nord (bei Nohl) | geplant |

Wirkungen:

Bei den Eingangstoren an den kommunalen Strassen, welche bereits bestehen, ist deren Wirkung regelmässig zu überprüfen und gegebenenfalls sind im Rahmen von Strassen- oder Werkleitungssanierungen Anpassungen vorzunehmen. Der Verkehrssicherheit für Velofahrende ist – sowohl an den übergeordneten als auch an den kommunalen Strassen – bei der Projektierung hohe Bedeutung beizumessen.

Erläuterungen:

Die Eingangstore sollen dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau auf den Strassen bereits an den Ortseingängen zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts verbessern.

Bei den Eingangstoren sind unter anderem Mittelinseln, horizontale Verengungen und Baumtore denkbar. Im Bereich von Eingangstoren erfolgen für die Velofahrenden oftmals die Wechsel von Velowegen auf Velostreifen, was gegebenenfalls zu Querungen führt und bei der Planung der Massnahmen berücksichtigt werden muss.

Die bezeichneten Eingangstore bestehen mit Ausnahme desjenigen an der Dorfstrasse in Nohl im nördlichen Bereich bereits. Deren Wirkung ist regelmässig zu überprüfen. An der Dorfstrasse in Nohl ist die Situation bei der Ortseinfahrt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Neuhausen zu optimieren. An der Lauferstrasse wurde mit der Realisierung des kombinierten Fuss- und Radwegs ein Eingangstor erstellt.

An übergeordneten Strassen befinden sich drei weitere, bestehende Eingangstore. Diese sind im Richtplan Verkehr als Informationsinhalt dargestellt. Für die Strassen mit übergeordneter Bedeutung ist der Kanton zuständig. Die Gemeinde hat darauf hinzuwirken, dass deren Wirkung regelmässig überprüft und gegebenenfalls im Rahmen von Strassen- oder Werkleitungssanierungen Anpassungen vorgenom-

men werden. Für die Kosten für Anpassungen der Eingangstore an der Landstrasse, der Winterthurerstrasse und der Lauferstrasse wird voraussichtlich die Gemeinde aufkommen müssen.

- ■ Eingangstore bestehend
- □ Eingangstore geplant
- ■ bestehende Eingangstore an übergeordneten Strassen (Informationsinhalt)



Verkehrsberuhigungszonen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Tempo-30-Zonen:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| • Landstrasse Ost | bestehend |
| • Landstrasse West | bestehend |
| • Nohl | bestehend |
| • Hofacker (Wassergasse) | geplant |

Die Massnahmen in den bestehenden Tempo-30-Zonen sind bei einer Sanierung des jeweiligen Strassenzuges auf deren Wirksamkeit zu prüfen und Defizite zu beheben.

Begegnungszonen:

- | | |
|--|--------|
| • Dorfstrasse (Uhwiesen): Abschnitt Gemeindehaus – Kirchgasse | prüfen |
|--|--------|

Wirkungen:

Die bestehenden Verkehrsberuhigungszonen sind laufend auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Die Prüfung von neuen Verkehrsberuhigungszonen (Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) ist Sache der Gemeinde. Da die Kantonspolizei die Zonen verfügt, kann die Gemeindeversammlung im Rahmen der Richtplanung nicht abschliessend über die Einführung beschliessen.

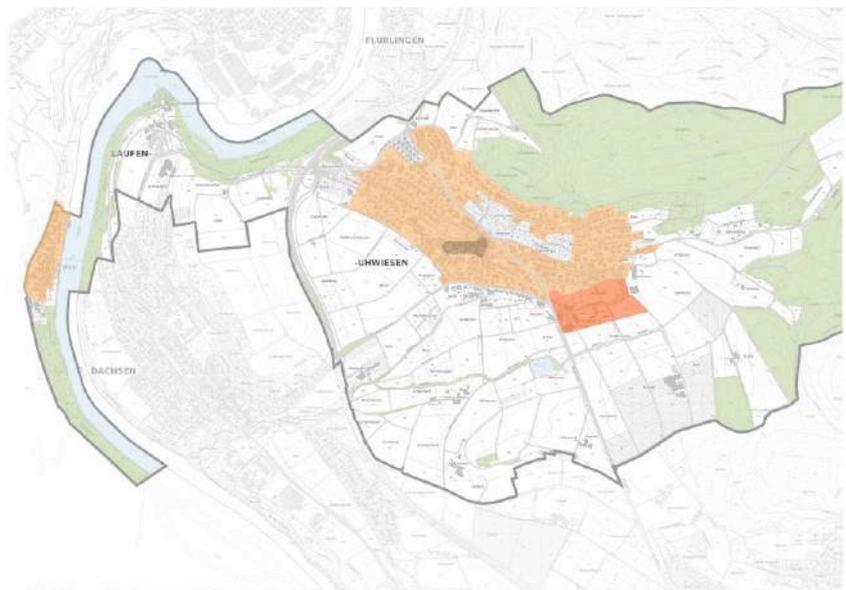
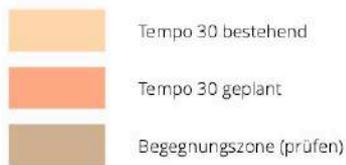
Erläuterungen:

