

Kanton Zürich
Gemeinde Niederweningen



Kommunale Richtplanung
Verkehrsplan

Bericht nach Art. 47 RPV

Genehmigung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 18.09.2025

Namens der Gemeindeversammlung

GEMEINDERAT NIEDERWENINGEN

 Mark Staub Gemeindepräsident 17. NOV. 2025	 Simon Kriecht Gemeindeschreiber 17. NOV. 2025
---	--

Impressum

Projekt
Verkehrsplan Gemeinde Niederweningen

Projektnummer
29092

Dokument
Bericht nach Art. 47 RPV

Auftraggeber
Gemeinde Niederweningen

Bearbeitungsstand
Genehmigung

Bearbeitungsdatum
30. September 2025

Bearbeitung
Anna Fässler, STW AG für Raumplanung
Marc Schneider und Martin Reich, Schneider Verkehrsplanung AG

z:\gemeinde\niederweningen\29092_verkehrsrichtplan\01_rap\02_resultate\05_bericht_rpv47\20250730_niederweningen_verkehrsplan_bericht_rpv47_beschlossen.docx

Inhalt

1.	Ausgangslage und Anlass	6
1.1	Planungsgegenstand	7
1.2	Zweck der Planung	7
2.	Organisation und Verfahren	8
2.1	Organisation	8
2.2	Produkt	8
2.3	Verfahren	8
2.3.1	Planungsprotokoll	8
2.3.2	Vorprüfung	8
2.3.3	Öffentliche Auflage und Anhörung	9
2.3.4	Festsetzung und Genehmigung	9
3.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	10
3.1	Bundesplanung	10
3.1.1	Gesetzliche Grundlagen und Inventare	10
3.1.2	Konzepte und Sachpläne des Bundes	10
3.2	Kantonale Planung	10
3.2.1	Gesetzliche Grundlagen und Inventare	10
3.2.2	Kantonales Raumordnungskonzept (ROK)	11
3.2.3	Kantonaler Richtplan	12
3.2.4	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	12
3.2.5	Studie Lückenschliessung Radweg Wehntalerstrasse	13
3.2.6	Weitere kantonale Grundlagen	14
3.3	Regionale Planung (Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU)	14
3.3.1	Regionales Raumordnungskonzept	14
3.3.2	Regionaler Richtplan	15
3.3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus	16
3.4	Kommunale Planung	18
3.4.1	Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	18
3.4.2	Ortsplanung	22
3.4.3	Überbauungsstand / Bauzonenkapazität	23
3.4.4	Geltender Verkehrsplan 1982	24
3.4.5	Entwürfe Verkehrsplan 2000 / 2019 / 2021	24
3.4.6	Erschliessungsplan 1985	24
3.4.7	Entwurf Parkierungskonzept 2019	24
3.4.8	Weitere kommunale Grundlagen	24
3.4.9	Nachbargemeinden, Entwicklung Areal der Bucher-Guyer AG	24
4.	Analyse	25
4.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Siedlungsentwicklung	25
4.2	Entwicklung der Verkehrsnetze, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	26
4.3	Pendlerströme	26
4.4	Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) und Verkehrserzeugung	27
4.5	Reisezeiten	28
4.6	Öffentlicher Verkehr	30

4.7	Fussverkehr	31
4.8	Veloverkehr	32
4.9	Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr	33
4.10	Parkierung	34
4.11	Neue Mobilitätsformen, Elektromobilität, Sharing-Angebote	35
4.12	Unfälle	35
4.13	Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft	36
4.14	Erschliessung Entwicklungsgebiete im Osten der Gemeinde	36
4.15	Fazit	37
5.	Erläuterung Richtplaninhalte	38
5.1	Prüfanträge entlang der Wehntalerstrasse	38
5.1.1	Gestaltung Ortseinfahrten	38
5.1.2	Wichtige Querungen (geplant)	39
5.1.3	Begegnungsbereich über die Wehntalerstrasse	40
5.1.4	Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrasse (Prüfauftrag gestrichen, aufgrund Gemeindeversammlungsbeschluss)	40
5.2	Fussweg im Gebiet Ebnimüli/ Grüt	41
5.3	Interessenabwägung zu geplanten Fusswegen in der Nicht-Bauzone	42
5.3.1	Verbindung «Grindelen»	42
5.3.2	Verbindung «Ob der Müli»	42
5.3.3	Verbindung «Höhweg»	42
6.	Würdigung / Ausblick	42
7.	Anhang / Beilagen	43
7.1	Auszug Kantonales Gesamtverkehrskonzept GVK	43
7.2	Auszug Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus	44
7.3	Zeitreise 1870 bis 2020	45
7.4	Gebäudealter	47
7.5	Reisezeitvergleiche (Fahrplan 2022)	48
7.6	Auswertung Vorprüfung	49

1. Ausgangslage und Anlass

Die Gemeinde Niederweningen hat sich in den letzten Jahren intensiv mit der künftigen räumlichen Entwicklung beschäftigt. Unter Einbezug der Bevölkerung wurde ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Im REK werden über Leitsätze und Zielbilder, welche sich auf den Zeithorizont 2040 beziehen, Massnahmen für die angestrebte räumliche Entwicklung definiert. Verschiedene Massnahmen beziehen sich auf den Verkehr. Durch die Revision des Verkehrsplans sollen diese nun im formellen Planungsinstrument aufgenommen und verankert werden.

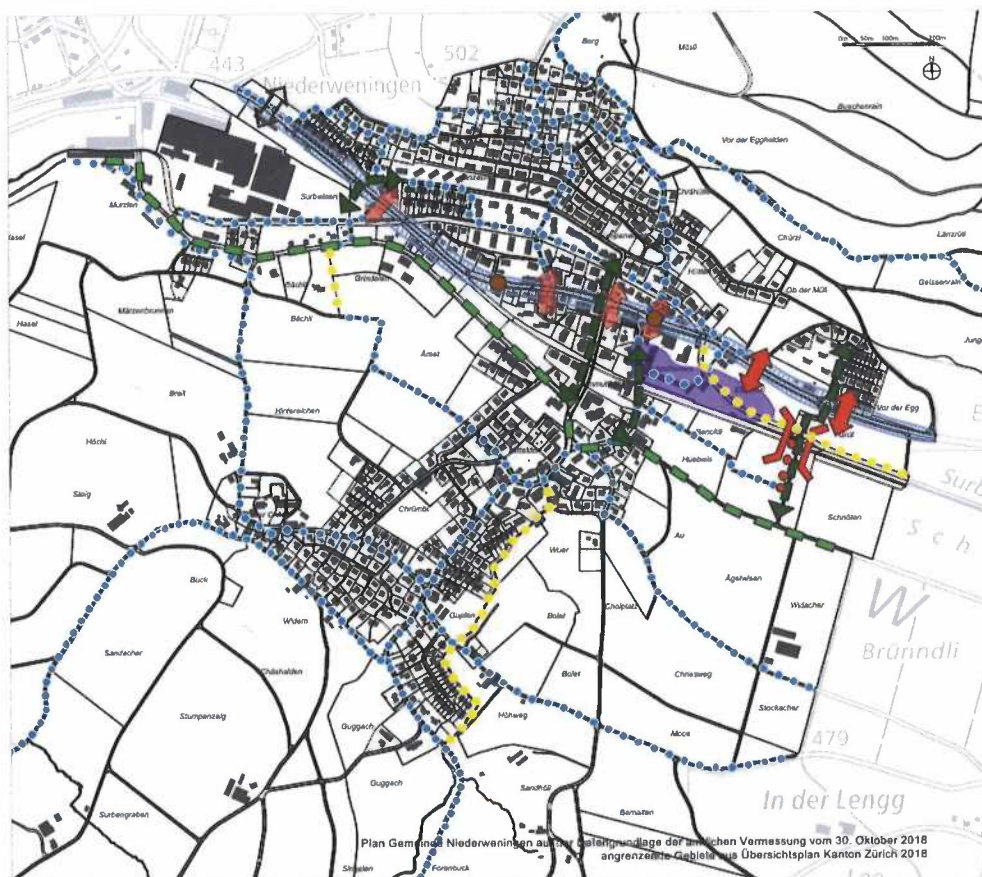


Abbildung 1: Räumliches Entwicklungskonzept REK, Zielbild Verkehr 2040.

Im Bereich Verkehr ist namentlich der kommunale Richtplan Verkehr (Verkehrsplan) zu überarbeiten. Der rechtskräftige Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1982. Verkehrspläne weisen einen Planungshorizont von 20-25 Jahren auf. Auf den Verkehrsplan gemäss §31 Abs. 2 PBG darf nicht verzichtet werden. Der Bedarf für eine Überprüfung und Aktualisierung des Verkehrsplans ist somit gegeben. Es liegen Vorarbeiten aus dem Jahr 2019 vor (Entwurf Verkehrsplan des Büro AKP Verkehrsingenieure AG).

Der Verkehrsplan ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans. Zum anderen enthält er die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich. Der Verkehrsplan ist auch für Abstimmung von Siedlung und Verkehr von zentraler Bedeutung (vgl. Merkblatt Kommunalen Richtplan Verkehr, Kanton Zürich, Amt für Verkehr, November 2018).

1.1 Planungsgegenstand

Der Verkehrsplan ist Bestandteil des kommunalen Gesamtplans der Gemeinde Niederweningen von 1982, bestehend aus:

- Bericht zum kommunalen Gesamtplan
- Bericht zu den Einwendungen
- Plan Siedlung und Landschaft 1:5'000
- Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen 1:5'000

Der Verkehrsplan wird umfassend revidiert und damit neu gefasst (Totalrevision), wobei das bestehende, im Verkehrsplan bereits festgelegte Strassen- und Wegenetz im Grundsatz beibehalten und punktuell ergänzt wird. Die übrigen Inhalte des kommunalen Gesamtplans bleiben unangetastet und damit in Kraft. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt überprüft und angepasst oder aufgehoben.

1.2 Zweck der Planung

Ziel der Bearbeitung ist ein genehmigungsfähiger Verkehrsplan, welcher die Entwicklung der Gemeinde im Bereich Verkehr in den nächsten 20 Jahren vorgibt. Aus dem Verkehrsplan sollen konkrete Massnahmen mit entsprechenden Umsetzungsschritten und Zeithorizonten hervorgehen. Die Behörde erhält damit ein Instrument zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Zudem dient der Verkehrsplan als Grundlage für die Überprüfung und Aktualisierung des Erschliessungsplans.

Zu bearbeiten sind insbesondere folgende Themenfelder:

- Abstimmung mit übergeordneten Planungen (Kantonaler Richtplan, Regionaler Richtplan, gesetzliche Grundlagen, REK, etc.) und den Planungen der Nachbargemeinden (Kantone Zürich und Aargau)
- Analyse (Entwicklung der Bevölkerung, der Beschäftigten und des Verkehrsaufkommens; etc.)
- Gesamtverkehrsstrategie (Ziele, Grundsätze und Stossrichtungen, Übersichtsplan)
- Öffentlicher Verkehr (Stichworte: ÖV-Haltestellen, ÖV-Erschliessung, Erreichbarkeit der Haltestellen, etc.)
- Strassenverkehr / motorisierter Individualverkehr (Stichworte: Klassierung des Strassennetzes innerhalb des Siedlungsgebietes, Strassen und Wege ausserhalb des Siedlungsgebietes, Aufwertung der Strassenräume, Verkehrsberuhigung / Temporeduktion, etc.)
- Veloverkehr (Stichworte: Alltags- und Freizeitverkehr, Querverbindungen Nord – Süd, etc.)
- Fussverkehr (Stichworte: Alltags- und Freizeitverkehr, Querungen Wehntalerstrasse und Bahnlinie, etc.)
- Ruhender Verkehr (Stichworte: Grundsätze betreffend die öffentliche Parkierung, Auftrag für Erarbeitung eines Parkierungskonzepts, etc.)
- Elektromobilität
- Mobilitätsmanagement, Sharing-Angebote, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung
- Fokus Wehntalerstrasse (Stichworte: Lärmreduktion, Verkehrsberuhigung, Verminderung Trennwirkung, Querungen für den Fuss- und Veloverkehr, etc.)

Für die einzelnen Themen werden jeweils auch die übergeordneten Festlegungen dargestellt. Bei den kommunalen Festlegungen wird zwischen bestehenden und geplanten Festlegungen bzw. Massnahmen unterschieden.

2. Organisation und Verfahren

2.1 Organisation

Auftraggeberin und verantwortliche Instanz für die Erarbeitung des Verkehrsplans ist die politische Gemeinde Niederweningen vertreten durch den Gemeinderat.

Mit der Bearbeitung des Verkehrsplans wurde die Planungsbüros STW AG für Raumplanung und Schreiter Verkehrsplanung AG beauftragt (Projektleitung STW AG Anna Fässler, Projektleitung Schreiter Verkehrsplanung AG Martin Reich).

Für die Bearbeitung des Verkehrsplans wurde seitens Gemeinde eine Arbeitsgruppe mit folgenden Mitgliedern gebildet:

- Ruth Weber, Gemeinderätin, Ressort Tiefbau und Werke
- Roger Widerkehr, Gemeinderat, Ressort Hochbau, Gesellschaft und Kultur
- Gabriel Schneider, Werkhof und Schwimmbad / Brunnenmeister
- Roger Meyer, Leiter Bau und Liegenschaften

2.2 Produkt

- Verkehrsplan 1:5'000
- Richtplankarte
- Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV (vorliegend)

2.3 Verfahren

2.3.1 Planungsprotokoll

29. Sept. 2022	Startsitzung / Kick-off
von Sept. 22 bis Jan. 2023	Erarbeitung Entwurf Verkehrsplan
24. Juli 2023	Verabschiedung Gemeinderat z.Hd. Vorprüfung
von 14. Sept. bis 15. Dez. 2023	Vorprüfung
von Jan. 24 bis Juni 2024	Überarbeitung der Vorlage
29. Juli 2024	Verabschiedung Gemeinderat z.Hd. öffentlicher Auflage und Anhörung
von 24. Sept. bis 23. Nov 2024	Öffentliche Auflage und Anhörung (60 Tage)
24. Okt. 2024	Sprechstunden für Bevölkerung
von 24. Nov. 2024 bis 23. Jan. 2025	Behandlung Einwendungen
bis Mai 2025	Parallellaufende Abklärungen zur Wehntalerstrasse (Tempo 30, Anschluss Binzacherweg, ...)
18. Sept. 2025	Beschluss Gemeindeversammlung
anschliessend	Bereinigung aufgrund Gemeindeversammlungsbeschluss: Kein Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse
anschliessend	Einreichung zur Genehmigung

2.3.2 Vorprüfung

Im Rahmen der Vorprüfung beim Amt für Raumentwicklung, welche mit E-Mail vom 19. September 2023 eingeleitet und mit Bericht vom 15. Dezember 2023 abgeschlossen wurde, wurden verschiedene Hinweise, Bemerkungen und Vorbehalte geäussert. Eine Tabelle mit den Anmerkungen der Fachstellen und deren Behandlung ist im Anhang 7.6 ersichtlich.

2.3.3 Öffentliche Auflage und Anhörung

Die durch den Gemeinderat am 29.07.2024 verabschiedete Gesamtrevision des Verkehrsplans bestehend aus Richtplankarte, Richtplankarte 1:5'000 und erläuterndem Bericht nach Art. 47 RPV wurde gestützt auf Artikel § 7 PBG vom 24.09.2024 bis zum 23.11.2024 (60 Tage) öffentlich aufgelegt und parallel dazu die nebengeordneten Planungsträger angehört.

Während der öffentlichen Auflage gingen 11 Einwendungen mit 16 Anträgen ein.

Im Rahmen der Anhörung gingen 2 Eingaben mit einem Antrag ein.

Die im Rahmen der öffentlichen Auflage eingereichten und nicht berücksichtigten Einwendungen werden, gemäss § 7 PBG mit entsprechender Begründung der Ablehnung in einem separaten Bericht behandelt. Aufgrund der öffentlichen Auflage wurden an folgende Anpassungen vorgenommen:

- Ausdehnung Signatur für „Tempo 30“ auf das gesamte Areal der Firma Bucher-Guyer.
- Verlängerung des Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse bis zum Abzweiger Surbgasse (Parzelle Kat.-Nr. 2455).
- „Wichtige Querungen“ werden als Objekte bezeichnet und Handlungsanweisungen ergänzt.
- Die Querung Dorfstrasse (beim Abzweiger Gupfenstrasse) wird als wichtige Querung aufgenommen.
- Die Kreuzung Wehntaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse wird als „Hauptknoten Niederweningen“ bezeichnet und ein Prüfauftrag zur Optimierung des Knotens in Bezug auf Verkehrsfluss und Sicherheit in die Handlungsanweisungen aufgenommen. In diesem Zusammenhang wird auch ein neuer, zusätzlichen Anschluss des Binzacherwegs an die Wehntalerstrasse (kombiniert mit Sackgasse Binzacherweg) geprüft.
- Der Bergwanderweg Lägergrat wird in der Richtplankarte dargestellt.

2.3.4 Festsetzung und Genehmigung

Die Vorlage wurde vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 28.07.2025 z.Hd. der Gemeindeversammlung am 18.09.2025 verabschiedet.

Die Gemeindeversammlung hat am 18.09.2025 folgende Beschlüsse gefasst:

- Der kommunale Richtplan Verkehr, bestehend aus dem Richtplankarte vom 28.07.2025 und der Richtplankarte 1:5'000 vom 28.07.2025, wird mit folgender Anpassung (Änderungsantrag) festgesetzt: Keine Tempo-30-Zone auf der Wehntalerstrasse.
- Der Bericht nach Art. 47 RPV zur Kommunalen Richtplanung Verkehr vom 28.07.2025 wird zur Kenntnis genommen.
- Der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen aus der öffentlichen Auflage (Mitwirkung und Anhörung) vom 28.07.2025 wird in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen.
- Der Richtplan Verkehr (Teil des Kommunalen Gesamtplanes vom 29. Juni 1982) mit den entsprechenden Inhalten zum Verkehr in der Richtplankarte vom 29. Juni 1982 wird aufgehoben.
- Der Baudirektion Kanton Zürich wird beantragt, den gesamthaft revidierten kommunalen Richtplan Verkehr zu genehmigen.
- Der Gemeinderat wird ermächtigt, Änderungen in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich aus dem Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen oder als Folge von Entscheidungen aus Rechtsmittelverfahren ergeben. Solche Beschlüsse sind öffentlich bekannt zu machen.

Die Dokumente (Richtplankarte, Richtplankarte 1:5'000 und Bericht nach Art. 47 RPV sowie der Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen) werden aufgrund des Gemeindeversammlungsbeschlusses angepasst und anschliessend zur Genehmigung durch die Baudirektion eingereicht.

3. Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1 Bundesplanung

3.1.1 Gesetzliche Grundlagen und Inventare

Für die Erarbeitung des Verkehrsplan sind die übergeordneten gesetzlichen Grundlagen zu berücksichtigen. Insbesondere sind folgende Erlasse relevant:

- RPG, RPV
- SVG, VRV, SSV, Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Durchgangsstrassenverordnung
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV)
- Veloweggesetz
- Personenbeförderungsgesetz PBG, Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV
- Behindertengleichstellungsgesetz BehiG
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

3.1.2 Konzepte und Sachpläne des Bundes

Auf Bundesebene existieren verschiedene Konzepte und Sachpläne, welche in den nachgelagerten Planungsebenen stufengerecht zu berücksichtigen sind. Insbesondere sind zu nennen:

- Raumkonzept Schweiz
- Nachhaltigkeitspolitik des Bundes (Agenda 2030)
- Klimastrategie 2050 des Bundes (Netto-Null-Ziel)
- Mobilitätsstrategie 2050 resp. Sachplan Verkehr (Mobilität und Raum 2050)

Zudem stellt der Bund verschiedenste statistische Erhebungen zur Verfügung, z.B. Angaben zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung, Pendlerstatistik, Mikrozensus, etc.

3.2 Kantonale Planung

3.2.1 Gesetzliche Grundlagen und Inventare

Auf kantonaler Ebene sind insbesondere folgende Erlasse relevant:

- Planungs- und Baugesetz PBG
- Strassengesetz StrG
- Verkehrserschliessungsverordnung VErV
- Angebotsverordnung
- Kantonale Signalisationsverordnung
- Naturgefahren, Gewässerräume (Surb)

3.2.2 Kantonales Raumordnungskonzept (ROK)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK) ist Teil des Kantonalen Richtplans (Kap. 1). Es entwirft eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung im Kanton. In den Leitlinien unter anderem festgehalten, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt (vgl. Leitlinie Nr. 2).

Im ROK werden fünf Handlungsräume unterschieden. Die Gemeinde Niederweningen gehört dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» an. Dies bezeichnet den Übergangsbereich zwischen den städtisch und ländlich geprägten Gebieten, wo verschiedene Ansprüche an die Landschaft gerichtet werden und oft in Konkurrenz zueinander stehen. Es wird folgender Handlungsbedarf identifiziert (Auszug mit Fokus Verkehr):

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch reduzieren
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

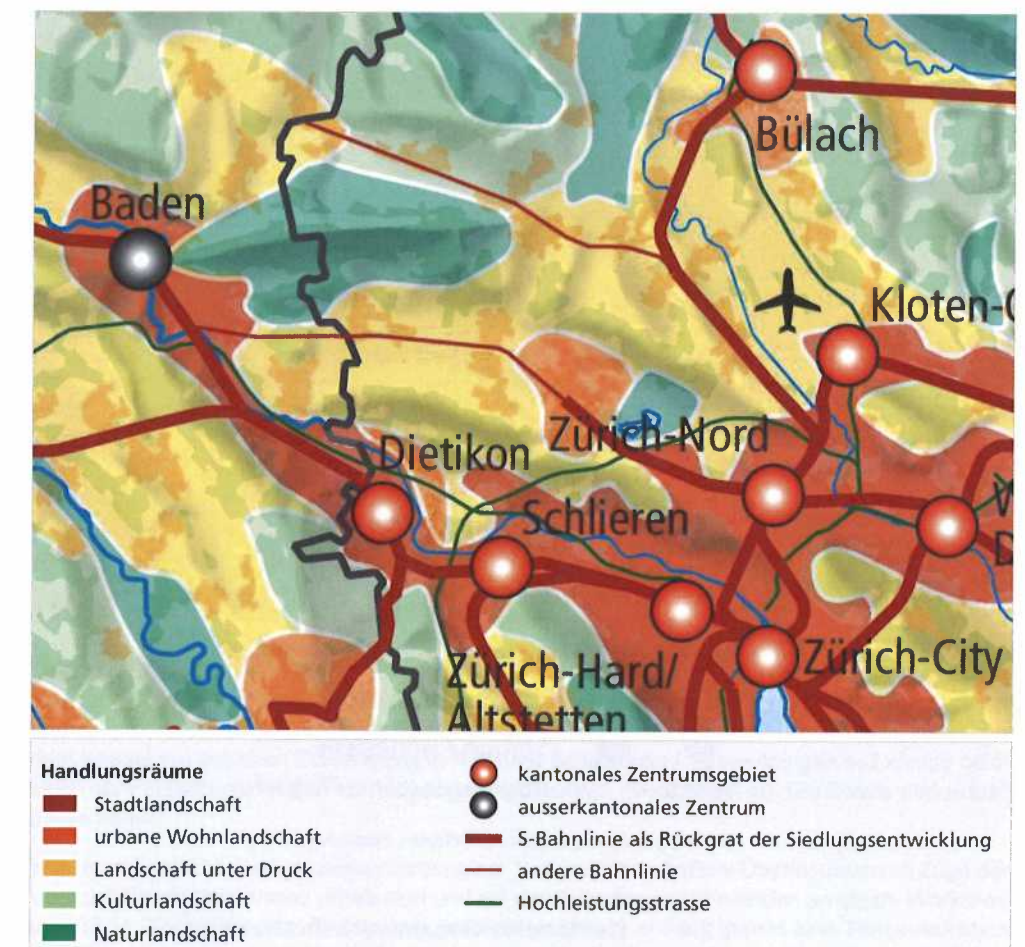


Abbildung 2: Auszug aus dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK). Das Wehntal wird grösstenteils der «Kulturlandschaft» zugeordnet, die Gemeinde Niederweningen gehört jedoch aufgrund ihrer Nähe zum Zentrum Baden dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» an.

