

**Kanton Zürich
Gemeinde Niederweningen**



**Kommunale Richtplanung
Verkehrsplan**

**Bericht zu den nicht berücksichtigten
Einwendungen**

Genehmigung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 18.09.2025

Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident:

17. NOV. 2025

Der Gemeindeschreiber:

17. NOV. 2025

Impressum

Projekt
Verkehrsplan Gemeinde Niederweningen

Projektnummer
29092

Dokument
Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Auftraggeber
Gemeinde Niederweningen

Bearbeitungsstand
Genehmigung

Bearbeitungsdatum
30. September 2025

Bearbeitung
Anna Fässler, STW AG für Raumplanung

z:\gemeinde\niederweningen\29092_verkehrsrichtplan\01_rapl02_resultate\06_bericht_nb_einwendungen\20250930_niederweningen_verkehrsplan_bericht_nbe_beschluss.docx

Inhalt

1.	Vorbemerkungen	5
1.1	Aufbau des Berichts	5
1.2	Einwendungen	5
1.3	Anhörung nebengeordneter Planungsträger	6
2.	Nicht berücksichtigte Anträge	6
3.	Anliegen bereits erfüllt	9
4.	Berücksichtigte Anträge	10
5.	Beilagen	10
5.1	Auswertungstabelle Mitwirkungseingaben	10
5.2	Auswertungstabelle Anhörung	10

1. Vorbemerkungen

Die durch den Gemeinderat am 29.07.2024 verabschiedete Gesamtrevision des Verkehrsplans bestehend aus Richtplantext, 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.

Die im Rahmen der öffentlichen Auflage eingereichten und nicht berücksichtigten Einwendungen werden, gemäss § 7 PBG mit entsprechender Begründung der Ablehnung im vorliegenden Bericht behandelt. Der Bericht ist an der Gemeindeversammlung zusammen mit dem Richtplan festzusetzen. Eine Genehmigung durch die Baudirektion ist nicht erforderlich

1.1 Aufbau des Berichts

Kapitel 1.2 gibt eine Übersicht über die Einwendungen und Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe. In Kapitel 1.3 werden die Rückmeldungen im Rahmen der Anhörung der nebengeordneten Planungsträger in Zahlen zusammengefasst.

In Kapitel 2 werden alle nicht berücksichtigten Anträgen aufgeführt und Entscheid entsprechend begründet.

In Kapitel 3 wird erläutert, welche Anträge bereits anderweitig erfüllt wurden und daher kein Anpassungsbedarf am Verkehrsplan mehr besteht.

Kapitel 0 fasst die vorgenommenen Änderungen aufgrund der berücksichtigten Anträge zusammen.

Die Beilage beinhaltet zwei Tabellen (Mitwirkung Kapitel 5.1 und Anhörung Kapitel 5.2), welche die detaillierten Eingaben mit Anträgen sowie deren Behandlung mit Begründung und die jeweiligen Anpassungen am Verkehrsplan.

1.2 Einwendungen

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

11	Total Einwendungen
16	Total Anträge
7	Berücksichtigte Anträge
7	Nicht berücksichtigte Anträge
1	Bereits erfüllte Anliegen/Anträge
1	Anliegen/Anträge, welche nicht Gegenstand der Planungsvorlage bilden

Von den 16 Anträgen konnten 7 nicht berücksichtigt werden. Diese werden in Kapitel 2 dargelegt und begründet. In Kapitel 3 werden alle berücksichtigten Anträge kurz zusammengefasst.

1.3 Anhörung nebengeordneter Planungsträger

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

2	Total Eingaben
1	Total Anträge
1	Berücksichtigte Anträge
0	Nicht berücksichtigte Anträge

Der Antrag im Rahmen der Anhörung konnte berücksichtigt werden. Es sind demnach keine nicht berücksichtigten Anträge aus der Anhörung zu begründen. In Kapitel 3 werden alle berücksichtigten Anträge kurz zusammengefasst.

2. Nicht berücksichtigte Anträge

Antrag 4-e Generelle Einführung Tempo 30

Tempo 30 macht Sinn, wenn es unter Berücksichtigung von Sicherheit und Nutzen punktuell umgesetzt wird, aber nicht über das ganze Siedlungsgebiet. In der Eingabe wird auf verschiedene Studien verwiesen und daraus folgendes Fazit zur Einführung von Tempo 30 gezogen:

- 1. Umwelt- & Lärmemissionen höher
- 2. Trügerische Sicherheit = mehr Gefahr
- 3. Effektiver Nutzen -5.9 km/h

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Hauptziel des Gemeinderates sind die erhebliche Verbesserung der Lärmsituation entlang der Wehntalerstrasse, insbesondere im zentralen Abschnitt und im Bereich des Gebiets Vorderegg, wo dadurch eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung erst möglich wird. Zudem soll die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehr flüssiger werden.

Das Temporegime in einer Gemeinde folgt der Logik der Strassenhierarchie. Demnach kann auf einer Staatsstrasse nur Tempo 30 umgesetzt werden, wenn für das daran angeschlossene Siedlungsgebiet ebenfalls Tempo 30 gilt. Für die oben genannte Zielerreichung ist demnach Tempo 30 innerhalb des Siedlungsgebiets umzusetzen.

Nachtrag aufgrund des Gemeindeversammlungsbeschlusses am 18.09.2025: An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.

Antwort zum Fazit in der Eingabe:

- 1. Umwelt- & Lärmemissionen höher
Die Umwelt- und Lärmbelastung einer Massnahme (Tempo 30) ist eine Frage der Umsetzung. Grundsätzlich gilt: Niedrigeres Tempo = geringerer Verbrauch. Schwellen können sich negativ

auswirken, da sie ein Abbremsen und Beschleunigen zurfolge haben. Schwellen sind in Niederwenigen nicht vorgesehen. Diese sind für die Umsetzung von Tempo 30 nicht erforderlich.

2. Trügerische Sicherheit = mehr Gefahr

Einer trügerische Sicherheit ist stricke zu vermeiden. Entsprechende Massnahmen müssen in der Umsetzung der Massnahme (Einführung von Tempo 30) ergriffen werden. In der Verkehrsplanung wird zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit unterschieden. Im Siedlungsgebiet innerorts, wo Fussgänger unterwegs sind und Konfliktstellen vorhanden sind, wird die objektive Sicherheit insbesondere mit tieferen Geschwindigkeiten erreicht.

3. Effektiver Nutzen -5.9 km/h

Eine pauschale Aussage zur Effektivität einer Einführung von Tempo 30 zu machen ist nicht seriös, da die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von der Strassensituation anhängig sind. In der Gemeinde Niederwenigen wird es sicherlich Strassen geben, wo die Einhaltung von Tempo 30 eine Herausforderung sein wird (z.B. Dorfstrasse). Der effektive Nutzen beschränkt sich hier aber nicht nur auf den jeweiligen Strassenabschnitt, sondern auf den Gewinn für die gesamte Gemeinde, da die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung verringert wird, welcher durch eine Tempoabsenkung und Umgestaltung der Wehntalerstrasse im zentralen und östlichen Teil erreicht werden kann. Die erhebliche Lärmreduktion ermöglicht eine Siedlungsentwicklung ohne massive Lärmschutzmassnahmen (Wallschüttung, Lärmschutzwände und dergleichen) und vermindert damit die Zerschneidung der Gemeinde in einen Teil nördlich und einen Teil südlich der Wehntalerstrasse.

Antrag 5-a Fussweg entlang Singelenbach

Aufnahme Fussweg entlang Singelenbach, als Absicht, dort bei geeigneter Zeit eine Verbindung zu schaffen, um die Möglichkeit zu haben auf einem Wander-/ Fussweg aus dem Dorf in die Umgebung gehen zu können und ihn auch als Verbindung zum Freibad nutzen zu können.

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Gemeinderat hat im ersten Entwurf des Richtplans einen Fussweg entlang des Singelenbachs vorgesehen. Da dieser innerhalb des Gewässerraums zu liegen kommen würde ist gemäss Amt für Raumentwicklung im Rahmen der Vorprüfung das öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen.

Der Gemeinderat kam bei näherer Betrachtung zum Schluss, dass auf die Bezeichnung eines Fusswegs entlang des Singelenbachs im Richtplan, aus verschiedenen Gründen zu verzichten sei:

- Standortgebundenheit eines Fusswegs gemäss Richtplan (anzustreben sind Breiten von mind. 2.00 m, vgl. Richtplantext, Seite 16) nicht gegeben.
- Das Gelände entlang des Singelenbachs ist sehr steil und zum Bach hin abschüssig. Die Realisierung eines Fusswegs von 2 m Breite ist unrealistisch.
- Die Realisierung einer Fusswegverbindung vom Chriesweg bis zum Höhweg entlang des Singelenbachs würde mindestens im unteren Bereich Privatgrundstücke stark tangieren.

Antrag 7-a Schliessung der Alten Poststrasse für den Durchgangsverkehr

Die Alte Poststrasse/ Wehntalerstrasse soll umgehend für den Durchgangsverkehr gesperrt und damit dem Servitut auf Parzelle Kat.-Nr. 1202 Folge geleistet werden.