An der Dorfstrasse in Uhwiesen ist im Abschnitt Gemeindehaus – Kirchgasse die Einführung einer Begegnungszone zu prüfen. Ziel ist es, dass in diesem Bereich durch die geplante Strassenraumgestaltung sowie die stärkere Temporeduktion ein hochwertiger Begegnungsort mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann. Der Raum soll sowohl dem motorisierten Verkehr, der Parkierung als auch dem Fuss- und Radverkehr sowie der Begegnung und dem Aufenthalt dienen. Die Umgestaltung des Strassenraum soll in Kombination mit der Temporeduktion zudem zu einer Aufwertung des Ortsbilds führen.

Für jede neu einzuführende Begegnungs- oder Tempo-30-Zone ist gemäss der Signalisationsverordnung (Art. 108 SSV) ein Gutachten zu erarbeiten. Dieses muss aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeits-

beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist fallweise durch bauliche Massnahmen zu ergänzen, soweit dies aus der Sicht der Sicherheit oder der Strassenraumgestaltung zweckmässig erscheint. Für verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen stehen diverse Möglichkeiten wie zum Beispiel Fahrbahnverengungen mit Bäumen, Rinnen zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn oder auch vertikale Versätze zur Verfügung.

Bei den bestehenden Tempo-30-Zonen sollen bei Sanierungsarbeiten zusätzliche bauliche Massnahmen zur besseren Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeit geprüft werden. Allfällige Anpassungen sind ebenfalls von der Kantonspolizei zu bewilligen.



Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse

Ruhender Verkehr - Parkierung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Schloss Laufen am Rheinflall R, bestehend
- Lauferfeld R, bestehend

Kommunal

| | |
|----------------------------|-----------|
| • Hörnliturm | bestehend |
| • Wassergasse | bestehend |
| • Werkgebäude | bestehend |
| • Sportanlagen Grabenacker | bestehend |

Wirkungen:

Mit der Festlegung der Parkierungsanlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert und die Grundlage für die Landsicherung geschaffen. Die Arealsicherung, 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.

Aus Sicht der Gemeinde sollte das Parkierungsangebot beim Schloss Laufen am Rheinflall besser auf den Bedarf des Tourismus ausgerichtet werden. Dies schliesst eine Lösung mit unterirdischen Parkplätzen sowie temporären Massnahmen bei Grossanlässen mit ein.

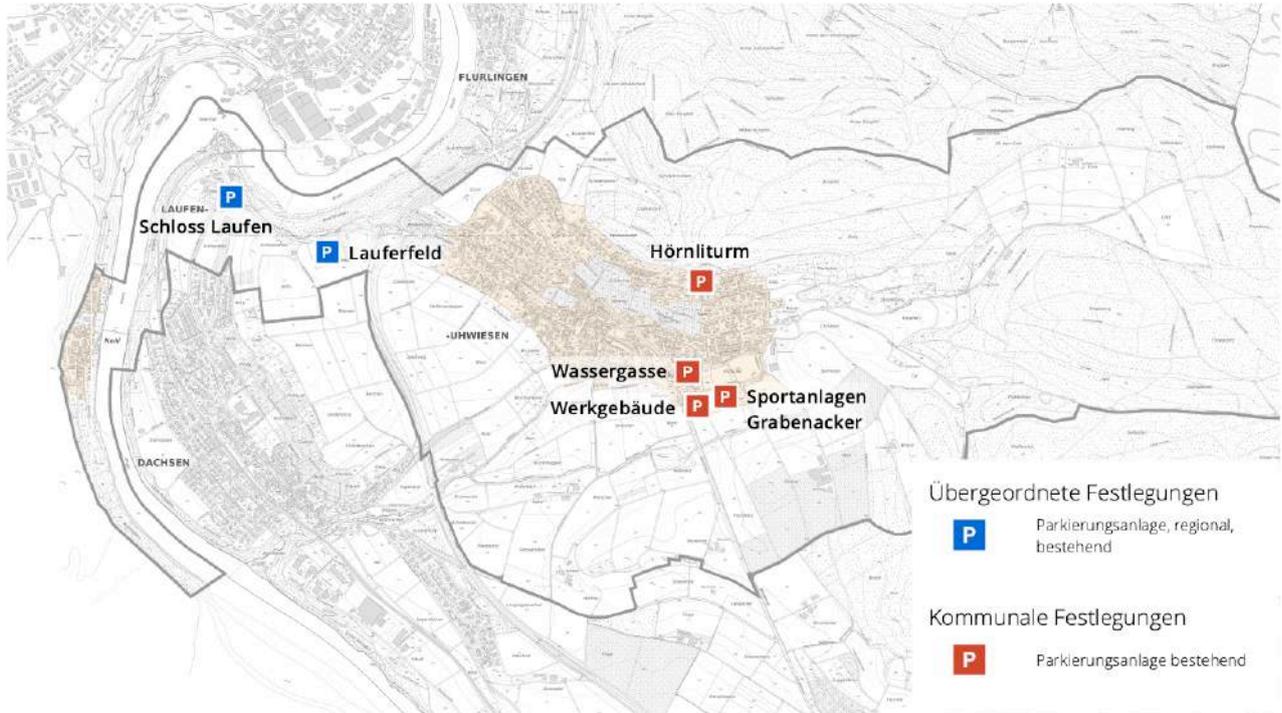
Erläuterungen:

Die regionale Parkierungsanlagen Schloss Laufen am Rheinflall und Lauferfeld bestehen bereits. Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Planungen auf die Erhaltung der Parkierungsanlagen zu achten.

Die bestehenden kommunalen Anlagen sollen erhalten bleiben und nicht oder nur unwesentlich vergrössert werden. Zudem soll auf eine bedarfsgerechte öffentliche Parkierung und eine ortsbildgerechte Platzierung der Abstellplätze in den Kernzonen hingewirkt werden. Hierfür sind entsprechende Massnahmen zur Umsetzung auszuarbeiten und gegebenenfalls in der Bauordnung oder anderen Reglementen Vorschriften zu machen. In Kernzonen fördert die Gemeinde zudem die Erstellung von Gemeinschaftsparkierungsanlagen. Bei privaten Neubauten sollen vertragliche Regelungen für öffentliche Parkplätze geprüft werden.

Zur Unterstützung der Entwicklungsstrategie und zur Umsetzung der kantonalen Vorgaben zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr, sollen die Bewirtschaftung, die zeitliche Beschränkung und

die Kostenpflicht bei den kommunalen Anlagen geprüft und allenfalls angepasst werden.



Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

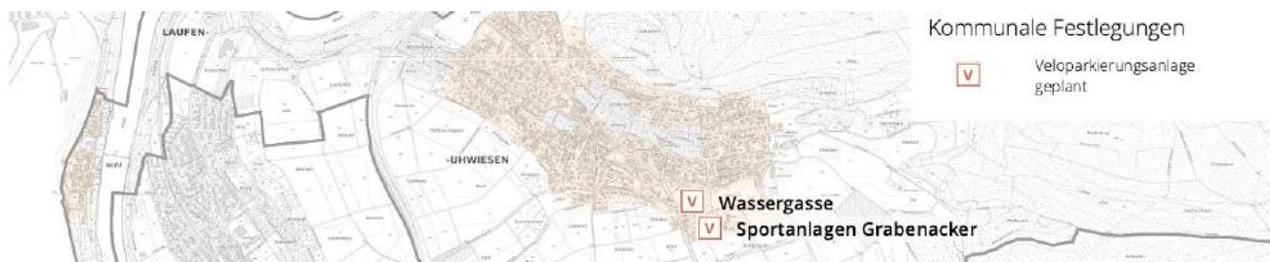
- | | |
|----------------------------|---------|
| • Sportanlagen Grabenacker | geplant |
| • Wassergasse | geplant |

Wirkungen:

Die Festlegungen von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichten den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind oberirdische Abstellplätze vorzusehen oder zu fördern. Die Gemeinde ist verpflichtet, die festgelegten Anlagen zu erstellen respektive auszubauen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig. In Ergänzung zu den beiden festgelegten Veloabstellanlagen sind auch bei Sanierungen oder Neuanlagen auch die Bushaltestellen zu überprüfen und bei Bedarf Veloabstellanlagen zu erstellen. Zusätzlich sind auch die bestehenden Abstellplätze bei den Schulanlagen zu überprüfen und gegebenenfalls aufzuwerten.

Erläuterungen:

Die Festlegung der öffentlichen Veloabstellanlagen ergänzen die festgelegten öffentlichen Parkieranlagen für Motorfahrzeuge (siehe Parkierung im öffentlichen Interesse). Veloabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil des Velonetzes, da sie gewährleisten, dass am Zielort oder Umsteigepunkt das Velo sicher abgestellt werden kann. Die Veloabstellanlage Wassergasse soll zukünftig primär den Pendler und Pendlerinnen und die Veloabstellanlage bei den Sportanlagen Grabenacker den Nutzenden der Sportanlagen dienen. Dies trägt zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel bei. Die Qualität der Veloabstellanlagen in der Gemeinde Laufen-Uhwiesen soll deswegen verbessert werden. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie nach Bedarf eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung. Beim Schloss Laufen besteht in Ergänzung zum kommunalen Angebot an Veloabstellanlagen aktuell eine eLadestation für Velos, welche vom Kanton bereitgestellt wird.



Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen. In der Gemeinde Laufen-Uhwiesen sind keine überkommunalen Fusswege als "geplant" bezeichnet. Es wird jedoch festgehalten, dass die Route des Wanderwegs in Nohl von Altenburg (D) kommend anders geführt werden soll.

Kommunal

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

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fusswege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Es sind einzelne Zwischenstücke als geplant festgelegt (siehe unten), um ein dichtes, geschlossenes Netz sicherzustellen.

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

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

Geplante Fusswegverbindungen:

- | | |
|--|---------|
| • F1 Wassergasse (Chatzenbach – Feuerwehr) | geplant |
| • F2 Klosterbergstrasse – Höhenweg | geplant |

Wirkungen:

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

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fördern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z.B. mit Mittelinsel sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen:

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere regionale Fusswegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz ist bereits heute engmaschig angelegt. Nicht nur Wege, die im Richtplan bezeichnet sind, können von Fussgängern begangen werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der Verkehrserschliessungsverordnung entsprechen. Die aufgeführten geplanten Fusswegverbindungen dienen sowohl der Erschliessungsverbesserung im Siedlungsgebiet als auch der besseren Erreichbarkeit der Erholungsgebiete. Die bestehenden und geplanten Fusswegverbindungen leisten einen Beitrag zur Schulwegsicherung. Bei Strassenquerungen und an Knoten ist den Bedürfnissen der Fussgänger besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Nach Möglichkeit sollen zudem die Wegverbindungen entlang der Bäche ausgebaut werden.

Die geplanten Fuss- und Wanderwege sind im Siedlungsgebiet mindestens 2.00 m und ausserhalb des Siedlungsgebietes mindestens 1.50 m breit vorzusehen.

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

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

Die geplanten und auszubauenden Wegabschnitte sind schrittweise zu realisieren und zu beschildern. Ausbaustandard, Belag und sonstige Gestaltung (z. B. Begrünung am Wegrand) der geplanten Wege sind im Rahmen der Detailprojektierung festzulegen. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind alle noch geplanten Fusswege ohne Hartbelag auszuführen. Bestehende Wege mit Hartbelag sollen bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Koordinationshinweis:

