



Gemeinde Ellikon an der Thur
Kanton Zürich

Revision kommunale Richtplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR MIT ERGÄNZUNG LANDSCHAFT

Richtplantext mit Erläuterungen nach Art. 47 RPV

Fassung für die Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 28. September 2023

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Gemeindegeschreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

31108 – 17.5.2023

Auftraggeber

Gemeinde Ellikon an der Thur
Andelfingerstrasse 3
8548 Ellikon an der Thur

Planungskommission

Danny Van Duijvenbode, Vorsteher Hochbau, Justiz- und Polizeiwesen, Öffentlicher
Verkehr und Gemeindeliegenschaften
Martin Bühler, Gemeindepräsident
Caroline Tendon-Rüegsegger, Gemeindeschreiberin

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Fiona Mera und Sibyl Kunz

Inhalt

1	EINLEITUNG	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	5
1.3	Verbindlichkeit	7
1.4	Mitwirkung	8
2	PLANUNGSRECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	9
2.1	Nationale Rahmenbedingungen	9
2.2	Kantonale Rahmenbedingungen	10
2.3	Regionale Rahmenbedingungen	12
3	STANDORTBESTIMMUNG	14
3.1	Historische Entwicklung	14
3.2	Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung	15
3.3	Aktuelle und künftige Verkehrssituation	16
3.4	Mobilitätstrends	17
3.5	Fazit	19
4	GESAMTVERKEHRSTRATEGIE	20
4.1	Übergeordnete Gesamtverkehrsziele	20
4.2	Kommunale Gesamtverkehrsziele	22
4.3	Grundsätze und Stossrichtung der Gemeinde	22
5	KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR	25
5.1	Öffentlicher Verkehr	25
5.2	Strassennetz	27
5.3	Umgestaltung Strassenraum	29
5.4	Ortseinfahrten	31
5.5	Parkierung	33
5.6	Radwege und Veloparkierungsanlagen	34
5.7	Fuss- und Wanderwege	37
6	ERGÄNZUNG LANDSCHAFT	40
6.1	Ausgangslage	40
6.2	Erholungsgebiet	40
7	AUSWIRKUNGEN	42
8	KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN	44
8.1	Kostenfolgen	44
8.2	Umsetzung Bereich Verkehr	44

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Die Gemeinden sind dazu angehalten ihre kommunale Richtplanung sobald sich die Rahmenbedingungen massgeblich ändern oder mindestens alle 20–25 Jahre zu überarbeiten.

Die Gemeinde Ellikon an der Thur verfügt über einen kommunalen Gesamtplan aus dem Jahr 1983. Die darin enthaltenen Festlegungen sind inhaltlich veraltet und weichen teilweise von den übergeordneten Festlegungen ab. Die kommunale Richtplanung ist gestützt auf die heute geltenden Festlegungen im kantonalen und regionalen Richtplan zu überprüfen und zu aktualisieren.

Gesamtschau – Kommunales räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

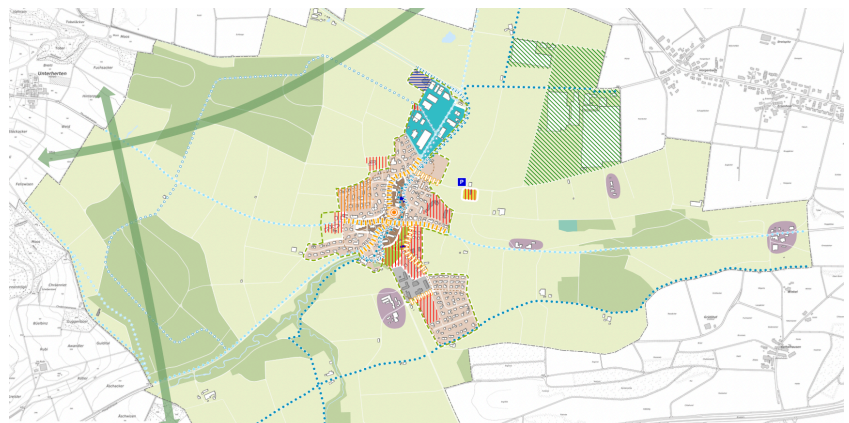
(siehe separate Unterlagen)

Als Grundlage für die anstehende Revision der Richt- und Nutzungsplanung hat die Gemeinde 2020 eine Strukturanalyse und ein räumliches Entwicklungsleitbild erarbeitet, welches in die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr und Energie gegliedert ist.

Hinsichtlich dem Verkehr sieht es vor, die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) siedlungsverträglich umzugestalten und das Fuss- und Radwegnetz zu optimieren (Verbesserung Durchlässigkeit, Sicherheit und Attraktivitätssteigerung). Des Weiteren ist die Möglichkeit zum Parkieren im Dorfkern zu überprüfen, um ein Wildparkieren im Strassenraum zu verhindern. Die kommunal bezeichneten Sammelstrassen sollen zudem auf ihre Funktionalität und Kapazität geprüft werden.

Das Entwicklungsleitbild bildet die konzeptionelle Vorgabe für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung. Die Inhalte werden in der Richt- und Nutzungsplanung überprüft und konkretisiert.

Auszug kommunales räumliches Entwicklungsleitbild (REL)



Richtplanung als Zwischenstufe

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

1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Stellenwert des Richtplans

Der Richtplan gibt Auskunft über die wesentlichen raumplanerischen öffentlichen Aufgaben und stimmt diese aufeinander ab. Mit dem kommunalen Richtplan steht der Gemeinde ein wichtiges Koordinationsinstrument zur Verfügung, welches die bestehenden und geplanten raumwirksamen Vorhaben aufzeigt und aufeinander abstimmt. Zudem definiert der kommunale Richtplan die Ziele der räumlichen Entwicklung und stellt die Koordination mit der übergeordneten kantonalen und regionalen Richtplanung sicher. Damit bildet der kommunale Richtplan das strategische Führungsinstrument der Gemeinde für die Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung.

Planungshorizont

Der kommunale Richtplan ist auf einen Entwicklungsraum von rund 20–25 Jahre ausgerichtet, d.h. er zeigt auch die langfristige Entwicklung der Gemeinde auf, wobei heute auf übergeordneter Stufe Anpassungen in kürzeren Abständen vorgenommen werden, was unter Umständen auch auf kommunaler Stufe kürzere Revisionszeiträume zur Folge hat.

Übergeordnete Richtpläne

Mit dem kantonalen Richtplan vom 28. Oktober 2019 und dem regionalen Richtplan der Region Winterthur und Umgebung (RWU) vom 17. November 2021 stehen auf Stufe Kanton und Region zwei übergeordnete Richtpläne zur Verfügung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen gebunden.

Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan konkretisiert die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans und legt ergänzend kommunale Festlegungen fest.

Während sich die Richtpläne auf übergeordneter Stufe in die Sachbereiche Siedlung und Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung gliedern, kann sich der kommunale

Richtplan auf einzelne Teilbereiche beschränken. Obligatorisch für die Gemeinden ist jedoch das Aufstellen eines kommunalen Richtplans Verkehr (§ 31f PBG).

Neuer kommunaler Richtplan Verkehr mit Ergänzung Landschaft / Aufhebung kommunaler Gesamtplan

Die Gemeinde Ellikon an der Thur hat sich entschieden aufgrund der überschaubaren Grösse sowie der beabsichtigten Regelungsdichte im Rahmen der kommunalen Richtplanung lediglich den kommunalen Richtplan Verkehr auszuarbeiten.

Der kommunale Richtplan Verkehr ist das zentrale Planungsinstrument für die Belangen des Verkehrs in den nachgelagerten Planungen und Verfahren wie beispielsweise der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung, bei Baubewilligungen, Strassen-, Velo- und Fusswegnetzplanung. Er schafft die planerischen Voraussetzungen für eine spätere Realisierung der Richtplaninhalte.

Der bestehende Gesamtplan von 1983 wird im vorliegenden Verfahren aufgehoben. Der neue kommunale Richtplan Verkehr wird neu festgesetzt. Zur Sicherung der Erholungsgebiete wird der kommunale Richtplan Verkehr mit dem Thema Landschaft ergänzt.

Die räumliche Entwicklung hinsichtlich der Siedlung ~~und~~, weiterer Landschaftsthemen, der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Ver- und Entsorgung lässt sich hinreichend durch die Revision der Nutzungsplanung steuern.

Bestandteile des kommunalen Richtplans Verkehr mit Ergänzung Landschaft

Der kommunale Richtplan Verkehr mit Ergänzung Landschaft umfasst die folgenden Bestandteile:

- Richtplankarte mit den Festlegungen und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV (vorliegend)
- Richtplankarte im Massstab 1: 5'000

1.3 Verbindlichkeit

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Die Festlegungen sind nicht parzellenscharf festgelegt und entfalten keine rechtliche Wirkung für Privatpersonen. Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Richtplan ist als Antrag an den Gemeinderat zu verstehen. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplans zu halten.

Kommunale Festlegungen und Wirkung

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits in der Richtplankarte dargestellt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Einträgen im kommunalen Richtplan verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

Erläuterungen zu den Festlegungen:

- "bestehend"
Die als "bestehend" bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation oder waren bereits bisher im Gesamtplan aufgeführt und sind demnach planungsrechtlich gesichert.
- "geplant"
Die als "geplant" bezeichneten Inhalte stehen im Fokus der Folgeplanungen. Ausbauvorhaben, die neu mit dieser Teilrevision im Verkehrsplan aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar "neu" gekennzeichnet.

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

Erläuterungen

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

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

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

Festsetzung durch Gemeindeversammlung

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zürich.

1.4 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG

Die Revisionsvorlage des Verkehrsplans wurde im Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte während 60 Tagen zwischen dem 25. März 2022 und 23. Mai 2022. Während der Frist der öffentlichen Auflage konnte die Bevölkerung zur Planungsvorlage Stellung nehmen und Änderungsanträge einreichen.