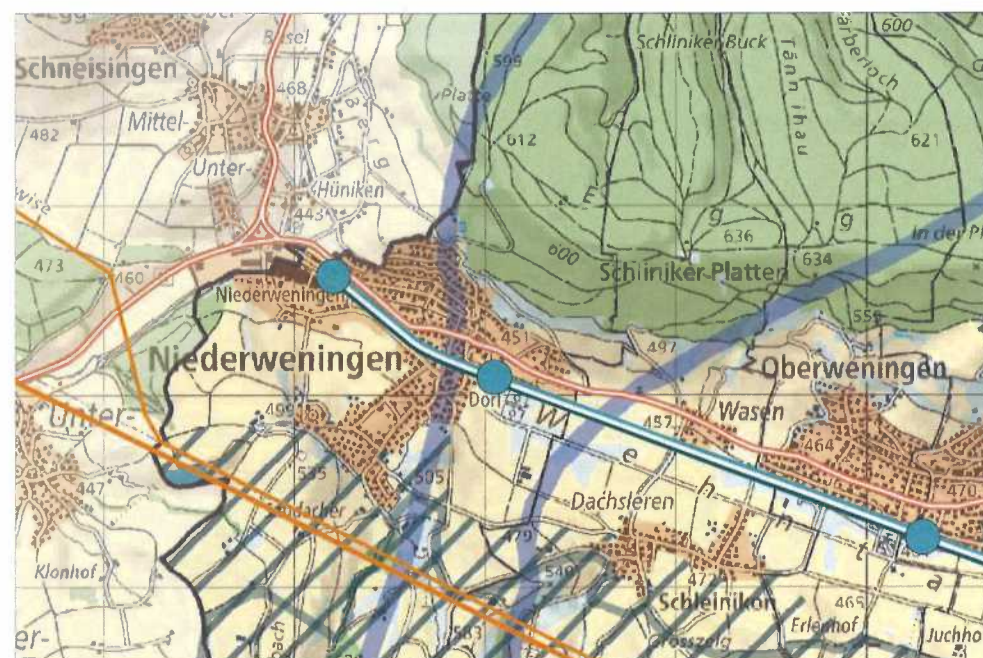
3.2.3 Kantonaler Richtplan

Mit dem kantonalen Richtplan (KRIP) werden die Leitplanken für die räumliche Entwicklung des Kantons Zürich gesetzt. Die aktuelle Version des KRIP datiert vom 07.06.2021.

Im Teil Verkehr wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile des Gesamtverkehrs zu betrachten sind (Teil 4 Verkehr, Kap. 4.1 Gesamtstrategie). In der Gesamtstrategie werden folgende Ziele definiert:

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

Die Bahnstrecke Oberglatt – Niederweningen soll langfristig auf Doppelspur ausgebaut werden (Trasseesicherung, Richtplan-Objekt Nr. 48). Die beiden bestehenden Bahnhaltstellen Niederweningen und Niederweningen Dorf sind als «bestehend» erfasst. Zudem ist die Wehntalerstrasse als Hauptverkehrsstrasse ebenfalls als Bestand verzeichnet.



- == Hauptverkehrsstrasse
- == Ausbau Bahnlinie
- Station / Haltestelle
- Abgrenzungslinie Flughafen

Abbildung 3: Auszug Kantonaler Richtplan, Stand Juni 2021.

3.2.4 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) stammt aus dem Jahr 2018 und weist den Planungs- und Prognosehorizont 2030 auf. Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung- und Beschäftigtenentwicklung gilt das Jahr 2040. Im Zürcher Unterland liegt der ÖV-Anteil auf den meisten Beziehungen unter 20% der Wege. Lediglich in / aus Richtung Stadt Zürich liegt der ÖV-Anteil höher. Gesamthaft gesehen soll im Zürcher Unterland der **ÖV-Anteil von 14% im Jahr 2013 auf 20% im Jahr 2030 erhöht** werden (Abbildung 4).

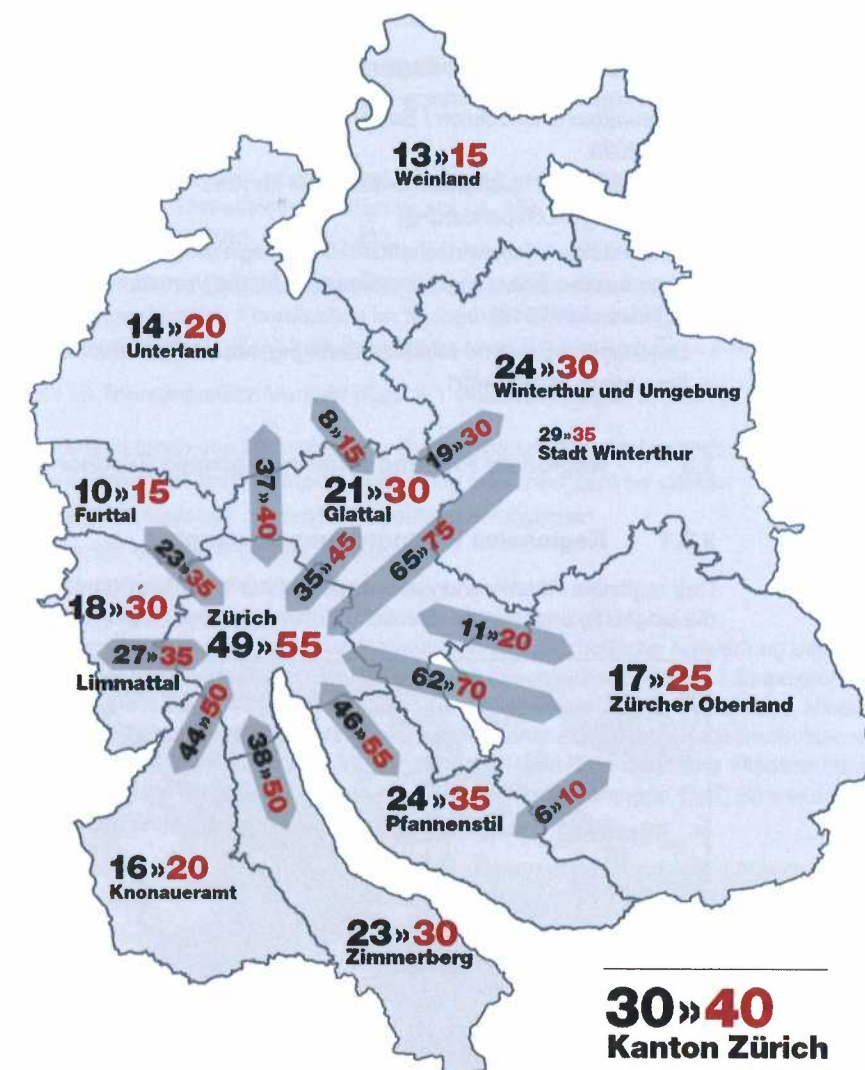


Abbildung 4: Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit (Ziel 2.2). Im Zürcher Unterland soll der ÖV-Anteil von 14% im Jahr 2013 auf 20% im Jahr 2030 erhöht werden. Angegeben werden die prozentualen Anteile jeweils an allen ÖV- und MIV-Wege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (DWV). Quelle: GVK, 2018, S. 35.

3.2.5 Studie Lückenschliessung Radweg Wehntalerstrasse

Es liegt eine Studie zur Veloführung entlang der Wehntalerstrasse aus dem Jahr 2016 vor. Innerorts sollen demnach hauptsächlich Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m markiert werden. Ab dem Kreisel am östlichen Dorfeingang in Richtung Schleinitikon / Oberweningen soll künftig beidseitig der Fahrbahn ein Rad-/Fussweg angeboten werden (Breite ca. 2 m). Die Studie wird aktuell überarbeitet.

Im November 2024 wurden seitens kantonalem Tiefbauamt vertieftere Überlegungen im Zuge der Vorstudie Wehntalerstrasse präsentiert und mit den betroffenen Gemeinden an einem Workshop (am 05.11.2025) diskutiert. Der damals gezeigte Vorschlag enthielt bereits eine Temporeduktion auf 30 km/h im zentralen Abschnitt von Niederweningen. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird eine beidseitige Veloinfrastruktur und eine Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr, im nicht bebauten Gebiet wird eine vom motorisierten Individualverkehr abgetrennte Veloinfrastruktur mit einem Trennstreifen angestrebt.

3.2.6 Weitere kantonale Grundlagen

Als weitere kantonale Grundlagen sind zu nennen:

- Volkswirtschaftsdirektion / Baudirektion / Sicherheitsdirektion, Standards Veloverkehr, Februar 2023
- Merkblätter mit Qualitätsanforderungen für Kurz- und Langzeitveloparkierungen (www.velo.zh.ch/parkierung)
- Baudirektion / Volkswirtschaftsdirektion, Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, Stand: Fassung für die Vernehmlassung, 15. Juni 2018 (publiziert am 1. November 2018)
- Unterlagen betreffend Mobilitätsberatung, <https://www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html#-2125944621>

3.3 Regionale Planung (Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU)

3.3.1 Regionales Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept Zürcher Unterland stammt aus dem Jahr 2011 und zeigt die langfristig angestrebte räumliche Entwicklung der Region auf.

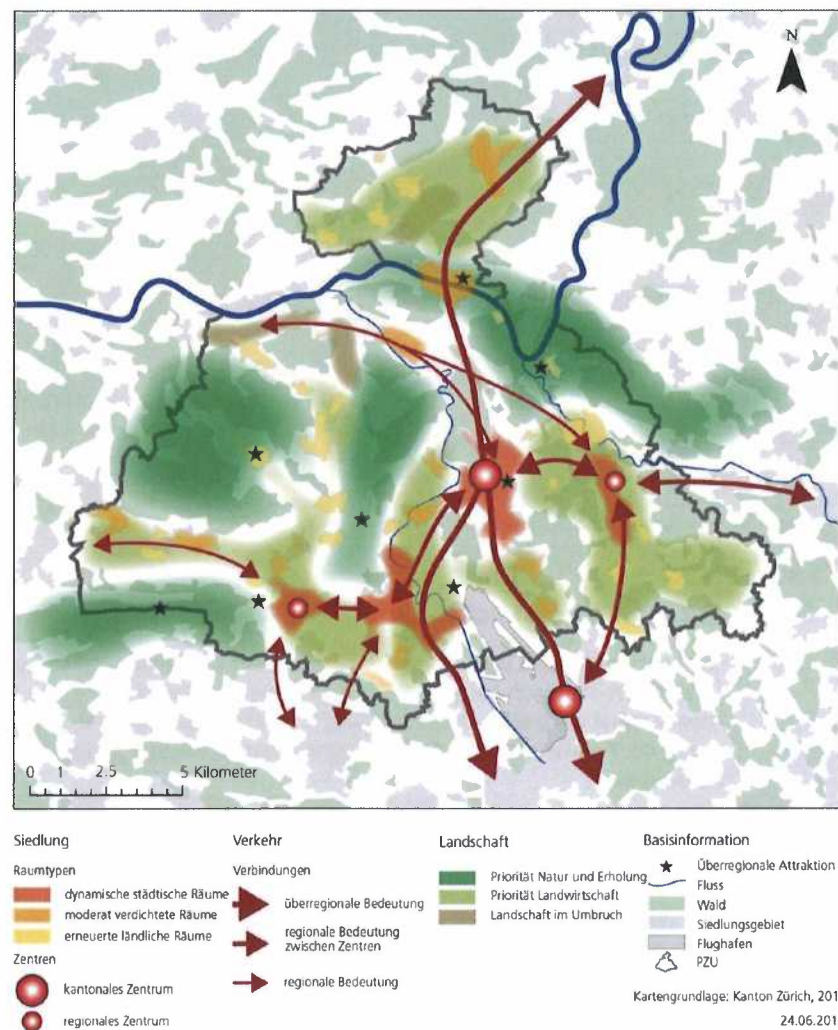


Abbildung 5: Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Unterland. Im Wehntal stehen die Prioritäten Landwirtschaft sowie Natur und Erholung im Vordergrund.

3.3.2 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan wurde letztmals im Jahr 2020 teilrevidiert (Genehmigung 15. September 2021). Die Leitsätze und das Zielbild wurden aus dem regionalen Raumordnungskonzept übernommen.

Im regionalen Richtplan ist das Areal „Bucher-Guyer und Murzlen“ als regionales Arbeitsplatzgebiet festgelegt (Dienstleistung zulässig, vgl. S. 18). Im nördlichen Teil wird eine hohe bauliche Dichte angestrebt (Kap. 2.5.2, S. 21).

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) werden aufgrund ihrer starken räumlichen Wirkungen und zur überkommunalen Koordination im regionalen Richtplan festgelegt (vgl. Kap. 2.4.1, Bst. c). In Niederweningen ist derzeit kein Standort für verkehrsintensive Einrichtungen festgelegt.

Ziele im Themenbereich Verkehr (Kap. 4.1 Gesamtstrategie, S. 42):

- Verbindungen von überregionaler Bedeutung erhalten und bedarfsgerecht ausbauen
- Verbindungen von regionaler Bedeutung zwischen Zentren stärken
- Verbindungen von regionaler Bedeutung ermöglichen
- Transit- und Güterverkehr kanalisieren
- ÖV- und Velo-Anteil erhöhen

Im regionalen Richtplan ist in Niederweningen die ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums entlang der Wehntalerstrasse als Richtplanobjekt verzeichnet (Kap. 4.2 Strassenverkehr, Objekte Nr. 15a und 15b, S. 46). In Bezug auf den Veloverkehr ist die Verbindung Niederweningen – Dielsdorf (Wehntalerstrasse) als geplanter Abschnitt aufgeführt (Radinfrastruktur erstellen, mittelfristig, Objekt-Nr. 26, S. 56). Weiter sind die Park+Ride-Standorte Niederweningen Bahnhof (67 bestehende Parkplätze, Objekt-Nr. 23) und Niederweningen Dorf, Bahnhof (30 bestehende Parkplätze, Objekt-Nr. 24) verzeichnet.



Abbildung 6: Auszug Regionaler Richtplan Unterland, Verkehr, Stand 2021

3.3.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Unterland plus wurde am 31. Juli 2022 durch die Projektaufsicht beschlossen. Das rGVK PZU+ fokussiert auf den Planungshorizont 2040. Es liegen zwei Dokumente vor:

1. Teilbericht Analyse
2. Bericht Ziele und Massnahmen

Auch im rGVK PZU+ wird der überdurchschnittlich hohe MIV-Anteil am Modalsplit dokumentiert, vor allem in den Nordosten des Kantons Aargau, ins Weinland und nach Deutschland (Abbildung 7). Im GVK wird der wegebezogene Modalsplit für die Region abgeschätzt (Abbildung 8). Dabei zeigen die Betrachtungen, dass der MIV-Anteil ungefähr bei 75% und der ÖV-Anteil bei ca. 11% liegt. Auf den Fussverkehr entfallen ca. 9% und auf den Veloverkehr rund 5%. Eine detailliertere gemeindebezogene Analyse kommt zum Ergebnis, dass der MIV-Anteil am Modalsplit der Gemeinde Niederweningen zwischen 70 und 79% liegt. Der umfassende Analysebericht zeigt zahlreiche weitere räumliche Zusammenhänge im Planungssperimeter auf. Weiter wird dokumentiert, dass das Verkehrsvolumen bis ins Jahr 2040 um rund 15% zunehmen wird (Abbildung 9).

Gemäss dem rGVK PZU+ werden bezüglich Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) folgende Ziele angestrebt (vgl. S. 22, Bericht Ziele und Massnahmen):

- Erhöhung des ÖV-, Velo- und Fussverkehrsanteils am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr
- Bis 2030 mind. 20% ÖV-Anteil (max. 80% MIV-Anteil) -> «bimodaler Split» -> +50% ÖV
- Bis 2030 mind. 8% Veloverkehrsanteil bei Wegetappen -> Verdoppelung Velo
- Bis 2030 mind. 50% Fussverkehrsanteil bei Wegetappen -> leichte Erhöhung FV
- Verkehrszuwachs (Neuverkehr) mind. 50% ÖV-Anteil (max. 50% MIV-Anteil)

Gemäss rGVK PZU+ soll die „Vier-V-Strategie“ verfolgt werden:

- Vermeiden – Fördern von kurzen Wegen
- Verlagern – Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel
- Vernetzen der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verträgliche Gestaltung des Verkehrs

Das Zukunftsbild des rGVK PZU+ hebt die Wehntalerstrasse als Verbindung mit regionaler Bedeutung hervor. Zudem wird das Wehntal als zusammenhängendes Gebiet mit Potenzial für die Nahmobilität bezeichnet (Stärkung Veloverkehr). Die Übersicht zu den Massnahmenbereichen ist im Anhang verfügbar. Zahlreiche Massnahmenbereiche sind auch für die Gemeinde Niederweningen von Relevanz (z.B. Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren, Förderung der Multi- und Intermodalität, Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz, Steuerung des Verkehrs und Kanalisierung des MIV, Situationsgerechte Regelung der Parkierung, Ausschluss von Valet-Parking).

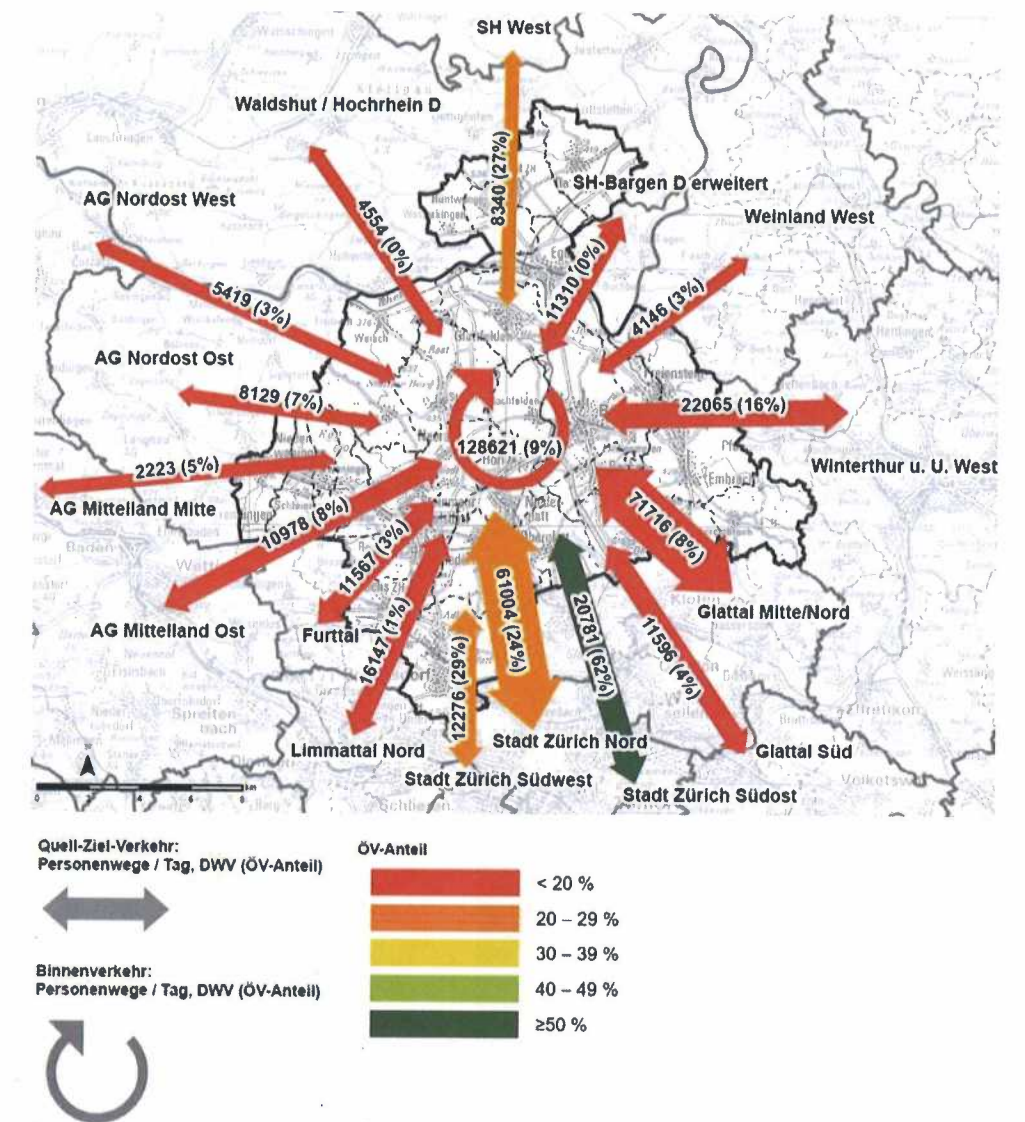


Abbildung 7: Verkehrsbeziehungen im Binnen- und Ziel-/Quell-Verkehr – überregionale Beziehungen, Bezugsjahr 2018. Dargestellt ist der Quell-Ziel-Verkehr zwischen ausgewählten Regionen (Bi-Modalsplit, wegebezogen). Quelle AFM, gemäss GVM Kt. Zürich, in rGVK PZU+.

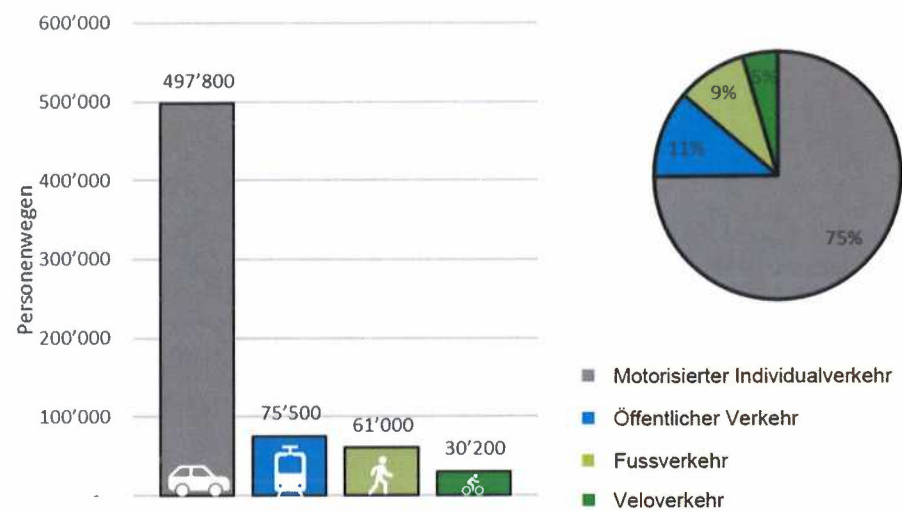


Abbildung 8: Verkehrsaufkommen und Modalsplit nach Personenwegen und Verkehrsmittel in der Region Unterland plus (Quelle: rGVK PZU+).