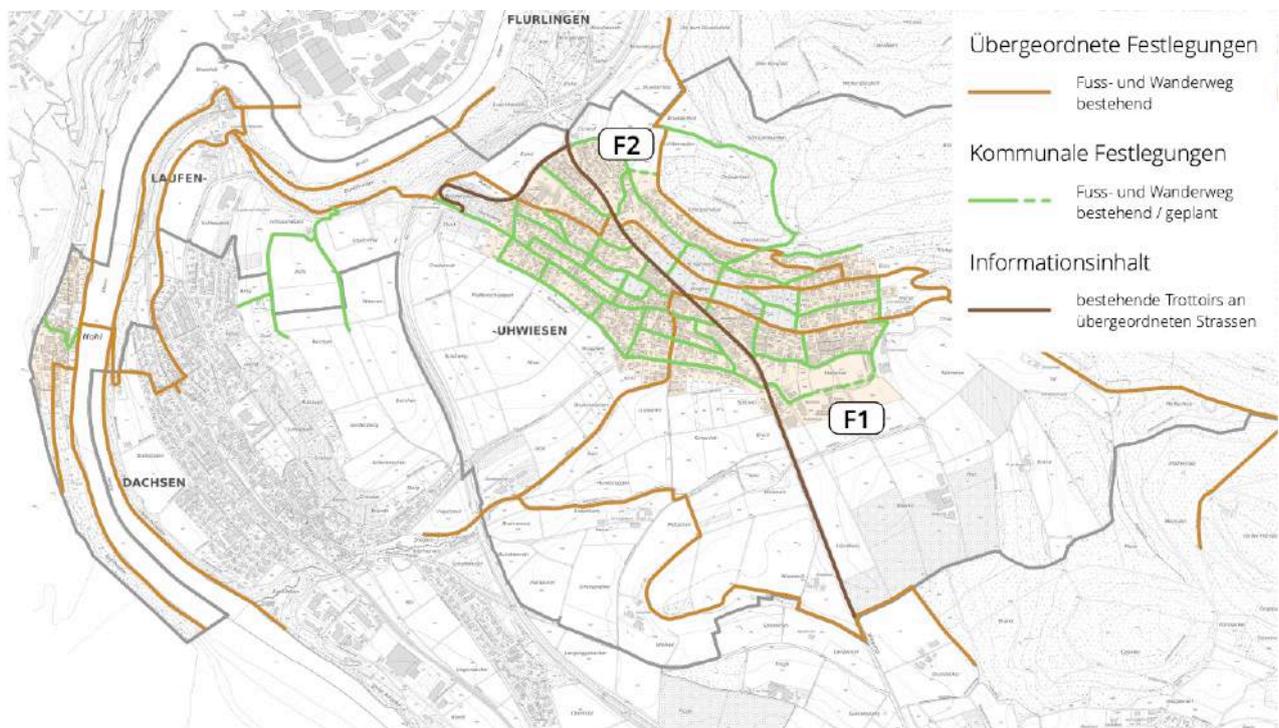
Weiterführung an der Gemeindegrenze

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

Weiterer Hinweis:

Historische Verkehrswege

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.



Radwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

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

- Schlossfeld – Lauferfeld – Buech – Landstrasse– Wagner*

* Entlang der Lauferstrasse wurde im Sommer 2023 ein Abschnitt des geplanten überkommunalen Velowegs realisiert.

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten kommunalen Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Radwege eingetragen. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen, insbesondere bei Kreuzungen, ist hohe Bedeutung beizumessen. Die Velos werden auf den Gemeindestrassen mit geringem Verkehrsaufkommen im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt.
- Für die Förderung der e-Bikenutzung ist im Bereich der Velorouten auf Fahrverbote für Kleinmotorräder zu verzichten, soweit keine Konflikte mit Fussgängern zu erwarten sind.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Velowegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Velowegnetz ist sicherzustellen.

Wirkungen:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege sind Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeindebehörde hat darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen:

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

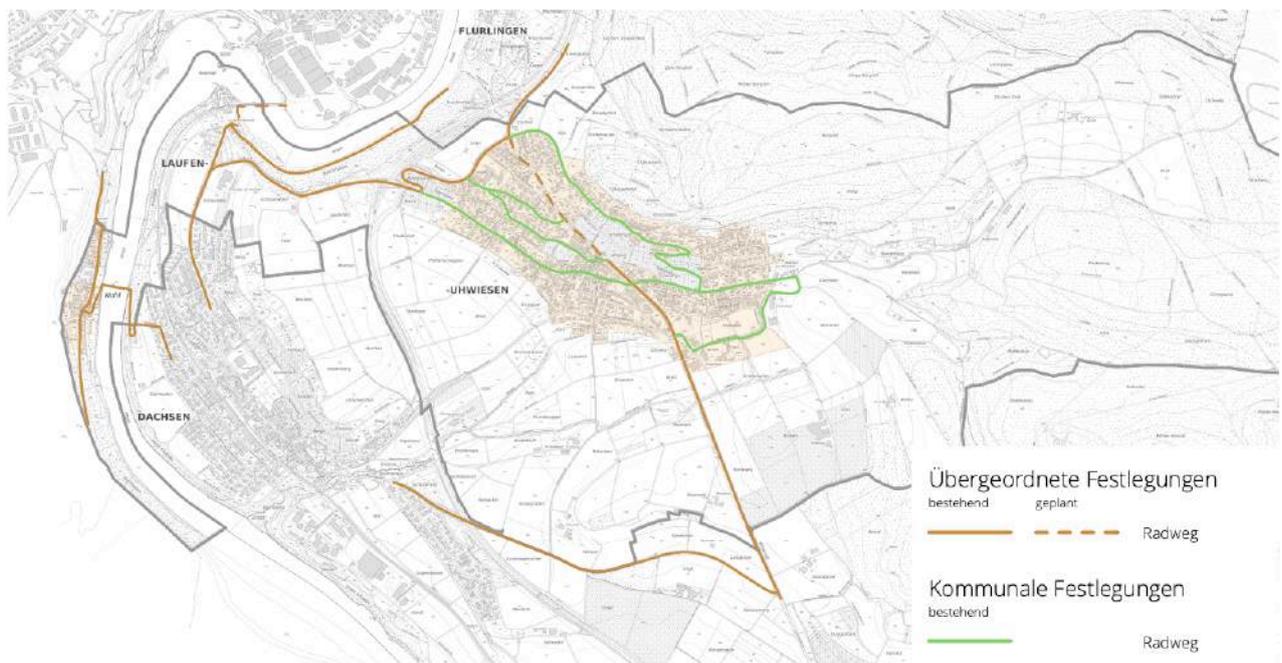
Die Radwege entlang stark befahrener Strassen werden separat geführt oder mit Radstreifen markiert. Um die Sicherheit auf diesen Radrouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z.B. Knoten) allenfalls noch ergänzende Massnahmen zu ergreifen.