Anhörung

Die Nachbargemeinden Altikon, Rickenbach, Wiesendangen, Uesslingen-Buch, Frauenfeld und Gachnang sowie die Region Winterthur und Umgebung (RWU) wurden über die Auflage des kommunalen Richtplans der Gemeinde Ellikon an der Thur informiert. Es sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wurde dem Kanton zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Der Kanton hat mit Vorprüfungsbericht vom 16. Juni 2022 Stellung zur Revision des kommunalen Richtplans genommen.

Bericht zur Mitwirkung

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

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

Bereinigung Richtplan Verkehr

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

Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

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

2 PLANUNGSRECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Nationale Rahmenbedingungen

Sachplanung Infrastruktur

In den Sachplänen Infrastruktur Schienen, Schifffahrt, Strassen und Luftfahrt sind in der Gemeinde Ellikon an der Thur keine Festlegungen vorhanden.

Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

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

Nebst den Objekten von nationaler Bedeutung, welche im Bundesinventar (Objekte mit sichtbarer historischer Substanz) und als Zusatzinformation (Objekte mit keiner oder geringer baulichen Substanz) verzeichnet sind, umfasst das IVS auch die Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung.

Die Gemeinden haben dem IVS im Rahmen ihrer Planungen Rechnung zu tragen. Bei Planungen ist demnach auf die Inventarobjekte des IVS Rücksicht zu nehmen. Jegliche Eingriffe in die im IVS aufgeführten Objekte mit Substanz sind der Kantonsarchäologie zur Beurteilung vorzulegen.

Auf dem Gemeindegebiet von Ellikon an der Thur sind verschiedene historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung verzeichnet. Es handelt sich dabei um folgende Abschnitte:

Nationale Bedeutung

- ZH 15.1 Attikon/Büel – Strass; Ältere Frauenfelder Landstrasse historischer Verlauf mit (viel) Substanz

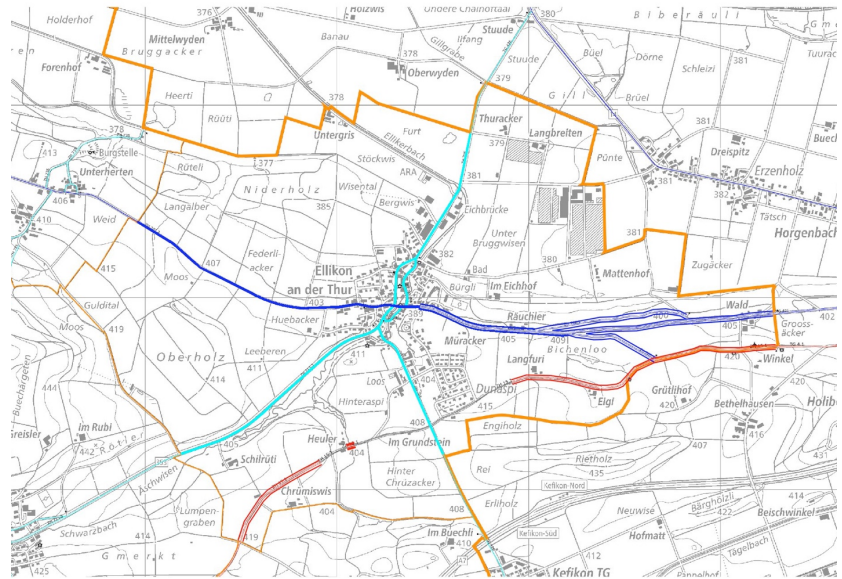
Regionale Bedeutung

- ZH 707.1 Frauenfeld-Andelfingen; Ältere Linienführung historischer Verlauf mit Substanz
- ZH 707.2 Frauenfelder-/Andelfingerstrasse, Neubau um 1900 historischer Verlauf (mit Substanz)

Lokale Bedeutung

- ZH 705 Gachnang-Ellikon a.d. Thur-Uesslingen (-Elgg) historischer Verlauf
- ZH 705.0.1 Gachnang-Ellikon a.d. Thur-Uesslingen (-Elgg) historischer Verlauf
- ZH 7013.3 (Uesslingen-) Ellikon-Rickenbach-Bahnhof Attikon (-Winterthur); Kunststrasse des 19. Jahrhunderts historischer Verlauf

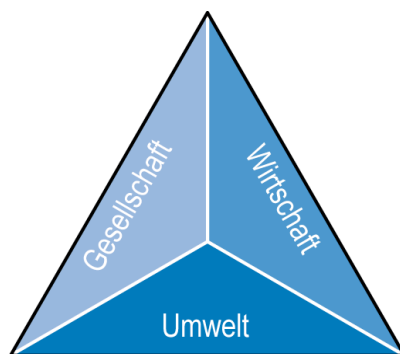
Auszug Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
(Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)



2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

ROK-ZH

Kantonales Raumordnungskonzept

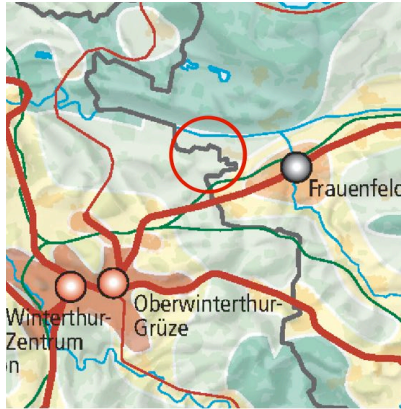


Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den kantonalen Richtplan 2019 integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Diese Leitlinien finden ihren Ausdruck im kantonalen Richtplan 2019, dessen Philosophie von den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumplanung geprägt ist.



Ausschnitt aus der Karte Handlungsräume (Quelle: ROK-ZH)

Handlungsräume

- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Im ROK-ZH werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen.

Ellikon an der Thur ist dem Raum "Kulturlandschaft" zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

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

Die beiden Handlungsräume "Stadtlandschaft" sowie "urbane Wohnlandschaft" haben 80 % des künftigen Wachstums aufzunehmen. Die übrigen 20 % des Wachstums sollen die weiteren Handlungsräume "Kulturlandschaft", zu welcher Ellikon an der Thur gehört, "Naturlandschaft" sowie "Landschaft unter Druck" aufnehmen.

Kantonales Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK, 2018) legt der Regierungsrat die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems mit Planungshorizont bis 2030 fest. Es werden folgende Ziele definiert:

- Optimierung des Verkehrsangebots
- Steuerung der Verkehrsnachfrage
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verminderung des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt
- Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Unter anderem wird festgehalten, dass die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems sich an der Erreichbarkeit beziehungsweise an den Erschliessungsvorgaben des kantonalen Raumordnungskonzepts orientiert. Die Gemeinde Ellikon an der Thur als sogenannte 20%-Gemeinde (moderates Bevölkerungswachstum) liegt nicht primär im Fokus des Wachstums und damit verbunden der Verkehrsentwicklung.






Kantonaler Richtplan

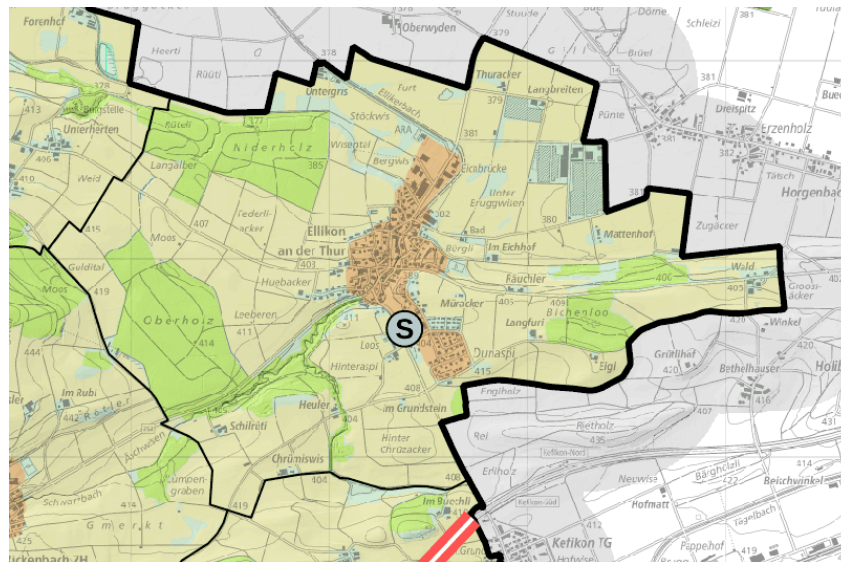
Festsetzung vom 28. Oktober 2019

Der kantonale Richtplan Siedlung und Landschaft wurde seit der letzten Gesamtüberprüfung 2014 teilrevidiert. Der revidierte Richtplan wurde mit Beschluss des Kantonsrats vom 28. Oktober 2019 neu festgesetzt und am 3. März 2021 durch den Bundesrat genehmigt.

Im kantonalen Richtplan sind keine nennenswerten übergeordneten Festlegungen zum Thema Verkehr auf dem Gemeindegebiet von Ellikon an der Thur vorhanden.

Ausschnitt kantonalen Richtplan

Siedlung		
bestehend	geplant	Siedlungsgebiet
		
Landschaft		
bestehend	geplant	Fruchtfolgefläche im Landwirtschaftsgebiet Übriges Landwirtschaftsgebiet
		
Verkehr		
bestehend	geplant	Hochleistungsstrasse
		
Öffentliche Bauten und Anlagen		
bestehend	geplant	Gesundheit A = Akutversorgung mit Notfallsituation P = Allgemeine Psychiatrie S = Spezialisierte Klinik R = Rehabilitator
		
		
		
		



Ausnahmetransportrouten

Es sind keine Ausnahmetransportrouten im Gemeindegebiet von Ellikon an der Thur vorhanden.

