gemeinde andelfingen
willkommen im zürcher weinland

Kanton Zürich

Gesamtrevision kommunaler Richtplan

# BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 26. November 2024

Namens der Gemeindeversammlung
Der Präsident: Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion: BDV-Nr.

SUTER
VON KÄNEL
WILD
**Planer und Architekten AG**
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

31122 – 28.1.2025

**Inhalt**

**1 EINLEITUNG 3**
1.1 Ausgangslage 3
1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans 5
1.3 Kostenfolgen 8

**2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN 9**
2.1 Bund 9
2.2 Kanton Zürich 11
2.3 Region Weinland 15

**3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR 21**
3.1 Bedeutung 21
3.2 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation 21
3.3 Strategieansätze 23

**4 VERKEHRSPLAN 25**
4.1 Allgemeines 25
4.2 Ziele der Gemeinde 25
4.3 Bestehende Verkehrspläne 27
4.4 Öffentlicher Verkehr 29
4.5 Motorisierter Individualverkehr 32
4.6 Fuss- und Veloverkehr 39
4.7 Gebiet mit besonderen Massnahmen 45

**5 PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN 47**
5.1 Allgemeines 47
5.2 Gesamtstrategie 48
5.3 Öffentliche Verwaltung und Werke 49
5.4 Kultuspflege und Bestattungswesen 51
5.5 Erziehung und Bildung 52
5.6 Kultur und gemeinschaftliche Begegnung 54
5.7 Sozial- und Gesundheitswesen 55
5.8 Erholung und Sport 56
5.9 Wirkung der Festlegungen 57

**6 AUFHEBUNG BISHERIGER RICHTPLÄNE 58**
**7 AUSWIRKUNGEN 59**
**8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN 60**
8.1 Allgemeines 60
8.2 Umsetzung Bereich Verkehr 60
8.3 Umsetzung Bereich öffentliche Bauten und Anlagen 62

**9 ANHÖRUNG UND MITWIRKUNG 63**

**Auftraggeber**

Gemeinde Andelfingen

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Anita Brechbühl, David Frey

# 1 EINLEITUNG

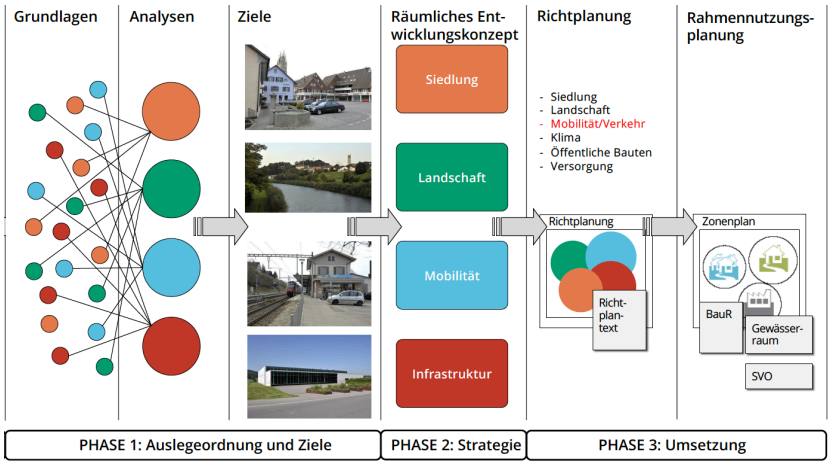
## 1.1 Ausgangslage

**Anlass**

Die rechtskräftigen Richtpläne der bisherigen drei Gemeinden Adlikon, Humlikon und Andelfingen stammen aus den Jahren 1983 und 1984. 2013 wurde der Verkehrsplan Andelfingen geringfügig revidiert und der Teilrichtplan Versorgung aufgehoben. Die Richtpläne sind inhaltlich veraltet und weichen in zahlreichen Punkten von den übergeordneten Festlegungen ab.

Auf Anfang 2023 haben die Gemeinden Adlikon und Humlikon mit der Gemeinde Andelfingen fusioniert. Die Fusion umfasste neben den politischen Gemeinden auch die Schulgemeinden.

Planungsprozess




**Räumliches Entwicklungskonzept 2040**

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat bereits 2021 entschieden, die kommunalen Planungsinstrumente einer umfassenden Revision zu unterziehen. Als konzeptionelle Basis für die Revision wurde in einem ersten Schritt ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) für den Zeithorizont 2040 erstellt. Die wesentlichen Inhalte und Ziele des REK wurden im Juli 2022 im Rahmen eines Workshops mit der Bevölkerung diskutiert. Gestützt auf die Workshopergebnisse wurde das REK anschliessend überarbeitet und im November 2022 vom Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Richtplanrelevante Leitlinien

Das REK formuliert folgende Leitlinien zur künftigen Organisation des Verkehrs auf dem Gemeindegebiet:

Bahnhofareal entwickeln (Leitlinie 4)

Das Bahnhofareal soll qualitativ hochwertig und unter Beachtung der Anliegen des Ortsbild- und Denkmalschutzes zu einem neuen Teilzentrum von Andelfingen entwickelt werden. Der Busbetrieb und die Verkehrssituation sind für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Es ist ein attraktiver Bushof mit drei hindernisfreien Bushaltekanten zu realisieren. Das Areal soll durch zusätzliche Neubauten im Bereich der heutigen P+R-Parkplätze besser genutzt werden.

Landstrasse und zentralen öffentlichen Raum aufwerten (Leitlinie 9)

Der Strassenraum der Landstrasse, der öffentliche Raum im Ortskern und insbesondere der Marktplatz und die Verbindung zum Bahnhof sollen im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr" und unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien umgestaltet und gestalterisch aufgewertet werden. Als Basis dient ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bautiefe. Hauptziele sind ein verkehrssicherer und attraktiver Raum für alle Verkehrsteilnehmenden. Auf der Landstrasse ist dazu im Abschnitt Bahnübergang bis Knoten Flaacherstrasse die Geschwindigkeit zu reduzieren. Für den zentralen öffentlichen Raum im Ortskern (Marktplatz, Löwenhof etc.) ist zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eine Begegnungszone (Tempo 20) zu prüfen.

Verkehrssicherheit erhöhen, Wegnetze optimieren, ÖV-Angebot verbessern (Leitlinie 10)

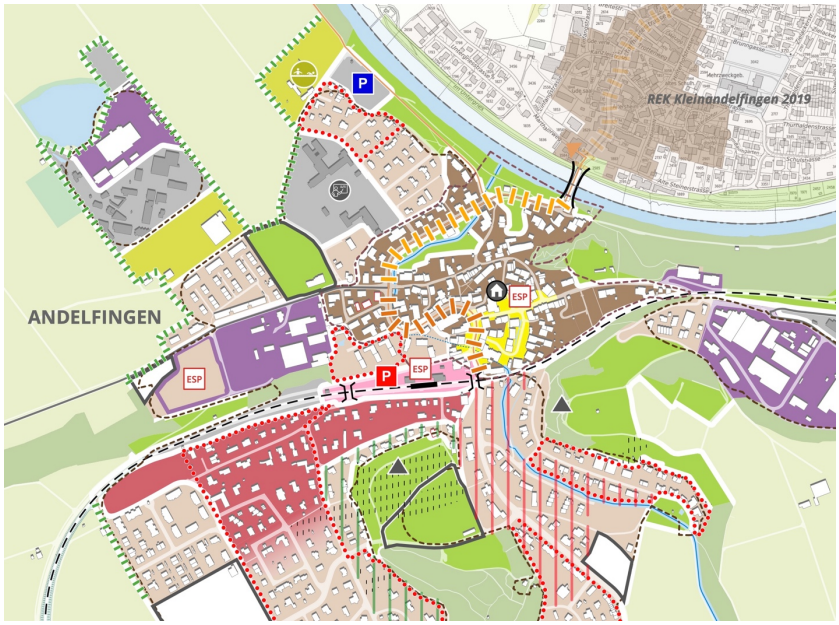
Der innerörtliche Verkehr soll mit hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden siedlungsverträglich abgewickelt werden. Bei einzelnen Strassenzügen soll im Rahmen der Schulwegsicherung und für andere schwächere Verkehrsteilnehmende die Sicherheit, die räumliche Erscheinung und die Aufenthaltsqualität durch geeignete Massnahmen verbessert werden. Zudem sind in den zentralen Ortsbereichen von Adlikon und Humlikon gestalterische Strassenraumaufwertungen zu prüfen. Tempo-30-Zonen in den Quartieren von Andelfingen, Humlikon und Adlikon sollen je nach Bedarf geprüft und eingerichtet werden. Die Langsamverkehrsnetze für Fussgänger und Radfahrer sollen laufend überprüft und Netzlücken geschlossen werden. Zur Verbesserung des ÖV-Angebots ist ein Ortsbus, allenfalls in Kombination mit dem Schulbus, zu prüfen.

Parkierung regeln (Leitlinie 11)

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen wird bedarfsgerecht bereitgestellt und in Abstimmung mit den umliegenden Nutzungen bewirtschaftet. Im Bereich der Kernzone sind die Abstellplätze ortsbildgerecht zu platzieren und auszugestalten. Im Zentrumsgebiet sind bei privaten Neubauten vertragliche Regelungen für die Integration von öffentlichen Parkplätzen oder der Bereitstellung von zusätzlichen Abstellplätzen zur Einmietung von angrenzenden Liegenschaften zu prüfen. Bei publikumsorientierten Nutzungen sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind nach Möglichkeit genügend gross dimensionierte, witterungsgeschützte Veloparkierungsanlagen vorzusehen. Weitergehende Massnahmen sind in einem Parkierungskonzept zu prüfen und darauf basierend umzusetzen. Bei einer allfälligen Reduktion von oberirdischen Parkplätzen zugunsten von unterirdischen Parkplätzen sollen die Eigentümer der angrenzenden Liegenschaften und Geschäfte frühzeitig informiert und allenfalls involviert werden.

Ausschnitt REK 2040




**Revisionsbestandteile**

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

- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Festlegungen und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte Verkehr 1:5'000 / 1:2'000
- Richtplankarte öffentliche Bauten und Anlagen 1:5'000 / 1:2'000
- Formelle Aufhebung der Teilrichtpläne Siedlung und Landschaft Andelfingen, Humlikon, Adlikon
- Formelle Aufhebung des Teilrichtplans Versorgung Adlikon
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (nach öffentlicher Auflage)

## 1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

**Inhalt**

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

**Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen**

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

Richtplanung als Zwischenstufe

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

**Zuständigkeit**

Der kommunale Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung.

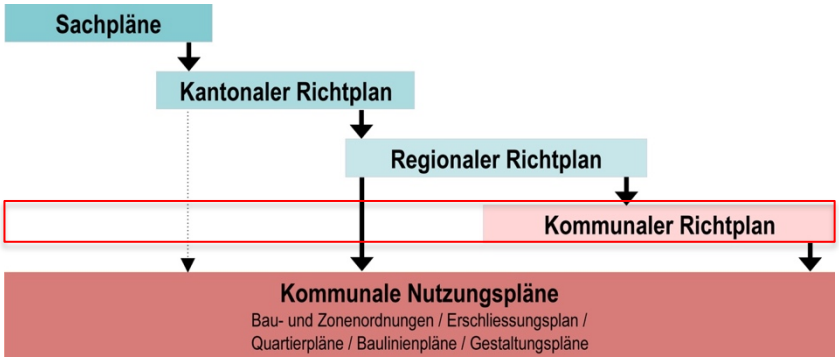
Der Richtplan wird durch die Baudirektion genehmigt.