Bei den bestehenden kommunalen Radwegen handelt es sich um bereits vorhandene Verbindungen, welche sich im Bereich von Tempo-30-Zonen befinden. Der Veloverkehr wird entlang dieser

bestehenden Verbindungen im Mischverkehr geführt. Aufgrund des Temporegimes, der geringen Verkehrsmenge sowie auch des Ortsbildschutzes sollen die Velos auf den Gemeindestrassen weiterhin im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden. Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Absätzen, versetzter Parkierung usw. sind entlang der festgelegten Verbindungen zu beheben.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit bestehenden Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung.

Im Übrigen sind bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen siedlungsorientierte Gestaltung und verkehrsberuhigte Quartiere betreffen, die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Ebenso sind Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Absätzen, versetzter Parkierung, Mischverkehr mit Fussgänger usw. zu beheben.



Hinweis:

Gemäss dem kantonalen Vorprüfungsbericht vom 6. Februar 2024 ist die übergeordnete Radwegverbindung im kommunalen Richtplan zwischen dem Schloss Laufen, dem Autobahnanschluss Uhwiesen und dem Kreisel Eichhof in Uhwiesen als bestehend darzustellen, obwohl die Verbindung im kantonalen Richtplan noch als geplant bezeichnet ist. Gemäss den Ausführungen des ARE wurde das Radweg-Teilstück zwischen dem Schloss Laufen und dem Autobahnanschluss Uhwiesen im April 2021 und das Teilstück zwischen dem Autobahnanschluss und dem Kreisel Eichhof in Uhwiesen im Sommer 2023 in Betrieb genommen.

5 AUSWIRKUNGEN

Abstimmung auf die übergeordneten Festlegungen

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

Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Groberschliessung des Siedlungsgebietes, die Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr und stellen dar, wo und wie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein soll. Sie sollen zu einem verträglichen Verkehr beitragen und die Qualität der Verkehrsanbindung an die umliegenden Gemeinden sowie auch die Durchgängigkeit sichern.

Durch die Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr und die Festlegungen betreffend öffentlichen Verkehr kann der Modalsplit verbessert werden.

Durch die verschiedenen Massnahmen werden die Siedlungsentwicklung und der Verkehr bestmöglich aufeinander abgestimmt und die Wohnquartiere geschont, indem weiterer Verkehr vermieden wird. Im Innerortsbereich und insbesondere im Bereich der kommunalen Sammelstrassen werden Massnahmen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten oder gar zu verbessern.

Die Festlegungen zum Thema «Aufwertung im Strassenraum» verbessern die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr, sorgen für einen verkehrsberuhigten Strassenraum und schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig fördern die Massnahmen den Fuss- und Veloverkehr und die Verkehrssicherheit, indem anhand angepasster Querschnitte mehr Platz für grosszügige Gehbereiche und Radwege geschaffen und Querungsmöglichkeiten zwischen den Strassenseiten verbessert werden.

6 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

6.1 Allgemeines

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 nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb (z.B. Freihaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Mehrwertbeiträge)

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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

- Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Sanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

6.2 Umsetzung

Punktuelle Massnahmen

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

Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Dementsprechend sind sie verschiedenen Prioritäten zuzuordnen:

| | | |
|---------------|-----------|-------------|
| sofort | 2024–2027 | Priorität 1 |
| kurzfristig | 2024–2029 | Priorität 2 |
| mittelfristig | 2024–2034 | Priorität 3 |
| langfristig | nach 2034 | Priorität 4 |

Umsetzung

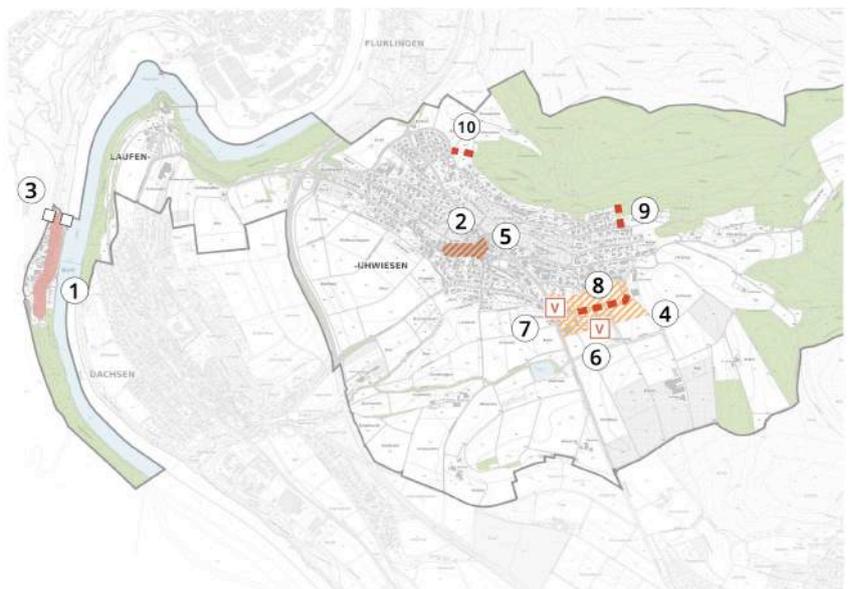
Zur Umsetzung der geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe sind folgende Massnahmen und Prioritäten vorgesehen:

| | Nr. | Code | Festlegung | Priorität |
|--------------------------------|-----|------|---|-----------|
| Aufwertung Strassenraum | 1 | MIV | Dorfstrasse (Nohl) | 2 |
| | 2 | MIV | Dorfstrasse (Uhwiesen): Abschnitt Gemeindehaus – Kirchgasse | 2 |
| Eingangstor | 3 | MIV | Dorfstrasse Nord (Nohl) | 2 |
| Verkehrsberuhigungszonen | 4 | MIV | Tempo-30-Zone Wassergasse | 1 |
| | 5 | MIV | Begegnungszone Dorfstrasse (Uhwiesen): Abschnitt Gemeindehaus – Kirchgasse | 2 |
| Öffentliche Veloabstellanlagen | 6 | P | Sportanlagen Grabenacker | 1 |
| | 7 | P | Wassergasse | 1 |
| Fuss- und Wanderwege | 8 | LV | Wassergasse (Chatzenbach – Feuerwehr) | 1 |
| | 9 | LV | Chlosterbergstrasse – Höhenweg | 3 |

6.3 Übersicht der geplanten Anlagen

Im nachfolgenden Plan sind sämtliche geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe ersichtlich:

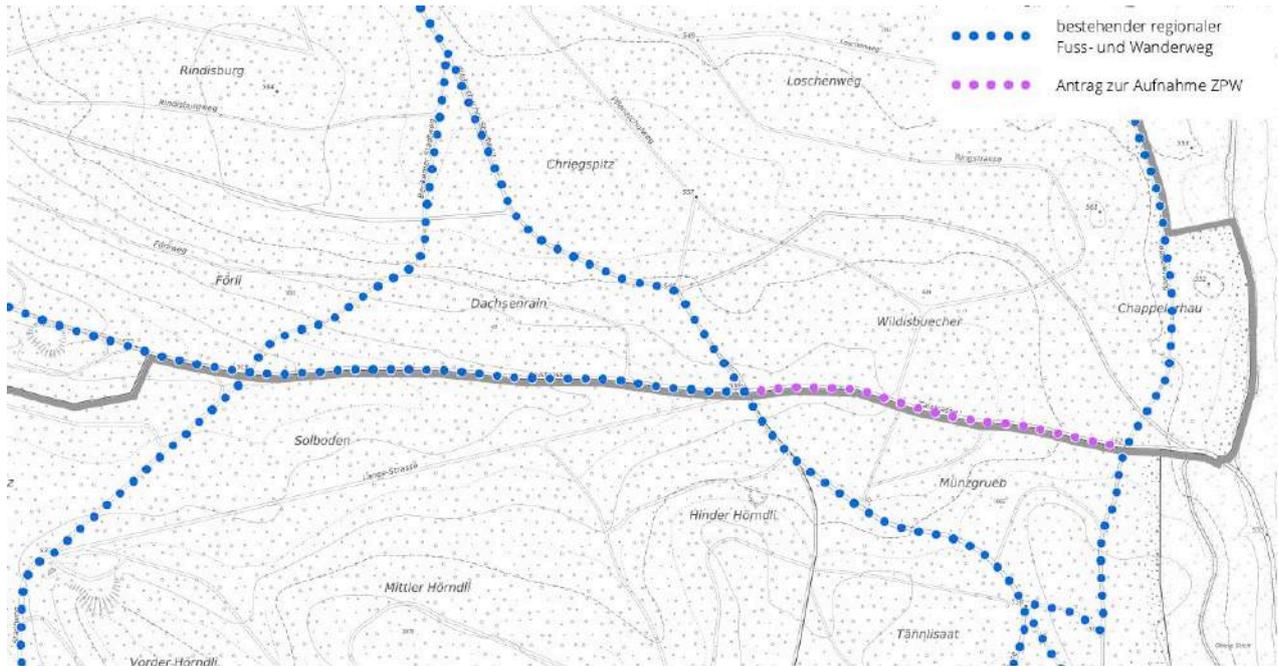
-  Umgestaltung Strassenraum
-  Tempo 30
-  Begegnungszone (prüfen)
-  Fuss- und Wanderweg
-  Eingangstor
-  Öffentliche Veloabstellanlage



6.4 Antrag an die Planungsgruppe Weinland

Antrag zur Ergänzung des regionalen Richtplans

Im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Verkehrsplans konnte eine Fuss- und Wanderweg-Verbindung eruiert werden, bei welcher es aus Sicht der Gemeinde Sinn machen würde, wenn diese auf regionaler Stufe festgelegt und im regionalen Richtplan ergänzt werden würde. Aus diesem Grund wird der Region beantragt, die im nachfolgenden Plan pink markierten Verbindung bei der nächsten Revision des regionalen Richtplans als regionale Verbindung aufzunehmen.