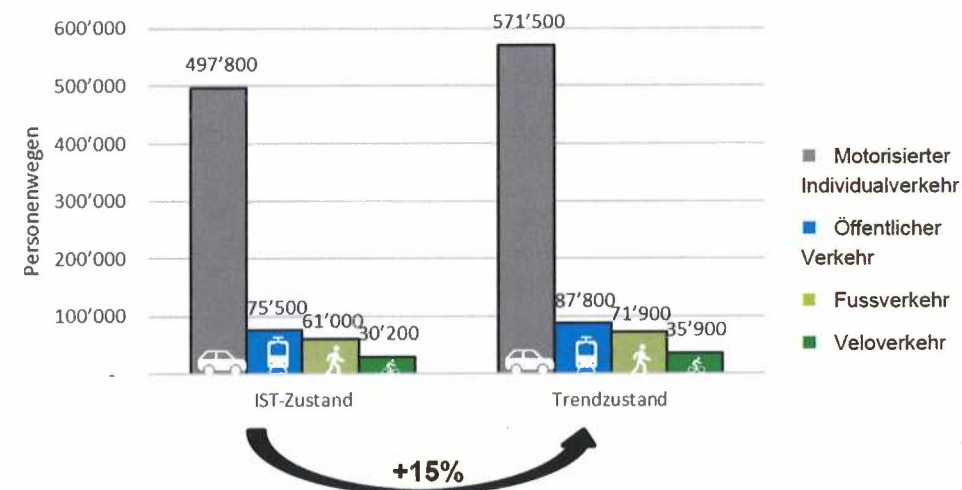
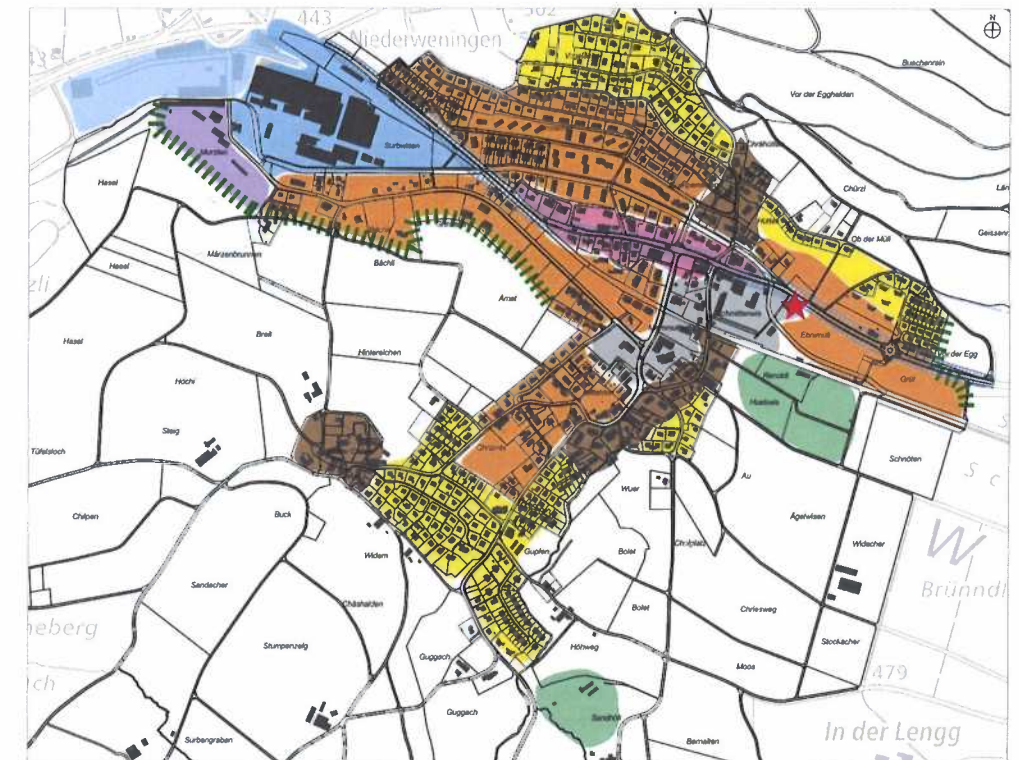


Abbildung 9: Entwicklung Verkehrsaufkommen in Personenwegen nach Verkehrsmittel gemäss Trend-Szenario in der Region Unterland plus (Quelle: rGVK PZU+).

3.4 Kommunale Planung

3.4.1 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2019 wird die angestrebte räumliche Entwicklung der Gemeinde Niederweningen in den nächsten 20 Jahren auf konzeptioneller Ebene definiert. Das Zielbild 2040 (Abbildung 10 und Abbildung 12) verortet die angestrebten Entwicklungen räumlich und ist mit Leitsätzen hinterlegt.



Funktionsräume	Massnahmen
Historische Kerne	Aufwertung Strassenraum (Wehntalerstrasse)
Funktionales Zentrum	Ortsränder sorgfältig gestalten
Wohnen und Gewerbe	Kultur- und Begegnungszentrum schaffen
Wohnen (Mehrfamilienhäuser)	
Wohnen (Einfamilienhäuser)	
Gewerbe	
Industrie (inkl. Gde. Schneisingen)	
Siedlungsbezogene Erholung	

Abbildung 10: Zielbild Räume, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

Die Absicht in und um das Ebnimüllgebäude ein Kultur- und Begegnungszentrum zu realisieren wurde im Zuge der weiteren Planung der Arealentwicklung (durch die private Grundeigentümerin) und der damit vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt. Von der Grundeigentümerin geplant (Stand: Herbst 2022) ist jedoch ein Kaffee mit einem öffentlich zugänglichen Platz. Offen ist derzeit noch, ob im Ebnimüllgebäude dereinst die Mediothek realisiert werden kann/soll.

Die aus verkehrlicher Sicht wichtigsten Leitsätze werden nachfolgend auszugsweise wiedergegeben:

- L 2. Die Gemeinde strebt ein mässiges, stetes Wachstum an. Im Jahr 2040 sollen 4'200 Personen in der Gemeinde wohnen.
- L 3. Der Ortsrand und insbesondere die Ortseinfahrten sollen im Sinne des Übergangs in die Landschaft sorgfältig gestaltet werden.
- L 5. Der öffentliche Raum soll belebt werden.
- L 10. Die Gemeinde strebt möglichst optimale Erschliessungen sowie zeitgemässe Infrastrukturen der Bahnhöfe an.
- L 11. Die Parkplatzsituation in der Gemeinde muss überprüft und optimiert werden.

- L 12. Der Strassenraum entlang der Wehntalerstrasse soll aufgewertet werden.
- L 13. Im Bereich des Langsamverkehrs sollen die wichtigen Verbindungen bezeichnet und wo nötig optimiert werden.

Im REK werden Ziele und Massnahmen im Bereich Verkehr formuliert (Abbildung 11) sowie ein Zielbild Verkehr entwickelt (Abbildung 12) und Revisionspunkte für den Verkehrsplan formuliert (Abbildung 13).

Ziel	Massnahme	Dringlichkeit
V1: Optimale Erschliessung der Bahnhöfe (aktuell für den Bhf. "Niederweningen Dorf")	Machbarkeitsstudie Revision Verkehrsrichtplan	hoch (in Arbeit) hoch
V2: Öffentliche Parkplätze (Prüfen/Optimieren/Bewirtschaften)	Revision Verkehrsrichtplan mit Parkierungskonzept	hoch
V3: Optimierung der Langsamverkehrsverbindungen (Fuss- und Veloverbindungen)	Revision Verkehrsrichtplan	hoch
V4: Übergänge Wehntalerstrasse (Prüfen/Optimieren/ Ergänzen)	Revision Verkehrsrichtplan	hoch
V5: Querverbindungen (Nord-Süd) für Veloverkehr schaffen	Revision Verkehrsrichtplan	hoch
V6: Fusswegenetz optimieren - entlang Surb - entlang Singelenbach - Nordanschluss Sportplätze (Nordanschluss evtl. auch für Veloverkehr)	Machbarkeitsstudie Revision Verkehrsrichtplan	hoch (in Arbeit) hoch
V7: Aufwertung Strassenraum Wehntalerstrasse: Entschärfung gefährlicher Situationen (Orte mit erhöhtem Unfallrisiko) und Lärmreduktion	Massnahmen auf Stufe Kanton erwirken: - Lärmgutachten erstellen und damit Massnahmen gem. Verursacherprinzip erwirken (vgl. Massnahme R1) - Betriebs- und Gestaltungskonzept verlangen Massnahmen auf Stufe Region erwirken: - Auf Ausdehnung der Bezeichnung "Umgestaltung Strassenraum" im Abschnitt Ebimüll/Grüt hinwirken (vgl. Grundlagenbericht Kap. 5.2.2) Massnahmen auf Stufe Gemeinde: - Gestaltungspläne für grössere Areale - Konsequente Anwendung § 238 PBG bei Baugesuchen - Gezielte bauliche Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums	hoch hoch laufend laufend hoch (nach Bedarf)
V8: Generelle Verkehrsberuhigung	Prüfen von lokalen "Tempo 30" Zonen Grundsatzdiskussion im Rahmen der Revision des Verkehrsplanes	hoch
V9: Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ²	Interessen der Gemeinde an regionaler Verkehrskonferenz einbringen Lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze (Parkierungskonzept)	laufend hoch

Abbildung 11: Ziele und Massnahmen Verkehr, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

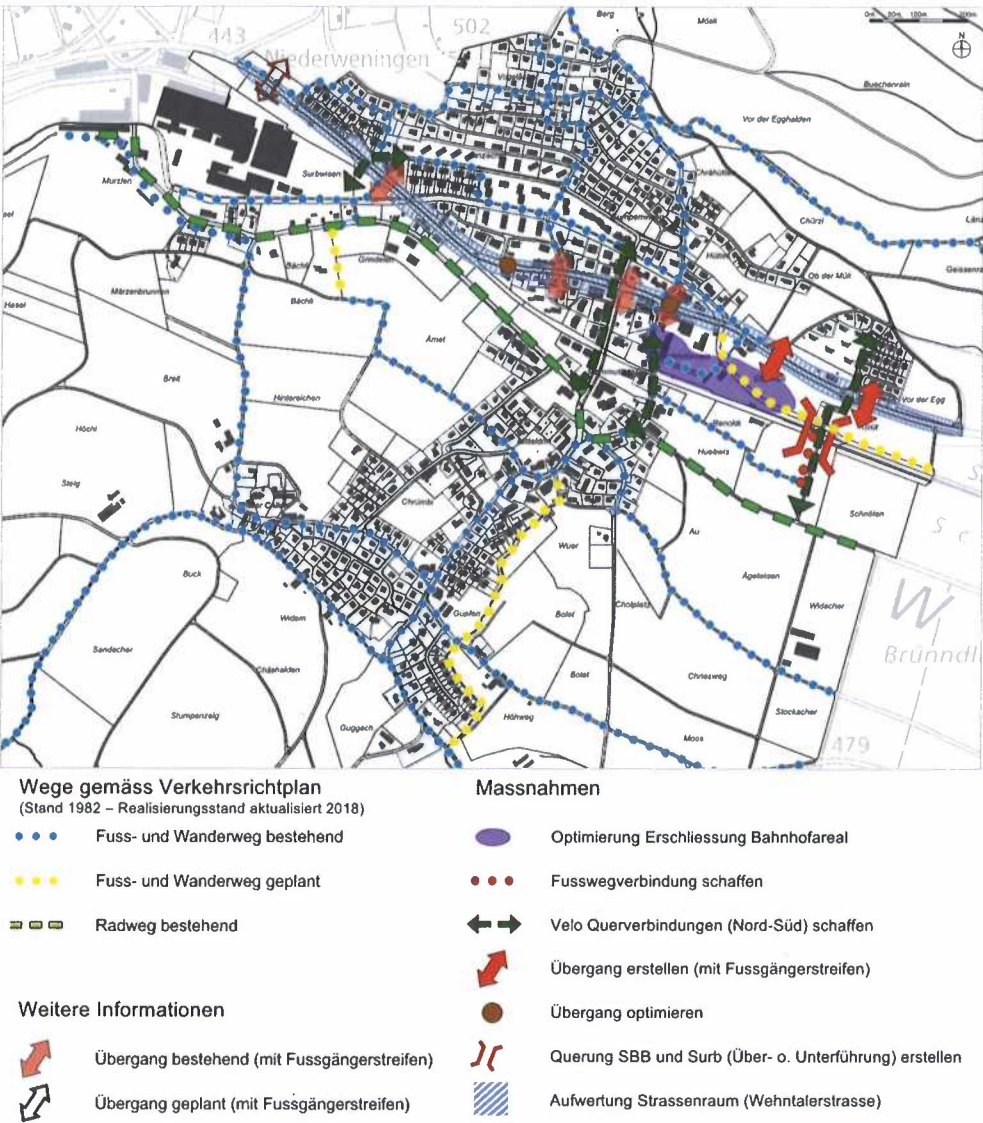


Abbildung 12: Zielbild Verkehr, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

Ziele	Aspekt
V5	Radwege (resp. Veloverbindungen) Optimierung der gemeindeinternen "Veloverbindungen", insbesondere der Querverbindungen (Nord-Süd) und die Anbindung an den bestehenden Radweg Detailbemerkungen anlässlich Bevölkerungskonferenz: - Anschluss des Radweges zum Bahnhof "Niederweningen Dorf" - Optimierung Rampe bei Unterführung alte Stationsstrasse / Bahnhof "Niederweningen Dorf" - Anbindung des Fussballplatzes von Norden her - Verbindung Primarschule-Oberstufe (evtl. Fahrverbot aufheben) - Verbindung zum Gelände "Niederweningen Bahnhof" (z.B. Brücke)
V6 V3	Querung von SBB und Surb im Bereich der Sportplätze mit Unter- resp. Überführung <i>Bemerkung: Vorabklärungen laufen bereits im Rahmen Machbarkeitsstudie Ost</i>
V2	Parkierung - Parkierungskonzept mit Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze erarbeiten - Berücksichtigung der Option Tiefgarage im Bereich des Ebimüli Areals
-	Umfahrungstunnel <i>Bemerkung: Wurde an der Bevölkerungskonferenz diskutiert, ist aber keine realistische Option.</i>
V4	Weitere Aufträge (evtl. auch unabhängig vom Verkehrsrichtplan) 1. "Tempo 30" auf besonders sensiblen Abschnitten prüfen 2. Orte mit erhöhtem Unfallrisiko entschärfen (Bsp. Hüttenstrasse / Alte Poststrasse)
V4 V6	Wehntalerstrasse – Übergänge für Fussgänger: - Generell: Unter- resp. Überführungen bei Wehntalerstrasse prüfen - Übergänge bei Ebimüli/Grüt vorsehen Detailbemerkungen anlässlich Bevölkerungskonferenz: - Optimierung des Übergangs bei Surbgasse prüfen - Optimierung des Übergangs beim Volg (alte Stationsstrasse)
V1	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs "Niederweningen Dorf" prüfen <i>Bemerkung: Vorabklärungen laufen bereits im Rahmen Machbarkeitsstudie Ost</i>
V6 V3	Fusswege - An geplantem Fussweg entlang Singelenbach festhalten - An geplantem Fussweg entlang Surb (Nordseite, Ebimüli und Grüt) festhalten <i>(vgl. auch Verkehrsplan 1982)</i>

Abbildung 13: Revisionspunkte für den Verkehrsrichtplan, Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2019

Ergänzende Bemerkungen zu den Zielen V1 und V2: Der Gemeinderat hat im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sowohl die Optimierung der Alten Stationsstrasse (Erschliessung Bhf), als auch die Beteiligung an der Tiefgarage im Gebiet Ebimüli abklären lassen. Aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie hat der Gemeinderat entschieden auf die Beteiligung an einer Tiefgarage zu verzichten und die Alte Stationsstrasse mittels einer Niedriggeschwindigkeitszone zu optimieren.

3.4.2 Ortsplanung

Die Ortsplanung der Gemeinde Niederweningen wurde letztmals im Jahr 2014 revidiert. Es liegen folgende Dokumente vor:

- Zonenplan
- Zonenplan orientierend
- Kernzonenplan

- Bau- und Zonenordnung
- Planungsbericht nach Art. 47 RPV
- Bericht zu den Einwendungen
- Verfügung 86/2014

Aktuell laufen keine Revisionen. Im Jahr 2024 ist der Start einer Teilrevision vorgesehen, mit der im Wesentlichen der kommunale Mehrwertausgleich umgesetzt und die Bau- und Zonenordnung an die Begriffe und Messweisen der IVHB (ZH) angepasst werden soll. Diese Teilrevision kann unabhängig vom Verkehrsrichtplan erfolgen, da keine direkten Abhängigkeiten bestehen.

3.4.3 Überbauungsstand / Bauzonenkapazität

Eine detaillierte Übersicht zum aktuellen Überbauungsstand liegt vor. Daraus kann das Entwicklungspotenzial der einzelnen Teilgebiete abgeleitet werden. In der Gemeinde Niederweningen gibt es noch beträchtliche Bauzonenreserven. Einige Areale werden derzeit überbaut, andere werden derzeit beplant. Für wesentliche Reserven bestehen aktuell keine Entwicklungsabsichten.

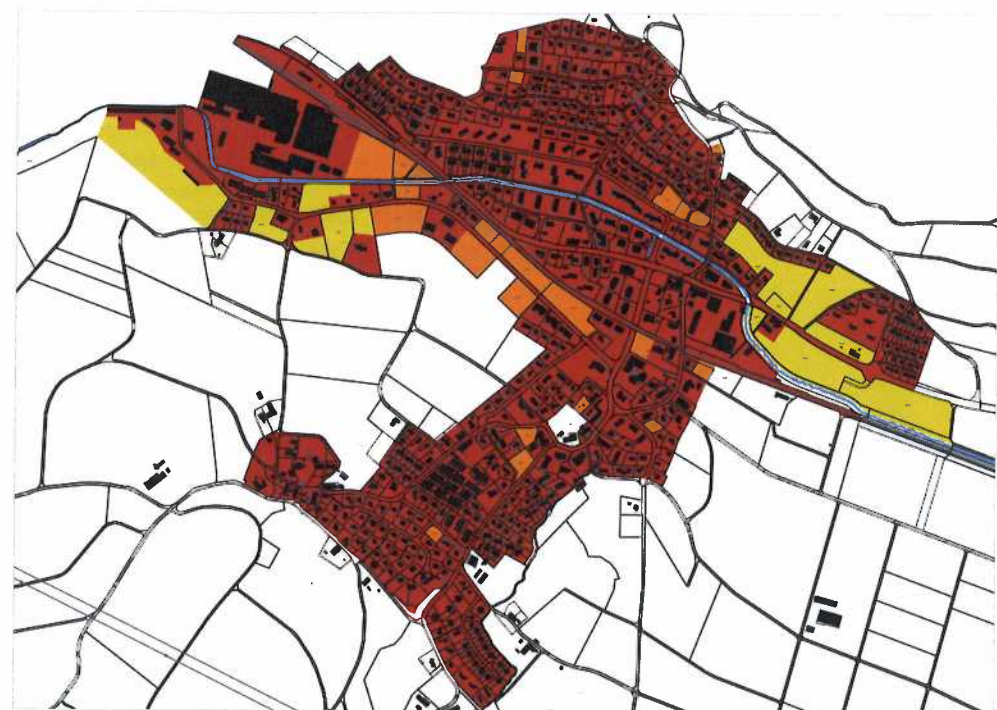


Abbildung 14: Überbauungsstand der Bauzonen. Rot = überbaut, orange = baureif, gelb = baureif innert 5 Jahren. Stand: Herbst 2024.

	Fläche in ha	Fläche in %
überbaut	78.63	83%
baureif	5.44	6%
innert 5 Jahren baureif	10.34	11%
längerfristig baureif	0	0

3.4.4 Geltender Verkehrsplan 1982

Der rechtskräftige Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1982 und ist aufgrund der Entwicklungen in den vergangenen 40 Jahren veraltet.

3.4.5 Entwürfe Verkehrsplan 2000 / 2019 / 2021

Aus den Jahren 2000, 2019 und 2021 liegen Entwürfe für die Überarbeitung des Verkehrsplans vor. Der Entwurf 2019 enthält eine Übersicht mit öffentlichen Nutzungen, welche als wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr von hoher Bedeutung sind. Die Entwürfe 2019 und 2021 dienen als Grundlagen für die Erarbeitung des revidierten Verkehrsplans.

3.4.6 Erschliessungsplan 1985

Der kommunale Erschliessungsplan stammt aus dem Jahr 1985. Im Nachgang zur laufenden Revision des Verkehrsplans wird auch die kommunale Erschliessungsplan zu aktualisieren sein.

3.4.7 Entwurf Parkierungskonzept 2019

Es liegt im Entwurf ein Parkierungskonzept aus dem Jahr 2019 vor. Dazu wurde eine Übersicht über die Parkplätze auf öffentlichem Grund erstellt und Ansätze zur künftigen Bewirtschaftung entwickelt.

3.4.8 Weitere kommunale Grundlagen

Als weitere kommunale Grundlagen sind zu nennen:

- Aktennotiz Gemeindegesspräch, 07.12.2021 (Austausch mit Kanton zu verschiedenen Verkehrsthemen)
- Lärmgutachten zur Wehntalerstrasse, Heidt Bauphysik und Akustik, 2019
- Energieplan, genehmigt durch den Regierungsrat 2012, Aspekte der E-Mobilität war zum Erarbeitungszeitpunkt noch kein Kerninhalt der Planung
- Bauprojekt zur Sanierung der Murzlenstrasse, Bau eines durchgehenden einseitigen Trottoirs, Ausführung ab 2024 vorgesehen
- Lärmgutachten betreffend Immissionen nördlich der Wehntalerstrasse und Massnahmen an der Quelle im Abschnitt Vorderegg, Heidt Bauphysik und Akustik, 2023

3.4.9 Nachbargemeinden, Entwicklung Areal der Bucher-Guyer AG

Die Firma Bucher-Guyer AG plant die teilweise Umnutzung ihres Firmenareals. Dabei sollen die Aktivitäten der Firma Bucher im Ostteil des Areals (Gemeinde Niederwenigen) konzentriert und der Westteil des Areals (Kanton Aargau) umgenutzt werden.

Für das Vorhaben sind voraussichtlich eine Anpassung des Kantonalen Richtplans des Kantons Aargau und eine Teilrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Schneisingen erforderlich. Das ursprüngliche Vorhaben wurde aufgrund der Rückmeldungen des Kantons und der Nachbargemeinden redimensioniert.

Gemäss den Projektunterlagen aus dem Jahr 2021 sind für das umzunutzende Teilgebiet rund 390 Parkplätze vorgesehen. Die maximal zulässige Anzahl Personenfahrten pro Tag liegt bei 1'300 Fahrten. Soweit ersichtlich, soll die Hapterschliessung über die Wehntalerstrasse / Surbtalstrasse erfolgen. Aus den südlichen Gebieten von Niederwenigen stellt die Murzlenstrasse eine zusätzliche Verbindung dar.

In seinem Schreiben vom 15. April 2021 unterstützt der Gemeinderat Niederwenigen die Festsetzung des Areals West im kantonalen Richtplan als Einzelstandort mit hohem Personenverkehrsaufkommen.

4. Analyse

4.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Siedlungsentwicklung

Niederwenigen hat sich aus einer eher dispersen Siedlungsstruktur durch Verdichtungen zu einem kompakten Siedlungskörper entwickelt (vgl. Zeitreise im Anhang). Einige Gebiete sind derzeit noch unbebaut und sollen mittel- bis langfristig überbaut werden.