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für eine Ausgestaltung der Poststrasse als Sackgasse aus. Die Umsetzung der Sackgasse soll koordiniert, im Zuge des Quartierplanverfahrens Vorderegg vorgenommen werden. Entsprechende Massnahmen bedürfen keiner Festlegung im kommunalen Richtplan Verkehr.

Antrag 8-b: Verlegung Veloweg auf Boletstrasse - Chriesweg

Der Veloweg soll über die Boletstrasse und dann den Chriesweg nach Schleinikon geführt werden. Der Begegnungsbereich könnte damit vor allem für die Fussgänger genutzt werden und die eher unübersichtliche Abzweigung in die Austrasse könnte man so umgehen. Der Chriesweg müsste für dieses Anliegen velotauglich instand gestellt werden.

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Bei besagtem Radweg handelt es sich um eine bestehende regionale Freizeitroute. Diese Route ist im Richtplan nur informativ abgebildet und kann von der Gemeinde nicht angepasst werden.

Antrag 10: MTB-Trail

Der bestehende, oft genutzte Weg am Lägernordhang (im Gebiet Tannen Richtung Singelenbach) soll als MTB-Trails in der Verkehrsplan aufgenommen werden.

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

MTB-Trails können im Verkehrsplan grundsätzlich als informativer Inhalt aufgenommen werden. Dieser Inhalt hat jedoch keine rechtliche Wirkung bzw. erwirkt keine Standortgebundenheit der Anlage. Einzelne Biketrails können aktuell nur über ein Baubewilligungsverfahren realisiert werden. Dafür ist das Einverständnis des/der Grundeigentümer erforderlich.

Diverse Gemeinden entlang der Lägern/Gubrist sind derzeit an der Erarbeitung eines einheitlichen Bikekonzepts beteiligt (Initiant Verein Lägern Biketrails). Aufgrund der aktuellen Bestrebungen sollen im Verkehrsplan nicht voraussetzend einzelne Wege/Wegabschnitte bezeichnet werden, zumal dies keine rechtliche Wirkung entfalten würde.

Antrag 11-c: Gemischter Verkehr im ganzen Dorf

Der gemischte Verkehr (Fussgänger, Schüler, Autos, Traktoren, LKWs) ohne Einschränkungen oder bauliche Massnahmen sollte im ganzen Dorf umgesetzt werden. Der Beweis, dass es funktioniert existiert (Alte Dorfstrasse).

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die unterschiedliche Frequentierung der kommunalen Strassen erfordert eine situative Beurteilung und Ausgestaltung der Strassen. Mit der Realisierung von Tempo 30 besteht aber grundsätzlich mehr Spielraum für innovative Strassenraumgestaltung. Die Projektierung erfolgt allerdings nicht im kommunalen Richtplan Verkehr, sondern in einem Strassenbauprojekt oder bei kleineren Anpassungen im Zuge der Einführung von Tempo 30.

Antrag 11-d: Hochwasserüberlauf

Die Hauptstrasse zwischen der oberen und der unteren Subbrücke könnte als «Hochwasserüberlauf» ausgebildet werden, um das dicht besiedelte Gebiet Gumpenwies-Surbgasse-Binzacher zu sichern.

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Hochwasserschutzprojekte sind nicht Teil des kommunalen Richtplans Verkehr. Der Vorschlag kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Der Gemeinderat geht allerdings davon aus, dass die Befahrbarkeit der Staatsstrasse auch bei einem Hochwasser zu gewährleisten ist und diese demnach nicht als "Hochwasserüberlauf" genutzt werden kann/soll.

Antrag 11-e: Velo-Schnellstrecke

Für die geplante «Velo-Schnellstrecke» durch das Wehntal wird eine andere Linienführung näher an der Lägern vorgeschlagen. Der Chriesweg und der Gattikerweg vor Sünikon müssten dafür asphaltiert, sowie die Einmündung Gattikonerweg-Schleinikoner Dorfstrasse entschärft werden.

Entscheid:

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die überkommunalen Radwege werden durch die Region festgelegt. Der kommunale Richtplan Verkehr kann nur Wege auf dem Gebiet der Gemeinde Niederweningen festlegen.

Eine Übersicht über alle Anträge und deren Behandlung, sowie die vorgenommenen Anpassungen findet sich in Beilage 5.

3. Anliegen bereits erfüllt

Antrag 2-b Parkplätze an der Gumpenwiesenstrasse/Binzacherstrasse

Die sehr wenig vorhandenen öffentlichen Parkplätze an der Gumpenwiesenstrasse/ Binzacherstrasse sind zu erweitern.

Beantwortung: Das Anliegen wurde bereits erfüllt.

Die besagten Parkplätze wurden nur temporär aufgehoben. Diese werden nun wieder erstellt. Die Bezeichnung ist bereits in Auftrag gegeben.

Eine Übersicht über alle Anträge und deren Behandlung, sowie die vorgenommenen Anpassungen findet sich in Beilage 5.

4. Berücksichtigte Anträge

Aufgrund der öffentlichen Auflage (Mitwirkung und Anhörung) wurden am Verkehrsplan (Richtplan-Text und -Karte) 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).~~
An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.
- „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, zusätzlicher Anschluss des Binzacherwegs an die Wehntalerstrasse (kombiniert mit Sackgasse Binzacherweg) geprüft.
- Der Bergwanderweg Lägergrat wird in der Richtplan-Karte dargestellt.

Eine Übersicht über alle Anträge und deren Behandlung, sowie die vorgenommenen Anpassungen findet sich in Beilage 5.

5. Beilagen

5.1 Auswertungstabelle Mitwirkungseingaben

Separate Tabelle

5.2 Auswertungstabelle Anhörung

Separate Tabelle

Gemeinde Niederweningen - Verkehrsrichtplan
Auswertung öffentliche Auflage (24.09.-23.11.2024)

Stand: 30.09.2025
Nachträge aufgrund des Gemeindeversammlungsbeschlusses am 18.09.2025