Ausschnitt aus dem Netzplan zu den Fuss- und Wanderwegen mit dem violett markierten Antrag an die Region

Antrag: Aufnahme der Fusswegverbindung, welche zwei regionale Fusswege verbindet und bereits heute von vielen Erholungssuchenden genutzt wird

7 MITWIRKUNG

7.1 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom
6. Februar 2024

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplans mit Datum vom 12.9.2023 wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 14.11.2023 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 6.2.2024 Auskunft.

Aufgrund der Vorprüfung wurde in der Folge folgende Anpassungen vorgenommen:

- Der geplante Fussweg F2 Tüchelrosstrasse – Steigweg wurde aus der Karte und dem Text gestrichen.
- Die Radwegabschnitte zwischen dem Schloss Laufen, dem Autobahnanschluss Uhwiesen und dem Kreisel Eichhof in Uhwiesen werden neu – in Abweichung zum kantonalen Richtplan – gemäss dem Vorprüfungsbericht als «bestehend» ausgewiesen.
- Die schwarze breite Linie entlang der Weiergasse wurde aus der Richtplankarte gestrichen. Es handelte sich hierbei um einen Darstellungsfehler.
- Die kommunalen Ziele und Strategieansätze sind neu nicht mehr nur Bestandteil des erläuternden Berichts, sondern werden in die festzusetzenden Inhalte aufgenommen, welche durch die Gemeindeversammlung festzusetzen sind.
- Im Kapitel 4.4 des Berichts wurde die Beschreibung des Inhalts des Richtplans im Sinne des Vorprüfungsbericht bezüglich der strategischen Aussagen zur Mobilität vervollständigt.
- Die Ausführungen zur zusätzlichen Haltestelle an der Mörlerstrasse wurden im Bericht präzisiert.
- Die Ausführungen zu den ÖV-Güteklassen wurden im Sinne des Vorprüfungsberichts bereinigt.
- Die Festlegungen zu den Eingangstoren an den Kantonsstrassen wurden gestrichen und stattdessen werden diese Eingangstore als Informationsinhalt dargestellt.
- Auf die kommunalen Festlegungen zu den Parkieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets und der Bauzone wurde verzichtet.
- Gestützt auf das Veloweggesetz wurde ein kommunales Netz aus Veloverbindungen in den Richtplan aufgenommen sowie der Plan und Text entsprechend ergänzt.
- Das kommunale Fusswegenetz wurde entsprechend den Empfehlungen im Vorprüfungsbericht verdichtet.
- Die Ausführungen zum rGVK wurden im erläuternden Bericht ergänzt und das rGVK neu als Grundlage der Revision in der Auflistung auf Seite 6 des vorliegenden Berichts ergänzt.
- Das Kapitel 3.3 wurde mit strategischen Aussagen zum angestrebten Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten ergänzt.

Nicht beachtete Anliegen

Folgenden vom ARE beantragten Regelungen wird nicht entsprochen:

- Die Festlegung der Bushaltestelle «Schloss Laufen, Rheinfall» wurde seitens der Gemeinde überprüft. Grundsätzlich wurde der Entscheid zur Aufhebung von der ZV getroffen und das Grundstück ist im Besitz des Kantons Zürich. Die Bushaltestelle kann zudem für den Bahnersatzbetrieb periodisch verwendet werden, da die Haltestelle physisch weiterhin besteht. Die Gemeinde verzichtet aus diesen Gründen auf die Festlegung einer geplanten Haltestelle.

Öffentliche Auflage vom 15. April bis 15. Juni 2024

7.2 Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wird gestützt auf § 7 PBG vom 15. April 2024 bis 15. Juni 2024 öffentlich aufgelegt.

Sämtliche Einwendungen werden eingehend geprüft. Soweit sich die Gemeinde der Meinung der Einwender anschliessen kann, werden dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Zu den Einwendungen wird mit einem Bericht zu den Einwendungen Stellung genommen (noch offen).

7.3 Anhörung

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

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 22.3.2024 wird noch offen...

Festsetzung durch die Gemeinde- versammlung

7.4 Festsetzung und Genehmigung

Die Gemeindeversammlung hat die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung am xx. xxxxx 2024 auf Antrag des Gemeinderates festgesetzt.

Kantonale Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung wird mit der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.