Die Gemeinde Niederwenigen wies im Jahr 2021 rund 3'109 Einwohner und rund 878 Beschäftigte, bzw. rund 696 Vollzeitäquivalente auf (Quelle: Bundesamt für Statistik BFS, STATTAB – interaktive Tabellen). Im Jahr 2023 ist die Bevölkerungszahl bereits auf 3'225 Einwohner angewachsen. Gemäss REK strebt die Gemeinde ein mässiges und stetes Wachstum an (REK Leitsatz 2). Im Jahr 2040 sollen **4'200 Personen** in der Gemeinde wohnen. Die wichtigsten Entwicklungsgebiete in der Gemeinde sind:

- Gebiet Grüt/Ebnemühle (Wohnen)
- Gebiet Vorderegg (Wohnen)
- Gebiete beidseits der Murzlenstrasse (Wohnen)
- Bucherareal und angrenzende Gewerbezone (tw. Gemeinde Schneisingen AG) (Gewerbe)

Im Dorfkern rund um den Bahnhof Niederwenigen Dorf und entlang der Wehntalerstrassen konzentrieren sich zahlreiche öffentliche Nutzungen. Während südlich der Bahnstrecke Schulnutzungen und öffentliche Einrichtungen dominieren, ordnen sich Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen entlang der Wehntalerstrasse an (Abbildung 15). Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ist Niederwenigen nicht verzeichnet.

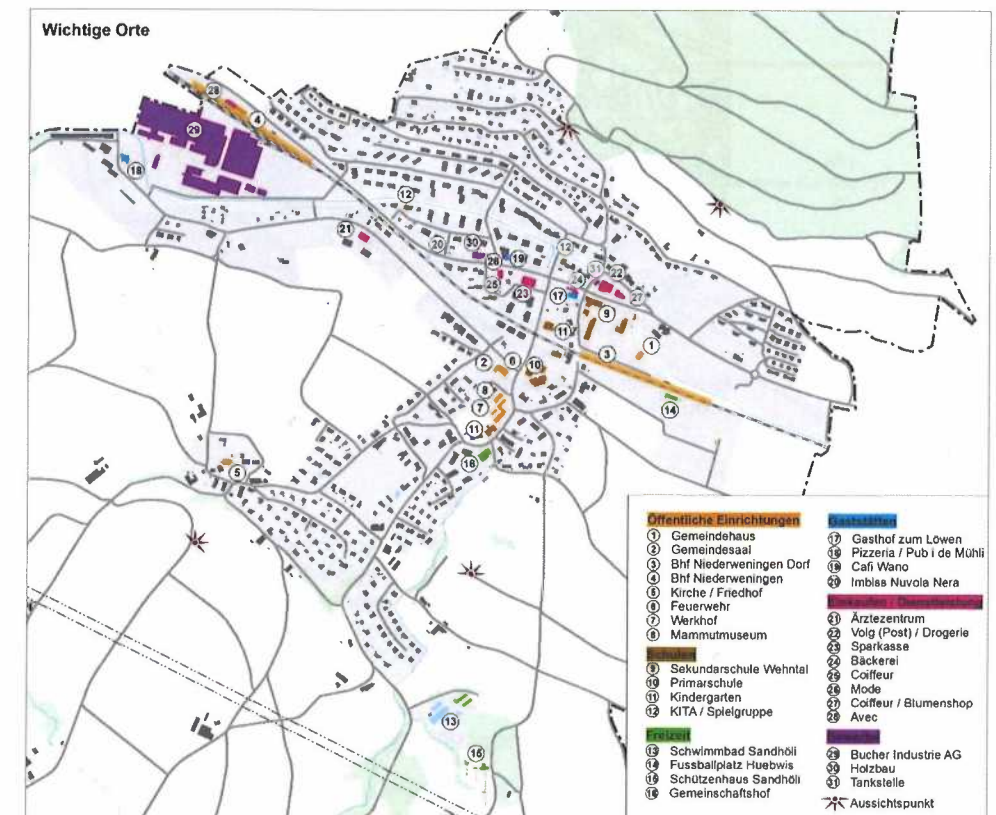


Abbildung 15: Übersicht über öffentliche Nutzungen, Quell- und Zielgebiete (Quelle: eigene Darstellung).

4.2 Entwicklung der Verkehrsnetze, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Wichtige Meilensteine:

- 1842: Postverbindung nach Zürich
- 1891: Eröffnung Bahnstrecke nach Niederweningen (heutige Bahnstation Niederweningen Dorf)
- 1938: Verlängerung bis zum heutigen Endpunkt der Bahnstrecke
- 1990: Start der Zürcher S-Bahn
- 2015: Vierte Teilergänzung der S-Bahn, Halbstundentakt

Im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz sind in Niederweningen hauptsächlich Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung verzeichnet.

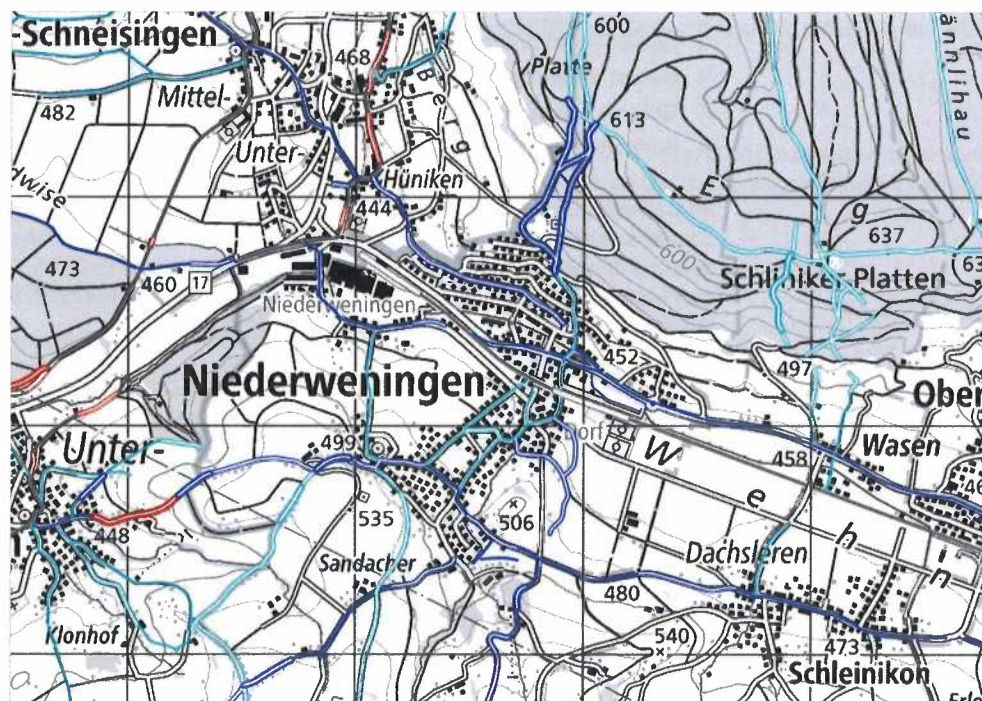


Abbildung 16: Auszug IVS. Die historischen Verkehrswege von regionaler Bedeutung sind dunkelblau, die Verkehrswege von lokaler Bedeutung hellblau dargestellt.

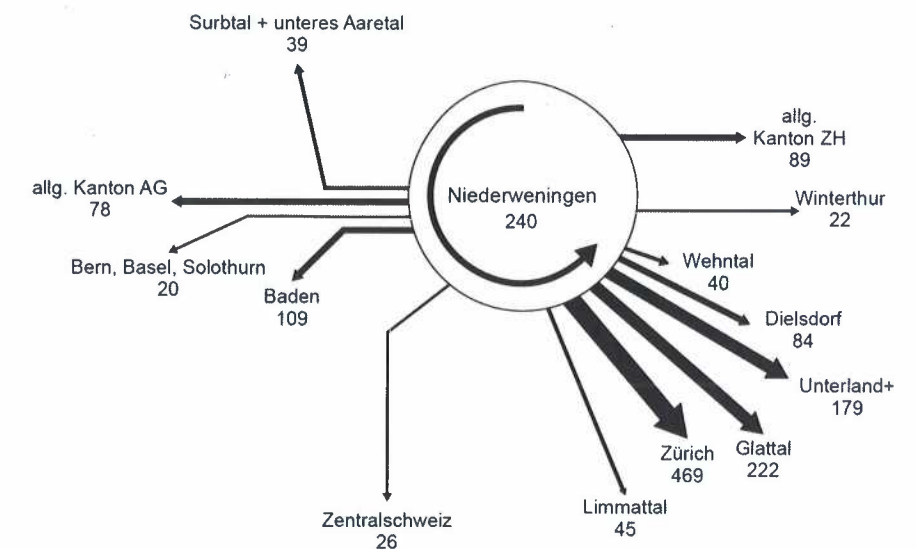
4.3 Pendlerströme

Niederweningen weist einen negativen Pendlersaldo auf, die Anzahl der Auspendler (von Niederweningen in andere Gemeinden) übersteigt die Anzahl der Einpendler (aus anderen Gemeinden nach Niederweningen) deutlich. Viele in Niederweningen wohnhafte Erwerbstätige haben ihre Arbeitsstelle in der Stadt Zürich und den umliegenden Gemeinden.

Pendlerströme innerhalb und von Niederweningen

Total: 1676

übrige Schweiz: 14



Pendlerströme innerhalb und nach Niederweningen

Total: 704

übrige Schweiz: 11

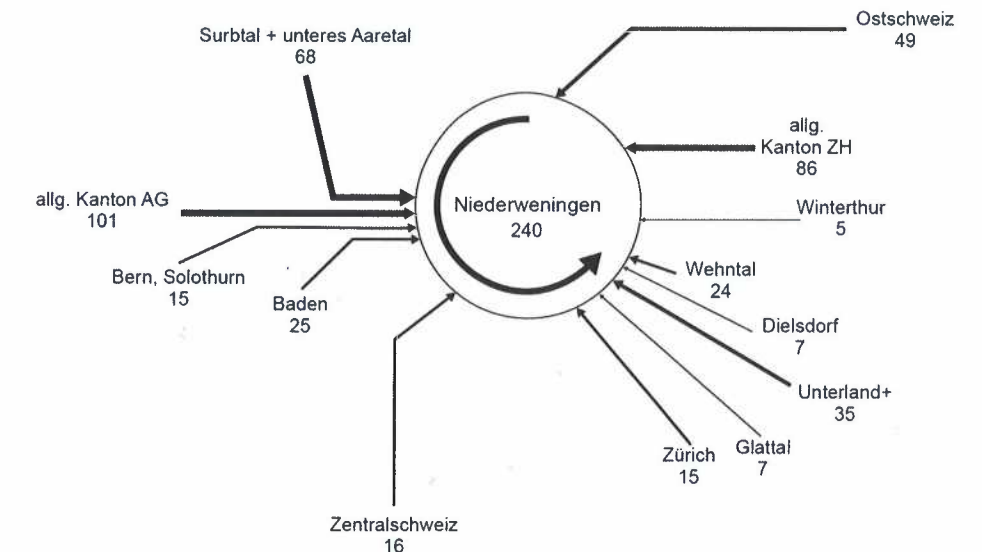


Abbildung 17: Pendlerströme innerhalb, von und nach Niederweningen (eigene Darstellung, Quelle: Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2018, Pendlermobilität, Gemeindematrix BFS).

4.4 Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) und Verkehrserzeugung

Wie in Kapitel 3 dokumentiert, weist das Zürcher Unterland heute auf vielen Relationen (Verbindungen) einen hohen MIV-Anteil aus. Aus den übergeordneten Strategien (beispielsweise Nachhaltigkeitspolitik und Klimastrategie des Bundes mit Netto-Null-Ziel 2050) und Planungsinstrumenten (beispielsweise kantonale und regionale Richtpläne und Gesamtverkehrskonzepte, vgl. Kapitel 0) wird die Stossrichtung vorgegeben, dass die Anteile des ÖV sowie des Velo- und

Fussverkehrs deutlich gesteigert werden sollen. So soll der ÖV-Anteil von ca. 14% im Jahr 2013 auf rund 20% im Jahr 2030 gesteigert werden (Bimodalsplit ÖV/MIV, Anzahl Wege).

In der Analyse des rGVK PZU+ wird ebenfalls dargelegt, dass der Anteil des MIV am Modalsplit heute relativ hoch liegt. Dies ist auch in der Gemeinde Niederweningen der Fall.

Niederweningen, Verkehrserzeugung

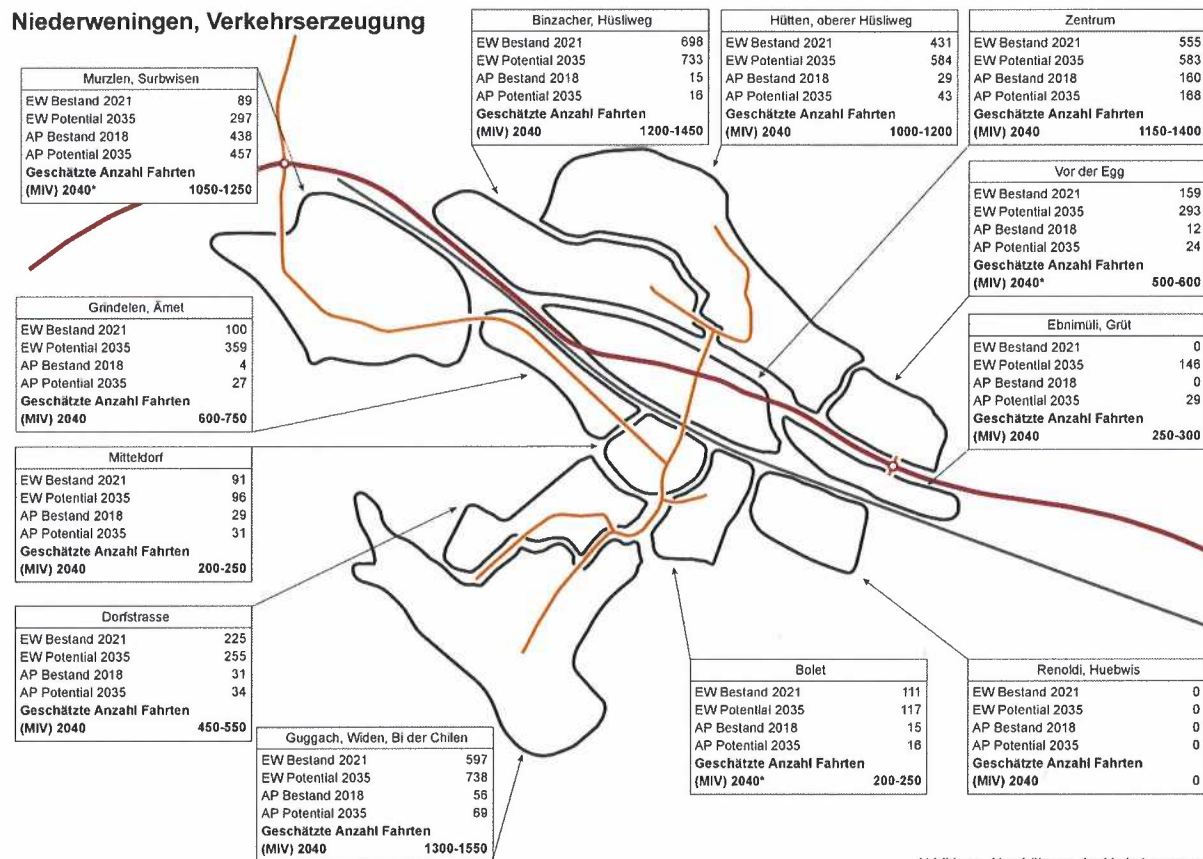


Abbildung: Abschätzung der Verkehrserzeugung

Abbildung 18: Grobe Abschätzung der Verkehrserzeugung in den Siedlungskammern von Niederweningen. Eigene Darstellung auf Basis des Bundesamtes für Statistik (BFS), Erhebungen STATPOP und STATENT sowie Angaben zur Ortsplanung. Die künftige Verkehrserzeugung der Arbeitsnutzungen ist nur schwierig abzuschätzen, da die Anzahl Wege / Fahrten stark von der Art der Nutzung abhängig ist. Nicht speziell berücksichtigt sind zudem Nutzungen mit einer spezifischen Verkehrserzeugung (z.B. Schule, Sportplatz).

4.5 Reisezeiten

Erkenntnisse aus dem Vergleich der Reisezeiten:

- Bezogen auf die reine Fahrzeit ist der ÖV auf vielen Relationen mit dem MIV konkurrenzfähig. Insbesondere die ÖV-Verbindungen in Richtung Dielsdorf und Zürich sind mit der S15 relativ gut. Werden weitere Faktoren wie der Fussweg zur / von Haltestelle, fahrplanbedingte Wartezeiten oder Umsteigevorgänge berücksichtigen, sinkt die Konkurrenzfähigkeit des ÖV.
- Baden und die umliegenden Gemeinden sind während der Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt zeitnah erreichbar.
- Orte im Surbtal und unteren Aaretal sind bis Endingen mit dem Bus 355 gut erreichbar, ab dort verzögert sich die Weiterfahrt aufgrund fehlender Anschlüsse.
- Schnellste Anbindungen an den Fernverkehr in die westlichen Landesteile via Baden, Fernverkehr in Richtung Ostschweiz via Glattbrugg – Flughafen.

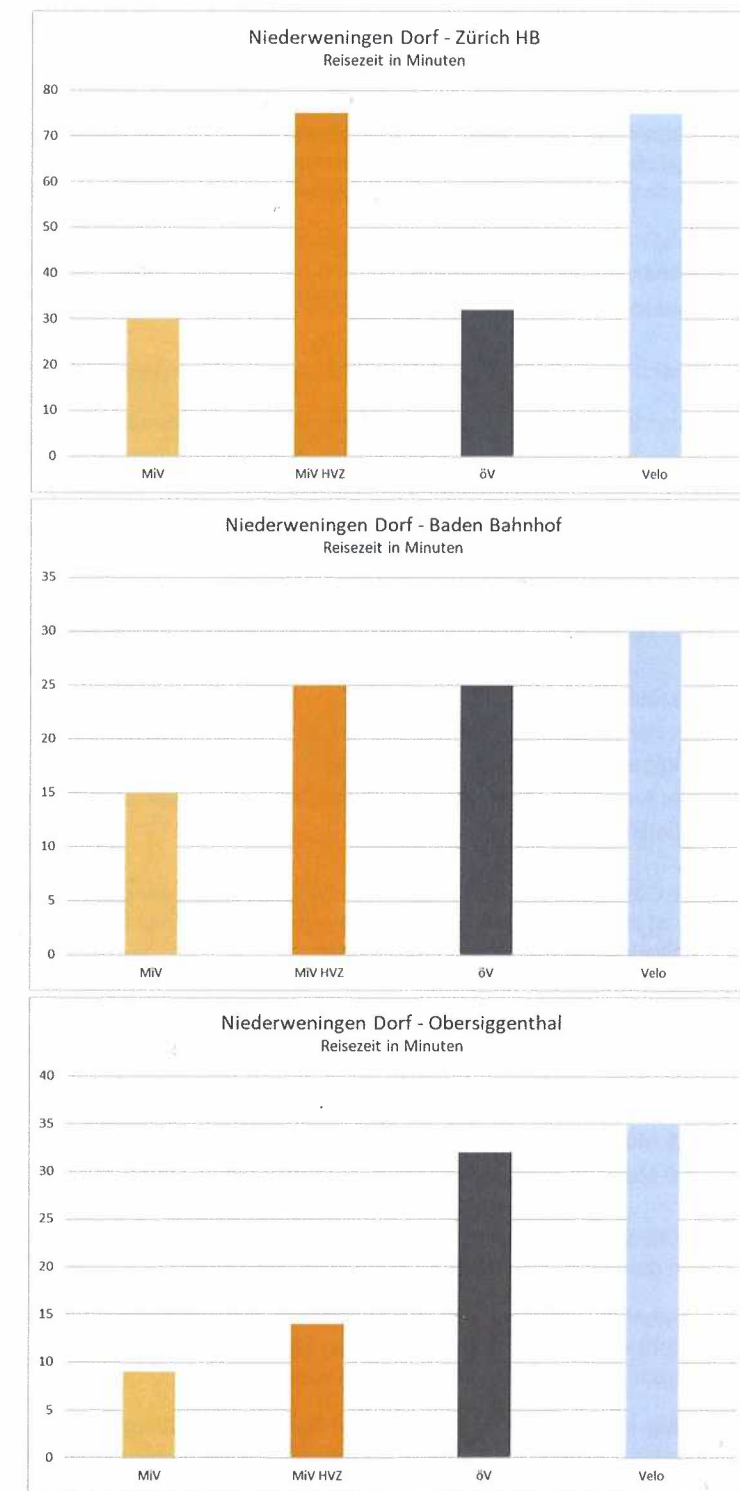


Abbildung 19: Reisezeitvergleiche ausgewählter Relationen (HVZ = Hauptverkehrszeiten). Eigene Darstellung auf Basis Online-Fahrplan SBB und Abfragen bei Google-Maps, 22.09.2022. Die Reisezeitvergleiche weisen leichte Differenzen auf, wenn als Referenzpunkt der Bahnhof Niederweningen statt Niederweningen Dorf verwendet wird. Die Grössenordnungen bleiben jedoch vergleichbar.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Über die Wehntalbahn (Oberglatt – Niederweningen) ist die Gemeinde Niederweningen an das S-Bahnnetz Zürich angebunden. Die S15 verkehrt im Halbstundentakt auf der Relation Rapperswil–Uster–Zürich HB–Oberglatt–Niederweningen (Betriebszeit 05:00 – 23:00 Uhr). Die Gemeinde verfügt über zwei Haltepunkte: Niederweningen Dorf und Niederweningen. Im Jahr 2018 wurden folgende Fahrgastfrequenzen erfasst (Ein- und Aussteiger, durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV):

- Niederweningen: 1'100
- Niederweningen, Dorf: 920

Der Bahnhof Niederweningen wird durch zwei Buslinien aus dem Kanton Aargau angefahren:

- Linie 354: Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl, Stundentakt, in HVZ Taktverdichtungen
- Linie 355: Döttingen - Endingen – Niederweningen, Stundentakt, in HVZ Taktverdichtungen

In Bezug auf das heutige Fahrplanangebot werden in der Arbeitsgruppe insbesondere folgende Schwachpunkte benannt:

- Die Anschlüsse der S 15 an den Fernverkehr in Zürich HB werden aufgrund langer Wartezeiten als unattraktiv empfunden (Ankunft zu den Minuten xx:08 und xx:38, Abfahrt zu den Minuten xx:22 und xx:52; d.h. die meisten Anschlüsse um die Minuten xx:00 und xx:30 werden knapp verpasst).
- Bei der Anfahrt aus dem Kanton Aargau wird im Verspätungsfall der Anschluss nach Niederweningen Dorf verpasst.
- Das Angebot in Randzeiten deckt nicht alle Bedürfnisse ab (bspw. Arbeitnehmende mit frühem Arbeitsbeginn im Kanton Aargau).

In der Gemeinde Niederweningen existiert kein Ortsbusangebot. Die Nachbargemeinde Schleinikon ist zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends über die Buslinie 555 an den Bahnhof Schöffliisdorf-Oberweningen angebunden.

Für die Beurteilung der Erschliessungsqualität ist die kantonale Angebotsverordnung beizuziehen. Gemäss §4 Abs. 3 der kantonalen Angebotsverordnung gelten die Siedlungsgebiete als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.

Die südlichen Teile der Bauzonen und Freizeitnutzungen wie beispielsweise das Schwimmbad gelten damit als nicht mit dem ÖV erschlossen

Der Bahnhof Niederweningen inkl. Bushof und Personenunterführung erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Der Bahnhof Niederweningen Dorf weist diesbezüglich noch Defizite auf (Personenunterführung).