Nr.	Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
1	Gemäss der vorgestellten Richtplankarte endet die neue Zone 30 km/h vor unserem Areal bei der Murzenstrasse nach der Wohnzone und geht danach bis zum Kreisel Surbtalstrasse (Industriezone) wieder in die 50 km/h Zone. Bucher-Guyer wird auch in Zukunft ein wichtiger Industrie- und Entwicklungsstandort in Niederweningen sein. Täglich holen mehrere Lastwagen Waren auf unserem Areal ab oder an. Bucher Municipal entwickelt neue Generationen von Kehrfahrzeugen auf dem Areal, welche ebenfalls im Normal-Betrieb unter 30 km/h fahren. In der Vergangenheit gab es vor allem im Winter schon diverse kleine Unfälle von zivilen Fahrzeugen, wo zu schnell auf der Murzenstrasse unterwegs waren. (Beilage: Planausschnitt mit Eintrag zu beantragtem T30 Abschnitt)	Aus obigen Sicherheitsgründen, mit der Zu- und Anlieferung von Lastwagen und der Weiterentwicklung/Testbetrieb von Kehrfahrzeugen auf dem Areal (angrenzend zur Murzenstrasse) würde es Bucher-Guyer begrüßen die Zone 30 km/h, falls möglich, bis zum Kreisel zur Surbtalstrasse weiterzuziehen.	Die angebrachte Begründung ist nachvollziehbar. Daher wird die Absicht zur Einführung von Tempo 30 auch auf das Industrieareal, bzw. die Murzenstrasse bis zur Gemeindegrenze erweitert. Die Festlegung von Tempo 30 auf Gemeindegebiet Schneisingen liegt in der Kompetenz der Gemeinde Schneisingen. Die Gemeinde Niederweningen wird die Absicht der Gemeinde Niedeweningen bei der Gemeinde Schneisingen platzieren und anregen, die Temporeduktion auch auf Schneisinger Seite, bis zum Kreisel weiterzuführen.	Richtplankarte: Die gelbe Fläche "Tempo 30" wird auf dem Industrieareal bis zur Gemeindegrenze erweitert. Richtplantext: Die Detailkarte in Kapitel 9 wird ebenfalls entsprechend angepasst. Gemeinde Schneisingen wird schriftlich über die Absicht der Gemeinde Niederweningen informiert und eine entsprechende Erweiterung von Tempo 30 bis zum Kreisel angeregt.
2-a	Seit Jahren intervenieren wir bei der Gemeindeverwaltung bezüglich einer sicheren Querung am Beginn der Gumpenwiesenstrasse! Beim Studium der vorliegenden Dokumente wird nun auf diesen Umstand Rücksicht genommen. Wir unterstützen den Kommunalen Richtplan generell und im Speziellen: Die Einmündung der Gumpenwiesenstrasse in die Wehntalerstrasse ist der mit Abstand wichtigste Zubringer (Sammelstrasse) des ganzen nördlichen Quartiers. Grosses Verkehrsaufkommen (über 3'000 Fahrzeuge pro Tag!) Die Querung für Kindergarten- wie Schulkinder ist Problematisch, weil eine Mauer eine Sicht auf den Verkehr verdeckt. Das sichere Fusswegnetz entlang der Wehntalerstrasse ist nicht gewährleistet. Eine sichere Querung ist daher nicht gegeben.	Bei der Gumpenwiesenstrasse wie bei der Dorfstrasse wird als eine wichtige Querung angezeigt. Dies wird auch im Detail Bericht angezeigt und darauf verwiesen dass dies so bleiben wird. Der Unterschied dieser beiden Querungen besteht darin, dass die Querung bei der Dorfstrasse als Fussgängerquerung signalisiert ist. Diejenige an der Gumpenwiesenstrasse nicht. In diesem Fall hat der Fussgänger gesetzlich gesehen, keinen Vortritt. Dieser Umstand wird seit längerer Zeit beanstandet und muss mit der Einführung des Richtplanes als sichere Querung umgesetzt und entsprechend signalisiert werden. Im Grunde genommen ist alles bereits vorhanden. Was fehlt ist die Markierung/ Signalisierung eines Fussgängerstreifens. (Könnte als Provisorium kostengünstig und schnellstens umgesetzt werden.)	Die Querung Gumpenwiesenstrasse ist als "wichtige Querung" im Richtplan enthalten. Bei "wichtigen Querungen" wird im Richtplan der Auftrag definiert, Massnahmen für eine sichere Querung (z.B. Fussgängerstreifen, Verengung und dergleichen) zu ergreifen, auch wenn Tempo 30 eingeführt wird. Die für die jeweilige "wichtige Querung" beste Massnahme zur Verbesserung objektiven Verkehrssicherheit muss für jede Querung im Einzelfall ermittelt werden. Dafür sind fallspezifische Abklärungen erforderlich, um die Zulässigkeit und die Zweckmässigkeit verschiedener Massnahmen zu prüfen.	Im Richtplantext, Kapitel 7.3 werden folgende Ergänzungen gemacht: - Ergänzung Richtungsweisende Festlegungen zu "wichtigen Querungen" - Ergänzung Hadlungsanweisung zu "wichtigen Querungen" - Wichtige Querungen werden als Objekt aufgenommen.
2-b	Parkierung: Die sehr wenig vorhandenen öffentlichen Parkplätze an der Gumpenwiesenstrasse/Binzacherstrasse sind zu erweitern. Dies auch in Anbetracht der Ansiedlung einer Kita/Spielgruppe. Die Besucherparkplätze der Liegenschaft Gumpenwiesenstrasse 2 und Alte Postrasse 1 sind nicht dafür vorgesehen!	Die sehr wenig vorhandenen öffentlichen Parkplätze an der Gumpenwiesenstrasse/ Binzacherstrasse sind zu erweitern.	Die besagten Parkplätze wurden nur temporär aufgehoben. Diese werden nun wieder erstellt. Die Bezeichnung ist bereits in Auftrag gegeben.	Keine Anpassung Das Anliegen wurde bereits erfüllt.
2-c	Tempo 30: Generell unterstützen wir Massnahmen betreffend Tempo 30 als flächendeckende Massnahme in ganz Niederweningen. Ebenfalls die Möglichkeit, dass dieses Regime auch auf der Wehntalerstrasse Anwendung finden könnte unterstützen wir.	Kein Antrag	Kenntnisnahme	Keine Anpassung
2-d	Eine Frage welche sich uns stellt: Der wichtigste Verkehrsknotenpunkt in Niederweningen ist die Kreuzung Wehntalerstrasse Gumpenwiesenstrasse/ Dorfstrasse. Von hier aus werden die nördlichen wie südlichen Gemeindegebiete bedient. An dieser Kreuzung bietet sich eigentlich ein Verkehrskreisel geradezu an. Die Platzverhältnisse sind grosszügig und somit könnte sich im Blick auf Sicherheitsaspekte wie ruhigerer Verkehr, Geschwindigkeitsdrosselung, Unfallgefahr, Abbiegeverkehr und Fussgängerquerung einiges umsetzen resp. lösen. Diese Variante hätte sicherlich Chancen sollte Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse nicht eingeführt werden können.	Kein Antrag	Dem Gemeinderat ist die unzufriedenstellende Situation an der Kreuzung Wehntalerstrasse/ Gumpenwiesenstrasse/ Dorfstrasse bewusst. Die Zuständigkeit für die Wehntalerstrasse (Staatsstrasse) liegt beim Kanton. Der Kanton erarbeitet derzeit eine Vorstudie für die Gestaltung und das Temporegime der Wehntalerstrasse. Die Gemeinden werden punktuell in den Prozess einbezogen. Die Beurteilung, welche Art Knoten (Kreisel, Lichtsignal, ...) an diesem Standort die beste Lösung wäre, kann mittels entsprechender Analyse der Ist-Situation und Modellierung der zukünftigen Verhältnisse und damit im Rahmen der Vorstudie des Kantons erfolgen. Um die Bedeutung der Kreuzung Wehntalerstrasse/ Gumpenwiesenstrasse/ Dorfstrasse in der kantonalen Diskussion zu platzieren, wird ein entsprechender Prüfauftrag an den Kanton "Hauptknoten Niederweningen" in den Richtplan aufgenommen. Der Gemeinderat beabsichtigt im 2026 mit einem Verkehrsgutachten die Probleme/Unzulänglichkeiten am Hauptknoten (Kreuzung Gumpenwiesen-/ Wehntaler-/ Dorfstrasse) aufzuzeigen und zudem einen direkten Anschluss des Binzacherwegs an die Wehntalerstrasse im Bereich der Parzelle Kat.-Nr. 2375 zu prüfen.	Anpassung Richtplankarte: Symbol bei Kreuzung "Hauptknoten Niederweningen" Anpassung Richtplantext, Kapitel 5.3 und 5.5: Prüfauftrag zur Optimierung des "Hauptknotens Niederweningen" (Wehntaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse) in Bezug auf Sicherheit und Verkehrsfluss