2.3 Regionale Rahmenbedingungen

Regionaler Richtplan Teil Verkehr








Festsetzung vom 17. November 2021

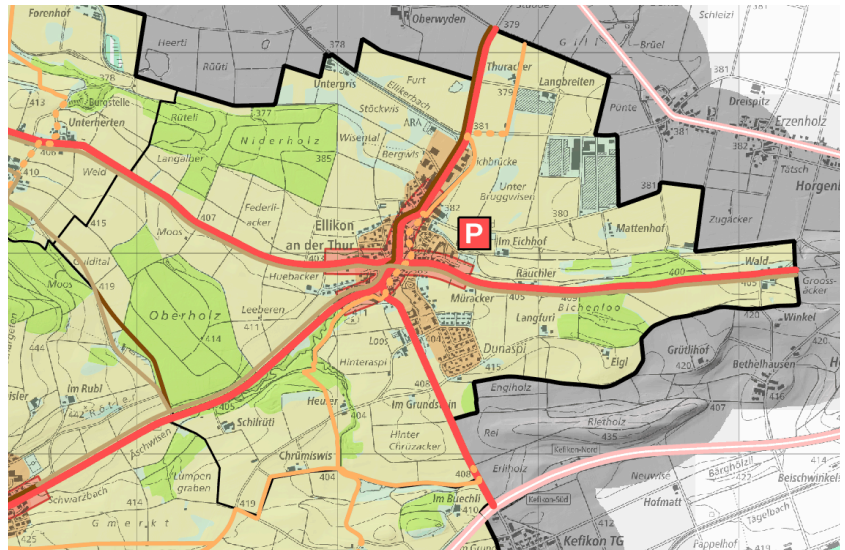
Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor.

Der aktuell rechtskräftige regionale Richtplan der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wurde mit Beschluss des Regierungsrats am 17. November 2021 festgesetzt.

Im regionalen Richtplan sind Frauenfelder-, Rickenbacher-, Uesslinger-, Andelfinger- und Islikonerstrasse als regionale Verbindungsstrassen (RVS) festgelegt. Zudem sind mehrere Radwege – vorwiegend entlang dieser regionalen Verbindungsstrassen – sowie Fuss- und Wanderwege bezeichnet. Entlang der Uesslingerstrasse ist ein regionaler Radweg als geplant bezeichnet. Weiter besteht beim Schwimmbad Ellikon an der Thur eine regionale Parkierungsanlage.

Die vier zentral durch das Siedlungsgebiet verlaufenden regionalen Verbindungsstrassen (Ortsdurchfahrten) sind zur Umgestaltung vorgesehen.

Region	
bestehend	geplant
	Hochleistungsstrasse
	Verbindungsstrasse
	Umgestaltung Strassenraum
	Parkierungsanlage
	Radweg
	Fuss- / Wanderweg
	Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag



Geplante Massnahmen

Im Bereich Verkehr trifft der regionale Richtplan auf dem Gemeindegebiet von Ellikon an der Thur folgende Festlegungen, welche noch nicht umgesetzt sind:

Umgestaltung Strassenraum:

- Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten (Frauenfelder-, Rickenbacher-, Uesslinger- und Andelfingerstrasse (Typ B; Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds; langfristig)

Veloinfrastruktur:

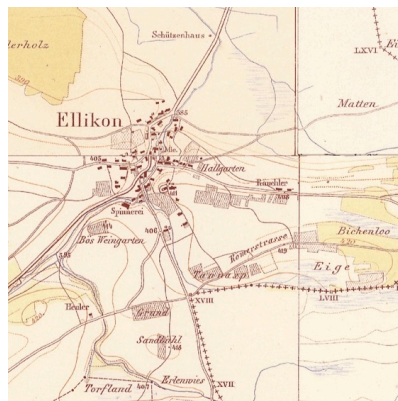
- Rickenbacher- und Uesslingerstrasse: Veloinfrastruktur erstellen (mittelfristig)
- Prüfen einer Velonebenverbindung zur Umfahrung des Schützenhauses (kurzfristig)

3 STANDORTBESTIMMUNG

3.1 Historische Entwicklung

Siedlungsentwicklung

Der Siedlungskern von Ellikon an der Thur ist bis heute ein kompakter Siedlungskörper. Die Orientierung der Nutzungen ist klar auf die Durchgangswege ausgerichtet. Der Siedlungskörper ist über die letzten rund 100 Jahre nur moderat gewachsen. Die grösste Siedlungsentwicklung fand neben der Verdichtung im Kern im südöstlichen Bereich (Einfamilienhausquartier) sowie im Gebiet „Grosswis“ (Gewerbegebiet) statt.



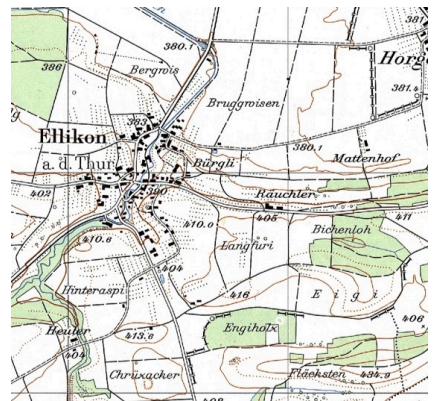
Historische Karte J. Wild (1850)



Siegfriedkarte 1880



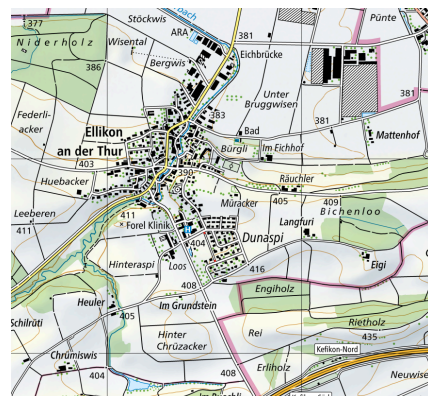
Siegfriedkarte 1930



Alte Landeskarte 1956-65



Alte Landeskarte 1990-1995

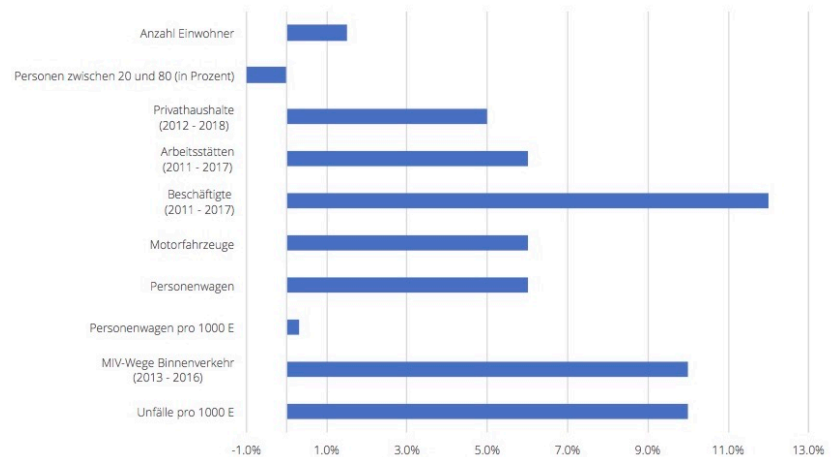


Neue Landeskarte 2019-2022

3.2 Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

Moderate Bevölkerungszunahme – stärkere Verkehrszunahme

Übersicht der Entwicklung relevanter Mobilitätskennzahlen im Zeitraum 2010–2019 in %



Im Zeitraum zwischen 2010 und 2019 wuchs die Bevölkerung um rund 1.5 %. Gleichzeitig nahm die Anzahl der Beschäftigten in Ellikon an der Thur markant zu (rund 12 % Zunahme). Diese Zunahme lässt sich hauptsächlich mit der Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion der Gemüsekulturen Kellermann begründen.

Auffällig ist auch, dass die Motorfahrzeuge bzw. Personenwagen im Vergleich mit dem Bevölkerungswachstum überproportional stark zugenommen hat. Gleichzeitig haben auch die Wege, welche mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Gemeinde selbst zurück gelegt werden (Binnenverkehr) um rund 10 % zugenommen. Aus dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) resultiert entsprechend auch eine Zunahme der Unfälle pro 1'000 Einwohner von rund 10 %.

Prognose Bevölkerungsentwicklung

Gemäss aktueller Bevölkerungsprognose des Statistischen Amtes des Kantons Zürich ist im Kanton Zürich bis ins Jahr 2040 mit 1.8 Mio. Einwohner und Einwohnerinnen zu rechnen. Mit der Einhaltung des theoretischen Bevölkerungswachstums gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK-ZH) wonach die Handlungsräume «Landschaft unter Druck» und «Natur- und Kulturlandschaft» 20 % des gesamten Bevölkerungswachstums aufnehmen sollen, würden diese Räume um rund 65'000 Personen wachsen. Ein prozentualer Anteil davon kann Ellikon an der Thur aufnehmen. Für Ellikon an der Thur würde dies bedeuten, dass bis ins Jahr 2040 eine Bevölkerungszunahme von rund 170 Personen erfolgt.

3.3 Aktuelle und künftige Verkehrssituation

Übergeordnete Strassen als Hauptverkehrsträger

Durch Ellikon an der Thur verlaufen insgesamt 5 Kantonsstrassen, welche sich im Zentrum der Gemeinde kreuzen. Entsprechend wird der Druck auf die Quartierstrassen durch diese Gegebenheit gemindert. Auf sämtlichen Strassen im Gemeindegebiet ist zur Zeit Tempo-50 signalisiert.

Verkehrsaufkommen

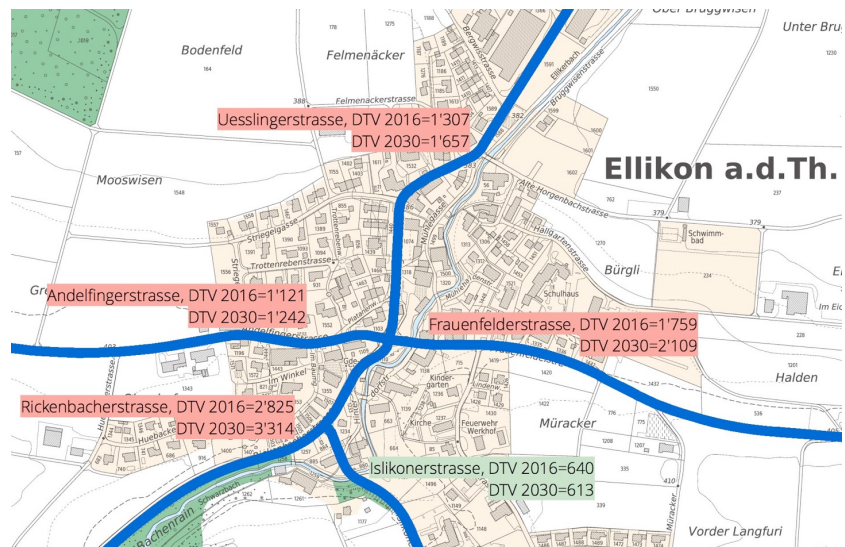
Der durchschnittliche Tagesverkehr fällt heute in Ellikon an der Thur mit rund 1'100–1'800 Fahrzeugen (Andelfinger-, Uesslinger- und Frauenfelderstrasse) respektive rund 2'800 Fahrzeugen (Rickenbacherstrasse) relativ tief aus.