Gemäss kantonalem Richtplan soll die Bahnstrecke Oberglatt – Niederweningen langfristig auf Doppelspur ausgebaut werden. Der Zürcher Verkehrsverbund und die SBB erarbeiten ein langfristiges Angebotskonzept, welches die bestehenden Infrastrukturen besser nutzt (vgl. rGVK PZU+). Dabei wird das S-Bahnssystem in einen inneren und äusseren Perimeter gegliedert. Die S-Bahn im inneren Perimeter erschliesst die Stadt Zürich und den engeren Agglomerationsgürtel und fährt mindestens im Viertelstundentakt. Die Express-S-Bahn bedient sämtliche Haltestellen im äusseren Perimeter und fährt danach ohne Halt an die wichtigen Stadtbahnhöfe Zürichs. Es ist zudem denkbar, dass die S-Bahn künftig geänderte Linienführungen aufweisen werden.

4.7 Fussverkehr

Der Kanton Zürich stellt eine Übersicht zum Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten zur Verfügung. Es wird ersichtlich, dass das grösste Fussverkehrspotenzial im Siedlungskern um die beiden Bahnhöfe besteht. Insbesondere die Achse Alte Dorfstrasse – Alte Stationsstrasse – Alte Poststrasse sticht hervor. Durch das Siedlungsgebiet führen verschiedene Wanderwege. Die Bahnhöfe sind an das Wegnetz angebunden.

Das Fusswegnetz in Niederweningen nutzt heute in weiten Teilen das bestehende Strassennetz. Entlang der Hanggebiete im Norden bestehen teilweise direkte Fusswege (attraktive, kurze Verbindungen in Falllinie zum Hang = Qualität).

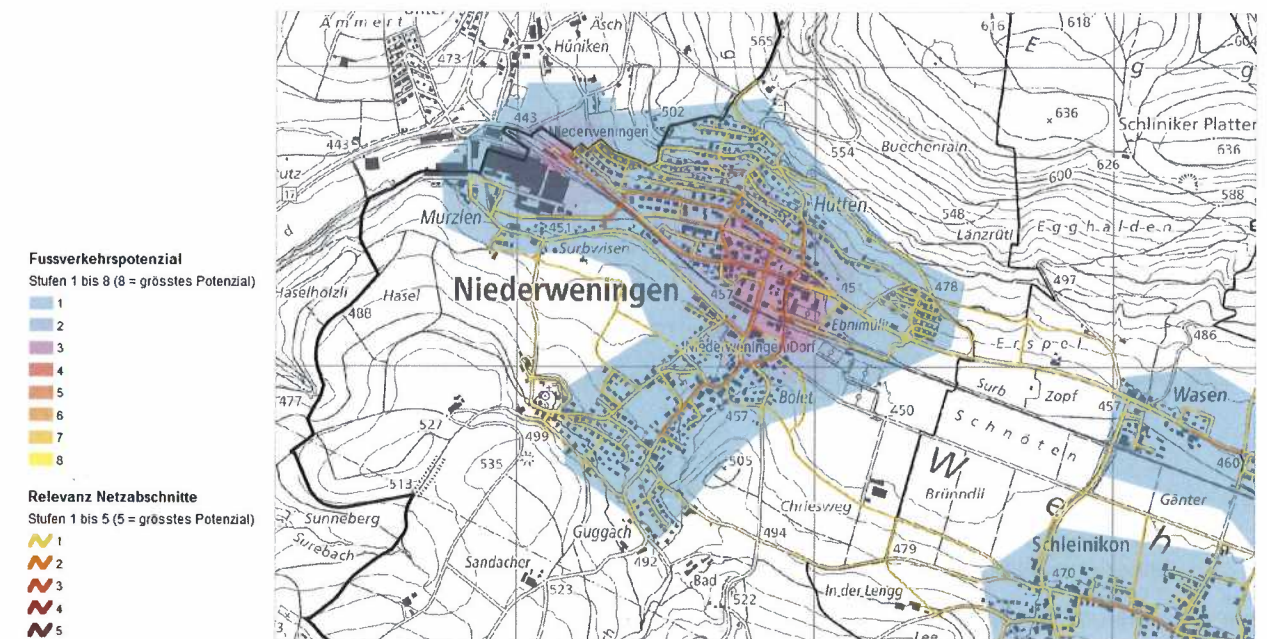


Abbildung 20: Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten. Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 22.09.2022.

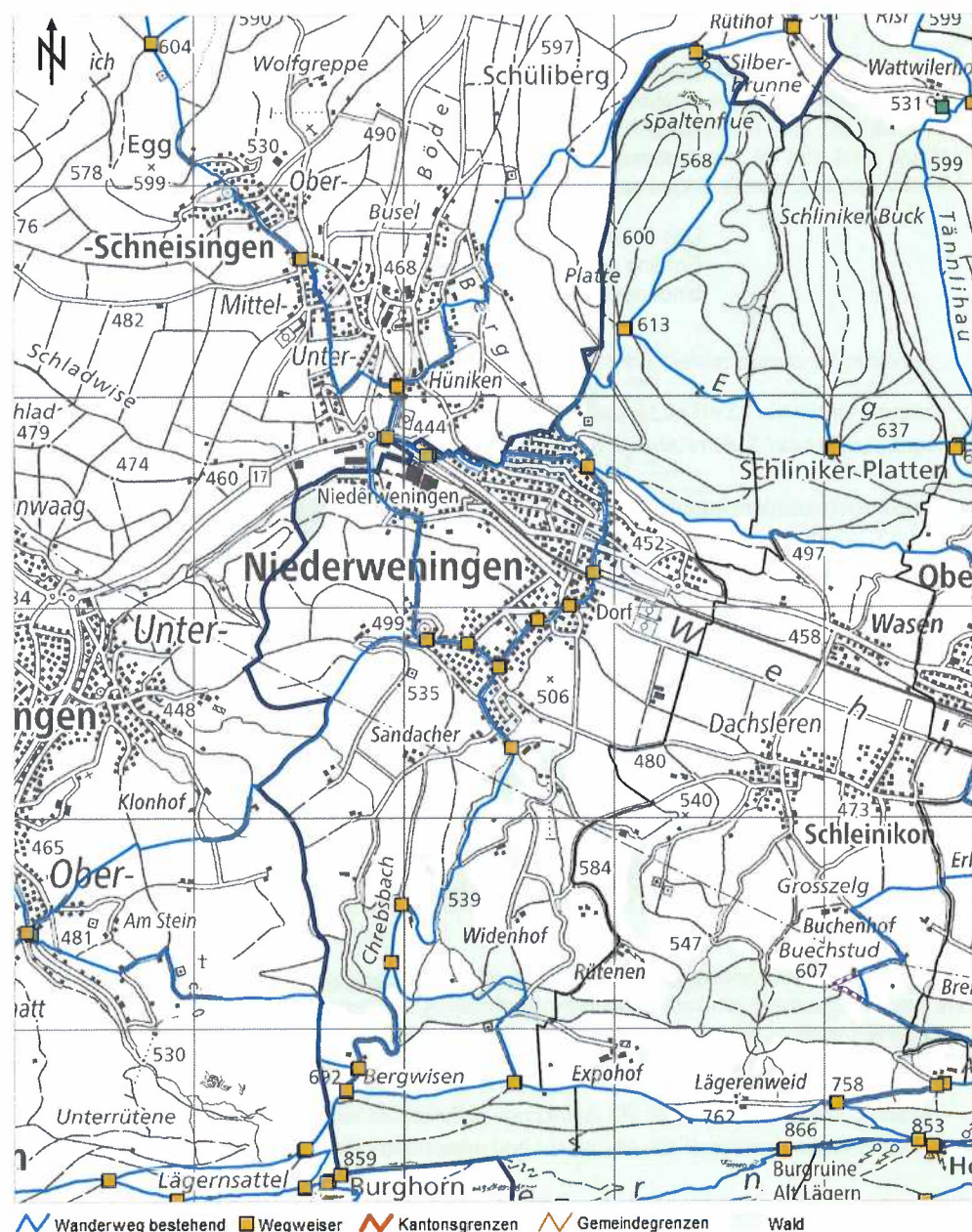


Abbildung 21: Wanderwege inkl. Standorte der Wegweiser. Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 11.06.2025.

4.8 Veloverkehr

Auf der Wehntalerstrasse weist der Kanton Zürich eine Alltagsroute aus (Nebenverbindung), welche gleichzeitig auch als Schwachstelle gekennzeichnet ist. Eine Studie zum Ausbau dieser Verbindung liegt vor (vgl. Kapitel 3.2.5). Über die Murzlenstrasse, Dorfstrasse, Alte Dorfstrasse und Schnötenstrasse verläuft eine Freizeitroute, welche gleichzeitig auch als regionale Route von SchweizMobil ausgeschildert ist.

Es existieren verschiedene grössere Veloabstellplätze, deren Grösse und Ausbaustandard ist jedoch teilweise verbesserungswürdig. Aus Sicht der südlich gelegenen Siedlungsteile fehlen gut zugängliche Veloabstellplätze bei den Bahnhöfen.

Art. 16 BZO macht Vorgaben zu Abstellflächen für Kinderwagen, Fahrräder und Motorfahräder, die erforderliche Anzahl richtet sich nach den kantonalen Empfehlungen und den VSS-Normen.

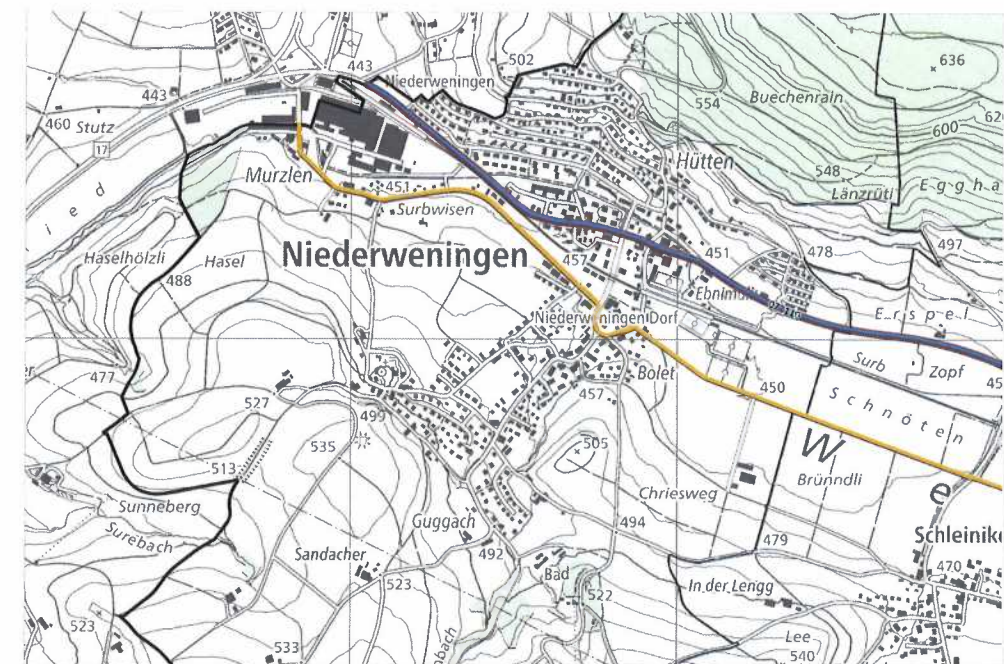


Abbildung 22: Auszug Velonetz Alltag. Die Alltagsrouten sind blau, die Freizeitrouten gelb gekennzeichnet. Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 16.09.2022.

4.9 Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr

Die Wehntalerstrasse ist Teil der Hauptstrasse 17 (Leibstadt – Zürich – Rapperswil – Glarus – Altdorf) und führt als übergeordnete Hauptachse durch die Gemeinde Niederweningen.

In Niederweningen existiert eine Strassenverkehrszählanlage (Nr. 1791), welche durch den Kanton Zürich bewirtschaftet wird. Im Jahr 2021 wurde auf der Wehntalerstrasse ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 7'416 Fahrzeugen erhoben. Vor der Coronapandemie lagen diese Werte teilweise höher (2015: 7'771; 2016: 7'838; 2017: 7'230; 2018: 8'074; 2019: k.A.; 2020: 7'205). Während der Woche wird eine ausgeprägte Abendspitze beobachtet (Abbildung 23), insbesondere in Fahrtrichtung Zuzach. Weitere Erhebungen zum Verkehrsaufkommen im Gemeindestrassennetz liegen nicht vor.

In der Gemeinde Niederweningen sind keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen (Tempo 20) signalisiert.

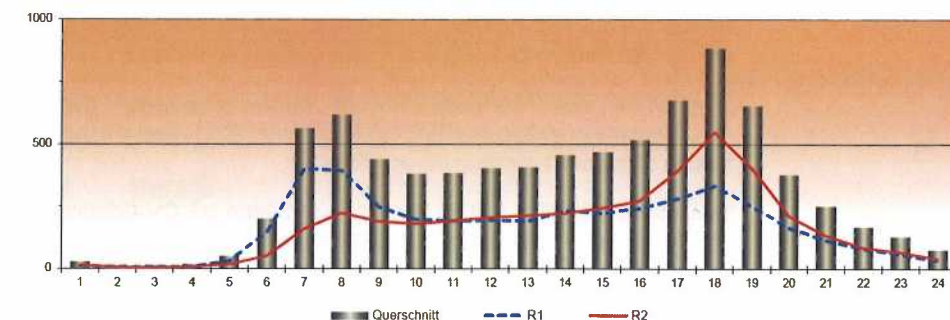


Abbildung 23: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV). Die Abendspitze ist im Vergleich zur Morgenspitze ausgeprägter. Quelle: Kanton Zürich, Auswertung Strassenverkehrszählanlage (Nr. 1791).

Das Siedlungsgebiet von Niederweningen ist heute über einen Knoten (Wehntaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse) an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Von untergeordneter Bedeutung sind der Kreisel im Westen auf Gebiet der Gemeinde Schneisingen und der Anschluss beim Kreisel Vorderegg bei der östlichen Ortseinfahrt.

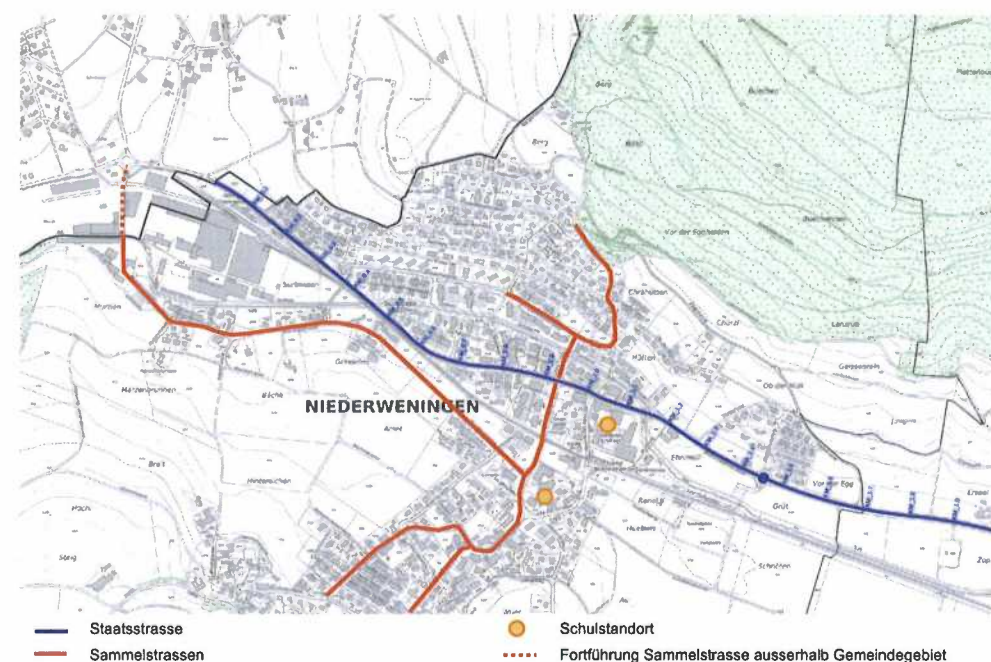


Abbildung 24: Anschluss des Siedlungsgebiets Niederweningen (Sammelstrassen, eigene Darstellung) an kantonales Strassennetz (Quelle: GIS Kanton Zürich, Zugriff 11.06.2025)

Die heutige Situation mit Anschluss ausschliesslich über nur einen Hauptknoten führt in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Wartezeiten, insbesondere für Linksabbieger. Dies wiederum bewirkt unnötige Fahrten im Siedlungsgebiet, Linksabbiegen via den nächstgelegenen Kreisel, Fahrten über die Murzlenstrasse anstatt über die Kantonsstrasse oder unzulässiger Schleichverkehr über die Eggstrasse.

Über den Hauptknoten verläuft ein wichtiger Schulweg. Der Verkehrssicherheit ist damit eine hohe Priorität beizumessen.

4.10 Parkierung

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen kann grundsätzlich als ausreichend bezeichnet werden. Es liegt ein Konzept zur Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze aus dem Jahr 2019 vor. Dazu wurden die Parkplatzstandorte erhoben und ein Vorschlag zu deren Bewirtschaftung erarbeitet.

Es existieren zwei Park+Ride Standorte, welche bereits heute durch die SBB bewirtschaftet werden. Gemäss Angaben im rGVK PZU+ (Entwurf 2021) liegt die durchschnittliche Belegung dieser beiden Standorte zwischen 50 und 75%.

Gemäss Art. 15 Abs. 6 BZO können in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B oder C autoarme Nutzungen von der Verpflichtung zur Erstellung von Personenwegen-Parkplätzen ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Parkplatzbedarf durch ein Mobilitätskonzept nachgewiesen werden kann.

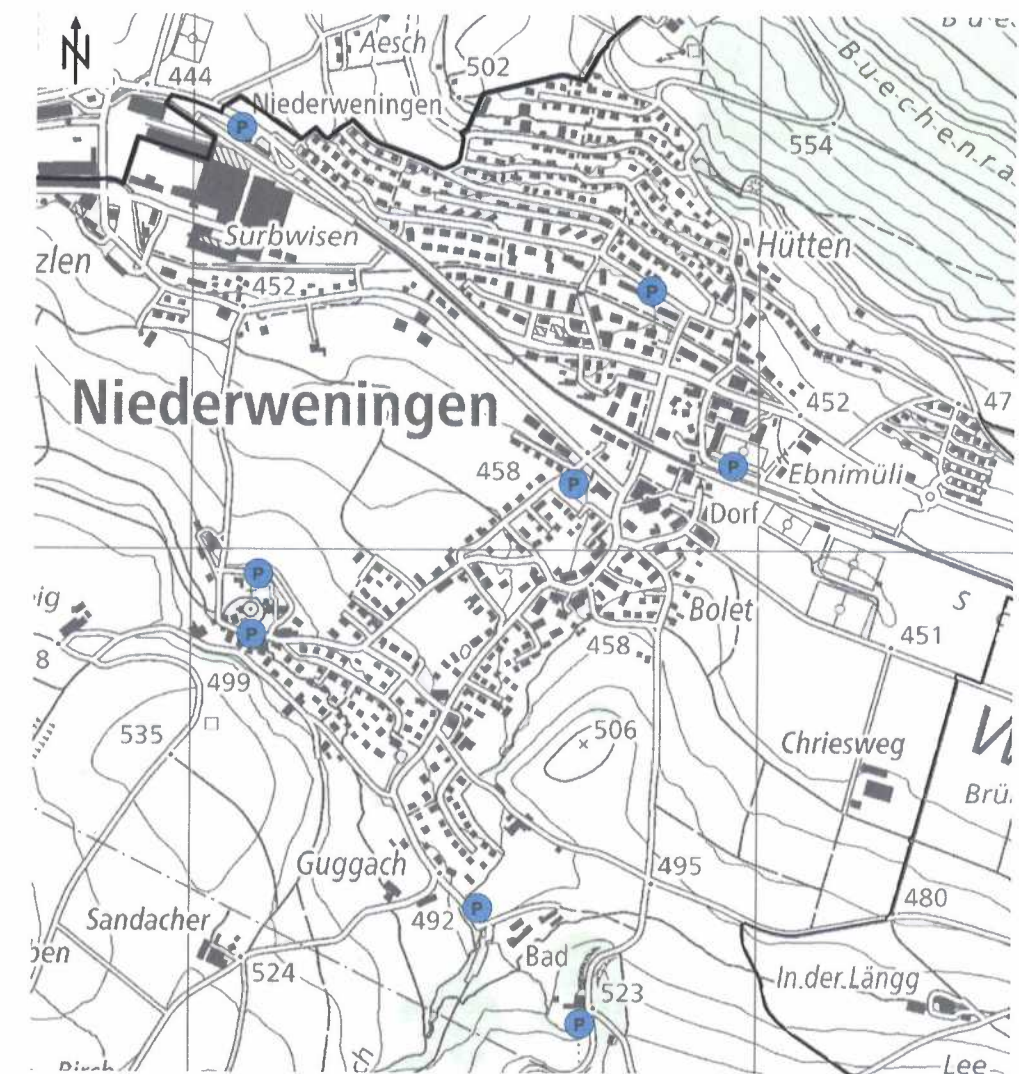


Abbildung 25: Übersicht über die öffentlichen Parkplatzstandorte (Quelle: Eigene Darstellung)

4.11 Neue Mobilitätsformen, Elektromobilität, Sharing-Angebote

Aktuell bestehen in der Gemeinde Niederweningen folgende Angebote:

- Mobility-Standort am Bahnhof Niederweningen Dorf (1 Fahrzeug)
- Ladestationen für E-Autos am Knoten Wehntalerstrasse / Dorfstrasse, Dorfstrasse 2 (privates Grundeigentum)

4.12 Unfälle

Unfälle mit Personenschaden sind hauptsächlich entlang der Wehntalerstrasse sowie den kommunalen Sammelstrassen erfasst. Neben fünf Unfällen mit Fussgängerbeteiligung entlang der Wehntalerstrasse (Schwer- und Leichtverletzte) ist je ein Fussgängerunfall an der Murzlenstrasse sowie ein Fussgängerunfall an der Breitstrasse verzeichnet (Leichtverletzte).

Mängel in Bezug auf die subjektive Verkehrssicherheit werden durch die Arbeitsgruppe bei den Querungen an der Wehntalerstrasse (insbesondere Knoten Wehntalerstrasse / Dorfstrasse / Gumpenwiesenstrasse und Knoten Wehntalerstrasse / Alte Stationsstrasse / Alte Poststrasse) identifiziert.

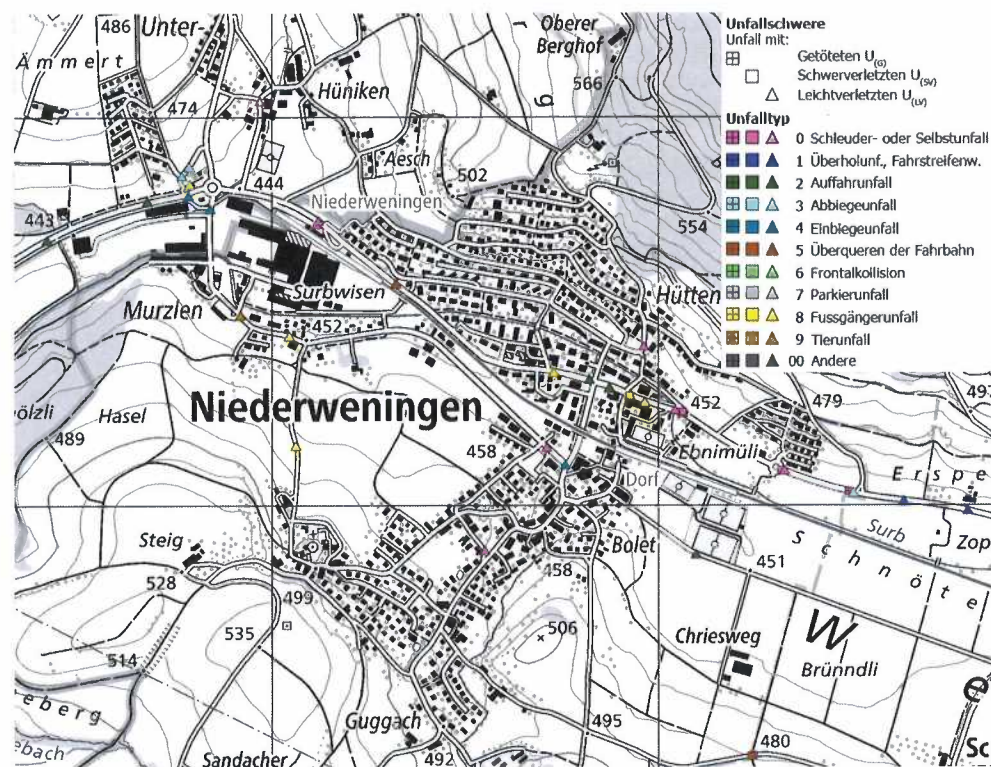


Abbildung 26: Unfälle mit Personenschäden seit dem Jahr 2011. Legende. Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff 15.05.2024.