Nr.	Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
3-a	Für uns wichtig wäre eine gute Lösung bei der Kreuzung vor der Bezirksparkasse. Einerseits ist es sehr schwierig zu fast jeder Tageszeit, insbesondere zur Hauptverkehrszeit, die Kreuzung zu überqueren bzw. abzubiegen. Andererseits ist es der Hauptschulweg von vielen Kindergärten und Schülern. Ich bin seit Jahren im Lotsen- bzw. nun Begleitsdienst tätig und sehe oft gefährliche Situationen. Zum Glück ist noch nichts Schlimmeres passiert.	Es wäre uns ein grosses Anliegen, diese Kreuzung zu entschärfen. Diese Punkte betreffen auch die Kreuzung beim Beck Moor. Es braucht an diesen Kreuzungen aus Sicherheitsgründen und vom Fahrfluss her dringend eine Änderung.	Sowohl bei der Kreuzung Gumpenwiesen-/ Wehtaler-/ Dorfstrasse, als auch bei der Kreuzung Alte Post-/Wehtaler-/ Alte Stationsstrasse sind im kommunalen Richtplan Verkehrs Massnahmen vorgesehen (Tempo 30 , Wichtige Querungen). Die Umsetzung von Massnahmen auf der Wehtalerstrasse ist Sache des Kantons. Neu wird ein ergänzender Prüfauftrag an den Kanton betreffend Kreuzung Wehtalerstrasse/ Gumpenwiesenstrasse/ Dorfstrasse, bezeichnet als "Hauptknoten Niederweningen" aufgenommen. Vgl. hierzu Antwort 2-d Der Gemeinderat wird im Sinne der im Verkehrsplan bezeichneten Massnahmen und Prüfaufträge hinwirken. Der Gemeinderat beabsichtigt im 2026 mit einem Verkehrsgutachten die Probleme/Unzulänglichkeiten am Hauptknoten (Kreuzung Gumpenwiesen-/ Wehtaler-/ Dorfstrasse) aufzuzeigen und zudem einen direkten Anschluss des Binzacherwegs an die Wehtalerstrasse im Bereich der Parzelle Kat.-Nr. 2375 zu prüfen.	Anpassung Richtplankarte: Symbol bei Kreuzung "Hauptknoten Niederweningen" Anpassung Richtplankarte, Kapitel 5.3 und 5.5: Prüfauftrag zur Optimierung des "Hauptknotens Niederweningen" (Wehtaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse) in Bezug auf Sicherheit und Verkehrsfluss
3-b	Ich sah es ist eine 30er Zone auf der Hauptstrasse vorgesehen, was eine Verbesserung bringen könnte. Was jedoch gibt es für andere Lösungen falls diese auf der Kantonsstrasse nicht bewilligt wird?	Kein Antrag	Die Zuständigkeit für die Wehtalerstrasse liegt beim Kanton. Mittlerweile hat die Gemeinde vom kantonalen Tiefbauamt eine positive Rückmeldung erhalten, dass im zentralen Abschnitt (im Bereich der beiden Kreuzungen Gumpenwiesen-Wehtaler-/ Dorfstrasse und Alte Post-/Wehtaler-/ Alte Stationsstrasse Tempo 30 voraussichtlich eingeführt werden kann. An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehtalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehtalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.	Keine Anpassung
4-a	Demographische Entwicklung: Berücksichtigung respektive der Einfluss der Demographie-Entwicklung ist nicht berücksichtigt - Im Jahr 2025 werden 21 % über 65 Jahre alt sein und in 2030 24% - Es wird immer von Fussgängern und Velofahren gesprochen. Die ersten Babyboomer kommen ins Alter, wo diese nicht mehr Velofahren können und Mühe zu Fuss haben - ÖV ist bereits sehr stark digitalisiert, d.h. ältere Personen (>80J) sind heute schon nicht mehr in der Lage ein Ticket zu lösen	Kein Antrag	Die demographische Entwicklung wurde im Richtplan berücksichtigt. Ziel ist es für alle Altersklassen sichere und direkte Fuss- und Velowege anzubieten. Dies macht autounabhängiges Bewegen in den Quartieren und der gesamten Gemeinde attraktiver. Das Behindertengleichstellungsgesetz regelt die projektspezifische Umsetzung.	Keine Anpassung
4-b	Elektroauto / Elektrovelos: Die Zunahme von Elektroauto sowie Elektrovelos ist kaum berücksichtigt: - Die Elektroautos machen deutlich weniger Lärm durch Motorengeräusche. Lärmschutzmassnahmen sind daher überflüssig. - Elektrovelos fahren sehr schnell und werden Grossteils von weniger fitten wie auch älteren Personen benutzt (siehe dazu Abs. Tempo 30)	Kein Antrag	Motorengeräusche von Verbrennungsmotoren spielen bei niedriger Geschwindigkeit eine wesentliche Rolle. Bei höherem Tempo überwiegen die Rollgeräusche. Bei höherem Tempo macht es demnach keinen Unterschied, ob das vorbeifahrende Auto elektrisch oder mit einem konventionellen Verbrennungsmotor betrieben wird. In Kapitel 11 des Richtplankontextes finden sich zudem Festlegungen und Handlungsanweisungen zu neuen Mobilitätsformen inklusive E-Mobilität.	Keine Anpassung
4-c	Wehtalerstrasse: Die Wehtalerstrasse ist die Verbindung nach Koblenz. Da der Verkehr auf der Strecke zunehmen wird, muss das Einbiegen mit MIV aus den Quartierstrassen optimiert werden und vom Velo- und Fussgängerverkehr getrennt werden. Das Einbiegen wurde nicht berücksichtigt und die Trennung Velo- und Fussgänger vom restlichen Verkehr nur teilweise berücksichtigt.	Kein Antrag	Aus der Eingabe geht kein klarer Antrag hervor. Die Wehtalerstrasse ist eine Staatsstrasse. Die diesbezügliche Kompetenz liegt folglich beim Kanton. Der Kanton befasst sich aktuell im Rahmen einer Vorstudie mit der Optimierung der Gestaltung und des Temporegimes der Wehtalerstrasse. Im Richtplankarte, Kapitel 5 formuliert die Gemeinde Niederweningen Prüfaufträge. Auf der Wehtalerstrasse sollen insbesondere die Aspekte Aufwertung des Strassenraums / Verkehrsberuhigung, Verminderung der Trennwirkung, Optimierung der Querungen für den Fuss- und Veloverkehr, Schulwegsicherheit und Lärmreduktion sowie die Optimierung des "Hauptknotens Niederweningen" Gumpenwiesen-/Dorfstrasse in Bezug auf Sicherheit und Verkehrsfluss (Vgl. hierzu Antwort 2-d) behandelt werden. insbesondere sollen Temporeduktionen eine Verbesserung der Einbiegesituation und für die Velofahrer- und Fussgänger bringen. An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehtalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehtalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.	Anpassung Richtplankarte: Symbol bei Kreuzung "Hauptknoten Niederweningen" Anpassung Richtplankarte, Kapitel 5.3 und 5.5: Prüfauftrag zur Optimierung des "Hauptknotens Niederweningen" (Wehtaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse) in Bezug auf Sicherheit und Verkehrsfluss
4-d	Erhöhung des ÖV: Bahnstrecke Oberglatt - Niederweningen soll langfristig doppelspurig werden (ihr Bericht, Kap. 3.2.3). Der ÖV-Anteil soll um 6% gesteigert werden bis 2030 ggü. 2013. Wie soll das umgesetzt werden im 2030 6% mehr Personen im ÖV und nicht mehr Züge (da langfristig die Doppelspur geplant ist), wenn diese in der Stosszeit heute bereits in Schöffliisdorf voll sind.	Kein Antrag	Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV bestätigt mit Mail vom 24.01.2025, dass die Kapazität der S-Bahn auf besagtem Abschnitt nicht ausgeschöpft ist. Massgebend für die Auslastung ist die Belegung der Sitzplätze in der zweiten Klasse. Der Kurs mit der höchsten Nachfrage während der morgendlichen Hauptverkehrszeiten (7:04 ab Niederweningen) weist zwischen Rümlang und Glattbrugg (höchster Wert auf dem Abschnitt Niederweningen-Zürich) eine durchschnittliche Auslastung von 72% (Montag bis Donnerstag) auf (Wert 2023, Werte 2024 noch nicht vorliegend). Im Wehtal selbst ist die Auslastung noch deutlich tiefer. Damit kann der angestrebte ÖV-Anteil mit dem heutigen Angebot genügend abgedeckt werden.	Keine Anpassung

Nr.	Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
4-e	Tempo 30: Ein generelles Tempo 30 ist nicht vereinbar unter Berücksichtigung von Sicherheit und Nutzen! Gemäss ihrem Bericht im Kap. 4.12 wurde im Bereich der geplanten Tempo 30 Zonen ca. 1 Unfall/Jahr mit Personenschaden registriert, meist mit leichten Verletzungen. Folgende Studien halten zu Tempo 30 fest: BFU Sinus 2023 Auf Strassen mit Tempo 30 hält nur knapp jedes zweite Fahrzeug das Geschwindigkeitslimit ein. Knapp 60 % der schweren Unfälle wegen Unaufmerksamkeit/Ablenkung geschehen innerorts Fussgänger sind in 25% der Unfälle die Unfallverursacher. Die passieren in 56% nicht auf dem Fussgängerstreifen. Problematisch bleibt die Entwicklung bei den Velo und E-Bike-Fahrenden: Die Zahl der schweren Velounfälle nimmt nicht ab, die Zahl der schweren E-Bike-Unfälle steigt rasant. Fast 2/3 der E-Bike Unfälle sind Schleuder- und Selbstunfälle. Bei diesen ist Unaufmerksamkeit/Ablenkung die häufigste Hauptursache (20 %), gefolgt von Alkohol (16 %) und nicht angepasster Geschwindigkeit (12 %) Die wichtigsten Hauptursachen bei den Velo-Unfällen sind Unaufmerksamkeit/Ablenkung (19 %), Alkohol (16 %) und nicht angepasste Geschwindigkeit (13 %). Bei den Kollisionen (rund 40 % der Velounfälle) spielen diese Ursachen eine untergeordnete Rolle. Hier sind Vortrittsmissachtungen die wichtigste Ursache (54 %). Die wichtigste Ursache für die E-Trottinett-Unfälle ist Alkohol: Fast vier von zehn dieser Unfälle sind darauf zurückzuführen. An zweiter Stelle steht Unaufmerksamkeit/Ablenkung (20 %). Etwa jeder fünfte Unfall ist eine Kollision. Fast die Hälfte der Kollisionen ist auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen. Fast die Hälfte der schweren Schleuder- und Selbstunfälle mit dem Auto ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit oder Alkohol zurückzuführen. Bei den Kollisionen ist Vortrittsmissachtung die häufigste Unfallursache (23 %), gefolgt von Unaufmerksamkeit/ Ablenkung (18 %). 45 % der schweren Motorradunfälle sind Schleuder-/Selbstunfälle. Bei Autos- und Motorradunfällen ist mehr als die Hälfte der Unfälle sind ausserorts. Umgekehrtes Bild, d.h. Gossteils innerorts, zeigt sich bei den übrigen Verkehrsteilnehmern TCS „Zonen unter der Lupe“ 2008 Schwellen sind Benzinfresser, d.h. 25% mehr CO2 Ausstoss. Bauliche Massnahmen zur Temporeduktion führen nachweislich zu erhöhtem Lärmpegel. ETHZ „ Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit“ Anteil Unfälle mit Fussgängern steigt! Vorher: 0,7%, nachher: 2.5%. Entwicklung der Geschwindikeitsverteilung: Bei Tempo 50 wird durchschnittlich 47.0 km/h gefahren, bei Tempo 30 sind es 41.1 km/h → effektive Temporeduktion ist nicht 20 km/h sondern nur 5.9 km/h. Bei Tempo 50 fahren durchschnittlich 9.3% und bei Tempo 30 61.6% zu schnell. Fazit zu Tempo 30: 1. Umwelt- & Lärmemissionen höher 2. Trügerische Sicherheit = mehr Gefahr 3. Effektiver Nutzen -5.9 km/h	Tempo 30 macht Sinn, wenn es unter Berücksichtigung von Sicherheit und Nutzen punktuell umgesetzt wird, aber nicht über das ganze Siedlungsgebiet.	Hauptziel des Gemeinderates sind die erhebliche Verbesserung der Lärmsituation entlang der Wehntalerstrasse, insbesondere im zentralen Abschnitt und im Bereich des Gebiets Vorderegg, wo dadurch eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung erst möglich wird. Zudem soll die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehr flüssiger werden. Das Temporegime in einer Gemeinde folgt der Logik der Strassenhierarchie. Demnach kann auf einer Staatsstrasse nur Tempo 30 umgesetzt werden, wenn für das daran angeschlossene Siedlungsgebiet ebenfalls Tempo 30 gilt. Für die oben genannte Zielerreichung ist demnach Tempo 30 innerhalb des Siedlungsgebiets umzusetzen. An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen. Antwort zum Fazit in der Eingabe: 1. Umwelt- & Lärmemissionen höher Die Umwelt- und Lärmbelastung einer Massnahme (Tempo 30) ist eine Frage der Umsetzung. Grundsätzlich gilt: Niedrigeres Tempo = geringerer Verbrauch. Schwellen können sich negativ auswirken, da sie ein Abbremsen und Beschleunigen zurfolge haben. Schwellen sind in Niederweningen nicht vorgesehen. Diese sind für die Umsetzung von Tempo 30 nicht erforderlich. 2. Trügerische Sicherheit = mehr Gefahr Einer trügerische Sicherheit ist stricke zu vermeiden. Entsprechende Massnahmen müssen in der Umsetzung der Massnahme (Einführung von Tempo 30) ergriffen werden. In der Verkehrsplanung wird zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit unterschieden. Im Siedlungsgebiet innerorts, wo Fussgänger unterwegs sind und Konfliktstellen vorhanden sind, wird die objektive Sicherheit insbesondere mit tieferen Geschwindigkeiten erreicht. 3. Effektiver Nutzen -5.9 km/h Eine pauschale Aussage zur Effektivität einer Einführung von Tempo 30 zu machen ist nicht seriös, da die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von der Strassensituation anhängig sind. In der Gemeinde Niederweningen wird es sicherlich Strassen geben, wo die Einhaltung von Tempo 30 eine Herausforderung sein wird (z.B. Dorfstrasse). Der effektive Nutzen beschränkt sich hier aber nicht nur auf den jeweiligen Strassenabschnitt, sondern auf den Gewinn für die gesamte Gemeinde, da die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung verringert wird. -weleher durch eine Tempoabsenkung und Umgestaltung der Wehntalerstrasse im zentralen und östlichen Teil erreicht werden kann. Die erhebliche Lärmreduktion ermöglicht eine Siedlungsentwicklung ohne massive Lärmschutzmassnahmen (Wallschüttung, Lärmschutzwände und dergleichen) und vermindert damit die Zerschneidung der Gemeinde in einen Teil nördlich und einen Teil südlich der Wehntalerstrasse.	Keine Anpassung An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.