**Planungshorizont**

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

**Übersicht Planungssystem**

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




**Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung**

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

Die im Richtplan enthaltenen kommunalen Festlegungen (Kapitel 4 und 5) werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung

behördenverbindlich. Dies bedeutet, dass die Behörde an die Festlegungen im Grundsatz gebunden ist. Der Richtplan besitzt bei der Anwendung jedoch den erforderlichen Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

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

**Festlegungen und Wirkungen**

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

Behördenverbindliche Festlegungen

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

**Erläuterungen**

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

## 1.3 Kostenfolgen

**Kosten mit Nachfolgevorlagen**

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

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

**Kosten ohne Nachfolgevorlagen**

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

# 2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

## 2.1 Bund

**ISOS**
Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

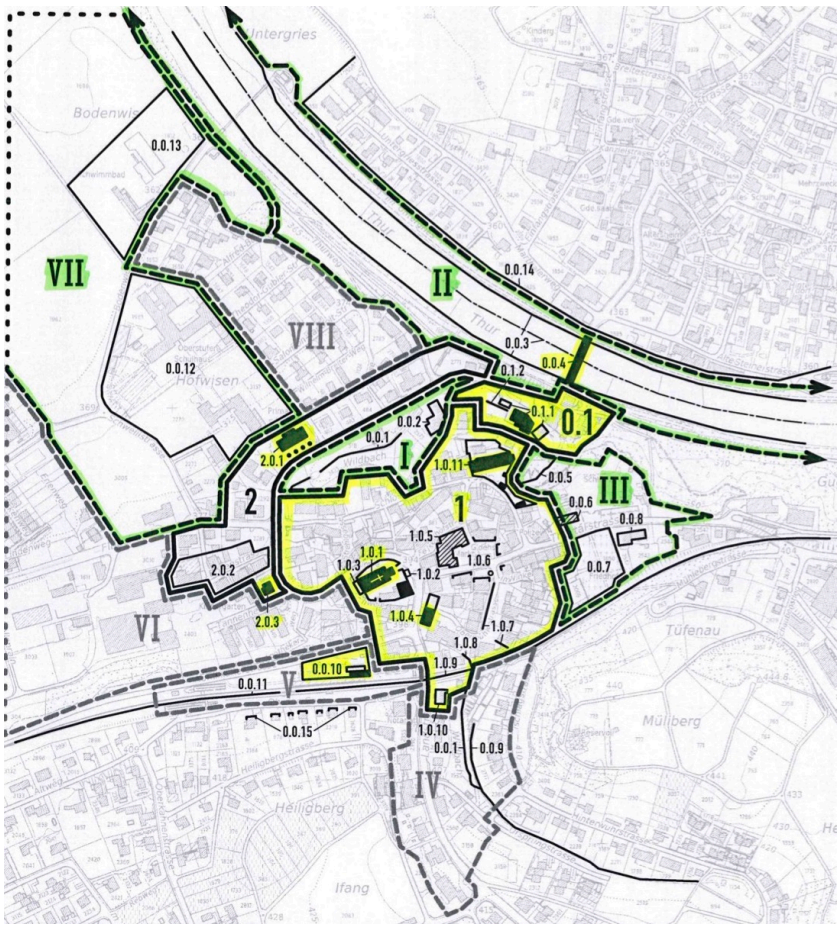
Das Ortsbild von Andelfingen weist gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) nationale Bedeutung auf. Das ISOS zeigt aus fachlicher Sicht den Wert eines Ortsbildes auf und ist damit eine Wertungshilfe für die raumplanerische Interessenabwägung. Es ist auch bei Strassen- und Wegsanierungen sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu berücksichtigen.

Erhaltungsziele ISOS

Das Inventar gliedert den Ort in Gebiete und Baugruppen, in Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen mit unterschiedlichen Erhaltungszielen. Das höchste Erhaltungsziel ist "A" für Gebiete und Baugruppen respektive "a" für Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen.

Plan zum ISOS Andelfingen

Gebiete / Baugruppen mit Erhaltungsziel A gelb hervorgehoben
Umgebungszonen / -richtungen mit Erhaltungsziel a grün hervorgehoben




Quelle: map.geo.admin.ch, 8.4.2021, bearbeitet

Weitere Ortsbilder

Das Ortsbild von Niederwil hat regionale Bedeutung, die Ortsbilder von Adlikon, Humlikon und Dätwil lokale Bedeutung. Diese Ortsbilder wurden im Rahmen der Erstellung des ISOS gemäss der gleichen Methode inventarisiert, sind aber nicht Teil des ISOS. Folglich entfalten deren Ortsbildaufnahmen auch nicht die Rechtskraft im Sinne des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451).

## IVS

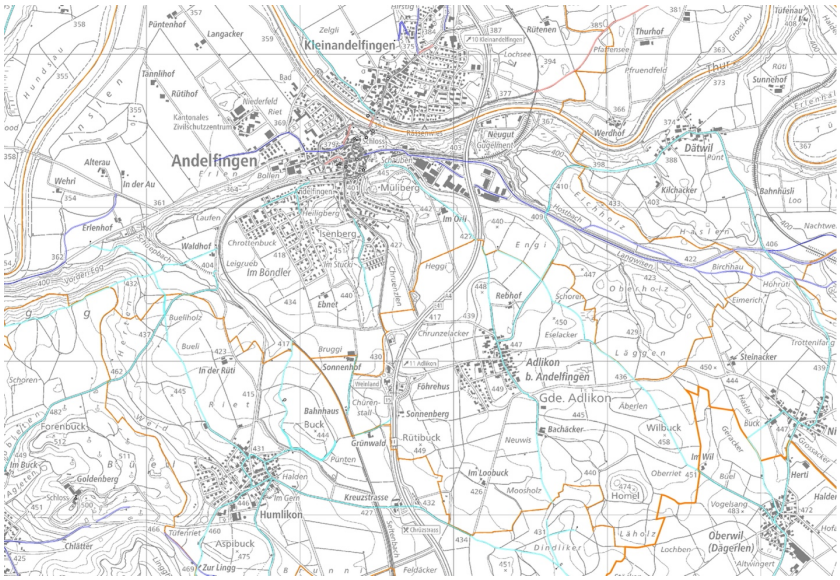
Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet Wege, welche von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Zudem umfasst es Wege von nationaler Bedeutung, von welchen nur noch der historische Verlauf sichtbar ist, sowie Wege von regionaler und lokaler Bedeutung.

In Andelfingen handelt es sich bei der Holzbrücke, dem Haldenweg und der Landstrasse auf Höhe der reformierten Kirche um historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz. Darüber hinaus weisen einige Abschnitte von regionaler und lokaler Bedeutung Substanz auf. Kanton und Gemeinde haben bei ihren Planungen diese Verkehrswege zu berücksichtigen.




Quelle: GIS ZH, 3.1.2022




## BLN

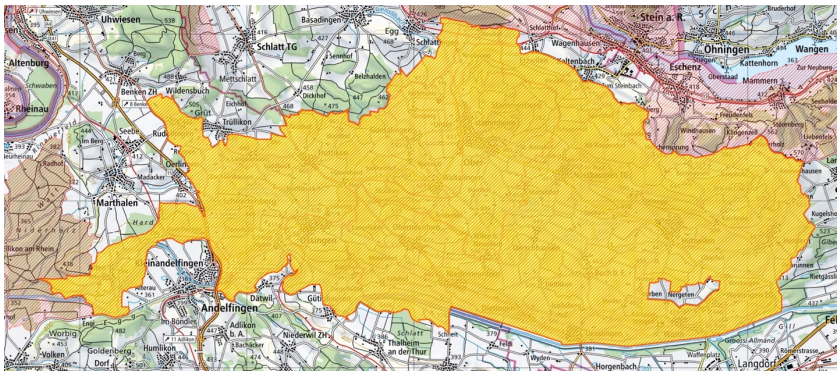
Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) umfasst einzigartige Landschaften, für die Schweiz typische Landschaften, Erholungslandschaften und Naturdenkmäler. Es hat zum Ziel, die landschaftliche Vielfalt der Schweiz zu bewahren.

Glaziallandschaft (Objekt Nr. 1403)

Die Gemeinde Andelfingen liegt teilweise im BLN-Gebiet Nr. 1403 Glaziallandschaft zwischen Thur und Rhein. Im Bereich des BLN-Gebiets sind insbesondere für Bauvorhaben ausserhalb der Bauzone erhöhte Anforderungen und Auflagen gegeben.

BLN 1403 Glaziallandschaft zwischen Thur und Rhein



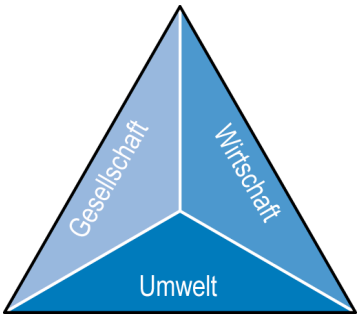

Quelle: map.geo.admin.ch, 18.1.2024

## 2.2 Kanton Zürich

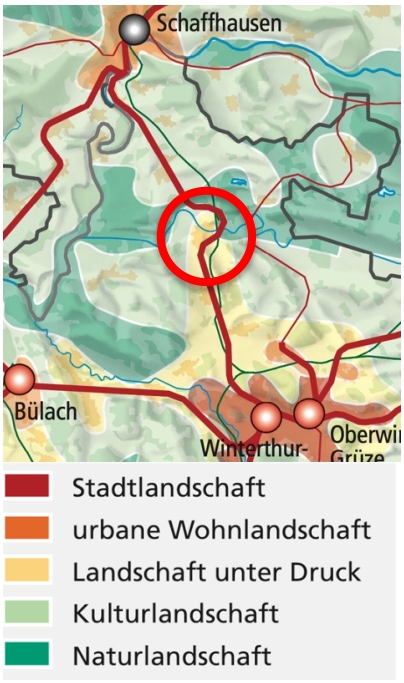
**ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept**

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

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




Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)




Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
Stand: 6.2.2023

Die Siedlungsgebiete von Andelfingen, Humlikon und Adlikon sind dem Handlungsraum "Landschaft unter Druck" zugewiesen. Für diesen Raum ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip "stabilisieren und aufwerten":

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

Die Weiler Dätwil und Niederwil sind dem Handlungsraum "Kulturlandschaft" bzw. "Naturlandschaft" zugewiesen.

**Kantonaler Richtplan**

Der kantonale Richtplan setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich:

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

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in den Netzplänen im Kapitel 4 enthalten. Sie können durch die Gemeinde nicht verändert werden.