4.13 Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft

Der Strassenlärm beeinträchtigt insbesondere entlang der Wehntalerstrasse die Wohnqualität massgeblich (vgl. Lärmgutachten, 2019). Zur Verbesserung der Lärmbelastung der angrenzenden Gebiete sind zwingend Massnahmen an der Quelle zu prüfen.

Weitere Auswirkungen des Verkehrs betreffen beispielsweise den Ausstoss von Treibhausgasen oder die Luftqualität (z.B. Feinstaubbelastung).

Die Thematik Fluglärm ist in Niederweningen von Relevanz. Die Überbauung der noch nicht erschlossenen Baulandreserven waren aufgrund der Fluglärmbelastung während längerer Zeit blockiert. Aufgrund einer Anpassung in der Lärmschutzverordnung (Art. 31a LSV) ist die Entwicklung dieser Gebiete (z.B. Vorderegg und Grüt) derzeit wieder möglich (sofern die Planungswerte eingehalten werden).

4.14 Erschliessung Entwicklungsgebiete im Osten der Gemeinde

Das Gebiet Ebnimüll (+ ca. 145 Einwohner und + ca. 30 Beschäftigte bis 2040) erfolgt voraussichtlich hauptsächlich über den bestehenden Kreisell an der Wehntalerstrasse. Westlich der Ebnimühle soll die bestehende Einfahrt weiterhin genutzt werden (z. B. Kurzzeitparkieren Café, nur Rechtsabbiegen). Der private Gestaltungsplan befindet sich derzeit in Erarbeitung.

Das Gebiet Grüt wird ebenfalls über den Kreisell an der Wehntalerstrasse erschlossen. Dieses Areal befindet sich im Grundeigentum der Gemeinde. Derzeit ist keine Entwicklung vorgesehen.

Für das Gebiet Vorderegg (+ ca. 135 Einwohner und + 15 Beschäftigte bis 2040) soll ein Quartierplan erarbeitet werden. Im Verkehrsplan sollen die wichtigsten Grundsätze und Vorgaben bezüglich Erschliessung festgelegt werden (Zielvorstellungen formulieren). Wichtige zu klärende Aspekte:

- Ausgestaltung und Betrieb der Wehntalerstrasse
- Querungssituationen für den Fuss- und Veloverkehr
- Durchwegung Fuss- und Veloverkehr
- Anbindung MIV an das übergeordnete Strassennetz (Wehntalerstrasse)
- Ausgestaltung der ersten Bautiefe

4.15 Fazit

Die Analyse lässt sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Die bisherige Siedlungsentwicklung war autoorientiert, obwohl ein Grossteil des Siedlungsgebiets eine gute ÖV-Erschliessung (Gütekategorie C und D) aufweist. Das Mobilitätsverhalten beruht stark auf Gewohnheiten. Gewohnheiten werden geändert, wenn Alltagsroutinen verändert werden, z.B. bei Umzügen oder Stellenwechsel. Insbesondere bei neuen Siedlungsentwicklungen kann also auf die Verkehrsmittelwahl eingewirkt werden. Die künftige Siedlungsentwicklung wird zu einem grossen Teil in den östlichen Teilen der Gemeinde erfolgen, sowie teilweise auch südlich der Bahnlinie.
- Die Netze aller Verkehrsarten sind heute nur teilweise definiert. Es fehlen klare Hierarchien und Qualitätsstandards. Eine Klassierung inkl. Qualitätsstandards könnte die tägliche Arbeit der Gemeindeverwaltung und die Entscheidungsfindung der Politik erleichtern (Planung, Umsetzung, Unterhalt).
- Das Potenzial der öffentlichen Räume im Zentrum wird heute nicht oder nur teilweise genutzt, da diese zumeist verkehrsdominiert sind.
- Die Wehntalerstrasse trennt den Süden und den Norden des Dorfes. Die Quermöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind beschränkt und werden als unsicher wahrgenommen. Die Wohnqualität entlang der Wehntalerstrasse ist durch die Lärmbelastung massgeblich gemindert.
- Südlich der Wehntalerstrasse stellt die Bahnstrecke ein weiteres Hindernis dar. Es bestehen lediglich drei Durchgänge, wovon die Unterführung beim Bahnhof Niederweningen Dorf nicht hindernisfrei ausgestaltet ist.
- Die Qualität der ÖV-Verbindungen in Richtung Aargau und in den Randzeiten wird als verbesserungswürdig bezeichnet. In den südlichen Wohngebieten und beim Schwimmbad fehlt eine angemessene ÖV-Erschliessung.
- In den Quartieren gilt derzeit Tempo 50. Das künftige Temporegime ist, unter Berücksichtigung der Aspekte Verkehrssicherheit und Lärm, zu klären.
- Die öffentlichen Parkplätze sollen künftig bewirtschaftet werden (heute werden nur P+R-Parkplätze der SBB bewirtschaftet).
- Pendler aus den umliegenden Gemeinden des Kantons Aargau nutzen neben dem Bahnhof Niederweningen teilweise auch den Bahnhof Niederweningen Dorf als Umsteigeort (Park+Ride). Aufgrund des Mehrverkehrs durch das Dorf ist dies grundsätzlich nicht erwünscht und soll nach Möglichkeit verhindert bzw. auf den Bahnhof Niederweningen beschränkt werden.
- Neue Mobilitätsformen, Elektromobilität oder Sharingangebote sowie weitere Massnahmen im Bereich Mobilität (Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, etc.) können noch ausgebaut werden.
- Eine Optimierung des Hauptknotens (Wehntaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse) in Bezug auf Verkehrsfluss und Sicherheit ist anzustreben.

5. Erläuterung Richtplaninhalte

Nachfolgende werden spezifische Richtplaninhalte, welche im Rahmen der Vorprüfung zu Unklarheiten geführt haben, näher erläutert.

5.1 Prüfanträge entlang der Wehntalerstrasse

Aus den konzeptionellen Überlegungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Gemeinde Niederweningen ergeben sich einige Inhalte, welche die Wehntalerstrasse betreffen. Als zentrale Achse zieht sich die Staatsstrasse quer durch die Gemeinde Niederweningen und zerschneidet das Siedlungsgebiet in Nord und Süd. Um die Beeinträchtigung, insbesondere durch Lärm zu reduzieren und die Siedlungsverträglichkeit zu erhöhen, formuliert der Verkehrsplan nachfolgende Prüfaufträge an den Kanton. Die angestrebten Veränderungen auf der Wehntalerstrasse sollen die Wohnqualität in den bestehenden, angrenzenden Wohngebieten erhöhen und in den Entwicklungsgebieten im Osten der Gemeinde (Vorderegg, Ebnimühli und Grüt) eine attraktive und zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung ermöglichen.

Die Überlegungen orientieren sich an den Grundsätzen der Strassenraumgestaltung des Kantons (vgl. Abbildung 27)

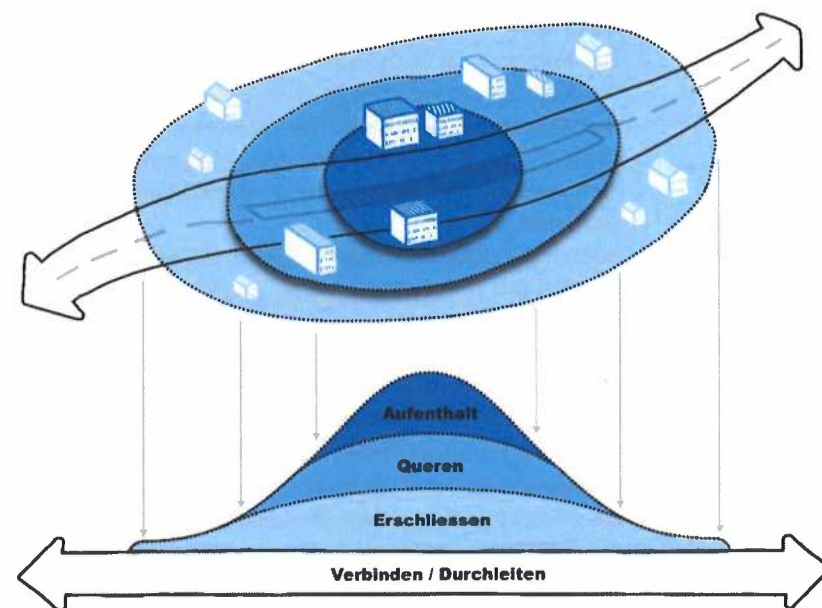


Abbildung 27: Überlagerung der Funktionen einer Ortsdurchfahrt (Quelle: Methodik der Strassenraumgestaltung, Kanton ZH, 15. Juli 2022)

5.1.1 Gestaltung Ortseinfahrten

Die Gestaltung der Ortseinfahrten soll den Übergang von der Landschaft ins Siedlungsgebiet markieren. Die Gestaltung soll den Wechsel von ausserorts zu innerorts kennzeichnen und sich tempomindernd auswirken.

5.1.2 Wichtige Querungen (geplant)

Querungen im Gebiet Vorderegg:

Mit den zusätzlich vorgesehenen Querungsmöglichkeiten soll eine möglichst direkte Fuss- und Veloanbindung des nördlich der Wehntalerstrasse gelegenen Gebiets Vorderegg an den südlichen Ortsteil und insbesondere an Schule und Bahnhof gewährleistet werden.

Die Gemeinde strebt drei neue, zusätzliche Querungen der Wehntalerstrasse an. Zwei liegen im Bereich des Entwicklungsgebiets Vorderegg. Sie sichern im Wesentlichen eine direkte Fusswegverbindung des Gebiets Vorderegg zum Bahnhof. Die westliche Querung ist zudem Teil des Surbwegs und damit einer attraktiven Freizeitverbindung entlang des Gewässers.

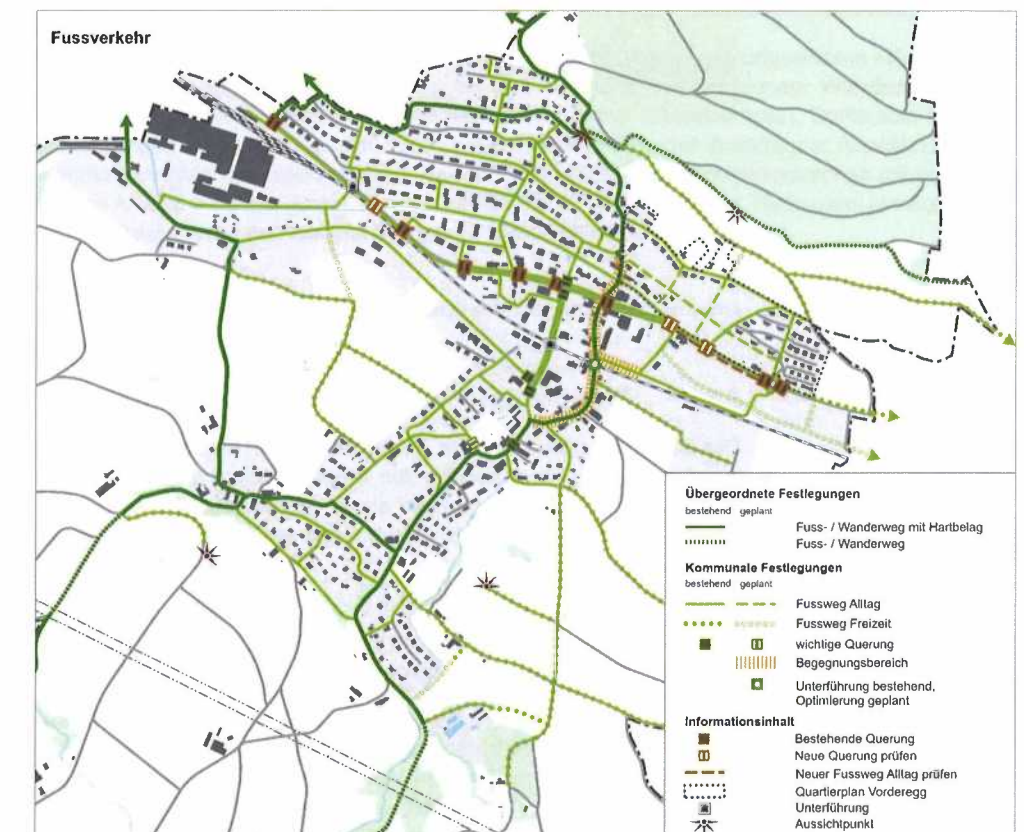


Abbildung 28: Detailkarte Fussverkehr (eigene Darstellung)

Die Querung Wehntalerstrasse bei Koordinate 2670402 / 1262502

Östlich der Parzelle Kat.-Nr. 2209 ist der Surbweg heute mit einer Schranke abgesperrt, da er an der Wehntalerstrasse keine Fortführung (Trottoir) oder gesicherte Querungsmöglichkeit findet. Dennoch wird er als Trampelpfad genutzt und es finden demzufolge Querungen der Wehntalerstrasse statt, weil es nur auf der gegenüberliegenden Seite ein Trottoir gibt.

Mit der Realisierung dieses Wegabschnitts soll der Surbweg als attraktive Freizeitverbindung durchgehend ausgestaltet werden. Mit einer gesicherten Querungsmöglichkeit kann die Verbindung vom Surbweg auf das gegenüberliegende Trottoir in Richtung Bahnhof optimiert werden.

Der geplante Weg entlang der Surb kann erst im Zusammenhang mit der Querungsmöglichkeit bei der Brücke ausgebaut werden. Da die Querung im Bereich einer Brücke zu liegen kommt, wird die Realisierung zum Zeitpunkt der nächsten Brückensanierung angestrebt. Die Interessensabwägung betreffend eine Beanspruchung des Uferstreifens bzw. des Gewässerraums durch eine Brückenverbreiterung ist zu diesem Zeitpunkt vorzunehmen.

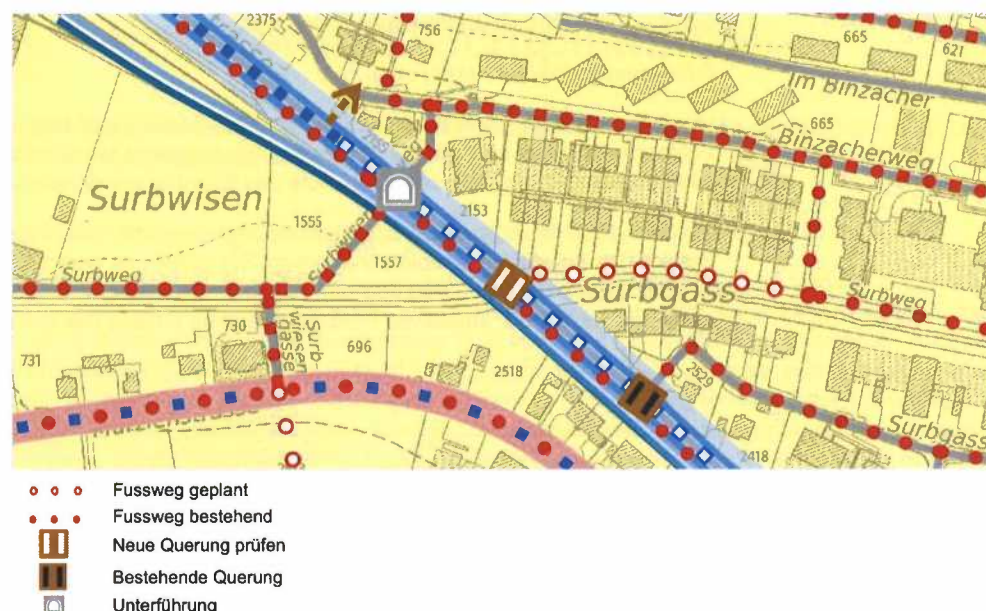


Abbildung 29: Übergang Surbweg (Ausschnitt Richtplankarte)

5.1.3 Begegnungsbereich über die Wehntalerstrasse

Der Begegnungsbereich Alte Poststrasse, Alte Stationsstrasse und Alte Dorfstrasse stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Siedlungsteilen dar. Er verbindet die bereits vorhandenen, öffentlichen Nutzungen und dient als Begegnungsort. Diese Qualitäten sollen erhalten und gestärkt werden. Im Bereich der Wehntalerstrasse liegt ein besonderer Fokus auf einer optimalen Querungsmöglichkeit.

5.1.4 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrasse (Prüfauftrag gestrichen, aufgrund Gemeindeversammlungsbeschluss)

Dieses Kapitel enthält die Überlegungen des Gemeinderats im Zusammenhang mit der Optimierung der Siedlungsverträglichkeit der Wehntalerstrasse. An der Gemeindeversammlung am 18.09.2025 wurde der Richtplan Verkehr mit der Änderung festgesetzt, dass kein Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse umgesetzt werden soll. Daher spiegeln die nachfolgenden Ausführungen ausschliesslich die Überlegungen und Vorarbeiten des Gemeinderats. In Richtplantext und -Karte wurden die Inhalte und Signaturen zum bis anhin formulierten Prüfauftrag entfernt.

Der Gemeinderat hat im Jahr 2023 ein Zielbild für die Wehntalerstrasse entwickelt (vgl. Abbildung 30). Aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit soll gemäss diesem Zielbild eine Absenkung des Tempolimits auf 30 km/h im gesamten Siedlungsgebiet inklusive der Wehntalerstrasse (Staatsstrasse) im zentralen und östlichen Abschnitt des Siedlungsgebiets angestrebt werden. Massnahmen auf der Staatsstrasse liegen jedoch im Zuständigkeitsbereich des Kantons.

Parallel zur Revision des Verkehrsplan hat der Gemeinderat daher in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt Abklärungen zur Machbarkeit der Temporeduktion getroffen. Konkret wurden ein Verkehrs- und ein Lärmgutachten erstellt, welche die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion auf der Wehntalerstrasse (Staatsstrasse) ermitteln.

- Temporeduktion auf dem zentralen Abschnitt:

Die Gutachten beurteilen eine Absenkung des Tempolimits auf 30 km/h im zentralen Abschnitt (Surbgasse bis Surbbrücke) als verhältnismässig. Das kantonale Tiefbauamt hat denn auch im Entwurf der Vorstudie zur ganzheitlichen Aufwertung des Strassenraums vom Oktober 2024 eine Absenkung des Tempolimits auf 30 km/h im zentralen Abschnitt aufgenommen.

- Temporeduktion auf dem Abschnitt Vorderegg:

Da der östliche Abschnitt Vorderegg heute in wesentlichen Teilen beidseitig unbebaut ist, kommt das Gutachten zum Schluss, dass eine Tempoabsenkung von 50 auf 30 km/h aktuell nicht verhältnismässig sei. Wären die angrenzenden Parzellen gemäss Zonenplan (teilweise WG2 und W2) jedoch künftig mit einem eher siedlungsorientierten Strassenraums gemäss Zielbild Wehntalerstrasse der Gemeinde überbaut, wäre eine Temporeduktion gemäss dem Gutachten verhältnismässig.

Die Lärmbelastung bzw. das Temporegime der Wehntalerstrasse definiert wesentlich die Rahmenbedingungen für die Erschliessung und Bebauung des Gebiets Vorderegg. Gemäss dem Zielbild Wehntalerstrasse sollte sich die definitive, künftige Bebauung des Gebiets Vorderegg zur Wehntalerstrasse hin orientieren gegebenenfalls mit mehreren Anschlüssen im Gebietsabschnitt.

Aufgrund des von der Gemeindeversammlung angenommenen Änderungsantrags «Kein Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse» wird das aktuelle Temporegime mit grosser Wahrscheinlichkeit beibehalten. Die Entscheidung darüber liegt beim Kanton (Staatsstrasse). Sollte sich aus den Überlegungen im Gestaltungsplan- und Quartierplanverfahren ein zusätzlicher Anschluss an die Wehntalerstrasse als zweckmässig erweisen, soll gemäss diversen Rücksprachen mit dem kantonalen Amt für Mobilität (ehem. Amt für Verkehr) und dem kantonalen Tiefbauamt ein Anschluss am westlichen Ende des Gebiets Vorderegg realisiert werden.

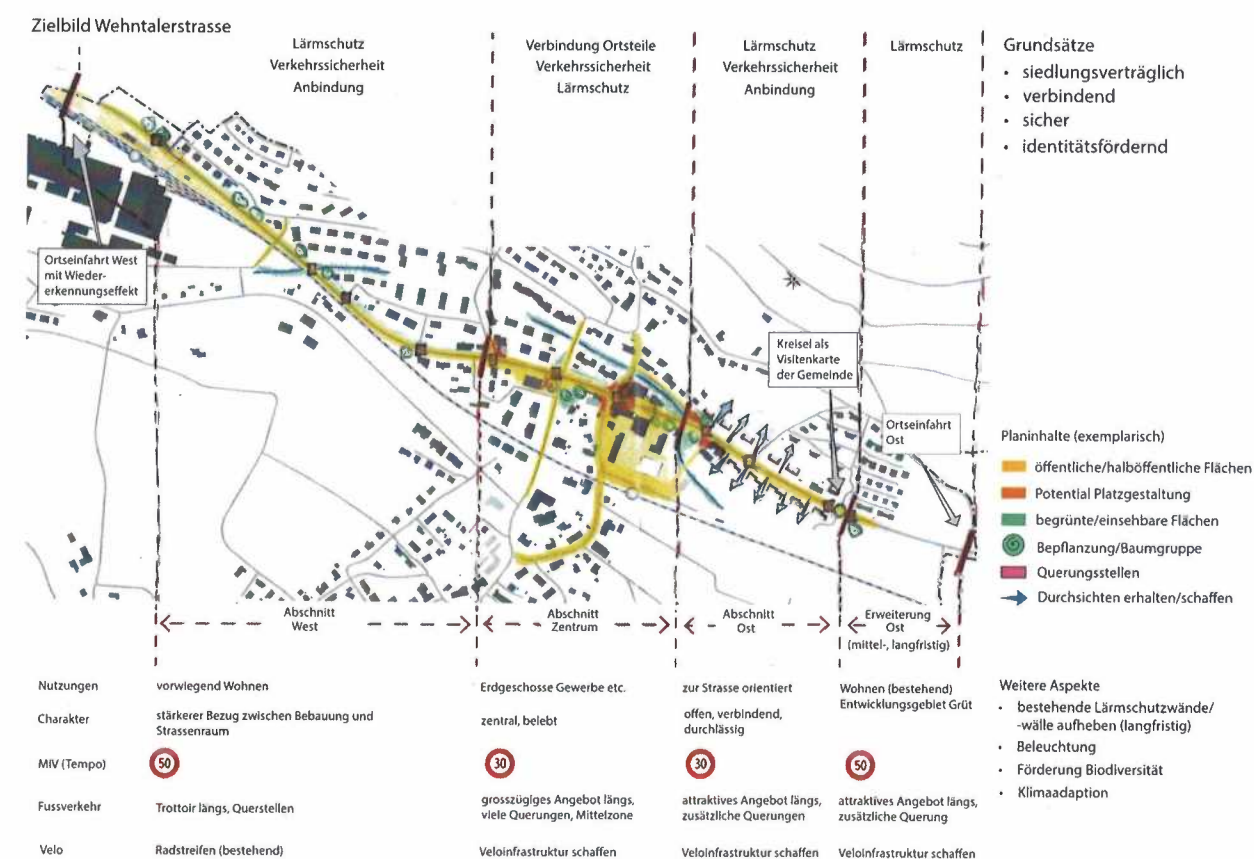


Abbildung 30: Zielbild Wehntalerstrasse (Quelle: Schreiner Verkehrsplanung AG, 24.07.2023)

5.2 Fussweg im Gebiet Ebnumli/ Grüt

Der geplante Fussweg entlang der Surb bildet die Fortführung des Surbwegs, welcher als attraktive Fusswegverbindung entlang des Gewässers durch das gesamte Siedlungsgebiet führt. Der Abschnitt im Gebiet Ebnumli/Grüt komplettiert die Verbindung im Osten der Gemeinde, mit

dem mittel- bis langfristigen Ziel einer durchgehenden Verbindung nach Schöfflisdorf. Der Weg ist auf dem bestehenden Bewirtschaftungsweg (Kat.-Nr. 2639) sowie auf Parzelle Kat.-Nr. 2609 und damit ausserhalb des Gewässerraums geplant. Der Wegabschnitt dient zum einen der Naherholung und zudem der Anbindung der nördlich davon gelegenen Gebiete an den Bahnhof.