Nr.	Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
4-f	Giesskannenprinzip ist falsch, weil die Lösungen nicht an der Quelle angegangen werden. - Die Strasse zur Badi Sandhöli ist vielbefahren. Es sind viele Eltern, die ihre Kinder in den warmen Monaten in die Badi fahren und abholen; Jogger fahren hoch; Hündeler ebenfalls um Gassi zu gehen; inzwischen auch öfters Camper. Geschätzt fahren 50% der Autos und Motorräder mit Aargauer Kennzeichen hoch. - Viele Strassen in Niederweningen sind steil, wie diese in die Badi. Wenn diese Strassen auf Tempo 30 gesenkt werden, werden wie anderenorts Velofahrer, Kickboarder etc. die Autos und Motorräder überholen. - Wie will man die Eltern davon abhalten ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen? Das ist vor allem beim Mammutwis und dem Alten Schulhaus so. Keine Massnahmen dazu sind im Richtplan zu erkennen.	Kein Antrag	Nachfolgend werden die 3 Stichpunkte beantwortet: - Grundsätzlich tragen sichere, attraktive und direkte Fussverbindungen dazu bei, dass Wege eher zu Fuss, statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Dies wird mit den Festlegungen im Richtplan angestrebt. - Grundsätzlich gilt Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer. Bergabwärts-Überholmanöver z.B. von Velofahrern können jedoch nicht ausgeschlossen werden. - Das Zur-Schulebringen kann mittels Massnahmen im Verkehrsplan nur indirekt beeinflusst werden. Dafür ist es wichtig, dass die Fuss- und Veloverbindungen sicher und direkt sind. Hierbei leisten die im Richtplan vorgesehenen Massnahmen einen Beitrag.	Keine Anpassung
5-a	Fussweg Singelenbach: Ich begrüsse es, werden nicht geteerte Fussgängerverbindungen, möglichst nahe zum Dorfzentrum und ÖV im Richtplan Verkehr vorgesehen. Die Lage ist, wie erläutert an der Vorstellung des kommunalen Richtplans Verkehr, ja nicht scharf definiert, sie deutet eine Massnahme in diesem Bereich an. So unterstütze ich es den Fuss & Wanderweg in Bereich Singelenbach wieder aufzunehmen, als Absicht, dort bei geeigneter Zeit eine Verbindung zu schaffen, um die Möglichkeit zu haben auf einem Wander-/ Fussweg aus dem Dorf in die Umgebung gehen zu können und ihn auch als Verbindung zum Freibad nutzen zu können. In Zukunft sicher attraktiv ist es auch teilweise im Wald beschattet.	Aufnahme Fussweg entlang Singelenbach.	Der Gemeinderat hat im ersten Entwurf des Richtplans einen Fussweg entlang des Singelenbachs vorgesehen. Da dieser innerhalb des Gewässerraums zuliegen kommen würde ist gemäss Amt für Raumentwicklung im Rahmen der Vorprüfung das öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen. Der Gemeinderat kam bei näherer Betrachtung zum Schluss, dass auf die Bezeichnung eines Fusswegs entlang des Singelenbachs im Richtplan, aus verschiedenen Gründen zu verzichten sei: - Standortgebundenheit eines Fusswegs gemäss Richtplan (anzustreben sind Breiten von mind. 2.00 m, vgl. Richtplantext Seite 16) nicht gegeben. - Das Gelände entlang des Singelenbachs ist sehr steil und zum Bach hin abschüssig. Die Realisierung eines Fusswegs von 2 m Breite ist unrealistisch. - Die Realisierung einer Fusswegverbindung vom Chriesweg bis zum Höhweg entlang des Singelenbachs würde mindestens im unteren Bereich Privatgrundstücke stark tangieren.	Keine Anpassung
5-b	Tempo 30 Ich unterstütze die Absicht im ganzen Gemeindegebiet Tempo 30 einzuführen, (auch wenn das mich beschränkt, bei den Talfahrten mit dem Velo), mit der Hoffnung, dass auch die Wehntalerstrasse leise werden darf.	Kein Antrag	Kenntnisnahme	Keine Anpassung
5-c	Areal Grüt Ich unterstütze es, nochmals die Situation entlang der Surb bei der Mühle und Grüt zu reflektieren. In meinen Augen wäre der Fussweg auf dem Gemeindehausareal nicht minderwertig, liesse eine gewissen privaten Raum der Siedlung nördlich der Surb zu, obwohl dort der Unterhaltsweg für die Surb angelegt ist, was dem Gewässer einen Raum gewährt. Würde auch das Areal des Gemeindehauses mal für Wohnzwecke genutzt, wäre die Erschliessung dort eher nordseitig angelegt, würde mit der Fussweg sich vertragen. Dafür könnte auf der Ponywiese ein zentraler Begegnungsraum im Dorf entstehen an einer sehr attraktiven Lage?	Kein Antrag	Ein Fussweg (anzustreben sind Breiten von mind. 2.00 m, vgl. Richtplantext Seite 16) auf der Südseite der Surb wurde vom Gemeinderat geprüft. Gemäss AWEL (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich) muss ein solcher Fussweg zwingend ausserhalb des Gewässerraums zuliegen kommen. Nördlich der Surb ist dies auf dem bestehenden Bewirtschaftungsweg, welcher direkt an den Gewässerraum angrenzt möglich. Auf der Südseite gibt es aktuell einen schmalen Trampelpfad. Dieser wurde der Gemeinde im Rahmen des Gewässerrevitalisierungsprojekts zugestanden. Ein Fussweg gemäss Richtplan (Mindestbreite von 2 m) kann zwischen dem Gemeindehaus und der Surb nicht realisiert werden, da die Platzverhältnisse zu eng sind. Aus diesen Gründen wurde der Fussweg auf die Nordseite der Surb gelegt. Zumal dieser bereits im rechtskräftigen kommunalen Richtplan Verkehr von 1982 dort eingetragen und im Entwurf des kommunalen Richtplans Verkehr aus dem Jahr 2000 bestätigt wurde. Die Ponywiese (Pazelle Kat.-Nr. 2637) ist in Privatbesitz. Mit der Grundeigentümerin haben Gespräche bezüglich einer öffentlichen Nutzung an diesem Standort stattgefunden. Jedoch konnte keine Einigung erzielt werden.	Keine Anpassung