Festlegungen in Andelfingen

Der kantonale Richtplan enthält folgende für Andelfingen relevante Festlegungen. Diese sind im kommunalen Richtplan als übergeordnete Festlegungen enthalten:

- Strassenverkehr: Ausbau der A4, Weinland, auf 4 Fahrstreifen (mittel- bis langfristig)
- Öffentlicher Verkehr: Ausbau der Linie Winterthur–Schaffhausen auf Doppelspur (langfristig, Trasseesicherung)
- Öffentliche Bauten und Anlagen: Ausbildungszentrum Andelfingen, Neu- und Umbau Übungsdorf (kurzfristig)

**rGVK Weinland**
Stand: Vernehmlassung

Der Kanton erarbeitet unter Einbezug der Planungsregion und der Gemeinden bis Ende 2023 ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK). Mit dem rGVK wird das kantonale Gesamtverkehrskonzept auf Stufe Region konkretisiert. Es definiert einen verbindlichen Orientierungsrahmen für die künftige Gestaltung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung siedlungsplanerischer Entwicklungen. Das rGVK hat den Planungshorizont 2040.

Lagebeurteilung

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

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

Verlagerungspotenzial vom MIV. Dieses ist aufgrund der mehrfachen Ausrichtung der Nachfrageströme jedoch schwer abzuschöpfen.

Massnahmen

Im rGVK werden 25 Massnahmen von regionaler Bedeutung definiert. Nachfolgende Massnahmen betreffen direkt auch die Gemeinde Andelfingen:

- Massnahme 07: Siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten
- Massnahme 10: Umsetzung Massnahmen Erholungskonzept Thurauen (siehe unten)
- Massnahme 13: Intermodale Drehscheiben weiterentwickeln
- Massnahme 16: Verkehrliche Vorgaben in kommunalen Bauvorschriften
- Massnahme 17: Raumplanerische Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Massnahme 19: Förderung E-Mobilität
- Massnahme 21: Aufwertung des ÖV-Angebots
- Massnahme 22: Verbesserung der Bushaltestellenabdeckung und Lage im Siedlungsgebiet
- Massnahme 23: Pilotprojekt ÖV Bedarfsangebot Andelfingen und Umgebung

Die aufgeführten Massnahmen liegen teilweise in der Zuständigkeit der Gemeinde (Massnahmenträgerin und/oder Kostenträgerin). Rechtsverbindlichkeit erhalten die Massnahmen aber erst im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse.

**Ausnahmetransportroute**

Die parallel zur Autobahn A4 verlaufende Weinlandstrasse ist eine Ausnahmetransportroute des Typs II. Diese muss folgende Anforderungen erfüllen:

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

**Gesamtkonzept Erholung Thurauen**

In einem gemeinsamen Projekt von Kanton und Gemeinden wurde zwischen 2018 und 2021 das Gesamtkonzept Erholung Thurauen erarbeitet. Um die Erholungsuchenden auf attraktive, aber weniger empfindliche Bereiche zu lenken und diese besser zu erschliessen, schlägt das Gesamtkonzept verschiedene Massnahmen vor. Für Andelfingen sind insbesondere folgende Massnahmen von Bedeutung:

- Buserschliessung Thurauen ab Bahnhof Andelfingen im Sommerhalbjahr (vierjähriger Pilotbetrieb gemäss § 20 Personenverkehrsgesetz)
- Zusätzliche Bushaltestelle in Andelfingen (im Bereich Thurweg auf bestehender Buslinie 605 Richtung Kleinandelfingen)
- Veloverleihsystem (Standorte noch zu evaluieren, z.B. Bahnhof Andelfingen)

- Parkierung MIV (Aufhebung Parkplätze im Wald, Erweiterung bestehender Parkplätze, Einführung Parkplatzbewirtschaftung)
- Verbesserung Zugang zum Wasser im Bereich der Altener Brücke

Das Gesamtkonzept Erholung Thurauen dient als Grundlage für die weitere Zusammenarbeit zwischen Kanton, Region und Gemeinden und die weiteren Umsetzungsschritte. Es handelt sich daher nur um einen unverbindlichen Zwischenstand.

**KOBI**
Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung des Kantons Zürich

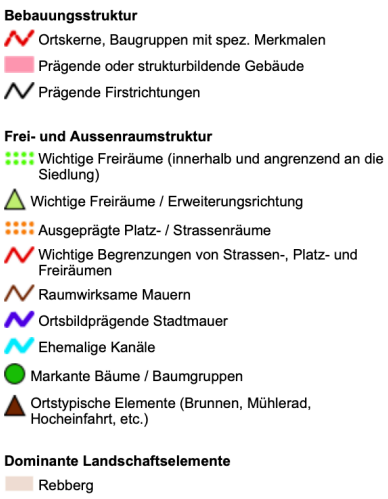
Das kantonale Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI) bildet die Grundlage für Schutz und Pflege jener Ortsbilder, denen über den Gemeindebann hinausreichende Bedeutung zukommt. Das Inventar bezeichnet, umschreibt und wertet die wichtigsten Elemente, welche in ihrer Gesamtheit die Struktur und Erscheinung und mithin das Bild eines Ortes unverwechselbar prägen.

Gemäss Ziff. 2.4.3 des kantonalen Richtplans erfolgt der Schutz von Ortsbildern auf kommunaler Stufe in erster Linie durch Kernzonen und detaillierte Kernzonenpläne. Die wichtigen Freiräume gemäss Inventar sind in der Regel durch Festlegung in den Kernzonenplänen oder, in speziellen Fällen, durch Freihaltezonen zu sichern.

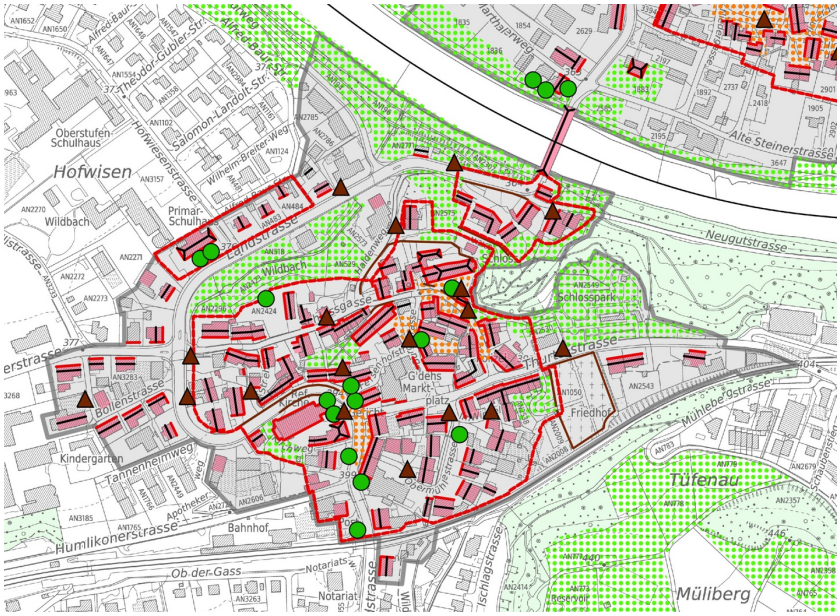
Überprüfung und Aktualisierung KOBI

Andelfingen ist im KOBI als Ortsbild von kantonaler Bedeutung erfasst. Das Inventar wurde durch den Kanton überprüft und 2022 aktualisiert. Im Rahmen dieser Aktualisierung wurde der Ortsbildperimeter dem Perimeter des ISOS angeglichen. Dieser Erweiterungsperimeter umfasst das alte Bankgebäude südlich der Bahngleise, welches ein Denkmalschutzobjekt von regionaler Bedeutung darstellt.

KOBI Andelfingen




Quelle: GIS ZH, 17.1.2024




**Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte (KILO)**

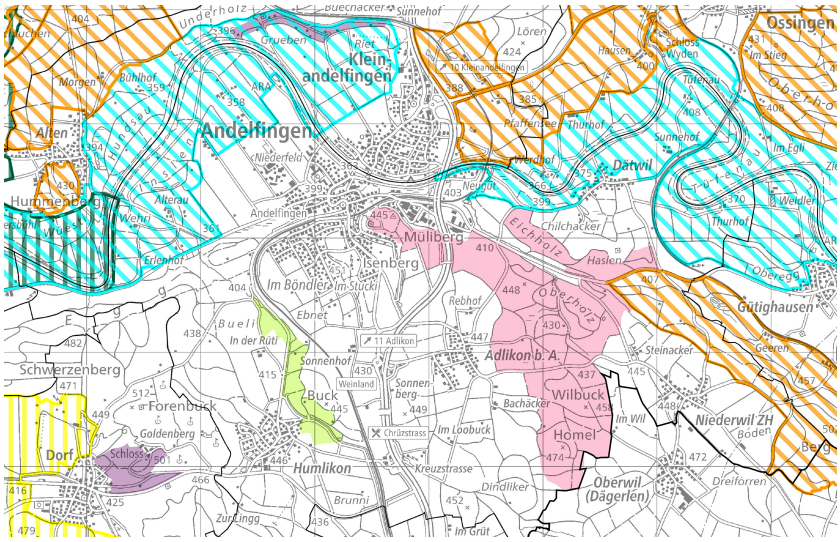
Das Sachgebiet Landschaftsschutz mit den Landschaftsschutzobjekten von überkommunaler Bedeutung wurde anfangs 2022 aus dem «Inventar 80» herausgelöst und in ein separates neues «kantonales

Inventar der Landschaftsschutzobjekte» («KILO») überführt. Im Gemeindegebiet Andelfingen sind der Moränenwall zwischen Welsikon und Andelfingen, die Wallmoränen Müliberg – Buch – Oberholz und Eichholz – Birchau, die Heckenlandschaft am Buck bei Humlikon, die Thurauen, die Waldlandschaft Thurauen – Niderholz und die Flusslandschaft der Thur bei Gütighausen enthalten.

KILO Gebiet Andelfingen




Quelle: GIS ZH, 1.2.2024




## 2.3 Region Weinland

**RegioROK**
Zukunftsbild Verkehr

Als konzeptionelle Basis für die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans hat die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) im Jahr 2011 ein regionales Raumordnungskonzept (RegioROK) erarbeitet. Das RegioROK definiert Ziele und Stossrichtungen, insbesondere zu den Themen Siedlung, Landschaft, Mobilität und Verkehr.

Das Zukunftsbild Weinland 2030 legt im Bereich Verkehr den Fokus auf den Langsam- und öffentlichen Verkehr:

«Der Modal-Split zeigt eine positive Veränderung durch die vorwiegende Bewältigung der Verkehrszunahme mit dem Langsam- und öffentlichen Verkehr. Der Durchgangs- und Schwerverkehr bewegt sich konsequent auf der A4.»