Bis 2030 ist gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich zwar eine Zunahme des DTVs auf diesen Strassen von durchschnittlich rund 15 % prognostiziert, die tatsächliche Fahrzeuganzahl bewegt sich jedoch mit rund 1'200–3'400 Fahrzeugen pro Tag weiterhin auf einem tiefen Niveau.

Die Gemeinde setzt sich dennoch dafür ein, Gefahrenstellen zu optimieren und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Sie setzt sich zudem für eine siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume ein.

Übersicht durchschnittlicher Tagesverkehr (Kantonsstrassen)
Quelle: maps.zh.ch

rot= prognostizierte Zunahme bis 2030
grün=prognostizierte Abnahme bis 2030



Aktueller Modalsplit

Gemäss den statistischen Daten des Kantons Zürichs (Statistisches Amt Kanton Zürich) werden in Ellikon an der Thur im Vergleich mit der Region und dem Kanton überdurchschnittlich viele Verkehrswege mit dem MIV zurückgelegt. Der ÖV-Anteil betrug 2018 in Ellikon an der Thur lediglich 6% gegenüber dem MIV-Anteil von 94% (Bi-Modal-Split). In der Region Winterthur und Umgebung und im Kanton liegt der ÖV-Anteil mit rund 25% und 30% deutlich höher. Entsprechend liegt der Motorisierungsgrad von Ellikon an der Thur mit rund 0.68 PW/Einwohner im Vergleich zur Region Winterthur und Umgebung und dem Kanton (beide rund 0.47 PW/E) hoch.

Gleichzeitig liegt der durchschnittliche Weg bis zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit über 300 m ebenfalls über dem Schnitt der Region und des Kantons.

3.4 Mobilitätstrends

Mikrozensus 2015

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine erwerbstätige Person pro Tag im Durchschnitt rund 35 Kilometer unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die durchschnittliche Tagesdistanz hat gegenüber dem Jahr 2000 um rund 5 % zugenommen, wobei die Tagesunterwegszeit konstant geblieben ist, was darauf hindeutet, dass das Verkehrssystem grundsätzlich gut funktioniert.

Im Kanton Zürich werden knapp zwei Drittel (57 %) der mittleren Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Im gesamtschweizerischen Kontext sind es 65 %. Der ÖV deckt 32 % der Tagesdistanzen ab. Auf den Fuss- und Veloverkehr entfallen lediglich 9 % der zurückgelegten Distanzen (wobei Velos & E-Bikes lediglich 3 % ausmachen).

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (40 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück) mit rund 25 %.

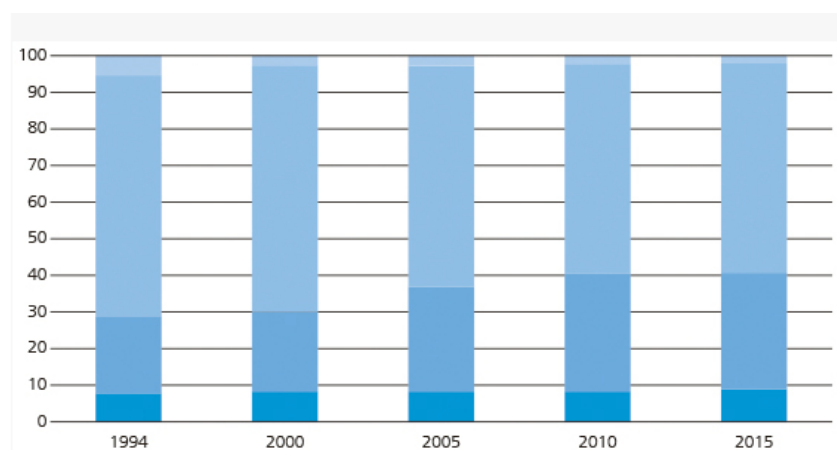
Entwicklung Modalsplit

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem letzten Mikrozensus (2010) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

Legende:

- Übrige Verkehrsmittel
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Langsamverkehr (Fuss, Velo, E-Bike)

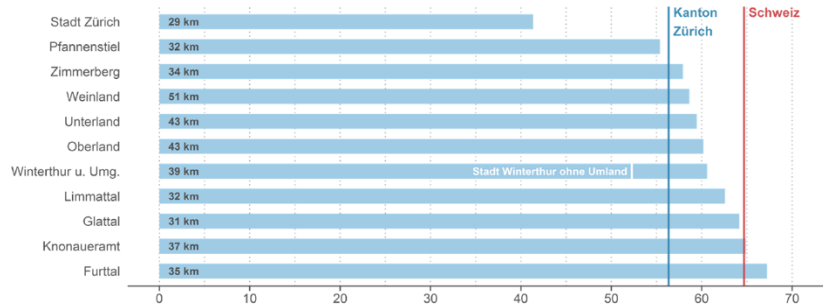
Quelle: Bundesamt für Statistik / Mikrozensus 2015



Region Winterthur und Umgebung (RWU)

Im kantonalen Vergleich zeigte sich, dass in der Region Winterthur und Umgebung pro Kopf und Tag 39 Kilometer zurückgelegt werden, gut 60 % davon mit dem Auto (gem. Agglomerationsprogramm Kanton Zürich, dritte Generation).

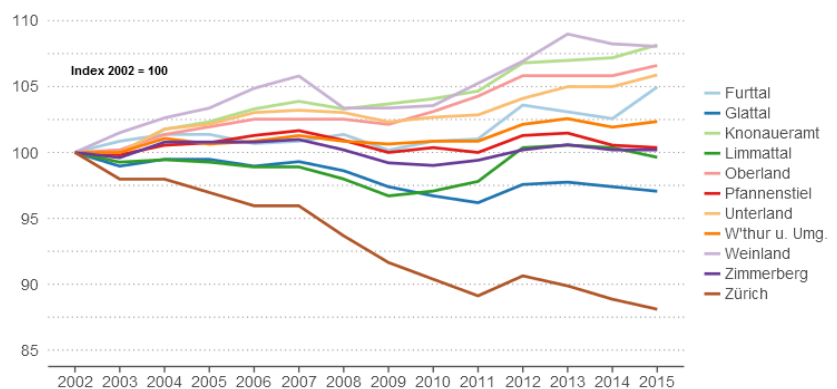
Regionaler Anteil des Autos an der mittleren Tagesdistanz
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich bewegt sich der Motorisierungsgrad in der Region Winterthur und Umgebung auf einem konstanten Niveau. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen.

Entwicklung Motorisierungsgrad
Kanton Zürich
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Elektromobilität

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

In Ellikon an der Thur sieht man bei der Bereitstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zwar diverse Möglichkeiten möchte dies jedoch im Rahmen laufender Geschäfte bzw. losgelöst von der Ortsplanungsrevision weiterverfolgen.

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

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

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

3.5 Fazit

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Im Vergleich der Verkehrsentwicklung über die letzten 15 Jahre zeigen sich folgende Tendenzen:

- steigender Motorisierungsgrad
- Keine Veränderung im Bi-Modalsplit (Anteile der Wege im MIV und ÖV)
- Vergleichsweise tiefer ÖV-Anteil am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr
- Zunehmende Verkehrsunfallzahlen
- Zunehmende MIV-Wege im Binnenverkehr

Trotz verhältnismässig konstant bleibender Tagesdistanzen und konstanter Unterwegsseinzeit ist aufgrund des Bevölkerungswachstums eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu verzeichnen, was zur Zunahme von unerwünschten Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Unfallpotenzial) führt. Die Festlegungen des vorliegenden Verkehrsplans soll deshalb ein Verkehrsnetz sicherstellen, welches eine verbesserte Aufenthalts- und Wohnqualität fördert und zudem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

4 GESAMTVERKEHRSTRATEGIE

4.1 Übergeordnete Gesamtverkehrsziele

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

Regionaler Richtplan

Leitziele Verkehr (Gesamtziele)

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

- **Nachhaltigkeit im Verkehr dank zweckmässigem Gesamtsystem:**
Mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden die wirtschaftlich erforderlichen und sozial erwünschten Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch abgewickelt.
 - Die verschiedenen Verkehrsarten bilden ein Gesamtsystem mit einer guten Vernetzung innerhalb der Metropolregion
 - Zur Deckung der Mobilitätsbedürfnisse ist das jeweils geeignetste Verkehrsmittel (Bewältigung mit einer möglichst geringen Umweltbelastung) zu bevorzugen.
 - Umweltfreundliche Verkehrsarten – Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr – werden gefördert (bedarfsorientierter Ausbau).
 - Umweltbelastender Verkehr wird auf ein verträgliches Mass beschränkt (angebotsorientierte Planung). Es werden mittels eines integralen Lärmschutzes akustisch angenehme Siedlungs- und Erholungsräume erreicht.
- **Attraktiver Fuss- und Veloverkehr:**
Dem Fuss- und Veloverkehr wird ein sicheres und durchgehendes Wegnetz für den Freizeit und Pendlerverkehr angeboten. An den Zielorten sind ausreichende und sichere Velounterstände vorgesehen und die Infrastruktur für Elektrovelos ist zu gewährleisten.
- **Bedarfsorientierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs:**
Das Umsteigen vom Auto- auf den öffentlichen Verkehr wird durch die Region gefördert und der Verbund von Bahn und Bus ist in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung und Nachfrage auszubauen. Alle Haltestellen sind gut zugänglich sowie sicher und ansprechend zu gestalten.
- **Angebotsorientierter Umgang mit dem Motorfahrzeugverkehr:**
Das bestehende regionale Strassennetz muss dem weiter steigenden Verkehrsvolumen genügen und wird nur dort ergänzt, wo ausgewiesene Lücken bestehen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind auf den Hauptverkehrsachsen die negativen Auswirkungen des MIVs zu reduzieren.