Nr.		Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
6	47 Unterzeichnende	Wir wohnen seit 1998 an der Gumpenwisenstrasse und haben in den vergangenen 26 Jahren einen steten Zuwachs des Autoverkehrs miterlebt, der mittlerweile ein Ausmass erreicht hat, welches die Sicherheit und Lebensqualität in unserer Strasse beeinträchtigt. Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Bucher-Gujer Häuser im Binzacher ist in Zukunft sogar mit einer nochmals weiteren Erhöhung der Verkehrsbelastung zu rechnen. Da ein grosser Teil dieses Verkehrs aus dem Binzacher Quartier stammt, beantragen wir zur Entlastung unserer Strasse, den temporären Anschluss im Westen des Binzacherwegs an die Wehntalerstrasse permanent für den Motorfahrzeugverkehr zu öffnen (s. Kartenausschnitt auf nächster Seite). Dieser provisorische Anschluss war in früheren Jahren während Zeiten intensiver Bautätigkeit bereits über längere Zeiträume problemlos betrieben worden. Mit der beantragten Massnahme kann der Verkehr aus dem Binzacher direkt in die Wehntalerstrasse abfliessen, ohne den Umweg über die Gumpenwisenstrasse machen zu müssen, was für die allermeisten Beteiligten eine grosse Erleichterung bedeutet. (Beilagen: 1 Planausschnitt)	Temporären Anschluss im Westen des Binzacherwegs an die Wehntalerstrasse permanent für den Motorfahrzeugverkehr öffnen.	Das Anliegen ist nachvollziehbar. Da die Wehntalerstrasse betroffen ist, fällt dieser Entscheid letztlich in die Kompetenz des Kantons. Gemäss Rückmeldung des Kantonalen Tiefbauamtes sind für die Realisierung eines neuen, zusätzlichen Anschlusses an die Wehntalerstrasse mit einem Verkehrsgutachten die Probleme/Unzulänglichkeiten am Hauptknoten (Kreuzung Gumpenwiesen-/ Wehntaler-/ Dorfstrasse) aufzuzeigen. Können diese am bestehenden Knoten nicht gelöst werden, kommt ein neuer Anschluss in Betracht. Der Gemeinderat beabsichtigt im 2026 eine entsprechendes Verkehrsgutachten erarbeiten zu lassen.	Anpassung Richtplante, Kapitel 5.3 und 5.5: Prüfauftrag zur Optimierung des "Hauptknotens Niederweningen" (Wehntaler-Gumpenwiesen-Dorfstrasse) in Bezug auf Sicherheit und Verkehrsfluss und in diesem Zusammenhang Prüfen eines zusätzlichen, neuen Anschlusses des Binzacherwegs an die Wehntalerstrasse. Anpassung Richtplankarte: Aufnahme Pfeilsymbol "Anschluss Binzacherweg prüfen"
7-a		Auf unserem Grundstück, alte Poststrasse 17 (Parzelle 1202) liegt eine Servitude welche besagt, dass wir einen Wendeplatz zu stellen haben, dies da die alte Poststrasse zur Wehntalerstrasse in Richtung Zürich aufgrund kantonomer Vorgaben (Einfahrt in einem zu spitzen Winkel in die Kantonsstrasse) zu einer Sackgasse umgestaltet werden müsste. Dass die alte Poststrasse eine Sackgasse werden sollte, war mit ein Entscheidungsgrund um dieses Grundstück zu erwerben, es hätte uns ermöglicht unsere Kinder bedenkenlos vor dem Haus spielen zu lassen. Seit unserem Einzug vor bald 6 Jahren (Februar 2019) hat sich allerdings bezüglich Umgestaltung zur Sackgasse nichts getan. Dafür können wir regelmässig beobachten, wie PKW's und insbesondere auch Lastwagen mit unverminderter Geschwindigkeit durch die alte Poststrasse fahren - als Abkürzung zur Tankstelle oder um stockenden Verkehr zu umfahren. Unsere bisherigen Anfragen an den Gemeinderat, was bzgl. Umgestaltung zur Sackgasse weiter geschehe, wurden vertagt oder mit der Aufforderung von einer Unterschriftensammlung zurückgewiesen. (Beilagen: Aktenergänzung Sistierung und Dienstbarkeitsvertrag)	Im Hinblick auf die anstehende Verkehrsrichtplan-Überarbeitung, fordern wir sie auf eine Lösung hinsichtlich der Situation alte Poststrasse/ Wehntalerstrasse, dieses unnötigen Durchgangsverkehrs und unserer Servitude umzusetzen. Spezifisch fordern wir Sie auf die Alte Poststrasse für den Verkehr aus der Wehntalerstrasse sofort zu schliessen, bis eine endgültige Lösung gefunden wurde.	Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für eine Ausgestaltung der Poststrasse als Sackgasse aus. Die Umsetzung der Sackgasse soll koordiniert, im Zuge des Quartierplanverfahrens Vorderegg vorgenommen werden. Entsprechende Massnahmen bedürfen keiner Festlegung im kommunalen Richtplan Verkehr.	Keine Anpassung
7-b		Wir begrüssen gleichzeitig die Einführung von Tempo 30 auf sämtlichen Gemeindestrassen sowie der Wehntalerstrasse.	Kein Antrag	Kenntnisnahme	Keine Anpassung
8-a		Einwendung Tempo 30, Richtplante S. 23, 9.4 Detailkarte: Meine Einwendung betrifft die Zone 30 auf der Hauptstrasse. Ich würde sie gerne verlängern, so dass sie bei der Brücke Surbgasse beginnt. Im Richtplante wird erläutert, dass «die Attraktivität der Strassenräume massgeblich von der Geräuschkulisse abhängen». Dem stimme ich voll und ganz zu und möchte darum einwenden, die Tempo 30 Zone bis zur Brücke Surbgasse zu verlängern. Danach ist «nur» noch auf einer Seite Wohngebiet. Ich wäre auch für eine Tempo 30 Zone von Kreisel zu Kreisel. Dass im ganzen Dorf in den Quartieren Tempo 30 gilt fände ich gut. So ist der motorisierte Verkehr langsamer und ruhiger unterwegs.	Verlängerung T30 auf der Hauptstrasse bis zur Surbgasse oder sogar Umsetzung auf dem Abschnitt zwischen den beiden Kreisel (bei Ortseingängen).	Die Zuständigkeit für die Wehntalerstrasse (Staatsstrasse) liegt beim Kanton. Der Kanton erarbeitet derzeit eine Vorstudie für die Gestaltung und das Temporegime der Wehntalerstrasse. Im aktuellen Entwurf beginnt Tempo 30 ab der Einmündung der Surbgasse, auf Höhe der Liegenschaft Kat. Nr. 2627 und damit weiter westlich, als im Verkehrsplan bisher eingezeichnet. Diese Erweiterung wird in den Richtplan aufgenommen. Gemäss Rückmeldungen des Kantons kann eine Ausdehnung von Tempo 30 weiter nach Westen (Abschnitt Vorderegg) aktuell nicht in Betracht gezogen werden. Der Gemeinderat hält jedoch an diesem Ziel fest und prüft derzeit Massnahmen, wie dies mittel langfristig erreicht werden kann. An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.	Anpassung Richtplankarte: Ausdehnung Signatur "Tempo 30" bis zur Surbgasse, auf Höhe der Liegenschaft Kat. Nr. 2455 (Analog Entwurf der Vorstudie Wehntalerstrasse, Plan 2, Abschnitt: Niederweningen-West, 1:500, Version A vom 29.10.2024) An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.
8-b		Einwendung Veloverkehr, Richtplante S. 19, 8.4 Detailkarte: Meine Einwendung betrifft einen kurzen Abschnitt des Veloweges in der «Begegnungszone Alte Dorfstrasse». Ich möchte einwenden, dass der Veloweg über die Boletstrasse und dann den Chriesweg nach Schleinikon geführt wird. So kann der Begegnungsbereich vor allem für die Fussgänger genutzt werden und die eher unübersichtliche Abzweigung in die Austrasse könnte man so umgehen. Der Chriesweg müsste für dieses Anliegen velotauglich instand gestellt werden.	Der Veloweg soll über die Boletstrasse und dann den Chriesweg nach Schleinikon geführt werden.	Bei besagtem Radweg handelt es sich um eine bestehende regionale Freizeitroute. Diese Route ist im Richtplan nur informativ abgebildet und kann von der Gemeinde nicht angepasst werden.	Keine Anpassung