Ausschnitt RegioROK Weinland von 2011




Legende zum RegioROK Weinland




## Regionaler Richtplan

Basierend auf dem RegioROK wurde der regionale Richtplan Weinland gesamthaft überprüft und überarbeitet. Der revidierte Richtplan wurde am 17. März 2021 durch den Regierungsrat festgesetzt. Bis 2030 erwartet die Planungsregion ein Bevölkerungswachstum auf ca. 35'500 Personen und eine grössere Zunahme der Pendlerbewegungen zu ausserhalb der Region gelegenen Arbeitsplätzen. Die Bewältigung dieser Pendlerbewegungen auf umweltfreundliche Art wird als eine Herausforderungen für die Region im Bereich Verkehr beurteilt.

Entwicklungsvorgabe Zentrums- und Bahnhofsgebiet

Für das Zentrums- und Bahnhofsgebiet von Andelfingen und Kleinandelfingen formuliert der Richtplan folgende Entwicklungsvorgaben:

| Nr. | Gemeinde | Gebiet | Status | Entwicklungsvorgabe |
|---|---|---|---|---|
| E1 | Andelfingen und Kleinandelfingen | Zentrums- und Bahnhofsgebiet | neu | Überkommunale Masterplanung:<br>• Weiterentwicklung Bezirkshauptort mit zentralen Funktionen (v.a. öffentliche Bauten und Anlagen regionaler Bedeutung; aktive Standortförderung)<br>• Zusammenhalt der beiden Gemeinden stärken<br>• Weiterentwicklung Bollenrain (Mischgebiet)<br>• Bewahrung / Weiterentwicklung Dienstleistung/Gewerbe, Verkauf, medizinische Versorgung, Publikumsorientierung<br>• Weiterentwicklung Freizeit und Kultur, Gastronomie und Hotellerie<br>• Förderung vielfältiges Wohnangebot für alle Generationen<br>• Vorgabe für Anteile Wohnen, Dienstleistung/Gewerbe, Verkauf |

Mit der Gemeinde Kleinandelfingen besteht eine gut etablierte Zusammenarbeit. Zur Abstimmung raumrelevanter Themen findet ein regelmässiger Austausch statt. Die Zusammenarbeit wird projektbezogen vertieft. Eine überkommunale Masterplanung ist aus Sicht des Gemeinderates Andelfingen vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Leitlinien der Region im Bereich Verkehr

Im Bereich Verkehr orientiert sich die Region an folgenden Leitlinien:

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

Diese Leitlinien werden durch nachfolgende Ziele und Massnahmen konkretisiert:

**Strassenverkehr**

Ziel Kanalisierung des Transit-Schwerverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz

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

Ziel Umgestaltung von Ortsdurchfahrten

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

**Öffentlicher Personenverkehr**

Ziele

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

In Ergänzung zum bestehenden Angebot des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) soll die Besucherlenkung mit öffentlichem Zubringer im

Natur- und Erholungsraum entlang der Thur geprüft werden. Ein zusätzliches Angebot auf privater Basis ist gemäss Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) möglich. Ebenfalls möglich ist die Bestellung und Finanzierung eines zusätzlichen Verbundangebots gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) durch Gemeinden und Private.

Massnahmen

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

**Fussverkehr**

Ziele

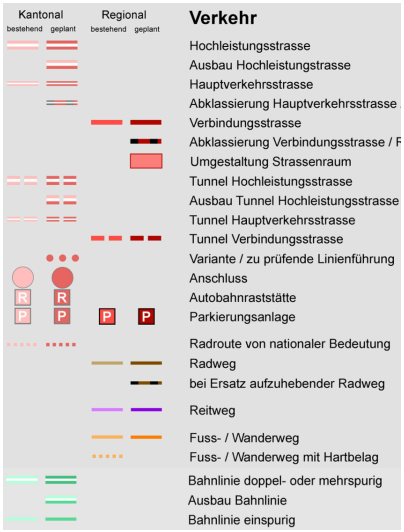
Gemäss Dachkonzept Agglomerationsprogramme sorgen die Gemeinden und Regionen für ein dichtes und sicheres Fuss- bzw. Wanderwegnetz sowohl in besiedelten Räumen als auch in den (Nah-)Erholungsräumen.

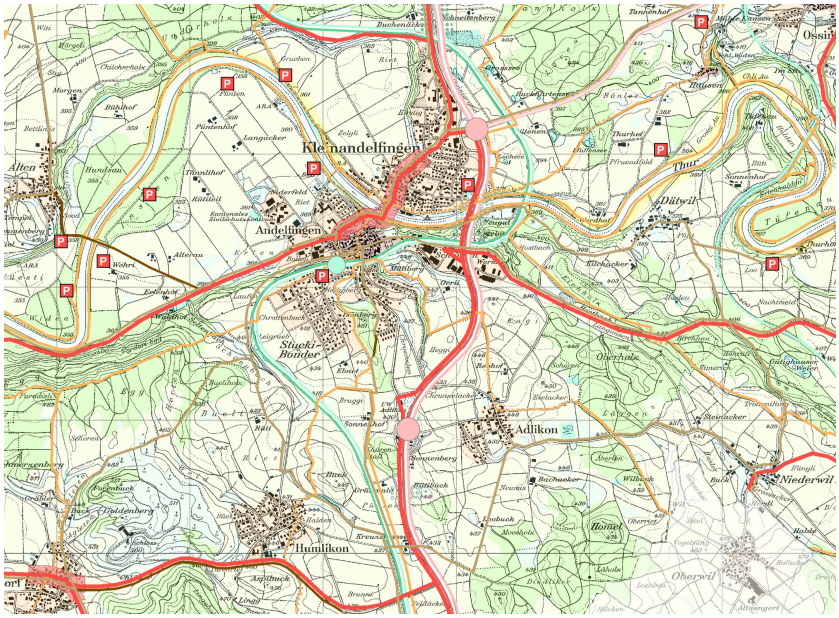
Die Attraktivität des Zürcher Weinlandes als Erholungsgebiet wird mittels eines feinmaschigen und gut ausgebauten Netzes von attraktiven Wanderwegen in Wert gesetzt. Mobilitätsbehinderte Menschen sollen sich auf signalisierten, hindernisfreien Wegen erholen können. Dem Inventar der historischen Verkehrswege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

Massnahmen

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

Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr, Stand 17. März 2021



**Veloverkehr**

Ziele

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

Massnahmen

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

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

Gemäss Empfehlung im regionalen Richtplan soll die Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Andelfingen von heute 108 auf 120 Veloabstellplätze erweitert werden.

**Regionale Entwicklungsstrategie 2040**

Die Zürcher Planungsgruppe Weinland erarbeitet zurzeit die regionale Entwicklungsstrategie Weinland 2040. Die Strategie besteht aus folgenden sechs Entwicklungsleitsätzen:

1. Progressive Region: Klima der Offenheit und des Wandels; Balance zwischen Innovation und Tradition.
2. Aufbruch in die «Wir-Region»: lebendige, hybride und vibrierende Gemeinschaft; Zugehörigkeit, Vernetzung und Engagement; moderne Organisationsformen und Partizipation.
3. Mehr als Wohnen: Durchmischte, lebendige Ortskerne und Quartiere; zentrale, gut erschlossene und zukunftsorientierte Arbeitsplätze
4. Landschaft im Fokus: vielfältige landschaftliche Qualitäten als wichtiger Standortfaktor und bedeutende Ressource; klimaverträgliche und biodiversitätsschonender Lebensstil.
5. Arbeit und Versorgung 4.0: Möglichkeiten der digitalen Transformation; moderner und nachhaltiger Arbeitsstandort; multifunktionale Mischzonen; hybride Konzepte in der Versorgung.
6. Intermodale Mobilität: Intermodal und siedlungsverträglich; nahtlose Mobilitätsketten; Alltags- und Freizeitverkehr; abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung.

Inhalte mit Bezug zum kommunalen Richtplan

Der Leitsatz 6 zum Thema «Intermodale Mobilität» umfasst die nachfolgenden verkehrsrelevanten Punkte:

- Integrierte Mobilitätsketten anstatt separierter Verkehrsträger
- ÖV-Angebot ergänzen; neue Buslinien; Sharing-Angebote
- Leistungsfähige Ost-West-Verbindung
- Kurze Wege, direkte Fuss- und Veloverbindungen

- Infrastruktur MIV wird angebotsorientiert gestaltet und mittels Mobilitätsmanagement als fester Bestandteil der intermodalen Mobilität integriert.
- Strassenräume siedlungsverträglich gestalten; wo immer möglich Geschwindigkeitsreduktionen
- Kleinteilige Durchmischung in den Ortskernen schafft kurze Wege
- Innovative Logistik und Parkierung: Für Anlieferungen und Zugänglichkeit platzsparende, innovative Konzepte für die Ortszentren
- Ortszentren und Mischzonen werden vermehrt zu multifunktionalen, kleinteiligen Quartieren

# 3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

## 3.1 Bedeutung

**Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr**

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

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

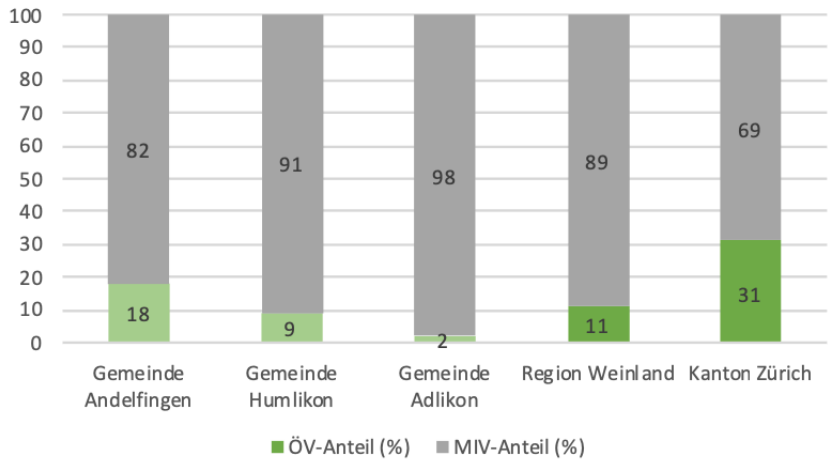
An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, die sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Dementsprechend ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

## 3.2 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation

**Aktuelles Verkehrsverhalten**

Anhand der Daten des statistischen Amts des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass im Ortsteil Andelfingen der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Weinland überdurchschnittlich, im kantonalen Vergleich jedoch unterdurchschnittlich ist. In den beiden Ortsteilen Humlikon wie Adlikon (inkl. Dätwil und Niederwil) besteht sowohl im Vergleich zum regionalen wie auch kantonalen Wert eine unterdurchschnittliche öV-Nutzung.