Ziel Bi-Modalsplit (ÖV und MIV)

In der Region Winterthur und Umgebung soll gemäss regionalem Richtplan beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 23 % (Stand 2011) auf 30 % (2030) erhöht werden. Durchschnittlich entspricht dies einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum ÖV von rund 7 %. Dieses Ziel soll auch in der Gemeinde Ellikon an der Thur angestrebt und entsprechende Massnahmen ergriffen werden.

Massnahmen

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

Allgemein

- Die Gemeinden realisieren die kommunalen Infrastrukturen. Sie beeinflussen die Verkehrsnachfrage mit ihrer Siedlungsentwicklung im Sinne der gesetzlichen Ziele (hohe Modalsplitanteile des ÖVs sowie Fuss- und Veloverkehrs).

Strassenverkehr

- Die Gemeinden wirken bei der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten aktiv mit und unterstützen sie durch Begleitmassnahmen (z.B. zeitgemässe Ausstattung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Einbindung ins Wegnetz, gestalterische Aufwertungsmassnahmen, etc.). Sie sorgen auf kommunalen Strassen für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.

Öffentlicher Verkehr

- Die Gemeinden sorgen für attraktive Haltestellen, welche gut in die Fuss- und Velowegnetze eingebunden sind und genügend sowie gut ausgerüstete Abstellplätze für Velos aufweisen.

Fussverkehr

- Die Gemeinden wirken bei der Umsetzung von Projekten mit und unterstützen den Kanton im Rahmen der Nutzungsplanung (v.a. Gestaltungsplänen) bei der Flächensicherung für die überkommunalen Fusswege. Zudem haben sie das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz auf kommunaler Stufe zu ergänzen (v.a. Erschliessung von Naherholungsräumen, ÖV-Haltestellen und kommunalen Zielorten). Die Gemeinden unterhalten in Absprache mit und im Auftrag des Kantons die Fuss- und Wanderwege auf kommunalen Strassen.

Veloverkehr

- Die Gemeinden wirken bei der Umsetzung von Projekten mit und unterstützen den Kanton im Rahmen der Nutzungsplanung (v.a. Gestaltungsplänen) bei der Flächensicherung für die überkommunalen Veloanlagen. Zudem haben sie die übergeordnete Veloinfrastruktur auf kommunaler Stufe zu ergänzen. Ein Engagement für die Veloförderung ist erwünscht (z.B. Veloverleihsystem, Veloabstellplätze, etc.). Die Gemeinden unterhalten in Absprache mit und im Auftrag des Kantons die Veloverbindungen auf kommunalen Strassen.

Parkierungsanlagen

- Soweit die Parkierungsanlagen nicht an Staatsstrassen liegen, haben die Gemeinden ausreichende Zufahrten zu gewährleisten. Die Gemeinden ergänzen das Angebote an öffentlich zugänglichen Abstellplätzen (z.B. Veloabstellplätze). Die Gemeinden

setzen gestützt auf den Massnahmenplan Luftreinhaltung eine Regelung in ihrer Nutzungsplanung um, die auf eine möglichst geringe Anzahl Parkplätze zielt.

4.2 Kommunale Gesamtverkehrsziele

Kommunale Gesamtverkehrsziele

Basierend auf dem kommunalen Entwicklungsleitbild, der Standortbestimmung und der Zielsetzung sowie den Massnahmen aus der übergeordneten Richtplanung sind für den Verkehrsplan der Gemeinde Ellikon an der Thur folgende Gesamtverkehrsziele wegleitend:

- Die Gemeinde fördert mit einer attraktiven Infrastruktur den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zulasten des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr (Wege innerhalb der Gemeinde) werden erhöht.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Binnenverkehr (Wege innerhalb der Gemeinde) stagniert trotz moderatem Bevölkerungswachstum und nimmt längerfristig ab.
- Die Strassenräume sind siedlungsorientiert gestaltet und die Sicherheit und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden berücksichtigt.
- Die Gemeinde setzt sich für eine gute Aufenthaltsqualität im Dorfkern und siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten ein, welche auf die angrenzenden Räume abgestimmt sind.
- Die Gemeinde stellt die übergeordnete Koordination mit einer abgestimmten Planung sicher.

4.3 Grundsätze und Stossrichtung der Gemeinde

Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Mit einem durchgängigen, dichten und attraktiven Fuss- und Velowegnetz zu den wichtigsten Zielorten und zur Bushaltestelle, sowie ausreichend und gut ausgestattete Veloabstellanlagen an der Bushaltestelle, punktuellen Aufwertungsmassnahmen und sicheren Querungen wird der Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Gemeinde gefördert. Das übergeordnete Wegnetz soll dazu durch kommunale Fuss- und Velowege ergänzt bzw. verdichtet werden. Punktuell sollen Infrastrukturanlagen des Fuss- und Veloverkehrs ausgebaut bzw. optimiert werden. Auf privaten Grundstücken sollen zudem genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (mindestens Halbstundentakt) inklusive optimaler Umsteigebeziehungen an den umliegenden Bahnhöfen und einer gut ausgebauten Bushaltestelle an zentraler Lage mit Veloabstellplätzen wird der öffentliche Verkehr

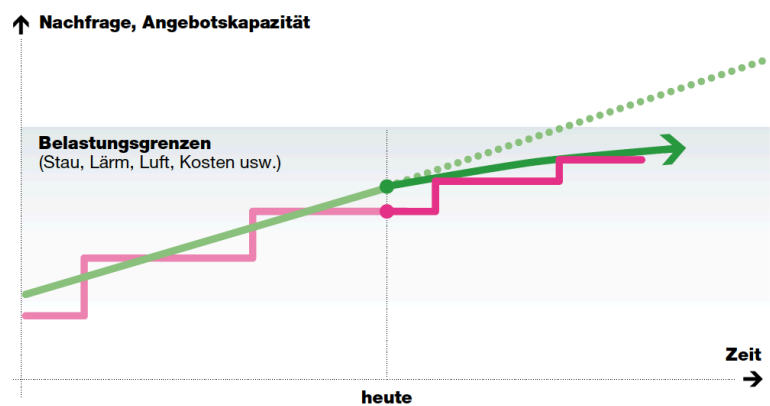
gefördert. Das bestehende ÖV-Angebot soll mindestens erhalten bleiben und die Bushaltestelle mit einem hohen Ausbaustandard den Bedürfnissen angepasst werden. Die Bushaltestelle soll optimal in das Fuss- und Velowegnetz integriert sein.

Angebotsorientiertes Angebot für den MIV

Mit einem angebotsorientierten kommunalen Strassennetz und Parkplatzangebot wird nicht grundsätzlich auf mehr Platzbedarf des MIVs reagiert (nachfrageorientiert), sondern ein optimiertes Strassennetz zur Verfügung gestellt, welches die Erschliessung und den Platzbedarf grundsätzlich vorgibt. Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV gemäss den übergeordneten Vorgaben orientiert sich die Gemeinde Ellikon an der Thur an einem angebotsorientierten MIV-Angebot.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich,
Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert



Situationsgerechte Parkplatzvorgaben

Die Parkplatzzahl bei Neubauten soll beschränkt respektive situationsgerecht reduziert werden. Dies soll auch bewirken, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird.

Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten und Aufenthaltsqualität

Der Durchgangsverkehr bleibt zur Schonung der Wohngebiete auf den übergeordneten verkehrsorientierten Strassen (Kantonsstrassen) kanalisiert.

Die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) sollen langfristig siedlungsverträglich umgestaltet werden. Mit der Umgestaltung wird eine erhöhte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (insbesondere den Fuss- und Veloverkehr) angestrebt. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten ein.

Ausschnitt kommunales räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

||||| Strassenraumgestalten



Gestaltete Strassenräume

Die kommunalen Strassenräume sind siedlungsorientiert gestaltet. Punktuell sollen Strassenräume optimiert bzw. umgestaltet werden.

5 KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

5.1 Öffentlicher Verkehr

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich öffentlicher Verkehr folgende Ziele:

- Eine gute Anbindung des öffentlichen Verkehrs – mindestens im Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten – wird gewährleistet.
- Es wird eine attraktive Haltestelle mit Witterungsschutz, Beleuchtung und genügend sowie gut ausgerüsteten Veloabstellplätzen bereitgestellt.
- Die Haltestelle ist optimal in das Fuss- und Velonetz eingebettet.

5.1.1 Buslinien

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

- Buslinie 615 (Takt: 30 Minuten) R, bestehend
Rickenbach-Attikon – Thalheim-Altikon – Seuzach

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde setzt sich beim ZVW für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an die Bahnhöfe Rickenbach-Attikon und Seuzach sowie an die Nachbargemeinde Frauenfeld TG ein.

Rechtswirkung

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die bestehende Busverbindung und das Nachtangebot erhalten und das Angebot optimal auf die Zugverbindungen am Bahnhof Rickenbach-Attikon abgestimmt wird.

Erläuterungen

In Ellikon an der Thur verkehrt die Buslinie 615 nach Rickenbach-Attikon, Bahnhof, im Halbstundentakt (Mo–Fr) bzw. im Stundentakt (Sa–So) sowie der Nachbus N61 (Fr–Sa) im Stundentakt. Eine gute Erschliessung mit optimalen Umsteigebeziehungen bildet die Basis für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Gemäss Angebotsverordnung (Art. 4 AGV) sind zusammenhängende, überbauten Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnenden sowie Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernung zur Bushaltestelle soll dabei maximal 400 m betragen.