Nr.		Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
9	19 Unterzeichnende	Fussgängerstreifen Dorfstrasse gegenüber Crealine GmbH Geschäft (Dorfstrasse 35): Der Schulweg wird täglich von zahlreichen Kindergartenkindern sowie Primar- und Sekundarschülern*innen frequentiert. Seit der Fertigstellung der Siedlung Gupfengarten ist die Anzahl der Kinder, die auf ihrem Schulweg die Dorfstrasse überqueren müssen, deutlich gestiegen. Aufgrund des teilweise hohen Tempos der Autos besteht eine erhebliche Gefahr für die Fussgänger, die auf ihrem Weg zur Schule die Strasse überqueren müssen. An der Stelle des gewünschten Zebrastreifens ist die Sichtbarkeit zusätzlich eingeschränkt wegen beiden Kurven, was das Überqueren nochmals deutlich gefährlicher macht. Vor allem in den Wintermonaten oder bei schlechten Witterungsverhältnissen (Regen, Nebel, Dunkelheit) ist das Risiko von Unfällen deutlich erhöht, da Autofahrer zu spät reagieren können. Ein Zebrastreifen schafft klare Regeln sowie Sicherheit für Fussgänger*innen wie auch Autofahrer*innen. Aktuell kommt es oft zu langem beidseitigem Abwarten, denn die Kinder wissen meistens, dass ein Auto Vorrecht hat, aber Autofahrer*innen wollen doch lieber den Kindern Vorrecht geben, als loszufahren und zu riskieren, dass ein Kind dann doch loslaufen könnte. Zusätzlich wird den Kindern beigebracht, eine Strasse nur auf dem Fussgängerstreifen zu überqueren. Daher ist es auch diesbezüglich aktuell nicht ideal, weil sie an dieser Stelle gezwungen sind, die Strasse ohne Fussgängerstreifen zu überqueren und dies für Verwirrung sorgt. Kinder sind nicht in der Lage Gefahren abzuschätzen und es könnte sie dazu verleiten, auch an anderen Stellen eine Strasse ohne Fussgängerstreifen zu überqueren.	Hiermit möchten wir einen Antrag zur Errichtung eines neuen Fussgängerstreifens (Zebrastreifen) auf dem Schulweg in Niederweningen stellen. Den konkreten Standort für den Fussgängerstreifen entnehmen Sie dem angefügten Screenshot (Dorfstrasse, im Bereich Einmündung in die Gupfenstrasse/ Dorfstrasse auf der Höhe vom Crealine GmbH Geschäft; gegenüber Dorfstrasse 35). Dieser Antrag ist als Ergänzung des Antrags für Einführung der Tempo 30 gedacht, er soll den Antrag für das Tempolimit auf keinen Fall ersetzen.	Die Argumente sind nachvollziehbar. Am Standort Dorfstrasse, im Bereich Einmündung in die Gupfenstrasse/ Dorfstrasse (Höhe vom Crealine GmbH) wird im Richtplan neu eine "wichtige Querung" bezeichnet. Bei "wichtigen Querungen" wird im Richtplan der Auftrag definiert, Massnahmen für eine sichere Querung (z.B. Fussgängerstreifen, Verengung und dergleichen) zu ergreifen, auch wenn Tempo 30 eingeführt wird. Die für die jeweilige "wichtige Querung" beste Massnahme zur Verbesserung objektiven Verkehrssicherheit muss für jede Querung im Einzelfall ermittelt werden. Dafür sind fallspezifische Abklärungen erforderlich, um die Zulässigkeit und die Zweckmässigkeit verschiedener Massnahmen zu prüfen.	Anpassung Richtplankarte: Aufnahme einer geplanten "wichtigen Querung" am Standort Dorfstrasse, im Bereich Einmündung in die Gupfenstrasse/ Dorfstrasse (Höhe Crealine GmbH) Ergänzung Richtplankarte: Kapitel 7.3 - Ergänzung Richtungsweisende Festlegungen zu "wichtigen Querungen" - Ergänzung Hadlungsanweisung zu "wichtigen Querungen" - Wichtige Querungen werden als Objekt aufgenommen. Kapitel 7.4 Aufnahme Symbol für geplante "wichtige Querung" Dorfstrasse (Gupfenstrasse) in der Detailkarte
10	54 Unterzeichnende	Die Gemeinde Niederweningen mit dem Verein Radsportschule Lägern (RSS Lägern) von über 50 aktiven Bikekids aus der Region, welche wöchentlich zum Training in Niederweningen erscheinen, bietet diesen Kindern ein zusammenhängendes Velowegnetz an. Diese Kinder möchten aber auch auf den Wegen neben dem Velowegnetz fahren und ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten verbessern. Die Leiter der Radsportschule lernen den Kindern den Umgang mit dem Velo. Aus diesen Kindern werden Erwachsene, welche sich gerne mit dem Velo bewegen und das zukünftige Velowegnetz der Schweiz benützen werden. Die Kinder werden auch an den Mountainbike Kodex herangeführt. Die Leiter in den Trainings auf die sechs Verhaltensregeln hin: zeige Respekt, schütze dich, bleibe auf dem Weg, trage Sorge zur Umwelt, hinterlasse keine Spuren und kenne deine Grenzen. Leider haben die Kinder in der Gemeinde Niederweningen wenig Möglichkeiten ihre Fähigkeiten zu trainieren. Immer auf Radwegen fahren, ist für die Kinder langweilig. Sie möchten spannende Trails fahren. Mit einem offiziellen Trail der Gemeinde Niederweningen könnten die Kids der Radsportschule (RSS Lägern) aber auch begeisterte Freizeitbiker auf einem legalen Trail trainieren und sich austoben. Die Gefahr vom illegalen Fahren in Waldteilen, wo sich das Wild zurückziehen kann, kann so dezimiert werden. Am Lägernhang (im Gebiet Tannen Richtung Singelenbach) hat es einen spannenden und vielseitigen Trail, welcher von den Kids im Training gerne genutzt wird. Durch die Aufnahme eines MTB-Trails in den kommunalen Richtplan Verkehr könnte die Radsportschule Lägern sowie der Breitensport der Region nur profitieren. Mit dieser Aufnahme könnten die Ziele der Gemeinde -Mobilität möglichst nachhaltig ausgestalten- und Begegnungsräume schaffen erreicht werden. Ein seit Jahren bestehender Trail könnte in den kommunalen Richtplan Verkehr eingebettet werden und es werden neuen Begegnungsräume geschaffen für velobegeisterte Menschen.	Aufnahme eines MTB-Trails in der Gemeinde Niederweningen am Lägernnordhang (im Gebiet Tannen Richtung Singelenbach)	MTB-Trails können im Verkehrsplan grundsätzlich als informativer Inhalt aufgenommen werden. Dieser Inhalt hat jedoch keine rechtliche Wirkung bzw. erwirkt keine Standortgebundenheit der Anlage. Einzelne Biketrails können aktuell nur über ein Baubewilligungsverfahren realisiert werden. Dafür ist das Einverständnis des/der Grundeigentümer erforderlich. Diverse Gemeinden entlang der Lägern/Gubrist sind derzeit an der Erarbeitung eines einheitlichen Bikekonzepts beteiligt (Initiant Verein Lägern Biketrails). Aufgrund der aktuellen Bestrebungen sollen im Verkehrsplan nicht vorauseilend einzelne Wege/Wegabschnitte bezeichnet werden, zumal dies keine rechtliche Wirkung entfalten würde.	Keine Anpassung
11-a		Wir würden den Imbiss gerne in den nächsten Jahren neu bauen. Das heisst näher an der Strasse ein Gebäude mit Gastro und Läden stellen, damit der «belebte Dorftell dort beginnen kann.	Tempo 30 auf der Hauptstrasse verlängern, so dass sie bei der Einmündung Surbgasse beginnt.	Die Zuständigkeit für die Wehntalerstrasse (Staatsstrasse) liegt beim Kanton. Der Kanton erarbeitet derzeit eine Vorstudie für die Gestaltung und das Temporegime der Wehntalerstrasse. Im aktuellen Entwurf beginnt Tempo 30 ab der Einmündung der Surbgasse, auf Höhe der Liegenschaft Kat.-Nr. 2627 und damit weiter westlich, als im Verkehrsplan bisher eingezeichnet. Diese Erweiterung wird in den Richtplan aufgenommen. Gemäss Rückmeldungen des Kantons kann eine Ausdehnung von Tempo 30 weiter nach Westen (Abschnitt Vorderegg) nicht aktuell in Betracht gezogen werden. Der Gemeinderat hält jedoch an diesem Ziel fest und prüft derzeit Massnahmen, wie dies mittel- langfristig erreicht werden kann. An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.	Anpassung Richtplankarte: Ausdehnung Signatur "Tempo 30" bis zur Surbgasse, auf Höhe der Liegenschaft Kat.-Nr. 2455 (Analog Entwurf der Vorstudie Wehntalerstrasse, Plan 2, Abschnitt Niederweningen-West, 1:500, Version A vom 29.10.2024) An der Gemeindeversammlung wurde Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verworfen. Der entsprechende Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse wurde daher aus dem Richtplan Verkehr gestrichen.