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




Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Amts für Mobilität des Kantons Zürich

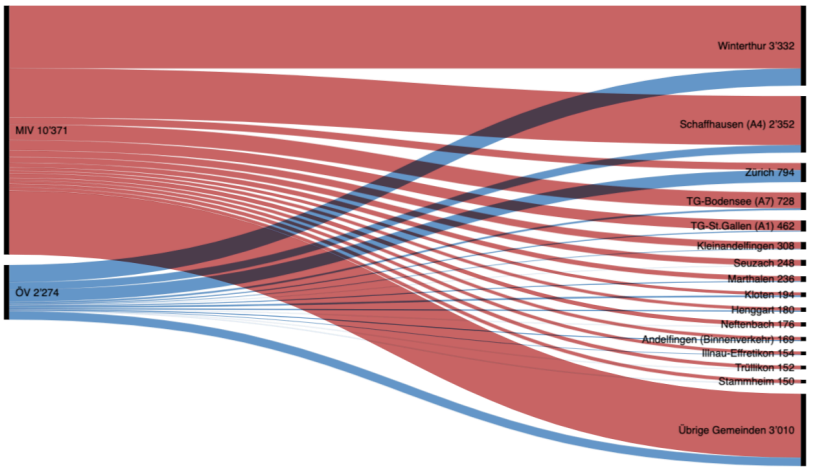
**Beabsichtigte Entwicklung**

Im regionalen Richtplan sind im Zielbild Verkehr wie auch in der Gesamtstrategie keine quantitativen Modalsplit Ziele festgehalten. Die qualitativ formulierten Leitlinien sind auf die kantonalen Modalsplit-Ziele abgestimmt. Dies mit dem Grundsatz, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- und den Veloverkehr entfällt.

Diese Entwicklungen sind auch in der Gemeinde Andelfingen anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Jedoch kann aufgrund der bestehenden ÖV-Erschliessung der Gemeinde sowie der Lage nicht in allen Ortseilen mit der gleichen Steigerung der öV-Anteile gerechnet werden. Während sie im Ortsteil Andelfingen in der Beziehung Richtung Winterthur (Pendelverkehr) im regionalen Vergleich bereits gut ist, besteht in den Beziehungen mit den Nachbargemeinden ein grosses Optimierungspotenzial.

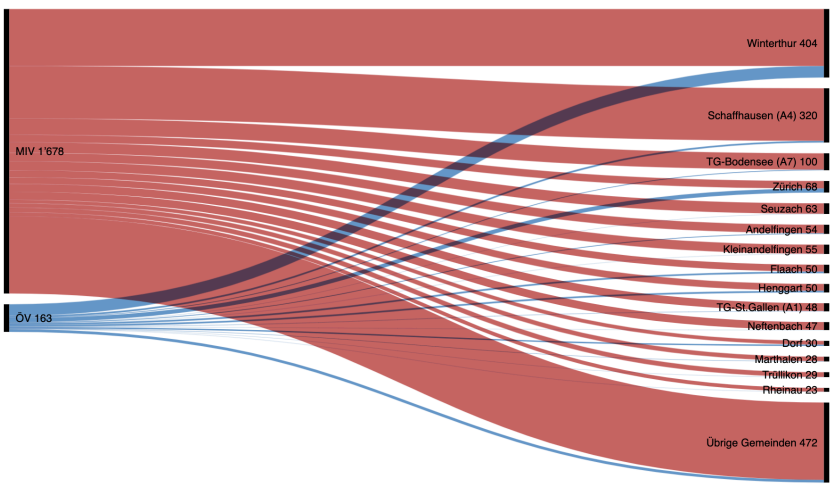
Aufgrund der dispersen Verteilung der Quell- und Zielorte (vgl. nachfolgende Grafiken der bedeutendsten Verkehrsbeziehungen gemäss Gesamtverkehrsmodell GVM-ZH) ist in diesen Relationen der Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen. Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils ist auch für die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen (u.a. zwischen den einzelnen Ortsteilen) für den Alltags- und Freizeitverkehr anzustreben.

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen im Ortsteil Andelfingen



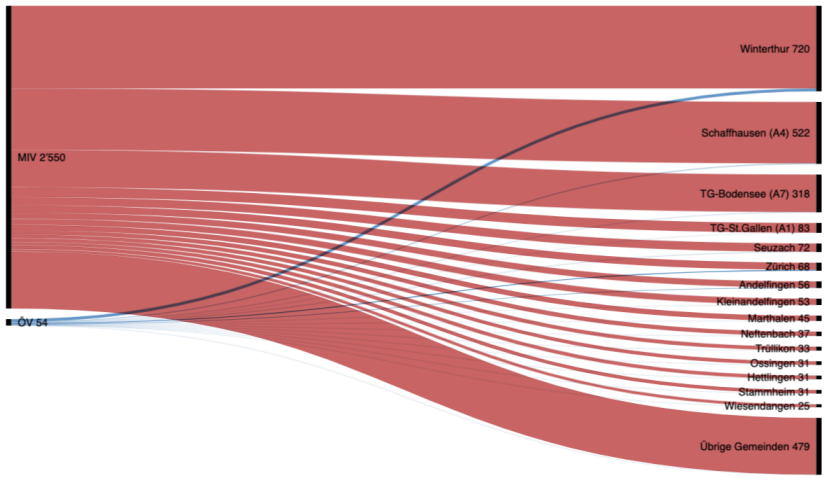

Quelle: Amt für Mobilität, Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen, Stand 2018

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen im Ortsteil Humlikon




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

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen im Ortsteil Adlikon (inkl. Dätwil und Niederwil)




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

**Aktuelle Verkehrsschwachstellen**

Gemäss GIS-Browser-Tool «Monitoring Siedlung und Verkehr» bestehen in Andelfingen keine Schwachstellen oder Bereiche, die gemäss systematischer Beurteilung der Siedlungsverträglichkeit durch den Kanton als kritisch oder nicht verträglich beurteilt wurden. Dennoch besteht auf den Ortsdurchfahrten (kommunale und kantonale Strassenzüge) Potenzial für Aufwertungen. Verbesserungsbedarf besteht insbesondere bezüglich Velo- und Fussweginfrastruktur (Schwachstellen bei den Veloverbindungen), Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten.

## 3.3 Strategieansätze

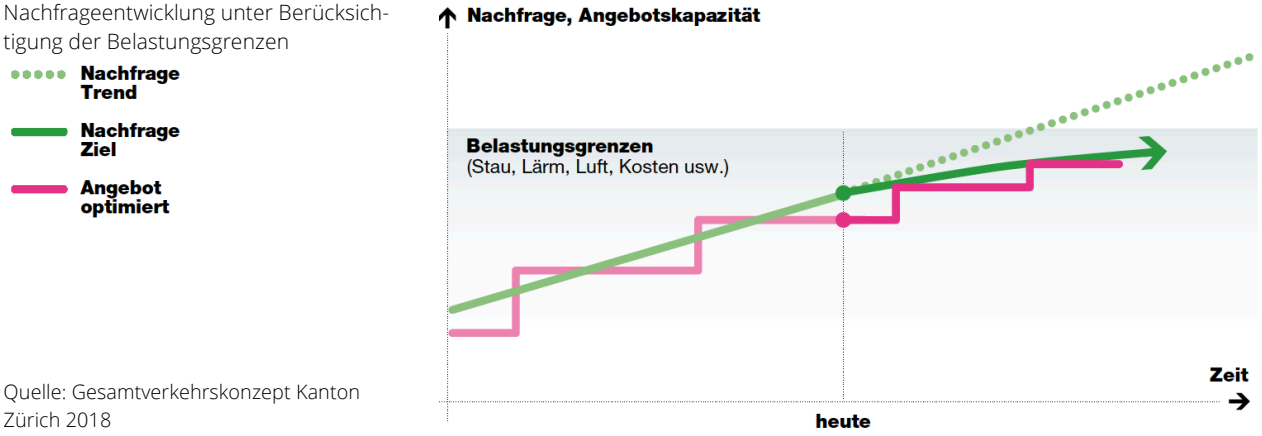
**Angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV**

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

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

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

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen




Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

**Kommunale Strategieansätze**

- Bauliche Entwicklung schwerpunktmässig im Bereich der gut mit dem öffentlichen Bereich erschlossenen Gebiete (Einzugsbereich Bahnhof Andelfingen)
- Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie Attraktivierung und Verkehrsberuhigung des Dorfkerns von Andelfingen
- Schaffen von guten Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet wie auch bei den innerörtlichen Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen mit einem zweckmässigen Fussweg- und Velonetz
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs mit dem Hinwirken auf einen attraktiven intermodalen Umsteigeort am Bahnhof Andelfingen

# 4 VERKEHRSPLAN

## 4.1 Allgemeines

**Übergeordnete Richtpläne Verkehr**

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

**Kommunaler Richtplan Verkehr**

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

Der kommunale Verkehrsplan dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen. Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgaben der entsprechenden Anlagen und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohnerinnen und Bewohner von Andelfingen, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

Die im kommunalen Richtplan festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde.

**Inhalt**

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

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

## 4.2 Ziele der Gemeinde

**Strategieansatz**

Gemäss kantonalen Leitlinien ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (Kantonaler Richtplan, Kapitel 1.2). Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die S-Bahn abgedeckt werden.

Basierend auf dem räumlichen Entwicklungskonzept werden folgende verkehrspolitischen Ziele festgelegt:

Übergeordnete Stossrichtung

- Die Gemeinde Andelfingen unterstützt die übergeordneten Ziele, die vorsehen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zunehmen.
- Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt Andelfingen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Motorisierter Individualverkehr

- Die grossen Verkehrsströme und der Schwerverkehr sind auf den übergeordneten Verkehrsachsen kanalisiert.
- Der innerörtliche Verkehr wird durch situativ passende Massnahmen siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.
- Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen erfolgt unter Berücksichtigung des Verlagerungspotenzials auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr angebotsorientiert, wobei im Dorfkern Andelfingen die Bedürfnisse des Detailhandels im Sinne eines gut funktionierenden Zentrums zu berücksichtigen sind.
- Die private und öffentliche Parkierung im Ortskern Andelfingen ist ortsbild- und siedlungsverträglich organisiert.

Öffentlicher Verkehr

- Andelfingen verfügt über ein attraktives öV-Angebot mit kundenfreundlichen und schnellen Verbindungen in Richtung Winterthur und Schaffhausen.
- Der Bahnhof Andelfingen ist als leistungsfähige, multimodale und attraktiv gestaltete Verkehrsdrehscheibe mit kurzen, barrierefreien Umsteigebeziehungen organisiert.
- Die Quartiere und Ortsteile sind besser an das öV-Netz angebunden.
- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind ans Fuss- und Radwegnetz angebunden, hindernisfrei zugänglich und zweckmässig ausgestattet.

Fuss- und Veloverkehr

- Andelfingen verfügt über ein attraktives und sicheres Fuss- und Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.
- Wichtige Zielorte im Siedlungsgebiet (z.B. Zentrum, Bahnhof, Ausbildungsstätten) als auch die Erholungsgebiete sind mit direkten Wegen erschlossen, Schwachstellen behoben und Netzlücken geschlossen.
- Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes innerhalb der Ortskerne und der innerörtlichen Verkehrsachsen ist dank gezielten Massnahmen zur Umgestaltung der Strassenräume deutlich erhöht.