5.1.2 Bushaltestellen

Durch eine attraktiv gestaltete Bushaltestelle mit Witterungsschutz, Beleuchtung etc. sowie einer Veloabstellanlage wird der Verknüpfung des lokalen Langsamverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr Rechnung getragen. Durch diese Vernetzung soll die Nutzung des Velos und des öffentlichen Verkehrs für den Schul- und Arbeitsweg gefördert werden.

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunale Festlegungen

Es wird folgende kommunale Bushaltestelle festgelegt:

- Ellikon an der Thur, Dorf bestehend / geplant; wird verschoben

Rechtswirkung

Die Haltestelle wird im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV respektive von PostAuto beachtet werden müssen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Die im Plan als „bestehend“ bezeichnete Bushaltestelle soll verschoben werden, um den Betriebsablauf des Busbetreibers zu optimieren. Die als „geplant“ bezeichnete Bushaltestelle zeigt den entsprechenden, neuen Standort. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegerkante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer, in diesem Fall beim Kanton. Die Ausstattung (Wartehäuschen, Veloabstellanlage, etc.) geht zu Lasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Die Qualität und Lage der Haltestelle ist ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Beim Erstellen der Bushaltestelle am neuen Standort soll wieder ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan und Abfalleimer installiert werden. Zudem soll eine Veloparkierungsanlage direkt bei der neuen Bushaltestelle die kombinierte Nutzung von ÖV- und Veloverkehr fördern.

Gemäss Art. 22 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs bis spätestens 2023 hindernisfrei ausgestaltet sein. Die Umsetzung ist in Ellikon wie in zahlreichen anderen Gemeinden zwar etwas später zu erwarten, jedoch sind entsprechende Umsetzungsplanungen im Gange. Für die Bushaltestelle bedeutet dies, dass die Haltekantenhöhe auf 22 cm erhöht werden muss. Bei der Realisierung der Bushaltestelle am neuen Standort sollen daher die Anforderungen gemäss BehiG Anwendung finden.

5.2 Strassennetz

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Strassennetz folgende Ziele:

- Der motorisierte Individualverkehr bleibt auf den Hauptachsen (Kantonsstrassen) kanalisiert.
- Das Strassennetz weist eine genügende Leistungsfähigkeit auf und ist verkehrssicher sowie siedlungsverträglich gestaltet. Es werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

Übergeordnete Festlegungen

Regionale Verbindungsstrassen

Kantonal = K, Regional = R

- | | |
|-----------------------|--------------|
| • Andelfingerstrasse | R, bestehend |
| • Frauenfelderstrasse | R, bestehend |
| • Rickenbacherstrasse | R, bestehend |
| • Uesslingerstrasse | R, bestehend |
| • Islikonerstrasse | R, bestehend |

Kommunale Festlegungen

Siedlungsorientierte Sammelstrassen

Es werden folgende siedlungsorientierten Sammelstrassen bezeichnet:

- | | |
|--|-----------|
| • Bergstrasse (Abschnitt Islikonerstrasse – Dunaspi) | bestehend |
|--|-----------|

Rechtswirkung

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

Die übrigen bezeichneten Strassen (im Richtplan rot bezeichnet) sind kommunale Sammelstrassen. Diese stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Die übrigen Strassen dienen der Feinerschliessung. Es handelt sich dabei um Zufahrtswege, Zufahrtsstrassen und Erschliessungsstrassen im Sinne der Verkehrserschliessungsverordnung (VERV). Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Die Festlegung dient als Grundlage für die Landsicherung. Gestützt auf die Festlegungen können Baulinien und Werkpläne ausgearbeitet werden.

Erläuterungen

Im kommunalen Verkehrsplan werden zwei Strassenkategorien unterschieden:

- Hauptverkehrsstrassen und regionale Verbindungsstrassen (übergeordnet)
- Siedlungsorientierte Sammelstrassen (kommunal)

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

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Ellikon an der Thur haben die Andelfingerstrasse, die Uesslingerstrasse, die Frauenfelderstrasse, die Islikonerstrasse und die Rickenbacherstrasse als regionale Verbindungsstrassen eine übergeordnete Bedeutung. Es gilt innerorts üblicherweise Tempo 50.

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

Aktuell sind keine Ausbauvorhaben bezeichnet. Im Bereich der Kreuzungssituation im Ortszentrum (Kreuzung Andelfinger-, Uesslinger-, Frauenfelder- und Rickenbacherstrasse) ist aber die Aufwertung des Strassenraums gemäss regionalem Richtplan vorgesehen (siehe Umgestaltung Strassenraum).

Kommunale Sammelstrassen

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung. Kommunale Sammelstrassen verbinden einzelne Quartiere, sammeln den Verkehr und leiten diesen gezielt auf das übergeordnete Strassennetz.

In Anlehnung an die Quartiersammelstrassen gemäss VSS Norm SN 640 044 sind Sammelstrassen siedlungsorientierte Strassen und sowohl auf den rollenden Verkehr als auch auf Begegnung und andere quartierinterne Nutzungsaktivitäten ausgelegt. Sie sind auf eine Belastung von bis 500 Fahrzeugen pro Stunde ausgelegt. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird ein durchgehender einseitiger Fussgängerschutz in Form eines Trottoirs mit Hartbelag angestrebt. Massgebend ist in Anlehnung an die VSS Norm SN 640 044 der Begegnungsfall LW/PW. Dies ergibt – abhängig von der Geschwindigkeit – eine Strassenbreite von 5.5 m bis 7.0 m. Die Gestaltung ist in der Regel siedlungsorientiert. Die angestrebte Geschwindigkeit beträgt innerorts 40–50 km/h.

Die Bergstrasse im Abschnitt Dunaspi als bestehende kommunale Sammelstrasse behält ihre Funktion. Die Gemeinde hat sicherzustellen, dass die Anforderungen an die Erschliessung gewährleistet sind.

Tempo-30-Zonen

Es bestehen keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf den kommunalen Strassen, werden solche seitens Gemeinde zurzeit nicht angestrebt.

5.3 Umgestaltung Strassenraum

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Umgestaltung Strassenraum folgende Ziele:

- Innerörtliche Strassenzüge werden mit Blick auf den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und siedlungsorientiert gestaltet.
- Die siedlungsorientierte Gestaltung erfolgt in Abstimmung auf die angrenzenden Räume und das Nutzungsangebot.
- Die Gemeinde setzt sich für die Umgestaltung der übergeordneten Strassen im Ortskern ein. Es wird zusätzlich eine Umgestaltung der Islikonerstrasse (Kantonsstrasse) im Abschnitt Rickenbacherstrasse bis Schwarzbach angestrebt.

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

- | | |
|-----------------------|------------|
| • Andelfingerstrasse | R, geplant |
| • Uesslingerstrasse | R, geplant |
| • Frauenfelderstrasse | R, geplant |
| • Rickenbacherstrasse | R, geplant |

Kommunale Festlegungen

Es werden keine kommunalen Festlegungen getroffen.

Anliegen der Gemeinde

Wesentliche Abschnitte der Andelfinger-, Frauenfelder-, Uesslinger-, Rickenbacher- und Islikonerstrasse als übergeordnete Strassen führen quer durch das Dorf und teilweise mitten durch Wohnquartiere. Diese übergeordneten Strassen liegen alle in der Zuständigkeit des Kantons. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit auf diesen übergeordneten Strassen ebenso Rechnung getragen wird wie auf dem kommunalen Strassennetz. Er setzt sich zudem für eine gestalterische Aufwertung und eine angemessene Aufenthaltsqualität sowie eine Abstimmung des Strassenraums auf die Nutzungen im Dorkern von Ellikon an der Thur ein.

Mit dem regionalen Karteneintrag zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten sind diese Bemühungen punktuell bereits in die übergeordnete Planung eingeflossen. Die Gemeinde strebt zudem weiterhin auch eine Umgestaltung der Islikonerstrasse im Abschnitt Rickenbacherstrasse bis zum Schwarzbach an. Bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wird ein Eintrag im regionalen Richtplan zur Umgestaltung des Strassenraums auf der Islikonerstrasse (Abschnitt Rickenbacherstrasse bis Schwarzbach) beantragt.

Antrag an die Region Winterthur und Umgebung (RWU)

Die Gemeinde Ellikon an der Thur beantragt die Umgestaltung des Strassenraums der Islikonerstrasse im Abschnitt Rickenbacherstrasse bis Schwarzbach und die entsprechende Festlegung im regionalen Richtplan.

Erläuterungen

Die Andelfinger-, Frauenfelder-, Rickenbacher- und Uesslingerstrasse als wichtigste ortsquerende Strassen sind Kantonsstrassen und liegen somit nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde. Für diese Strassen ist auf weiten Strecken im regionalen Richtplan eine Umgestaltung und somit eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Die Festlegung «Umgestaltung Strassenraum» kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen umfassen.

Die Gemeinde Ellikon sieht in der Aufwertung der Ortsdurchfahrten zudem das Potenzial, den Durchgangsverkehr – insbesondere LKWs – dazu zu animieren, vermehrt den Ortskern Ellikons zu meiden und stattdessen die bestehende Umfahrung (Autobahn A7) zu bevorzugen.

Beispiel Strassenraumaufwertung
Stationsstrasse, Hettlingen



5.4 Ortseinfahrten

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Ortseinfahrten folgende Ziele:

- Die Ortseingänge und somit die Übergänge zwischen ausserorts und innerorts sind gestalterisch klar erkennbar.
- Durch die Gestaltung der Ortseinfahrten wird der Verkehr gebremst und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer innerorts erhöht.
- Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Gestaltung der Ortseinfahrten auf den übergeordneten Strassen ein.

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunale Festlegungen

Es werden keine kommunalen Festlegungen getroffen.

Anliegen der Gemeinde

Es werden jedoch Eingangstore an folgenden Ortseinfahrten auf Kantonsstrassen gefordert:

- | | |
|-----------------------|---------|
| • Andelfingerstrasse | geplant |
| • Frauenfelderstrasse | geplant |
| • Rickenbacherstrasse | geplant |
| • Uesslingerstrasse | geplant |
| • Islikonerstrasse | geplant |

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

Entsprechend werden die Eingangstore als Informationsinhalte im kommunalen Richtplan aufgeführt.