Nr.	Einwendung / Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
11-b	Die Unterführung bei der alten Stationsstrasse/alte Dorfstrasse könnte meiner Meinung nach mit flacheren Zufahrtsrampen am Rande der bestehenden Strassen so umgestaltet werden, dass sie für die Bevölkerung und den leichten Verkehr besser nutzbar würde.	Kein Antrag	Der Gemeinderat hat in der Vergangenheit bereits verschiedene Varianten für eine Optimierung der Unterführung geprüft. Da die Zufahrten zu den angrenzenden Privatgrundstücken gewährleistet bleiben muss, gestaltet sich eine Optimierung schwierig und kann nur unter Einbezug der angrenzenden Grundstücke und somit ausschliesslich mit dem Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer erfolgen. Der Gemeinderat ist sich folglich der unzufriedenstellenden Situation bewisst. Im Richtplante, Kapitel 7.3 ist daher auch ein Objekt enthalten, welches die Optimierung der Unterführung Bahnhof Dorf (hindernisfreie Ausgestaltung, siehe auch Erläuterungen und Kapitel Veloverkehr 8.3) vorsieht. Der Gemeinderat beabsichtigt Handlungsoptionen zu prüfen. Demnach bedarf es diesbezüglich keinen weiteren Anpassungen am Richtplan.	Keine Anpassung
11-c	In unserem Dorf gibt es die alte Dorfstrasse, auf welcher der gemischte Verkehr (Fussgänger, Schüler, Autos, Traktoren, LKWs) ohne Einschränkungen oder bauliche Massnahmen wunderbar funktioniert. Die Strasse hat kein Trottoir sondern ist einfach genug breit.	Ich finde, man könnte das im ganzen Dorf umsetzen , der Beweis, dass es funktioniert existiert. Trottoire an allen Dorfstrassen entfernen, einen flachen Wasserstein als Markierung und alles auf eine Ebene setzen.	Die unterschiedliche Frequentierung der kommunalen Strassen erfordert eine situative Beurteilung und Ausgestaltung der Strassen. Mit der Realisierung von Tempo 30 besteht aber grundsätzlich mehr Spielraum für innovative Strassenraumgestaltung. Die Projektierung erfolgt allerdings nicht im kommunalen Richtplan Verkehr, sondern in einem Strassenbauprojekt oder bei kleineren Anpassungen im Zuge der Einführung von Tempo 30.	Keine Anpassung
11-d	Um das dicht besiedelte Gebiet Gumpenwies-Surbgasse-Binzacher zu sichern.	Ich habe mich noch gefragt, ob man die Hauptstrasse zwischen der oberen und der unteren Subbrücke als « Hochwasserüberlauf » ausbilden könnte. Eine Idenskizze ist im Anhang. (Beilage: Skizze)	Hochwasserschutzprojekte sind nicht Teil des kommunalen Richtplans Verkehr. Der Vorschlag kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Der Gemeinderat geht allerdings davon aus, dass die Befahrbarkeit der Staatsstrasse auch bei einem Hochwasser zu gewährleisten ist und diese demnach nicht als "Hochwasserüberlauf" genutzt werden kann/soil.	Keine Anpassung
11-e	Keine Begründung	Für die geplante « Velo-Schnellstrecke » durch das Wehntal sehe ich eine extra-Strecke näher an der Lägern . Man müsste den Chriesweg und den Gattikerweg vor Sünikon asphaltieren, sowie die Einmündung Gattikonerweg-Schleinikoner Dorfstrasse entschärfen und hätte einen super Radweg durch das Tal.	Die überkommunalen Radwege werden durch die Region festgelegt. Der kommunale Richtplan Verkehr kann nur Wege auf dem Gebiet der Gemeinde Niederweningen festlegen.	Keine Anpassung

Gemeinde Niederweningen - Verkehrsrichtplan
Auswertung Anhörung (24.09.-23.11.2024)

Stand: 30.09.2025

Nr.	Begründung	Antrag	Behandlung	Anpassungen an der Vorlage
I	Wanderweg mit überregionaler Bedeutung (Lage in etwas auf der Grenze zu Wettingen).	Der Bergwanderweg Lägergrat ist zu ergänzen. Die Abbildung 21 im Planungsbericht mit den Wanderwegen sollte das gesamte Gemeindegebiet umfassen	Der Wanderweg wurde von der dargestellten Gemeindegrenze überlagert. Dies war ein Versehen und wird korrigiert.	Der überregionaler Wanderweg auf der Gemeindegrenze wird dargestellt. Die Abbildung 21 im Planungsbericht wird auf das gesamte Gemeindegebiet erweitert.
II-a	Strassenraumgestaltung: Im regionalen Richtplan sind geplante Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraums auf der Wehntalerstrasse enthalten. Das Ziel ist für beide Abschnitte dasselbe, jedoch handelt es sich bei Abschnitt 15a um die Kategorie A (Fokus Verkehrsverträglichkeit, Zusatzfinanzierung Strassenfonds) und bei Abschnitt 15b um die Kategorie B (Fokus Ortsbildgestaltung, Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds). Im revidierten Verkehrsplan sind die beiden Abschnitte ebenfalls aufgeführt. Die Revision steht damit in keinem Konflikt zu den Festlegungen des regionalen Richtplans.	Kein Antrag	Kenntnisnahme	Keine Anpassung
II-b	Velonebenverbindung: Im regionalen Richtplan ist auf dem gesamten Gemeindegebiet entlang der Wehntalerstrasse eine geplante Velonebenverbindung eingezeichnet. Im revidierten Verkehrsplan ist diese Veloverbindung ebenfalls enthalten. Im Bereich des Bahnhofs Niederweningen ist diese bereits umgesetzt. Für die weitere Umsetzung liegt ein Projekt des kantonalen Tiefbauamts vor (Studie aus dem Jahr 2016, aktuell in Überarbeitung). Aus Sicht der PZU wird dem Eintrag im regionalen Richtplan damit Rechnung getragen.	Kein Antrag	Kenntnisnahme	Keine Anpassung
II-c	Parkierungsanlagen: Im regionalen Richtplan sind zwei bestehende Park + Ride Anlagen eingetragen. Im revidierten Verkehrsplan sind diese Anlagen ebenfalls enthalten. Als Handlungsanweisung hält der Verkehrsplan zudem fest: «Der Gemeinderat wirkt im Rahmen des regionalen P+R-Konzepts darauf hin, dass Pendler aus den umliegenden Gemeinden den Bahnhof Niederweningen als Umsteigeort benutzen. Er arbeitet mit den Akteuren auf entsprechende Massnahmen hin (z.B. Preispolitik P+R zur Lenkung der Nachfrage).» Aus Sicht der PZU besteht damit kein Konflikt mit dem regionalen Richtplan. Im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Park+ Ride Konzepts im Jahr 2025 werden die Gemeinden Gelegenheit zur Mitwirkung haben.	Kein Antrag	Kenntnisnahme	Keine Anpassung
II-d	Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (gekürzt): Ferner prüfte die PZU die Kompatibilität mit den Zielsetzungen und Massnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (rGVK PZU+). GM01.3 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen: Aus Sicht der PZU berücksichtigt die vorliegende Revision die Massnahme GM01.3. GM02.2 Prüfung Tempo-30- und Begegnungszonen: Aus Sicht der PZU wird berücksichtigt die vorliegende Revision die Massnahme GM02.2. GM03.3 Realisierung resp. Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen: Gemäss der Massnahme ist an Bahnhöfen die Anzahl der Veloabstellplätze unter Berücksichtigung der regionalen Nachfrage zu bestimmen sowie der entsprechende Raumbedarf zu sichern und Veloabstellanlagen gemäss den Qualitätsanforderungen im Merkblatt der Koordinationsstelle Veloverkehr zu erstellen. Bis im Jahr 2030 muss die regionale Nachfrage durch die Gemeinde erstmalig eruiert werden. Der Bahnhof Niederweningen gilt als Bahnhof mit regionaler Bedeutung. Gemäss den Ausführungen unter Massnahme GM01.3 wird der Raumbedarf an den Bahnhöfen grundsätzlich gesichert. Allerdings macht der Verkehrsplan weder Aussagen zur Anzahl der bestehenden und geplanten Veloabstellplätze noch zur regionalen Nachfrage. MIV01.1 ündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen: Aus Sicht der PZU berücksichtigt die vorliegende Revision die Massnahme MIV01.1.	GM03.3 Realisierung resp. Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen: Eine Umsetzung gemäss rGVK PZU+ ist erst bis 2030 vorgesehen. Die PZU weist daher darauf hin, dass bis im Jahr 2030 der regionale Bedarf geprüft werden und ggfs. neuer Raumbedarf gesichert werden muss.	Hinweis zu Massnahme GM03.3: Am Bahnhof Niederweningen wurden die gedeckten Veloabstellmöglichkeiten im Jahr 2024 verdreifacht. An beiden Bahnhöfen sind damit genügend Abstellplätze vorhanden. Der künftige Bedarf wird im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Niederweningen Dorf, welche 2030 vorgesehen ist, für beide Bahnhöfe ermittelt.	Keine Anpassung