## 4.3 Bestehende Verkehrspläne

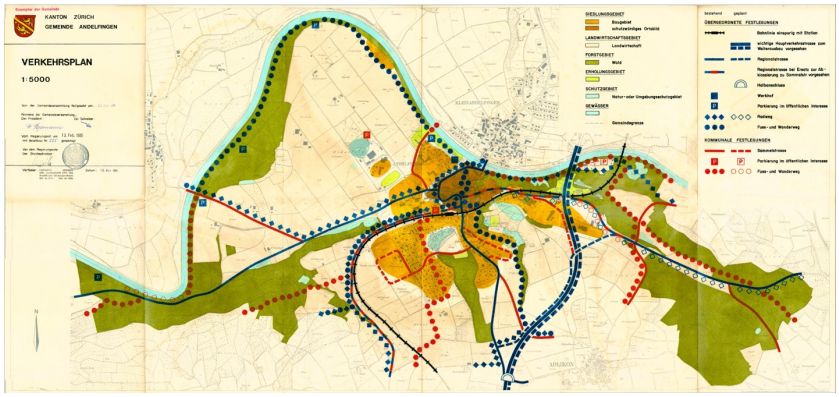
**Kommunaler Verkehrsplan**

Die drei Ortschaften Andelfingen, Adlikon und Humlikon verfügen jeweils über einen eigenen kommunalen Verkehrsplan. Die Verkehrspläne stammen vom:

| Gemeinde / Ortschaft | Festsetzung | Genehmigung |
|---|---|---|
| Andelfingen* | 23. März 1984 | 13. Februar 1985 |
| Adlikon | 14. Dezember 1984 | 22. Mai 1985 |
| Humlikon | 30. Mai 1983 | 26. Oktober 1983 |

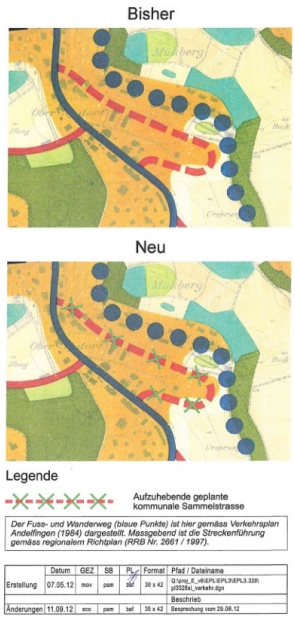
*Ein geringfügig teilrevidierter Verkehrsplan wurde am 10. April 2013 neu festgesetzt.

Verkehrsplan Andelfingen

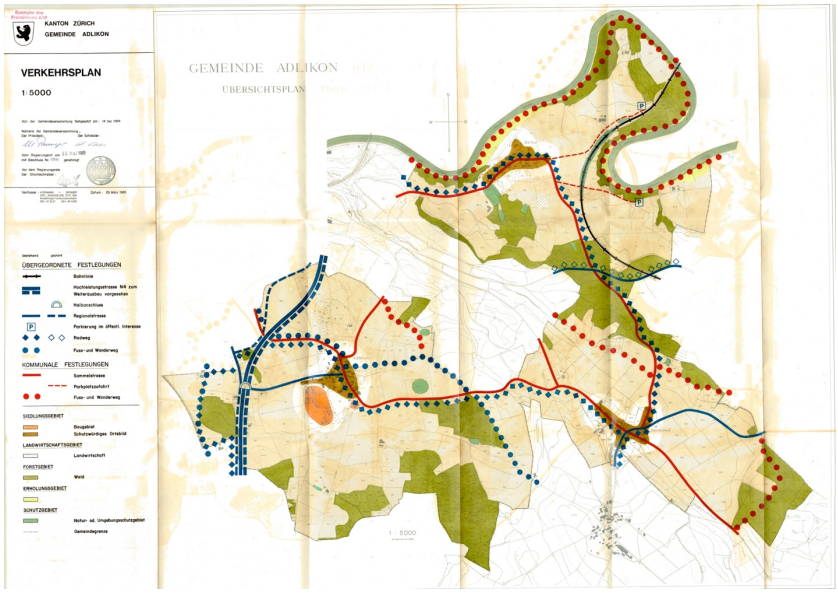



Teilrevision Verkehrsplan Andelfingen, Aufhebung geplante Sammelstrasse im Gebiet "Ursprung"

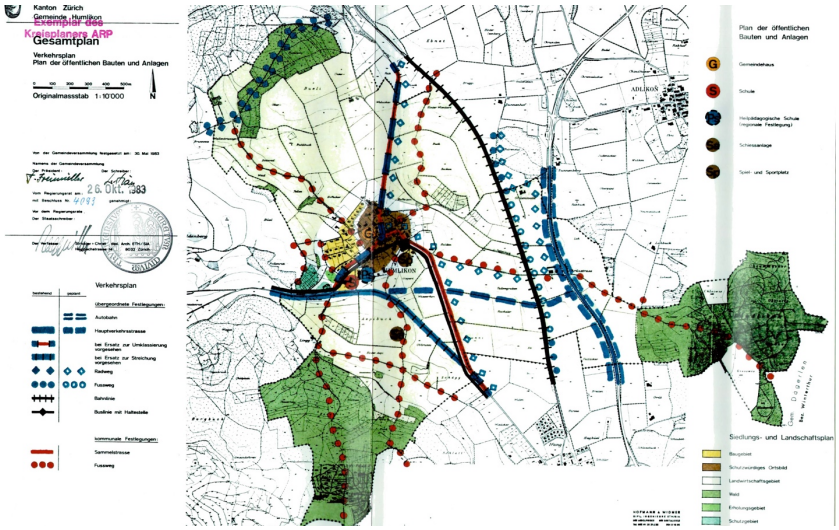


Verkehrsplan Adlikon




Gesamtplan Humlikon mit Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen



## 4.4 Öffentlicher Verkehr

**Bahn**

Festlegungen:

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

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

*Kommunal*

Die Gemeinde Andelfingen

- wirkt auf eine gute ÖV-Erschliessung hin.
- berücksichtigt den Landbedarf für den Ausbau zur Doppelspur planerisch.

Wirkungen und Erläuterungen:

Vernehmlassungen

Im Rahmen von Vernehmlassungen zu Bahninfrastrukturanlagen und Fahrplänen setzt sich der Gemeinderat für eine sinnvolle und bedürfnisgerechte Weiterentwicklung des Bahnangebots ein.

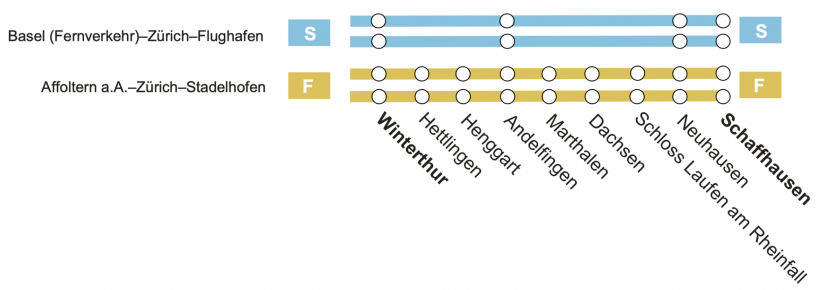
Landbedarf für Doppelspurausbau

Der Gemeinderat beachtet den Landbedarf für den langfristig geplanten Doppelspurausbau bei den weiteren Planungen. Bauvorhaben, welche sich weniger als 50 m von der Bahnlinie befinden, müssen der SBB zur Bewilligung eingereicht werden (Art. 18m Eisenbahngesetz).

Ausbauschritt 2035

Im Rahmen des Ausbauschritts 2035 sollen auf dem Korridor Winterthur – Schaffhausen eine beschleunigte S-Bahn und eine S-Bahn mit allen Halten jeweils im Halbstundentakt verkehren, sodass pro Stunde vier Verbindungen resultieren. Bei der beschleunigten S-Bahn handelt es sich um eine Verbindung mit Halt in Winterthur, Andelfingen und Schaffhausen. Der Bahnhof Andelfingen wird dadurch an Bedeutung gewinnen.

Geplantes Bahnangebot im Korridor Winterthur–Schaffhausen




Quelle: ZVV, Arbeitsstand 19.11.2018

Übergeordnete Ausbauten am Bahnhof Andelfingen

Aufgrund der Nachfrageentwicklung soll im Zuge des Angebotsausbaus künftig bis zu 300 m langes Rollmaterial eingesetzt werden. Dazu ist eine Verlängerung der Perrons 1 und 2 um rund 100 m auf 320 m in Richtung Henggart vorgesehen. Um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen, soll gleichzeitig die

bestehende Personenunterführung Postweg durch einen Neubau ersetzt werden. Die Realisierung ist zwischen 2030 und 2035 geplant.

**Bus**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

- Adlikon – Andelfingen (60') bestehend R
- (Alten – Andelfingen (60')) R
- (Volken – Dorf –) Humlikon – Andelfingen (60') bestehend R
- Kleinandelfingen – Andelfingen (30' – 60') bestehend R

*Kommunal*

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde beim ZVV für ein attraktives Busangebot mit guten Anbindungen an die Nachbargemeinden ein. Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sind zusätzliche Bushaltestellen innerhalb des Gemeindegebiets anzustreben. Dies betrifft insbesondere das regionale Arbeitsplatzgebiet Bilg. Wo nötig und möglich setzt sich die Gemeinde für eine Priorisierung des Busverkehrs ein.

Mit einem gut funktionierenden Bushof am Bahnhof sollen die Umsteigebeziehungen verbessert und die Attraktivität des Angebots gesteigert werden.

Wirkungen und Erläuterungen:

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

Grundsatz der Erschliessung

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten.

Arbeitsplatzgebiet Bilg

Im Arbeitsplatzgebiet Bilg sind rund 400 Beschäftigte tätig (Stand 2021). Zudem bestehen noch einige unüberbaute Reserven. Weite Teile des Arbeitsplatzgebietes sind ungenügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen des Zürcher Verkehrsverbundes für eine zweckmässige Erschliessung ein.

**Bushaltestellen**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

*Kommunal*

Die bestehenden Bushaltestellen sind im Plan bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Der Ausbau des Bushofs Andelfingen ist geplant.

| | |
|---|---|
| • Bushof beim Bahnhof Andelfingen | geplant |

Wirkungen und Erläuterungen:

Rechtswirkung

Die Festlegungen bilden die Grundlage für die Sicherung des Raumes, den Bau sowie den Unterhalt des Bushofs und der Bushaltestellen. Diese sind gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gestalten und bedarfsgerecht auszustatten. Die Ausstattung (Warteunterstände, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde. Die Lage der im Plan dargestellten Bushaltestellen kann sich infolge baulicher Anpassungen ändern.

Bushof beim Bahnhof Andelfingen

Drei Buslinien bedienen heute den Bahnhof Andelfingen (Postautolinien 605 Richtung Kleinandelfingen–Oberstammheim, 612 Richtung Adlikon–Niederwil–Seuzach und 677 Richtung Humlikon–Hettlingen). Die Buslinien verkehren im Stundentakt. Es ist ein neuer Bushof mit hindernisfreien Busanlegekanten geplant. Durch den Bushof wird eine Optimierung des Betriebs erzielt und eine Erweiterung des Busangebots ermöglicht. Die Kosten gehen zulasten der nutzniessenden Gemeinden. Aufgrund der überkommunalen Bedeutung ist das Vorhaben mit den Nachbargemeinden, insbesondere mit Kleinandelfingen, zu koordinieren. Die im regionalen Richtplan geforderte überkommunale Masterplanung ist dafür nicht erforderlich. Die räumlichen Ansprüche des Vorhabens sind mit der Parkierungsanlage abzustimmen (Park+Ride-Anlage, siehe Kapitel 4.5).