Antrag an den Kanton

Die Gemeinde Ellikon an der Thur beantragt im Bereich der Ortseinfahrten auf der Andelfinger-, Frauenfelder-, Rickenbacher-, Uesslinger- und Islikonerstrasse besondere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Erläuterungen

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

Die Eingangstore sollen dazu beitragen, das Geschwindigkeitsniveau auf den überkommunalen Strassen im Bereich der Ortseingänge zu senken und den Übergang zwischen ausserorts und innerorts zu

markieren. Dadurch soll die Verkehrssicherheit innerorts frühstmöglich verbessert werden.

Denkbar ist die Gestaltung der Eingangstore unter anderem mit Mittelinseln, horizontalen Verengungen oder Baumtoren. Wichtig bei der Realisierung der Eingangstore ist eine velofreundliche Ausgestaltung. Bei einseitigen Einengungen des Strassenraumes durch die geplante Torwirkung sollen insbesondere bei bestehenden Gefahrenstellen mittels Velofurt die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrradfahrende hinter der baulichen Massnahme hindurchzuleiten.

Beispiel Eingangstor
Hauptstrasse, Rickenbach



Ansicht ortseinwärts



Ansicht ortsauswärts

5.5 Parkierung

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Parkierung folgende Ziele:

- Die erforderliche Parkierung erfolgt grundsätzlich auf Privatgrund.
- Bei Neubauten wird die Anzahl an Parkplätzen auf Privatgrund auf eine zweckmässige Anzahl beschränkt.

Hinweis Pflichtparkplätze

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

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

- Parkplatz Schwimmbad R, bestehend

Kommunale Festlegungen

Es werden keine kommunalen Festlegungen getroffen.

Erläuterungen

Die Arealsicherung sowie der Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze liegen in der Zuständigkeit des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb von kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei dies an Private delegiert werden kann.

Es werden keine kommunalen Parkieranlagen im öffentlichen Interesse festgelegt, da der Bedarf diesbezüglich nicht vorhanden ist. Zudem leistet die Gemeinde, indem sie keine öffentlichen Parkplätze zur Verfügung stellt, auch einen Beitrag für die Umsetzung der kantonalen Vorgaben zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs soll nicht weiter gesteigert werden.

Daneben ist es entscheidend, dass auf kommunaler Stufe in der Nutzungsplanung Vorgaben zur Parkierung gemacht werden. Die Parkplatzvorgaben sollen der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» entsprechen und die maximale Parkplatzanzahl pro Wohneinheit soll begrenzt werden. Zudem soll an geeigneten Standorten und im Interesse des Ortsbildschutzes eine Reduktion von Abstellplätzen verlangt werden können.

5.6 Radwege und Veloparkierungsanlagen

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Radwege und Veloparkierungsanlagen folgende Ziele:

- Die Veloverbindungen erschliessen die wichtigen Erholungsräume, die ÖV-Haltestelle und die wichtigsten kommunalen Zielorte.
- Die Veloverbindungen sind sicher, durchgängig und attraktiv. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen.
- Der Veloverkehr wird durch attraktive Veloparkierungsanlagen an ausgewählten Zielorten (z.B. Bushaltestelle, Schulhaus, Sportplatz, Schwimmbad) unterstützt.
- Bei Neubauten werden genügend Veloabstellplätze auf Privatgrund verlangt.

5.6.1 Radwege

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Veloverbindungen gemäss kantonalem Velonetzplan eingetragen. Im Folgenden werden nur die geplanten übergeordneten Radwege aufgeführt.

In der Gemeinde Ellikon an der Thur sind folgende überkommunalen Radwege als "geplant" bezeichnet:

- Uesslingerstrasse, ab Kreuzung Andelfingerstrasse R, geplant
- Rickenbacherstrasse bis Gulditalweg via Oberholz R, geplant

Kommunale Festlegungen

Es werden keine kommunalen Festlegungen getroffen.

Anliegen der Gemeinde

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

Erläuterungen

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

Mit den überkommunalen bestehenden Radwegverbindungen und den geplanten Netzergänzungen besteht in Ellikon bereits ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr, welches hauptsächlich die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den Arbeitsplatzgebieten

ausserhalb von Ellikon an der Thur sicherstellt. Weiter ermöglicht es ein sicheres Durchfahren des Ortskerns und die Anbindung an die wichtigsten umliegenden Ortschaften. Aufgrund dieses zusammenhängenden Netzes an überkommunalen Radwegen sind keine zusätzlichen kommunalen Radwege geplant. Grundsätzlich bestehen mit den schwach frequentierten Quartierstrassen bereits attraktive und sichere Verbindungen für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen.

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, beispielsweise bei der Umsetzung der Eingangstore im Bereich der Ortseinfahrten, sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Punktuelle Gefahrenstellen sollen zudem behoben und sichere Querungen ermöglicht werden.

5.6.2 Veloparkierungsanlagen Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Es sind keine übergeordneten Festlegungen vorhanden.

Kommunale Festlegungen

Es werden folgende kommunalen Veloparkierungsanlagen bezeichnet:

- | | |
|---|------------------|
| • Veloparkierung Neustandort Bushaltestelle | geplant (neu) |
| • Veloparkierung Bushaltestelle Ellikon, Dorf | aufzuheben (neu) |
| • Veloparkierung Schulhaus | bestehend |
| • Veloparkierung Turnhalle | bestehend |
| • Veloparkierung Schwimmbad | bestehend |

Rechtswirkung

Die Festlegung von Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen sowie an Bushaltestellen und wichtigen kommunalen Zielorten (z.B. Schwimmbad, Volg) die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind grundsätzlich oberirdische Abstellplätze an gut zugänglicher Lage vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

Die bestehenden Veloparkierungsanlagen beim Schulhaus und der Turnhalle sowie beim Schwimmbad bleiben bestehen. Die Veloparkierung beim geplanten Ersatzstandort der Bushaltestelle soll die bestehende Anlage am aktuellen Standort ersetzen. Die Gemeinde ist verpflichtet die festgelegten Anlagen zu erstellen respektive auszubauen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen

Veloparkierungsanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil des Velonetzes, da sie das sichere Abstellen von Velos an den wichtigsten

Zielorten gewährleisten und dadurch zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel beitragen.

Die öffentlichen Bauten und Anlagen, insbesondere die Schule und das Schwimmbad, sind grundsätzlich ausreichend mit Veloabstellplätzen ausgestattet. Auch bei der Bushaltestelle Ellikon, Dorf im Dorfzentrum stehen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung.

Die Veloparkierungsanlagen sollen grundsätzlich einen Witterungsschutz und eine diebstahlsichere Ausrüstung aufweisen. Optional kann auch eine festinstallierte Velopumpe zur Verfügung gestellt werden. Bei Umbauten sind die Zweckmässigkeit und der Ausbaugrad der Veloparkierungsanlagen zu überprüfen.

Die Veloparkierungsanlage bei der Bushaltestelle Ellikon, Dorf soll mit der Verlegung der Bushaltestelle (siehe Festlegungen öffentlicher Verkehr, Kapitel 5.1) ebenfalls verlegt werden. Die bestehende Veloparkierungsanlage besitzt bereits mit einem Witterungsschutz und diebstahlsicheren Vorkehrungen einen guten Ausbaustandard. Bei der Verlegung ist mindestens ein gleichwertiger Standard wieder zur Verfügung zu stellen.

Referenzbild einer Veloabstellanlage



5.7 Fuss- und Wanderwege

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Fuss- und Wanderwege folgende Ziele:

- Die Fuss- und Wanderwege erschliessen die wichtigen Erholungsräume, die ÖV-Haltestelle und die wichtigsten kommunalen Zielorte.
- Die Fuss- und Wanderwege sind sicher, durchgängig und attraktiv. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen.

Übergeordnete Festlegungen

Kantonal = K, Regional = R

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fuss- und Wanderwege wird verzichtet. Es sind zudem keine übergeordneten Fuss- und Wanderwege geplant. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.

Kommunale Festlegungen

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege bezeichnet. Auf eine detaillierte Auflistung wird verzichtet. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Es sind keine neuen Wege geplant. Die festgelegten Fusswege (bestehend) sollen in ihrem Raum gesichert werden und bilden zusammen mit den überkommunalen Fuss- und Wanderwegen (bestehend/geplant) ein dichtes und attraktives Fusswegnetz.

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

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

Rechtswirkung

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

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, im Rahmen von Planungen und Baugesuchen öffentliche Fuss- und Wanderwegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung von Massnahmen an überkommunalen

Strassen einzusetzen (z.B. Sicherung von Übergängen mit Mittellin-seln), wobei in der Regel eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen

Mit dem regionalen Fuss- und Wanderwegnetz werden die wichtigs-ten überkommunalen Erholungsgebiete erschlossen. Zudem dienen sie als Fusswegverbindungen in die Nachbargemeinden. Dieses grob-maschige Netz wird durch die kommunalen Wege ergänzt bzw. Lü-cken zwischen kommunalen und überkommunalen Verbindungen werden bei Bedarf geschlossen.

Im Verkehrsplan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wan-derwege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald-bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Die Gemeinde Ellikon verfügt über alle Wegrechte der als kommunal bezeichneten Fusswege.

Grundsätzlich stehen neben den im Richtplan bezeichneten Fuss- und Wanderwege auch weitere Wegverbindungen für Zufussgehende zur Verfügung. In Ellikon an der Thur bilden auch die schwach fre-quentierten Quartierstrassen ein attraktives und sicheres Wegnetz. Da die Quartiere grundsätzlich durchlässig für Fussgänger-/innen sind, wird auf eine flächendeckende Definition von Fusswegen im Siedlungsgebiet verzichtet. Der Fokus liegt vielmehr auf der Anbin-dung an übergeordnete Fusswege sowie auf der Erschliessung kom-munaler Erholungsgebiete.