5.3 Interessenabwägung zu geplanten Fusswegen in der Nicht-Bauzone

Um den Fussverkehr zu fördern, wird ein möglichst dichtes und direktes Fusswegenetz angestrebt. Direkte und damit schnelle Alltagsverbindungen sind attraktiv und werden eher genutzt.

5.3.1 Verbindung «Grindelen»

Die Ergänzung dieses Wegstücks ermöglicht eine direkte Nord-Süd (Berg-Tal) Fussverbindung zur Unterführung Richtung Bahnhof Niederweningen und zur Brücke über die Surb. Damit werden die südlich der Bahn am Hang gelegenen Wohngebiete auf direktestem Weg an den Bahnhof angeschlossen. Die betroffenen Parzellen liegen im Eigentum der Pensionskasse Bucher (Parzelle Kat.-Nr. 2513), und der Bucher-Guyer AG (Parzelle Kat.-Nr. 2515). Im Zusammenhang mit der Realisierung sind die entsprechenden Rücksprachen mit der Grundeigentümerschaft zu treffen und bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen.

5.3.2 Verbindung «Ob der Müli»

Die Fusswegverbindung «Ob der Müli» ist heute bereits abparzelliert (Parzelle Kat.-Nr. 843) und im Eigentum der Gemeinde Niederweningen. Die Berg-Tal-Verbindung führt von den im Tal gelegenen Wohngebieten direkt ins Erholungsgebiet Egg (Wald).

5.3.3 Verbindung «Höhweg»

Die Verbindung Höhweg führt von den im Tal gelegenen Wohngebieten zum Freibad Sand. Der Weg ist grösstenteils abparzelliert (Parzelle Kat.-Nr. 1000) und im Eigentum der Gemeinde Niederweningen. Auch der nicht abparzellierte Teil (Parzelle Kat.-Nr. 2164) ist im Eigentum der Gemeinde. Bei der Realisierung sind bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen.

6. Würdigung / Ausblick

Die Gemeinde Niederweningen schafft mit der Revision des Verkehrsplans die Voraussetzung für die verkehrliche Entwicklung der nächsten rund 20 bis 25 Jahre. Sie erfüllt damit die Vorgaben der übergeordneten Gesetzgebungen und Planungsinstrumente und setzt die in diesem Zusammenhang stehenden Leitsätze des REK um.

Die Gemeinde Niederweningen hat mit dem revidierten Verkehrsplan eine Planung, die den heutigen Anforderungen gerecht wird. Die Voraussetzungen für eine räumliche Entwicklung der Gemeinde im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen sind mit der Revision gegeben.

7. Anhang / Beilagen

7.1 Auszug Kantonales Gesamtverkehrskonzept GVK

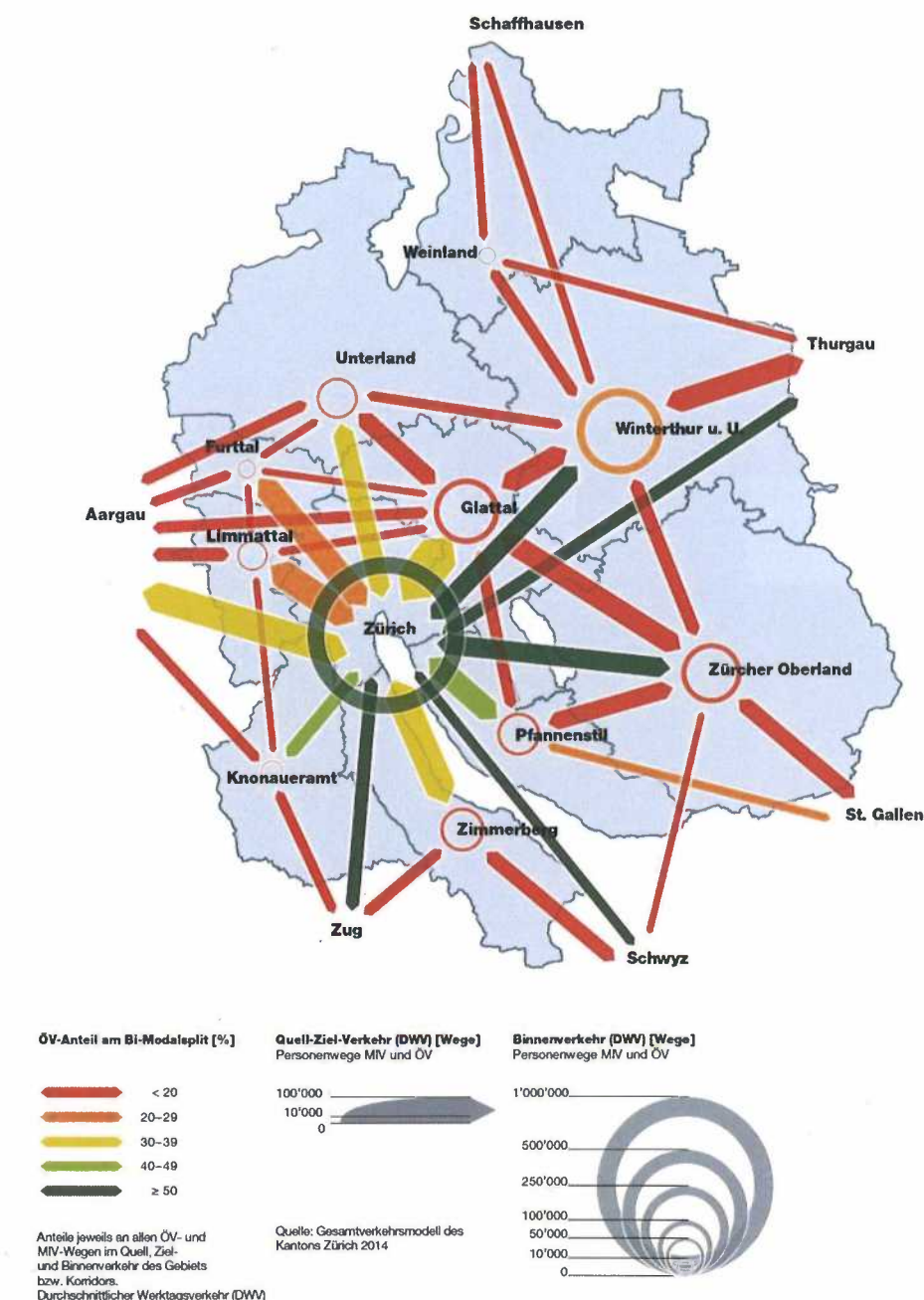


Abbildung 31: Verkehrsbeziehungen im Binnen- und Ziel-Quell-Verkehr des Kantons (2013), GVK, S. 18.

Anhang 2

Übersicht Massnahmenbereiche sowie Initiator der Massnahme

Nr.	Massnahmenbereich	Umsetzung bis	Verankerung	Initiator																					
				Bachthüsch	Bach	Buch ZH	Büllach	Dietdorf	Eglisau	Embrach	Freinsheim-Taufen	Glattfelden	Hochfelden	Muri	Niederweningen	Niederglatt	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti	Niederrasti
GM01.1	Vorgaben zur Steuerung der Verkehrsnachfrage bei Neuüberbauungen und Gebieten der Innanentwicklung	Daueraufgabe	Sondernutzungsplanung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM01.2	Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie in Gemeinden/Verwaltung	Daueraufgabe	Sondernutzungsplanung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM01.3	Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen	Daueraufgabe	Kommunaler Richtplan Verkehr	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM01.4	Verbesserung der privaten Veloparkierung	Im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung	Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM01.5	Förderung von alternativen und emissionsarmen Antriebsformen	Daueraufgabe	Sondernutzungsplanung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM01.6	Sensibilisierung der Bevölkerung auf die Thematik "nachhaltige Mobilität"	Daueraufgabe	Legislativziele	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM02.1	Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten	2035	Regionaler Richtplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM02.2	Prüfung Tempo-30- und Begegnungszonen	2030	Kommunaler Richtplan Verkehr	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM03.1	Stärkung attraktiver Umsteigepunkte	-	Regionaler Richtplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM03.2	Erstellung und Umsetzung eines regionalen P+R-Konzepts	Regionales P+R-Konzept bis 2025, Eintrag in den regionalen Richtplan im Rahmen der nächsten Revision	Regionaler Richtplan																						
GM03.3	Realisierung resp. Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen	2030	Kommunaler Richtplan Verkehr			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GM03.4	Einführung Bike-Sharing-Angebot	2025	Kommunaler Richtplan Verkehr			X																			
W01.1	Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr	je nach Priorität, spätestens bis 2040	Kantonaler Velonetzplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
W01.2	Verbesserung der Schulwegsicherheit	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
OV01.1	Prüfung neuer tangentialer Buslinien	Konzept bis 2025, anschliessend Umsetzung bis 2030/35 im Rahmen des Fahrplanverfahrens	-			X	X	X																	
OV01.2	Optimierung Linienführung zu wichtigen Zielen	2024/25 im Rahmen des Fahrplanverfahrens	-	X		X	X																		
OV01.3	Gezielte Beseitigung lokaler Kapazitätsengpässe im öffentlichen Busnetz	2030/40	-																						
OV01.4	Verbesserung der Umsteigebeziehungen bzw. Anschlüsse	2024/25 im Rahmen des Fahrplanverfahrens	-						X																
MIV01.1	Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen	Im Rahmen der nächsten Revision	Kommunaler Richtplan Verkehr	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
MIV02.1	Regional abgestimmtes Management des öffentlichen Parkraums	Regionales Parkierungskonzept bis 2025	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
MIV02.2	Regelung der privaten Parkierung	Im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung	Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
MIV03.1	Vermeiden von Valet-Parking	Im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung	Nutzungsplanung resp. Parkplatzverordnung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GV01.1	Prüfung und Erhalt neuer Verladestände von Kies auf Bahn	-	Kantonaler Richtplan (Aufnahme ist nach Erstellung des Kantonalen Konzepts zu prüfen)																						
GV01.2	Stärkung und Erhalt Bauschuttsortierung / Kiesaufbereitung mit Verlad auf Bahn	Daueraufgabe	Kantonaler Richtplan (Aufnahme ist nach Erstellung des Kantonalen Konzepts zu prüfen)																						
GV01.3	Verschlebung und Erhalt Freverlad	-	Kantonaler Richtplan (Aufnahme ist nach Erstellung des Kantonalen Konzepts zu prüfen)																						
GV02.1	Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Planungsgüterverkehr	-	-																						

Abbildung 32: Auszug Massnahmenbereiche rGVK (2022)

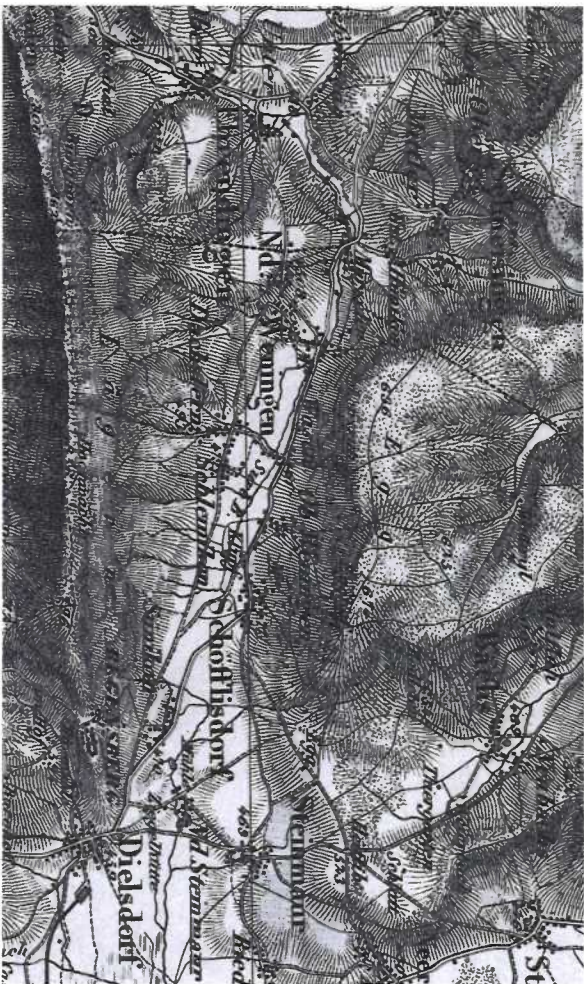


Abbildung 33: Stand 1870



Abbildung 34: Stand 1920

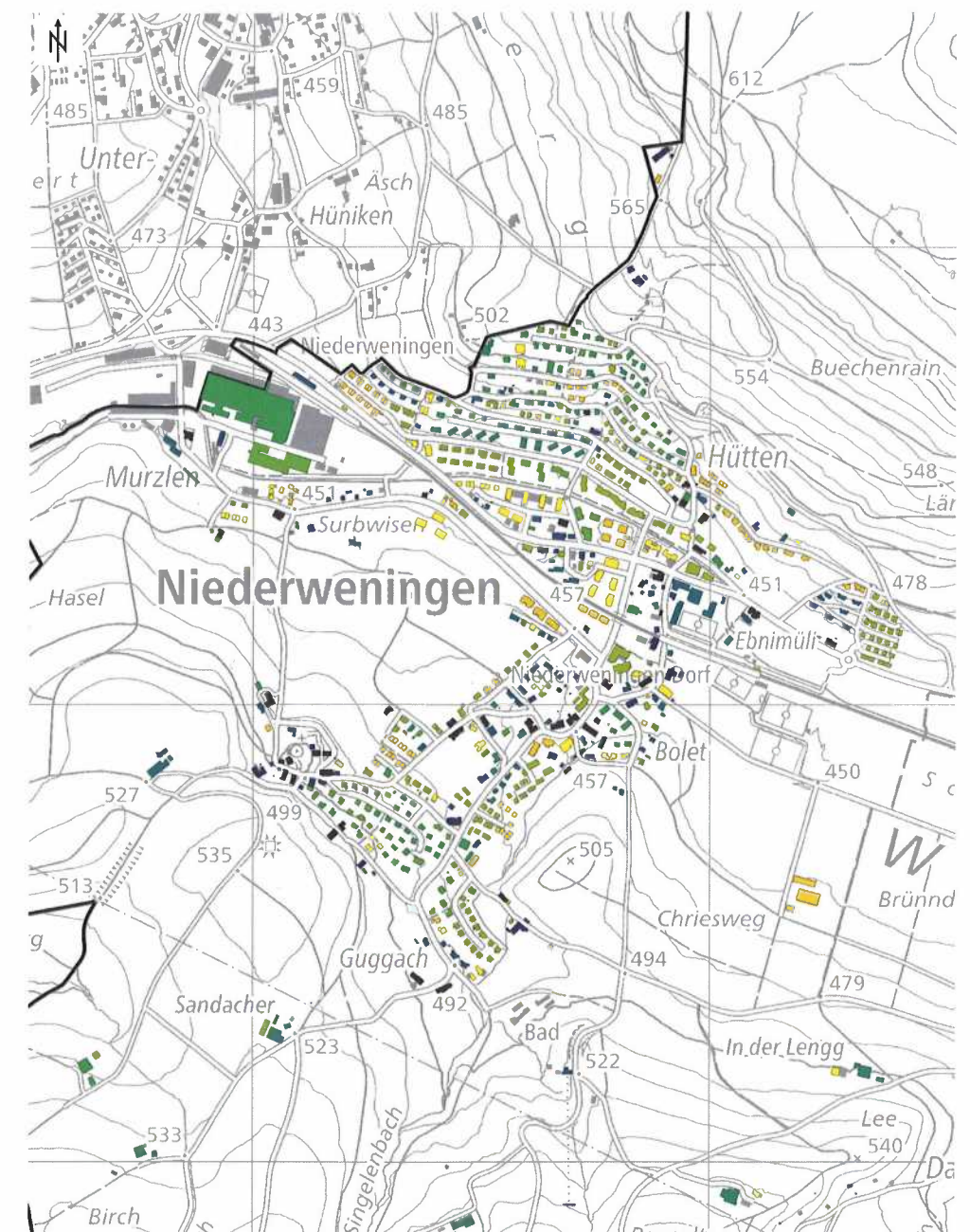


Abbildung 35: Stand 1970



Abbildung 36: Stand 2020

7.4 Gebäudealter



Baujahr Gebäude

ab 2011	1951-1960
2001-2010	1925-1950
1991-2000	1901-1925
1981-1990	1876-1900
1971-1980	1850-1875
1961-1970	vor 1850
unbekannt	

7.5 Reisezeitvergleiche (Fahrplan 2022)

Vergleich Reisezeiten Niederweningen Dorf <-> ausgewählte Orte				
Angaben in Minuten				
	MiV	MiV HVZ	öV	Velo
Zürich	30	75	32	75
Schöfflinsdorf	6	6	4	10
Bülach	25	25	28	50
Regensdorf	15	25	30	45
Rümlang	25	25	18	50
Uster	35	60	51	
Dielsdorf	10	12	9	25
Kloten	25	50	50	75
Winterthur	40	70	50	
Baden	15	25	25	30
Obersiggental	9	14	32	35
Endingen	10	10	18	30
Döttingen	15	20	44	45
Dietikon	25	40	50	
Bern	75	120	90	
Basel	60	90	90	
Solothurn	60	80	90	
St.Gallen	70	100	90	
Zug	45	80	80	
Luzern	55	100	105	

MiV: Motorisierter Individualverkehr
MiV HVZ: Motorisierter Individualverkehr zur Hauptverkehrszeit
öV: öffentlicher Verkehr

7.6 Auswertung Vorprüfung

Separate Tabelle

Gemeinde Niederweningen - Verkehrsrichtplan
 Auswertung Vorprüfungsbericht vom 15. Dezember 2023

Nr.	Thema	Unterthema	Erläuterung	Auftrag Anpassung / Überprüfung	Entscheid/ Behandlung	Anpassungen
1	Richtplankarte	Erlassvermerk	Die Festsetzung der Richtplanung erfolgt durch die Gemeindelegislative. Der Gemeindepräsident sowie der Gemeindeschreiber unterzeichnen im Namen der Gemeindeversammlung.	Der Erlassvermerk ist wie folgt anzupassen: «Namens der Gemeindeversammlung, Der Gemeindepräsident: Der Gemeindeschreiber» Auf dem Titelblatt zum Richtplankarte sind der Erlass- und der Genehmigungsvermerk zu ergänzen.	Der Erlassvermerk wird angepasst. Erlass- und Genehmigungsvermerk werden auf dem Titelblatt ergänzt.	Richtplankarte
2		Legende	-	Wir empfehlen anstelle der Legendenüberschrift «Hinweis» die Überschrift «Informationsinhalt» zu verwenden.	Die Legende wird angepasst.	Richtplankarte
3.1		Fusswege innerhalb Gewässerraum	Genereller Hinweis zu bezeichneten Wegen innerhalb des Gewässerraums, z.B. bestehender kommunaler Fussweg im Gebiet Surbwisent entlang der Surb, öffentliches Gewässer Nr. 1001 - geplanter kommunaler Veloweg entlang des mehrheitlich eingedolt fliessenden Singelenbachs, öffentliches Gewässer Nr. 1005. Bis zur Festlegung des Gewässerraums ist entlang der öffentlichen Gewässer ein Uferstreifen von ober- und unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten. Für die Zulässigkeit von Wegen an Gewässern verweisen wir auf das Faktenblatt "Wege im Gewässerraum" (AWEL, 2020, www.gewaesserraum.zh.ch).	Kein Auftrag	Kenntnisnahme.	-
3.2			Der geplante kommunale Fussweg im Gebiet Grüt (östlich der Alten Stationsstrasse, bei den Grundstücken Kat.-Nrn. 2642 und 2615) ist innerhalb des rechtskräftigen und von Bauten und Anlagen freizuhaltenen Gewässerraums der Surb verzeichnet. Der betreffende Abschnitt der Surb wurde revitalisiert. Innerhalb des Gewässerraums besteht kein Raum für einen Fussweg, da ansonsten Naturwerte zurückgebaut werden müssten.	Der geplante kommunale Fussweg im Gebiet Grüt (östlich der Alten Stationsstrasse, bei den Grundstücken Kat.-Nrn. 2642 und 2615) ist in der Richtplankarte durchgehend ausserhalb des Gewässerraums der Surb zu verzeichnen.	Der Weg ist ausserhalb des Gewässerraums, auf dem bestehenden Bewirtschaftungsweg Kat.-Nr. 2639 sowie auf Parzelle Kat.-Nr. 2609 geplant. Im Bereich Ebnimüli (Parzelle Kat.-Nr. 2639) ist Signatur ist deutlich auf der entsprechenden Bodenbedeckung des Bewirtschaftungswegs geführt. Damit kommt der Weg angrenzend, ausserhalb des Gewässerraums zu liegen. Auf eine Anpassung wird verzichtet. Im Abschnitt Grüt wird die Signatur auf die Parzelle Kat.-Nr. 2609 verschoben.	Richtplankarte Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 5.2
3.4			Die geplante kommunale Querung bei Koordinate 2670402 / 1262502 ist innerhalb des Uferstreifens der Surb und teilweise über dem Gerinne der Surb verzeichnet. Wir gehen davon aus, dass es sich einzig um eine Querung der Wehntalerstrasse durch den Fussweg handelt. Die Art der Querung ist im Bericht nach Art. 47 RPV aufzuzeigen und darin festzuhalten, dass keine zusätzliche Beanspruchung des Uferstreifens bzw. Gewässerraums der Surb durch Bauten und Anlagen erfolgt. Östlich der vorgenannten Querung (bis zu Grundstück Kat.-Nr. 2209) ist innerhalb des Uferstreifens ein geplanter kommunaler Fussweg verzeichnet. In diesem Abschnitt besteht bereits ein Fussweg, der Weg ist in der Richtplankarte entsprechend bei Bedarf als «bestehend» (nicht «geplant») zu verzeichnen.	Zur geplanten kommunalen Querung bei Koordinate 2670402 / 1262502 (bei der Wehntalerstrasse, nahe der Surb) sind die vorstehenden Präzisierungen im Bericht nach Art. 47 RPV zu ergänzen. Östlich der vorgenannten Querung (bis zu Grundstück Kat.-Nr. 2209) ist der Fussweg in der Richtplankarte bei Bedarf als «bestehend» (nicht «geplant») zu verzeichnen.	Östlich der Parzelle Kat.-Nr. 2209 ist der Surbweg heute mit einer Schranke abgesperrt, da er an der Wehntalerstrasse keine Fortführung (Trottoir) oder gesicherte Querungsmöglichkeit findet. Dennoch wird er als Trampelpfad genutzt und es finden demzufolge Querungen der Wehntalerstrasse statt, weil es nur auf der gegenüberliegenden Seite ein Trottoir gibt. Mit der Realisierung dieses Wegabschnitts soll der Surbweg als attraktive Freizeitverbindung durchgehend ausgestaltet werden. Mit einer gesicherten Querungsmöglichkeit kann die Verbindung vom Surbweg auf das gegenüberliegende Trottoir in Richtung Bahnhof optimiert werden. Der geplante Weg entlang der Surb kann erst im Zusammenhang mit der Querungsmöglichkeit bei der Brücke ausgebaut werden. Da die Querung im Bereich einer Brücke zu liegen kommt, wird die Realisierung zum Zeitpunkt der nächsten Brückensanierung angestrebt. Die Interessensabwägung betreffend eine Beanspruchung des Uferstreifens bzw. des Gewässerraums durch eine Brückenverbreiterung ist zu diesem Zeitpunkt vorzunehmen. Obenstehende Erläuterungen werden im Bericht nach Art. 47 RPV ergänzt.	Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 5.1.2
3.5			Geplanter kommunaler Fussweg entlang Singelenbach Die vorgenannten Fusswegfestlegungen sind in der Richtplankarte durchgehend ausserhalb des Uferstreifens des Singelenbachs einzutragen oder ansonsten (bei einer Lage im Uferstreifen bzw. Gewässerraum) sind die Standortgebundenheit und das öffentliche Interesse nachzuweisen. Diese Nachweise sind im Bericht nach Art. 47 RPV zu erbringen und zu dokumentieren. Weiter ist beim vorgenannten geplanten kommunalen Fussweg eine Querung des Singelenbachs geplant, bei einer in der amtlichen Vermessung als «Brücke/Passerelle» verzeichneten bestehenden Querung des Bachs (bei Koordinate 2670629 / 1261806). Der Eintrag einer geplanten Fusswegquerung des Singelenbachs bei der bestehenden Querung (bei Koordinate 2670629 / 1261806) ist aus wasserbaulicher Sicht genehmigungsfähig. Gestützt auf die eidgenössische und kantonale Wasserbau- und Fischereigesetzgebung sind Bewilligungen oder Konzessionen der Baudirektion oder des AWEL erforderlich für sämtliche baulichen Veränderungen und Eingriffe an öffentlichen Gewässern und in deren Uferstreifen bzw. Gewässerraum. Falls die bestehende Fusswegbrücke (bei Koordinate 2670629 / 1261806) noch über keine Bewilligung verfügen sollte, ist ein entsprechendes Gesuch beim Kanton einzureichen.	Die Einträge des geplanten kommunalen Fusswegs zwischen der Schwimmbadstrasse und dem Höhweg sowie zwischen dem Höhweg und dem Chriesweg sind in der Richtplankarte durchgehend ausserhalb des Uferstreifens des Singelenbachs einzutragen oder (bei einer Lage im Uferstreifen bzw. Gewässerraum) sind die Standortgebundenheit und das öffentliche Interesse nachzuweisen. Diese Nachweise sind im Bericht nach Art. 47 RPV zu erbringen und zu dokumentieren.	Auf die Festlegung eines Wegs entlang des Singelenbachs wird verzichtet.	Richtplankarte
4.1	Richtplankarte	Aufhebung Gesamtplan bzw. Verkehrsplan	Gemäss Einleitung des Richtplankartes (Kap. 1) löst der vorliegende Verkehrsplan den rechtskräftigen Verkehrsplan aus dem Jahr 1982 ab. Wir weisen darauf hin, dass dieser formell von der Gemeindeversammlung aufzuheben ist.	Der Gesamtplan (Teil Verkehr) ist durch die Gemeindeversammlung formell aufzuheben.	Kenntnisnahme.	-