Zusätzliche Bushaltestellen

Das Arbeitsplatzgebiet Im Bilg / Industriestrasse und der Ortsteil Dätwil liegen mehr als 750 m vom Bahnhof Andelfingen bzw. mehr als 400 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Der Ortsteil Dätwil ist jedoch mit einer Bevölkerungszahl von rund 120 Personen nicht erschliessungspflichtig. Darüber hinaus befinden sich weite Teile des Siedlungsgebiets von Andelfingen zwar im Einzugsgebiet des Bahnhofs Andelfingen, sind aber aufgrund der längeren Fusswegdistanzen und der Topografie relativ schlecht erschlossen.

Zur Verbesserung der Erschliessungssituation sind neue Bushaltestellen auf den bestehenden Buslinien und eine neue (überkommunale) Ortsbuslinie zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist auch die Integration der Schulbusse in den öffentlichen Fahrplan zu prüfen. Der Verlauf allfälliger neuer Buslinien mit entsprechenden Bushaltestellen kann im Richtplan nicht vorweggenommen werden.

## 4.5 Motorisierter Individualverkehr

**Strassennetz**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

- A4 Weinland (Ausbau auf 4 Fahrstreifen) geplant K
- Flaacherstrasse / Landstrasse (bei Andelfingen) (Abschnitt Flaacherstrasse – Thur) bestehend R
- Flaachtalstrasse bestehend R
- Landstrasse (bei Niederwil) bestehend R
- Thurtalstrasse / Im Bilg bestehend R
- Weinlandstrasse bestehend R

*Kommunal*

Verbindungsstrassen:

- Adlikerstrasse / Dorfstrasse (bei Adlikon) bestehend
- Altenerstrasse bestehend
- Andelfingerstrasse (Niederwil) / Niederwilerstrasse bestehend
- Bergstrasse bestehend
- Dorfstrasse (bei Humlikon) / Henggarterstrasse bestehend
- Dorfstrasse (bei Adlikon) bestehend
- Hauptstrasse / Dätwilerstrasse (bei Niederwil) bestehend
- Humlikoner- / Andelfingerstrasse (bei Humlikon) bestehend
- Landstrasse (bei Andelfingen) bestehend
- Schul- / Hauptmannsbuck- / Dätwilerstrasse bestehend
- Thurtalstrasse (Abschnitt Landstr. bis im Bilg) bestehend
- Unterdorfstrasse bestehend

Sammelstrassen:

- Bodenwies- / Schwellistrasse (Abschnitt Flaacherstrasse – Schwimmbad) bestehend
- Reitplatzstrasse bestehend

Wirkung und Erläuterung:

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

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

**Aufwertung Strassenraum**

Festlegungen:

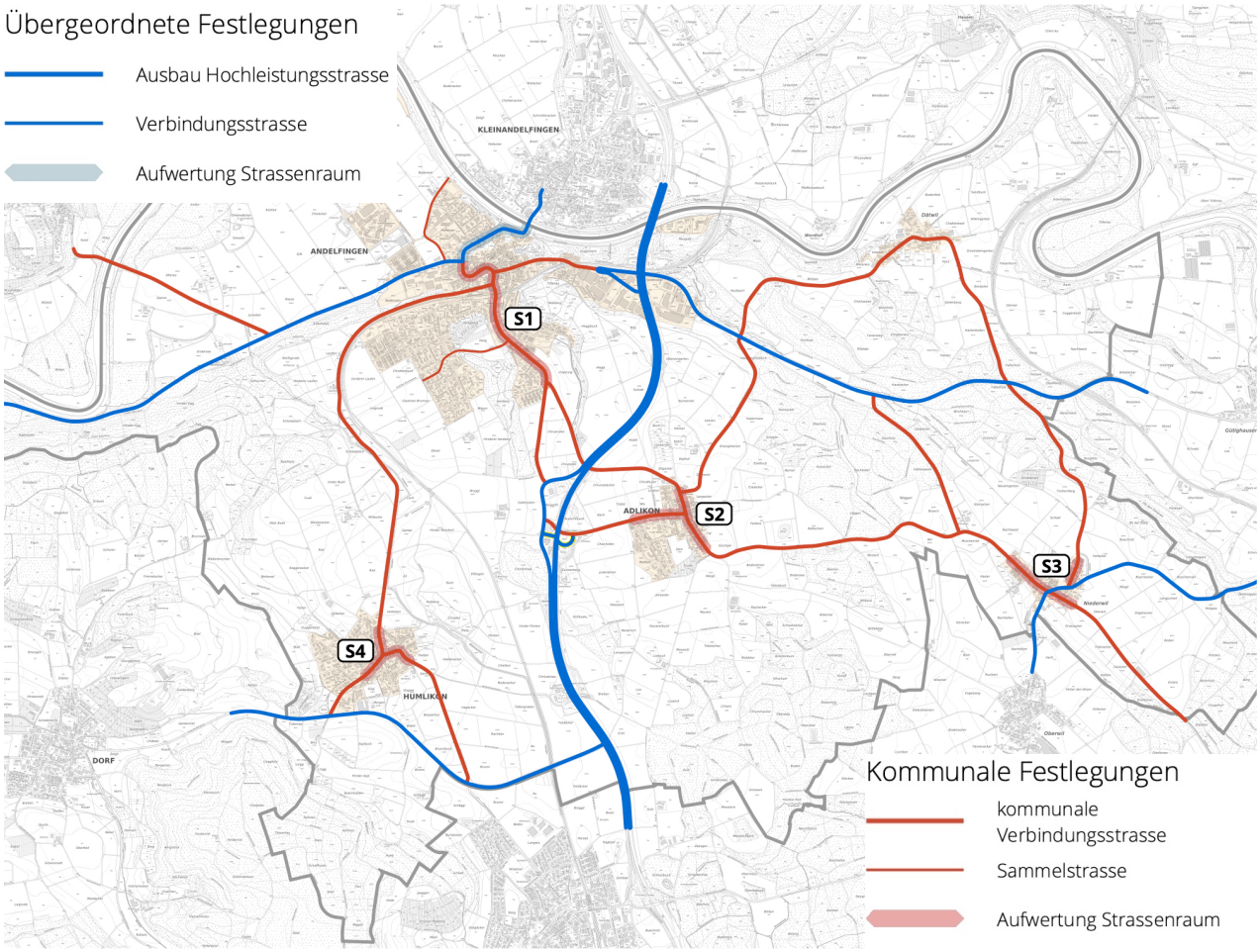
*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

- Landstrasse (bei Andelfingen) (Abschnitt Flaacherstrasse – Thur) — geplant R

*Kommunal*

- S1 Landstrasse (bei Andelfingen) (Abschnitt Flaacherstrasse – Adlikerstrasse) — geplant
- S2 Dorfstrasse (bei Adlikon) / Unterdorfstrasse — geplant
- S3 Verbindungsstrassen im Ortsteil Niederwil (Andelfingerstrasse, Bergstrasse, Dätwilerstrasse) — geplant
- S4 Andelfingerstrasse / Dorfstrasse / Henggarterstrasse (bei Humlikon) — geplant

Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der übergeordneten Planungen für eine Aufwertung des Strassenraums der Oberwiler- und Landstrasse in Niederwil (regionale Verbindungsstrassen) ein.




Wirkung und Erläuterung:

Die Festlegung bedeutet, dass bauliche Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosse Erfüllung der technischen Anforderungen

hinausgehen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild und unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Für die definierten Abschnitte soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bautiefe (Betrachtung von Fassade zu Fassade) als Basis für die Umgestaltung dienen. Die Aufwertung des öffentlichen Raums kann am besten mit den laufenden Strassensanierungen erfolgen. Die Gemeinde stimmt diese mit dem Richtplan ab. Hauptziele sind ein verkehrssicherer und attraktiver Raum für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Auf die Bedürfnisse des Busbetriebs ist Rücksicht zu nehmen.

S1 Landstrasse in Andelfingen

Auf der Landstrasse sind im Abschnitt Bahnübergang bis Knoten Flaacherstrasse die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren. Der Teilabschnitt rund um die Kirche ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz als Verkehrsweg von nationaler Bedeutung mit Substanz erfasst. Gemäss Inventarblatt sind «insbesondere einige qualitätvolle Quaderstützmauern aus der Bauzeit von substanziellem Wert». Im Abschnitt Bahnübergang bis Abzweigung Adlikerstrasse ist die Erstellung eines beidseitigen Trottoirs zu prüfen. Bei der Umgestaltung sind die aktuellen kantonalen Standards Veloverkehr im Sinne einer Empfehlung zu berücksichtigen.

S2 Dorfstrasse / Unterdorfstrasse in Adlikon

Die Dorfstrasse und Unterdorfstrasse in Adlikon verfügen über keine Trottoirs. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr ist die Trennung des Fussverkehrs vom Fahrverkehr mittels eines einseitigen Trottoirs anzustreben. Mögliche Massnahmen sind die Realisierung eines Trottoirs mittels Landerwerb, die Einengung des Strassenquerschnitts (punktuell oder über längere Abschnitte), die Realisierung eines überfahrbaren Trottoirs und/oder eine Reduktion der Geschwindigkeit. Bei der Umsetzung sind der erforderliche Begegnungsfall, die jeweiligen Platzverhältnisse und die Ortsbildsituation zu berücksichtigen.

S3 Verbindungsstrassen in Niederwil

Die Verbindungsstrassen im Ortsteil Niederwil (Landstrasse, Andelfingerstrasse, Oberwilerstrasse, Bergstrasse, Dätwilerstrasse) verfügen über keine Trottoirs. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Trennung des Fussverkehrs vom Fahrverkehr oder eine Geschwindigkeitsreduktion anzustreben. Bei der Umsetzung sind der erforderliche Begegnungsfall, die jeweiligen Platzverhältnisse und die Ortsbildsituation zu berücksichtigen.

S4 Andelfingerstrasse / Dorfstrasse / Henggarterstrasse in Humlikon

Die Andelfingerstrasse und Dorfstrasse im Dorfkern Humlikon weisen gestalterische Mängel auf. Zudem verfügen sie nur teilweise über Trottoirs. Mit der Umgestaltung sollen die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert, die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und das Ortsbild aufgewertet werden. Bei der Umgestaltung sind die aktuellen kantonalen Standards Veloverkehr im Sinne einer Empfehlung zu berücksichtigen.

Hinweise zum Veloverkehr

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit bestehenden oder geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs zu projektieren (siehe Kapitel 4.6). Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung. Konkret betrifft dies die geplante Umgestaltung der Landstrasse (S1) und die geplante Umgestaltung der Andelfingerstrasse in Humlikon (S2).

Hinweise zum Bodenschutz

Bei der weiteren Projektierung der Strassenraumaufwertungen ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und insbesondere an Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen.