Im Siedlungsgebiet weisen die festgelegten Fusswege in der Regel ei-nen Hartbelag auf. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Wege ohne Hartbelag anzustreben. Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verord-nung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grund-satz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen oder ein Ersatz zu bieten.

Grundsätzlich ist auf sichere Wegverbindungen zu achten. Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängern (u.a. Kinder, Betagte, Benutzer ÖV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen. Wo Radwege sowie Fuss- und Wanderwege zusammenfallen – bei-spielsweise entlang der Rickenbacherstrasse – ist die Verkehrssicher-heit laufend zu überprüfen und bei Bedarf auf eine Entflechtung zu achten.

Koordinationshinweis:
Weiterführung an der Gemeindegrenze

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

Hinweis zum Inventar der historischen
Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Im Übrigen wird auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verwiesen (siehe Kapitel 2.1). In Ellikon an der Thur sind zahlreiche Verbindungen von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung verzeichnet. Bei baulichen Massnahmen auf diesen Wegabschnitten ist die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Diesbezüglich ist eine Vollzugshilfe verfügbar. Veränderungen sind bewilligungspflichtig.

6 ERGÄNZUNG LANDSCHAFT

6.1 Ausgangslage

Ausgangslage

Im kommunalen Gesamtplan von 1983 wurde bis anhin im Bereich des Schwimmbads und des Sportplatzes des Schulhauses Bürgli ein besonderes Erholungsgebiet bezeichnet. Dieses soll auch mit der Aufhebung des Gesamtplans in der kommunalen Richtplanung weiterhin gesichert sein und bildet die Grundlage zur Bezeichnung der Erholungszonen in der Nutzungsplanung.

6.2 Erholungsgebiet

Ziele

Die Gemeinde beabsichtigt mit der Festlegung des besonderen Erholungsgebiets auf Stufe kommunaler Richtplan folgende Ziele:

- Schaffung der Grundlage für die Bezeichnung von Erholungszonen in der kommunalen Nutzungsplanung
- Zuordnung des Schwimmbads und des Sportplatzes Schulhaus Bürgli zur Erholungszone in der kommunalen Nutzungsplanung

Die bestehenden kommunalen Festlegungen werden beibehalten und übernommen.

Übergeordnete Festlegungen Kantonal = K, Regional = R

Es sind keine übergeordneten Festlegungen vorhanden.

Kommunale Festlegungen

Es werden folgende kommunalen Erholungsgebiete bezeichnet:

- | | |
|--|-----------|
| • Besonderes Erholungsgebiet Schwimmbad Ellikon | bestehend |
| • Besonderes Erholungsgebiet Sportplatz Schulhaus Bürgli | bestehend |

Rechtswirkung

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

Erläuterungen

Das Schwimmbad Ellikon und der Sportplatz des Schulhauses Bürgli wurden bis anhin in der kommunalen Nutzungsplanung der Freihaltezone zugeordnet. Gemäss Artikel 61 PBG sind Freihaltezone und Erholungszonen Flächen, welche für die Erholung der Bevölkerung nötig sind. Zur Freihaltezone können ferner auch Flächen zugewiesen werden, die ein Natur- und Heimatschutzobjekt bewahren oder der Trennung und Gliederung der Bauzonen dienen. In der Erholungszone sind Bauten und Anlagen zulässig, jedoch nur, wenn sie den Vorgaben der Richtplanung entsprechen. Die Gemeinde erlässt die nötigen Bauvorschriften für die zulässigen Bauten und Anlagen in der Erholungszone in der kommunalen Nutzungsplanung.

Das Schwimmbad und der Sportplatz des Schulhauses Bürgli entsprechen heute mit ihrer Nutzung und den entsprechenden Bauten und Anlagen vielmehr dem Zweck einer Erholungszone als einer Freizeitzone. Sie sollen entsprechend in der Nutzungsplanung der Erholungszone zugewiesen werden und es sollen für die zugehörigen Bauten und Anlagen die nötigen Bauvorschriften erlassen werden. Damit eine solche Umzonung möglich ist, muss für diese Gebiete auf Stufe kommunale Richtplanung ein Erholungsgebiet ausgeschieden sein.

Erholungsgebiete sind jene Flächen, die der Erholung der Bevölkerung dienen und bei denen dieser Zweck gegenüber anderen Nutzungen überwiegt. Das Gebiet Bürgli zwischen dem Schwimmbad und dem Sportplatz wird seit Jahren landwirtschaftlich genutzt und es bestehen keine Absichten dieses anders zu nutzen. Entsprechend sieht die Gemeinde keinen Bedarf, dieses Gebiet auf Stufe kommunale Richtplanung weiterhin als Erholungsgebiet zu bezeichnen. Das bestehende Erholungsgebiet wird verkleinert. Für das Gebiet Bürgli wird eine Landwirtschaftszone ausgeschieden.

7 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Verkehrsplanfestlegungen zu organisieren.

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

- Wichtige Strassenräume sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.
- Das vorhandene Fusswegnetz soll in Abstimmung mit innerörtlichen Zielgebieten (Schulen, Dorfzentrum mit öffentlichen Gebäuden und Einkaufsnutzungen, Erholungsgebiete) weiter verdichtet und mit kommunalen Fusswegen ergänzt werden. Insgesamt wird insbesondere bei kurzen Wegen im Siedlungsgebiet eine Modal-Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Beitrag zur Zielerreichung der übergeordneten Ziele

Der kommunale Richtplan Verkehr übernimmt die Festlegungen der übergeordneten Richtpläne und ergänzt diese mit kommunalen Festlegungen. Die kommunalen Festlegungen unterstützen die übergeordneten verkehrlichen Ziele (kantonales Gesamtverkehrskonzept, Richtplanung) wie folgt:

Strassenverkehr

Indem der motorisierte Individualverkehr auf den Kantonsstrassen kanalisiert bleibt, wird das Siedlungsgebiet vom MIV möglichst entlastet. Mit der angestrebten Umgestaltung der Ortsdurchfahrten sollen zudem siedlungsverträgliche Strassenräume mit einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass dies auch auf der Islikonerstrasse geschieht. Das kommunale Strassennetz wird nicht weiter ausgebaut. Punktuell werden je nach Bedarf Aufwertungsmassnahmen umgesetzt. Damit leistet die Gemeinde einen Beitrag an die übergeordneten Ziele, wonach eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung erreicht werden soll.

Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs und die optimale Anbindung an den Bahnhof Rickenbach-Attikon, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten, ein. Grundsätzlich deckt die bestehende Bushaltestelle das Siedlungsgebiet als Einzugsgebiet ab. Für einen optimalen betrieblichen Ablauf ist vorgesehen, die Bushaltestelle um einige Meter zu verlegen. Die Gemeinde hat wieder eine attraktive Haltestelle mit Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzmöglichkeit und Veloabstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Sie sorgt zudem für eine optimale Einbettung der Bushaltestelle in das Fuss- und Velowegnetz. Damit unterstützt sie die übergeordneten Ziele zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

Fuss- und Veloverkehr

Mit der Ergänzung von kommunalen Fuss- und Wanderwegen wird das Fuss- und Velowegnetz durchgängig und dicht festgelegt. Die übergeordneten Fuss- und Velowege mit den kommunalen Fusswegergänzungen erschliessen gemeinsam die wichtigsten Erholungsräume, die Bushaltestelle im Zentrum und weitere wichtige kommunale Zielorte (z.B. Schwimmbad, Schulhaus, Einkaufsmöglichkeit im Ortskern, Gemeindeverwaltung). Die Gemeinde setzt gezielt Massnahmen für eine hohe Attraktivität und eine hohe Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen, entlang von Strassen und bei Strassenquerungen, um. Für den Veloverkehr stehen an den Zielorten genügend und gut ausgerüstete Veloabstellanlagen zur Verfügung. Mit diesen Massnahmen steigert die Gemeinde die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs und bietet Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, insbesondere im Binnenverkehr. Zusammen mit einem guten ÖV-Angebot leistet die Gemeinde damit einen Beitrag an die regionalen Modal-Split-Ziele.

Parkierung

Mit der Festlegung von Veloparkierungsanlagen an wichtigen kommunalen Zielorten werden gute Voraussetzungen für den Veloverkehr geschaffen. Es werden keine neuen Parkierungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Die Parkierung soll grundsätzlich auf Privatgrund stattfinden und, wo sinnvoll und möglich, beschränkt werden. Dadurch wird die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs nicht weiter ausgebaut und ein Beitrag an die übergeordneten Ziele geleistet.

8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

8.1 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

Bei nicht gebundenen Ausgaben von mehr als Fr. 500'000.- kann die Stimmbewölkerung über die Realisierung von Massnahmen separat befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

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

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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

- Infrastrukturanlagen, die als gebundene Kosten gelten, z.B. Trottoirbau
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen, z.B. Strassensanierungen
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte, z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.
- Feinerschliessung, z.B. öffentlicher Weg in einem Quartierplan

8.2 Umsetzung Bereich Verkehr

Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Massnahmen, Aufwertungen und Ergänzungen bestehender Verkehrsinfrastruktur sind nicht Bestandteil des kommunalen Richtplans Verkehr.

Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Entsprechend sind ihnen verschiedene Prioritäten zuzuordnen:

Kurzfristig	2023 – 2030	Priorität 1
Mittelfristig	2023 – 2035	Priorität 2
Langfristig	Nach 2035	Priorität 3

Umsetzung

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

Öffentlicher Verkehr

Nr.	Code	Massnahmen	Priorität
1	ÖV	Aufhebung Bushaltestelle Ellikon an der Thur, Dorf	Priorität 1
2	ÖV	Neuerstellung/Verlegung Bushaltestelle Ellikon an der Thur, Dorf	Priorität 1

Veloparkierungsanlagen

Nr.	Code	Massnahmen	Priorität
1	VP	Aufhebung Veloparkierungsanlage bei der Bushaltestelle Ellikon an der Thur, Dorf	Priorität 1
2	VP	Neuerstellung/Verlegung Veloparkierungsanlage bei der Bushaltestelle Ellikon an der Thur, Dorf	Priorität 1