Nr.	Thema	Unterthema	Erläuterung	Auftrag Anpassung / Überprüfung	Entscheid/ Behandlung	Anpassungen
4.2			Wie mit den weiteren Bestandteilen des Gesamtplans aus dem Jahr 1982 umgegangen wird, ist unklar. In der vorliegenden Revision ist darzulegen, ob die Teilrichtpläne Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten bestehen bleiben, aktualisiert oder aufgehoben werden. Sofern die vorerwähnten Teilrichtpläne zu einem späteren Zeitpunkt revidiert werden sollen, ist dies ebenfalls im Bericht nach Art. 47 RPV zu erläutern und begründen.	Der Umgang mit dem gültigen Gesamtplan ist im Revisionsdossier gemäss Erwägung darzulegen.	Es wird ausschliesslich der Verkehrsplan aufgehoben. Die übrigen Inhalte des Gesamtplans bleiben bestehen.	Richtplangentext, Kapitel 1 Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 1.1
5		Gesamtverkehrsstrategie, Kapitel. 4	Bei der Erläuterung der Gesamtverkehrsstrategie in Kapitel 4 des Richtplangentexts erfolgen diverse Verweise auf das räumliche Entwicklungskonzept (REK) . Im Bericht nach Art. 47 RPV wird unter Kap. 3.4.1 das REK abgehandelt. Bei einigen Verweisen ist jedoch unklar, welche Ziele im REK verfolgt werden (z.B. REK «V7», «V8», «V9»).	Die Verweise im Richtplangentext (Kap. 4) sind im Bericht nach Art. 47 RPV zu erläutern. Alternativ kann das REK dem Richtplandossier als Anhang beigelegt werden.	Die erwähnten Ziele aus dem REK werden in den Bericht nach Art. 47 RPV aufgenommen.	Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 3.4.1
6		Kommunale Festlegungen auf Staatsstrasse	Die Richtplankarte wie auch der Richtplangentext enthalten diverse Festlegungen auf der Staatsstrasse Festlegungen auf der Staatsstrasse können jedoch nicht durch die Gemeinde vorgenommen werden. Generell werden solche Einträge als Auftrag zur Prüfung bzw. als Absicht der Gemeinde verstanden und sind so darzustellen.	Jegliche kommunalen Richtplanfestlegungen, welche die Staatsstrasse betreffen (Querungen, Temporegime, Ortseinfahrt, Begegnungsbereich, Fussweg, Anschluss, etc.) sind in Richtplangentext, -karte und Legende sowie im Bericht nach Art. 47 RPV so zu kennzeichnen, dass diese nicht als Festlegung, sondern als «Informationsinhalt (Prüfauftrag)» gelten. Ebenfalls sind die Legenden zu den Detailkarten im Richtplangentext dahingehend anzupassen, dass es sich bei den Inhalten entlang der Staatsstrasse um «Prüfaufträge» handelt.	Die kommunalen Inhalte, welche die Staatsstrasse betreffen, werden als Informationsinhalte (Prüfauftrag) formuliert bzw. als solche gekennzeichnet.	Richtplankarte Richtplangentext, Kapitel 5.3 und betroffene Detailkarten Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 5.1
			Hinsichtlich der regionalen Richtplanfestlegung «Aufwertung Strassenraum» auf der Wehntalerstrasse wird im Richtplangentext von der Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) seitens Kanton gesprochen. Die genaue Bezeichnung des Projektes wird bei dessen Start festgelegt und ist deshalb im Richtplangentext anzupassen.	Im Richtplangentext ist die Erwähnung eines BGK umzuformulieren. Ganz grundsätzlich kann diese Formulierung durch die Formulierung «Ausarbeitung einer Vorstudie Wehntalerstrasse» ersetzt werden (u.a. auf Seite 9 des Richtplangentextes). Auf Seite 10 im Richtplangentext ist die Formulierung der Inhalte der Studie Wehntalerstrasse anzupassen. Die Studie wird sich mit allen Aspekten der Staatsstrasse betreffend auseinandersetzen. Jedoch nicht mit der konkreten Ausgestaltung der ersten Bautiefe in noch unbebauten Gebieten.	Die Erwähnung wird umformuliert: "Vorstudie zur ganzheitlichen Aufwertung des Strassenraums" Diese Bezeichnung wurde in Anlehnung an den Auftrag gemäss Regionalem RIP: Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten gewählt. Die Ziele aus Sicht der Gemeinde, werden wie folgt angepasst: Streichung des Satzes: "Ausgestaltung der ersten Bautiefe..." Ergänzung: Im Kontext der Tempoabsenkung auf T 30 soll in der ersten Bautiefe im Gebiet Vorderegg eine hohe Siedlungsqualität mit Bezug zur Wehntalerstrasse über ein raumplanerisches Instrument (z.B. Gestaltungsplanpflicht oder öffentlicher Gestaltungsplan) gesichert werden.	Richtplangentext, Kapitel 4, 5.1, 5.3, 5.5
7		Detailkarte, Kapitel 5.4	In der Legende zur Detailkarte wird die Strassenraumaufwertung als «bestehend» aufgeführt. Die Aufwertung ist jedoch noch nicht erfolgt. Im regionalen Richtplan Unterland wird in Kap. 4.2 erläutert, dass der Strassenabschnitt eine siedlungsverträgliche Gestaltung erfordert. Zudem wird der Abschnitt in zwei Kategorien (A und B) aufgeteilt. Die übergeordnete Richtplanfestlegung ist in der Detailkarte korrekt darzustellen.	Der Inhalt «Aufwertung Strassenraum» in der Detailkarte ist als zwei Abschnitte (Kategorie A und B) darzustellen sowie in der Legende unter «geplant» aufzuführen.	Darstellung in zwei Abschnitten A und B.	Richtplangentext, Detailkarte Kapitel 5.4
8		Berücksichtigung akustischer Prinzipien bei Strassenraumgestaltung	Strassenräume werden nicht nur visuell, sondern auch auditiv wahrgenommen. Die Qualität der Räume wird deshalb auch massgeblich durch die Geräuschkulisse bestimmt. Diesem Aspekt sollte auch bei den Zielen und Massnahmen im Rahmen der Richtplanung vermehrt Beachtung geschenkt werden. Strassenräume sind im Rahmen der Möglichkeiten akustisch so zu verbessern, dass angenehme Klangräume entstehen. Die Attraktivität der Strassenräume hängt massgebend auch von der Geräuschkulisse ab.	Wir empfehlen, die Festlegungen im Zusammenhang mit Umgestaltungen und Aufwertungen des Strassenraums (Kap. 9.3 Richtplangentext) bezüglich der akustischen Prinzipien zu ergänzen. Wir schlagen sinngemäss folgende Formulierung vor: «Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung wird angestrebt. Dabei sind u.a. die akustischen Prinzipien zu berücksichtigen.»	Festlegung bezüglich akustischer Prinzipien ergänzt.	Richtplangentext, Kapitel 9.3 und 9.5
9		Detailkarte, Kapitel 6.4	Der Doppelspurausbau sowie die Bahnstationen werden in der Detailkarte als regionale Richtplanfestlegung ausgewiesen. Hierbei handelt es sich jedoch um Festlegungen im kantonalen Richtplan (die der regionale Richtplan lediglich wiedergibt).	Der Doppelspurausbau sowie die Bahnstationen sind in der Legende als kantonale Richtplanfestlegungen darzustellen.	Die Darstellung wird angepasst	Richtplangentext, Detailkarte Kapitel 6.4
10		Fusswege im Nichtbaugelände	Gemäss Kapitel 7 des Richtplangentextes beabsichtigt die Gemeinde Niederweningen ein kommunales Fusswegnetz festzusetzen. Dafür sind neue Fusswegverbindungen geplant. Insbesondere Wege für Freizeittrouten befinden sich mehrheitlich ausserhalb des Siedlungsgebietes. Gewisse Wegverbindungen sind in der Landwirtschaftszone geplant; wo sich noch keine Wege befinden. Es ist konkret zu erläutern, weshalb diese nicht in der Bauzone erstellt werden können und weshalb die Wege auf genau diesen Standort angewiesen sind. Dies betrifft insbesondere die geplante Verbindung «Grindelen» (Grundstück Kat.-Nr. 2515), die Verbindung «Ob der Müli» (Grundstück Kat.-Nr. 843) sowie die Verbindung «Höhweg» (Grundstück Kat.-Nr. 1000 und 2164).	Für die geplanten Fusswegverbindungen in den Nicht-Bauzonen ist mittels Interessenabwägung zu begründen, weshalb diese am geplanten Standort notwendig sind.	Die Interessenabwägung für die geplanten Wege «Grindelen», «Ob der Müli» und «Höhweg» wird ergänzt.	Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 5.3
11		Standards Veloverkehr	Das Dokument "Standards Veloverkehr" hat die Übergangsrichtlinie ersetzt (Inhalte grösstenteils kompatibel, aber umfassender).	Empfehlung: Verkehrsrichtplan auf die neuen Standards abstützen.	Der Verkehrsplan wird auf die neuen Standards abgestützt.	Richtplangentext, Kapitel 8.5 Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 3.2.6
12		Detailkarte, Kapitel 8.4	In der Detailkarte ist als übergeordnete Festlegung der Radweg eingetragen. Dieser entspricht jedoch nicht dem Inhalt des regionalen Richtplans. Entlang der Wehntalerstrasse ist die Radverbindung als «Nebenverbindung (geplant)» - auch wenn diese bereits teilweise umgesetzt ist - sowie die südlich der Bahnlinie verlaufende Radroute als «SchweizMobil-Route» darzustellen.	Die übergeordneten Richtplanfestlegungen sind in der Detailkarte korrekt darzustellen.	Die Bezeichnung in der Detailkarte entspricht jener des Regionalen Richtplans (Richtplankarte) und wird daher beibehalten. Die erwähnten Bezeichnungen beziehen sich vermutlich auf den Informationsplan im Richtplangentext.	-
13		Verkehrsbündelung	Mit dem Massnahmenbereich «MIV01.1» des rGVK «Unterland plus» soll sichergestellt werden, dass der Verkehr auf wenigen Hauptstrassen gebündelt wird und damit die Wohnquartiere insbesondere von Schleichverkehr geschützt werden. In Kap. 9.3 ist nicht ersichtlich, ob die Gemeinde dazu einen Auftrag hat.	Um sicherzustellen, dass die Gemeinde den Auftrag hat, den Verkehr auf die Hauptachsen zu bündeln - und damit bei Bedarf Massnahmen zu ergreifen - wird empfohlen, eine entsprechende Handlungsempfehlung zu formulieren.	Die Formulierung wird ergänzt.	Richtplangentext, Kapitel 9.3

Nr.	Thema	Unterthema	Erläuterung	Auftrag Anpassung / Überprüfung	Entscheid/ Behandlung	Anpassungen
14		Parkierungsanlagen ausserhalb von Bauzonen	Im Richtplan sollen die beiden Parkierungsanlagen beim Freibad und beim Schützenhaus als Festlegung «Öffentliche Parkierungsanlagen (bestehend)» bezeichnet werden. Diese beiden Standorte befinden sich ausserhalb der Bauzone. Der regionale Richtplan Unterland (Kap. 4.5.2) bildet die Grundlage für die Erstellung und Erweiterung von Parkierungsanlagen ausserhalb von Bauzonen. Im regionalen Richtplan sind auf dem Gemeindegebiet von Niederweningen jedoch keine Parkierungsanlagen ausserhalb der Bauzonen bezeichnet. Es fehlt demnach an einer planungsrechtlichen Grundlage für Parkierungsanlagen im Nichtbaugebiet. Zudem sind die beiden Parkierungsanlagen als Bestandteil der Freibad- bzw. Schützenhausanlage zu betrachten und bedürfen keines Eintrags im Richtplan als «eigenständige» Parkierungsanlage. Deren planungsrechtliche Grundlage ist im Gesamtplan in der Teilrichtplankarte «Öffentliche Bauten und Anlagen» mit den Festlegungen «Freibad (Fb)» und «Schiessanlage (Sa)» vorhanden (vgl. nachstehende Abbildung). Darüber hinaus ist im Landschaftsplan das Freibad als «Besonderes Erholungsgebiet» ausgedehnt. Weiter weisen wir darauf hin, dass die beiden Standorte im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN «Läqerngeblet») und im kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte (geomorphologisch geprägte Landschaften) liegen. Zudem weisen wir darauf hin, dass - sofern die Aufhebung des Gesamtplans in Betracht gezogen wird - zu berücksichtigen ist, dass den öffentlichen Bauten sowie den Erholungsnutzungen ausserhalb der Bauzone nicht die planungsrechtliche Grundlage entzogen wird (vgl. u.a. § 62 Abs. 2 PBG).	Die öffentlichen Parkierungsanlagen beim Freibad und bei der Schiessanlage sind im Verkehrsplan sowie im Richtplantext in der Detailkarte (Kap. 10.4) zu streichen.	Die Parkplätze beim Freibad und beim Schützenhaus werden als Information (nicht mehr als Richtplaninhalt) aufgenommen.	Richtplankarte Richtplantext, Detailkarte Kapitel 10.4
15		Vernetzte und multimodale Mobilitätsangebote	Wir begrüssen, dass im Verbund mit Nachbargemeinden geeignete Mobilitätsformen evaluiert und deren Potenzial zielgerichtet genutzt werden sollen. In Kap. 11.2 «übergeordnete Festlegungen» wird auf den Entwurfsstand des regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) verwiesen. Das rGVK liegt jedoch in der Schlussfassung vom 31. Juli 2022 vor.	In Kap. 11.2 ist auf die Schlussfassung des rGVK anstelle des Entwurfsstands zu verweisen.	Der Verweis wird angepasst.	Richtplantext, Kapitel 11.2
16		Modalsplit Zielwerte	... Es sind jedoch weder im Bericht nach Art. 47 RPV noch im Richtplantext Zielwerte für den Modalsplit für die Gemeinde definiert. Diese messbaren Zielwerte wären ein wichtiges Monitoring-Instrument, um die Wirksamkeit der Massnahmen zu prüfen.	Wir empfehlen den Richtplantext an geeigneter Stelle mit Zielwerten für den Modalsplit zu ergänzen. Diese Zielwerte sollen sich aus jenen des rGVK «Unterland plus» und des regionalen Richtplans Unterland ableiten.	Die verbindliche Formulierung im Richtplantext wird unverändert belassen. In den Erläuterungen wird auf die Modalsplitvorgaben gemäss rGVK verwiesen. Der Bericht nach Art. 47 RPV wird mit der Formulierung aus dem rGVK ergänzt.	Richtplantext, Kapitel 5.5 Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 3.3.3
17		E-Mobilität	Das rGVK sieht im Massnahmenbereich "GM01.5" vor, dass die Gemeinden für Sondernutzungsplanungen Vorgaben zur Errichtung von Ladeinfrastrukturen festsetzen und zudem die Ausstattung der öffentlichen Parkplätze mit Ladestationen prüfen.	Wir empfehlen Festsetzungen und Handlungsanweisungen zum Thema E-Mobilität im Richtplantext zu ergänzen.	Im Richtplantext werden Vorgaben für Sondernutzungsplanungen aufgenommen. Betreffend die öffentlichen Parkplätze wird eine Formulierung ergänzt, wonach die Gemeinde Ladevorrichtungen prüft.	Richtplantext, Kapitel 11.3
18		Mobilitätskonzepte	Die Formulierung "die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten wird begrüsst" und als sehr positiv gewürdigt. Die Formulierung könnte aus Sicht des Kantons gestärkt werden, z.B Erarbeitung von Mobilitätskonzepten tw. verlangen oder mind. zur Erarbeitung ermuntern. Dabei ist zu ergänzen, in welchen Fällen Mobilitätskonzepte sinnvoll erscheinen.	Wir empfehlen die Festsetzung entsprechend umzuformulieren bzw. zu präzisieren.	Keine Anpassung.	-
19		Mobilitätsmanagement bei Unternehmen	In Kapitel 11.3 geht die Gemeinde mittels Handlungsanweisung als gutes Beispiel voran und verpflichtet sich, ein Mobilitätskonzept für die Gemeindeverwaltung zu erarbeiten. Auch diese Anweisung begrüssen wir.	Um die Vorbildwirkung der Gemeinde zu stärken, empfehlen wir zusätzlich eine Handlungsanweisung zu formulieren, welche lokale Unternehmen motiviert, sich über ihre Betriebsmobilität Gedanken zu machen.	Keine Anpassung.	-
21	Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	Prüfung der Erschliessungsqualität	Für die Beurteilung der Erschliessungsqualität in Kapitel 4.6 hingegen ist die kantonale Angebotsverordnung herbeizuziehen. Um die Analyse zu präzisieren, empfehlen wir die entsprechende Textpassage umzuformulieren. Dies ist ebenfalls in Kap. 6.1 des Richtplantexts zu prüfen.	Kap. 4.6 des erläuternden Berichts soll angepasst werden. Die Formulierung in Kap. 6.1 des Richtplantexts ist zu prüfen.	Die Aussage im Richtplantext, Kapitel 6.1 ist nach wie vor korrekt und wird beibehalten. Der Bericht nach Art. 47 RPV wird entsprechend den Empfehlungen angepasst.	Bericht nach Art. 47 RPV, Kapitel 4.6
22		Bahn-Doppelspurausbau	Wir weisen darauf hin, dass im nächsten Ausbauschritt STEP 2035 keine Massnahmen zum Doppelspurausbau vorgesehen sind.	Kein Antrag	Keine Anpassung.	-
23	Hinweise für nachfolgende Verfahren	Entwicklungsgebiete «Vorderegg» und «Ebnimüll / Grüt»	Wir weisen darauf hin, dass für die Gebiete Vorderegg und Ebnimüll/Grüt nach Art. 30 LSV im Rahmen der Gestaltungsplanung die Planungswerte zu sichern sind (vgl. auch Aktennotiz der Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts vom 5. Februar 2021).		Keine Anpassung.	-
24		Hochwasserschutz	Es wird auf diverse Gebiete mit Gefährdungen durch Hochwasser oder durch Massenbewegungen verwiesen.	Die bestehenden Gefährdungen durch Hochwasser und Massenbewegungen (in den von der Richtplan-Revision betroffenen Gebieten) sind in den nachfolgenden Verfahren bzw. bei der Projektierung von Bauten und Anlagen zu berücksichtigen.	Keine Anpassung.	-
25	Formelle Hinweise	Einreichung von Unterlagen zur Genehmigung	Für die Genehmigung sind die Unterlagen (Kommunaler Richtplan, Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV) im Minimum siebenfach einzureichen, wovon je zwei Exemplare das Amt für Raumentwicklung, zwei das Baurekursgericht und eines das Verwaltungsgericht erhalten. Zusätzlich sind die Unterlagen in elektronischer Form einzureichen. Weiter sind das Beschlussdokument der Gemeindeversammlung und eine Publikationsbestätigung sowie eine Rechtskraftbescheinigung betreffend den Rekurs in Stimmrechtssachen beizulegen. Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV muss Angaben zur Vorprüfung, Mitwirkung und Festsetzung sowie den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen beinhalten.	Kein Antrag	Keine Anpassung.	-
26		Publikation	Hinweise zur Eröffnung der Planfestsetzung und Genehmigung sowie der Rekursfrist und der Publikation.	Kein Antrag	Keine Anpassung.	-

Nr.	Thema	Unterthema	Erläuterung	Auftrag Anpassung / Überprüfung	Entscheid/ Behandlung	Anpassungen
27	Weiteres Vorgehen		Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen kann eine Genehmigung der Revision der Richtplanung in Aussicht gestellt werden.	Kein Antrag	Keine Anpassung.	-