Gemäss derzeitigem Planungsstand werden für sämtliche Vorhaben (S1 bis S4) keine Fruchtfolgeflächen beansprucht. So ist etwa für die Unterdorfstrasse in Adlikon (S2) ein überfahrbares Trottoir innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts vorgesehen. Eine Interessenabwägung auf Stufe Richtplanung erübrigt sich daher.

**Eingangstore**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| | |
|---|---|
| • Ortseingänge (ohne Planeintrag) | geplant<br>bei Bedarf |

Wirkung und Erläuterungen:

Neben dem bestehenden Eingangstor auf der Flaacherstrasse sind weitere Eingangstore bei den Ortseingängen zu prüfen und bei Bedarf zu realisieren. Sie sollen dazu dienen das Geschwindigkeitsniveau auf den überkommunalen Strassen bereits an den Ortseingängen auf die Zielgeschwindigkeit zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts verbessern. Es sind unter anderem Mittelinseln, horizontale Verengungen und Baumtore denkbar. Im Bereich von Eingangstoren erfolgt für die Velofahrenden oftmals der Wechsel von Radwegen auf Radstreifen, was gegebenenfalls zu Querungen führt und bei der Planung der Massnahmen berücksichtigt werden muss.

Hinweise zum Bodenschutz

Bei der Projektierung der Eingangstore ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und insbesondere an Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen.

**Verkehrsberuhigte Quartiere**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| | |
|---|---|
| • Wohngebiete (ohne Planeintrag) | geplant<br>bei Bedarf |

Wirkung und Erläuterungen:

Die Festlegung bedeutet, dass geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorzusehen sind, wenn Initiativen aus dem jeweiligen Quartier dies verlangen oder wenn im Umfeld von Schulanlagen die Sicherheit erhöht werden soll.

Verkehrsberuhigte Quartiere erhöhen die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit. Dabei bilden Tempo 30-Zonensignalisationen mit baulichen Anpassungen nur eine von mehreren möglichen Massnahmen. In Wohngebieten ist auch die Signalisation von Tempo 50 in Kombination mit gezielten baulichen Massnahmen möglich, die zu einem vergleichbaren Effekt mit verlangsamter Fahrweise führt. Denkbar sind etwa situationsbezogen eingesetzte Elemente wie Anrampungen, Verkleinerung von Einmündungsradien, farblich markierte Flächen (FSGO), Poller, Fahrbahnverengungen mit Bäumen und Längsparkfelder. Verkehrsberuhigte Strassen stellen einen weiteren wichtigen Teil eines attraktiven Fuss- und Radwegnetzes dar.

Die Einführung von Tempo-30-Zonen wird durch die Kantonspolizei verfügt. Seit Anfang 2023 braucht es dafür auf nicht verkehrsorientierten Strassen nicht mehr unbedingt ein Gutachten.

**Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse**

Festlegungen:

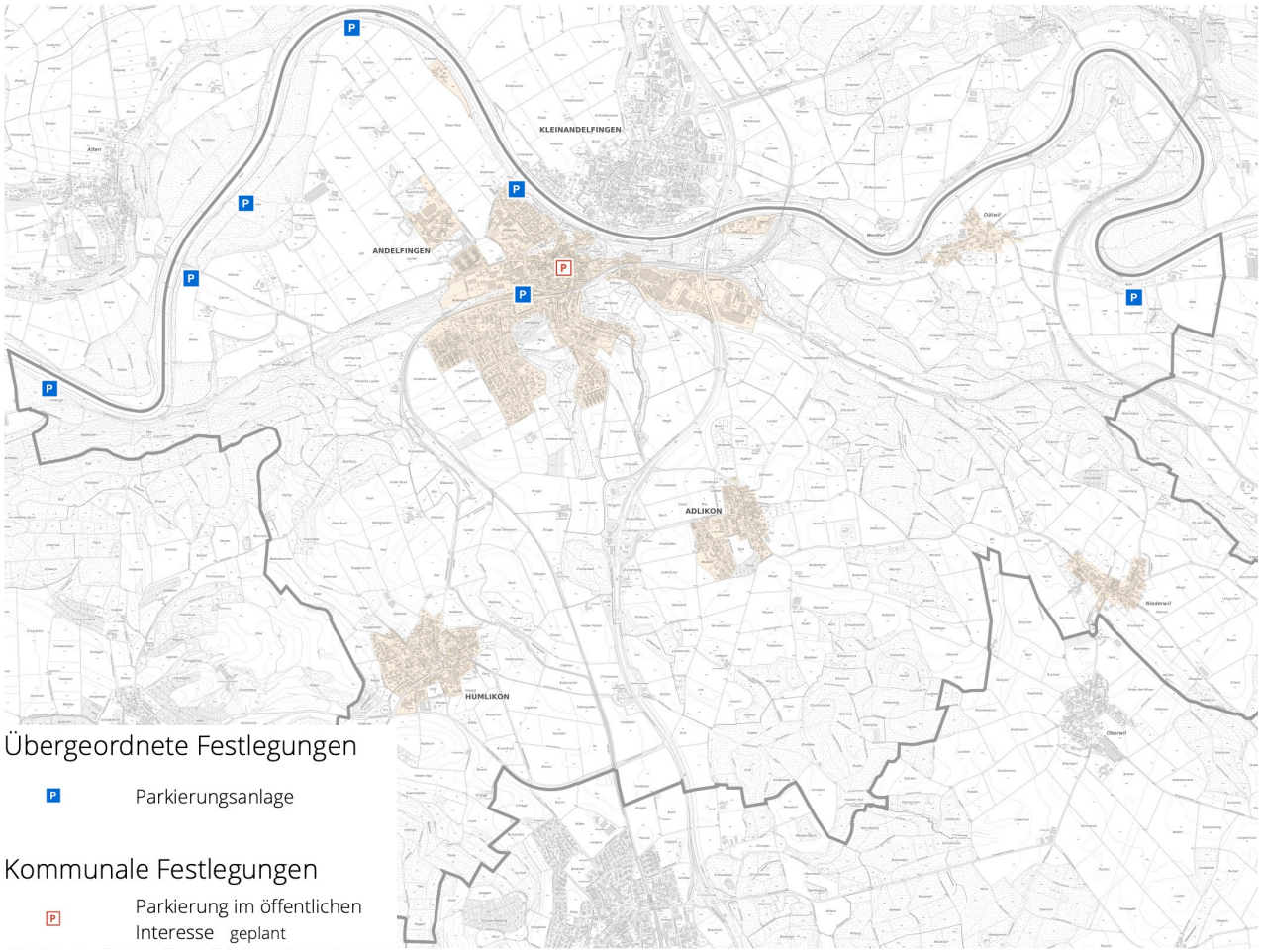
*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

| | |
|---|---|
| • Inseln | bestehend R* |
| • Pünten | bestehend R |
| • Schwimmbad | bestehend R |
| • Thurholz-Rank | bestehend R |
| • Unter Gill | bestehend R* |
| • Altener Brücke (Erweiterung von 30 auf 60 PP) | geplant R |
| • Bahnhof Andelfingen (Angebot heute: 70 PP) | bestehend R |

* Parkierungsanlage ist aufzuheben, wenn die alternativen Parkierungsmöglichkeiten sowie die flankierenden Massnahmen gemäss dem Erholungskonzept Thurauen umgesetzt sind.

*Kommunal*

| | |
|---|---|
| • Dorfkern Andelfingen | geplant |



Wirkung und Erläuterungen:

Mit der Festlegung der Parkierungsanlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert und die Grundlage für die Landsicherung geschaffen. Die Arealsicherung, Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze sind Sache des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Überkommunale Parkierungsanlagen

Die überkommunalen Parkierungsanlagen Inslen und Unter Gill sind aufgrund ihrer Lage im Wald nicht bewilligungsfähig. Für die wegfallenden Parkfelder soll unter anderem der Parkplatz Altener Brücke (Weri) um 30 Parkfelder erweitert werden. Die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) überarbeitet bis Ende 2023 das entsprechende Richtplankapitel im Rahmen einer laufenden Teilrevision des regionalen Richtplans.

Die Parkierungsanlage beim Bahnhof Andelfingen ist als Park+Ride-Anlage von Bedeutung für schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete. Durch die Bereitstellung der Parkierungsmöglichkeiten wird ein einfaches und zuverlässiges Umsteigen vom Auto auf den ÖV ermöglicht. Der Bedarf wird durch die Gemeinde bestimmt, wobei hierbei das regionale Gesamtverkehrskonzept und insbesondere die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen sind. Der Bedarf ist im Zusammenhang mit dem geplanten Bushof zu klären (siehe Kapitel 4.4).

Parkierungsanlage im Dorfkern Andelfingen

Im erweiterten Dorfkern Andelfingen ist eine neue unterirdische Parkierungsanlage oder die Erweiterung bestehender Anlagen geplant. Die Erweiterung dient zum einen als Gemeinschaftsanlage im Sinne von § 245 PBG für nicht realisierbare Parkplätze auf privaten Grundstücken in der Kernzone. Zum anderen kann mit der Anlage Ersatz für öffentliche Parkplätze geschaffen werden, welche zugunsten einer Aufwertung des zentralen öffentlichen Raums im Ortskern (Marktplatz, Löwenhof etc.) oberirdisch reduziert werden sollen. Die Massnahmen sind gestützt auf ein Parkierungskonzept umzusetzen (siehe auch Kapitel 4.7 «Gebiet mit besonderen Massnahmen»). Zudem sind die Anforderungen des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Parkierungsanlagen Niederfeld und Neugut

Die Parkierungsanlage Niederfeld gehört zum kantonalen Ausbildungszentrum. Die Anlage ist im Eigentum des Kantons und darf nur nach Absprache mit dem Ausbildungszentrum durch die Öffentlichkeit genutzt werden, z.B. für Sportanlässe in der Dreifach-Turnhalle. Die Parkierungsanlage Neugut ist ebenfalls im Eigentum des Kantons und für Mitarbeitende des AWEL-Werkhofs reserviert. Die bisherige Festlegung als Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse wird daher bei beiden Anlagen aufgehoben.

Parkierungsanlage Ibruch

Gemäss dem alten Richtplan Adlikon von 1984 ist im Gebiet Ibruch östlich von Dätwil eine Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse geplant. Für die bisher nicht realisierte Anlage besteht inzwischen kein Bedarf mehr. Der Richtplaneintrag entfällt daher.

## 4.6 Fuss- und Veloverkehr

**Fuss- und Wanderwege**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen. Im regionalen Richtplan sind für folgende überkommunalen Fusswege Änderungen vermerkt:

- 11 Adlikon, Aufhebung des Routenstrang ohne Weiterführung
- 12 Adlikon, Änderung der Routenführung nordöstlich von Niederwil
- 20 Andelfingen, Änderung Routenführung Bruggi

Zusätzlich soll folgender Wanderweg von regionaler Bedeutung als hindernisfreier Wanderweg ausgestaltet werden:

- 4 Andelfingen-Kleinandelfingen-Altener Brücke-Andelfingen, Altener Brücke-Elliker Brücke (- Flaach)

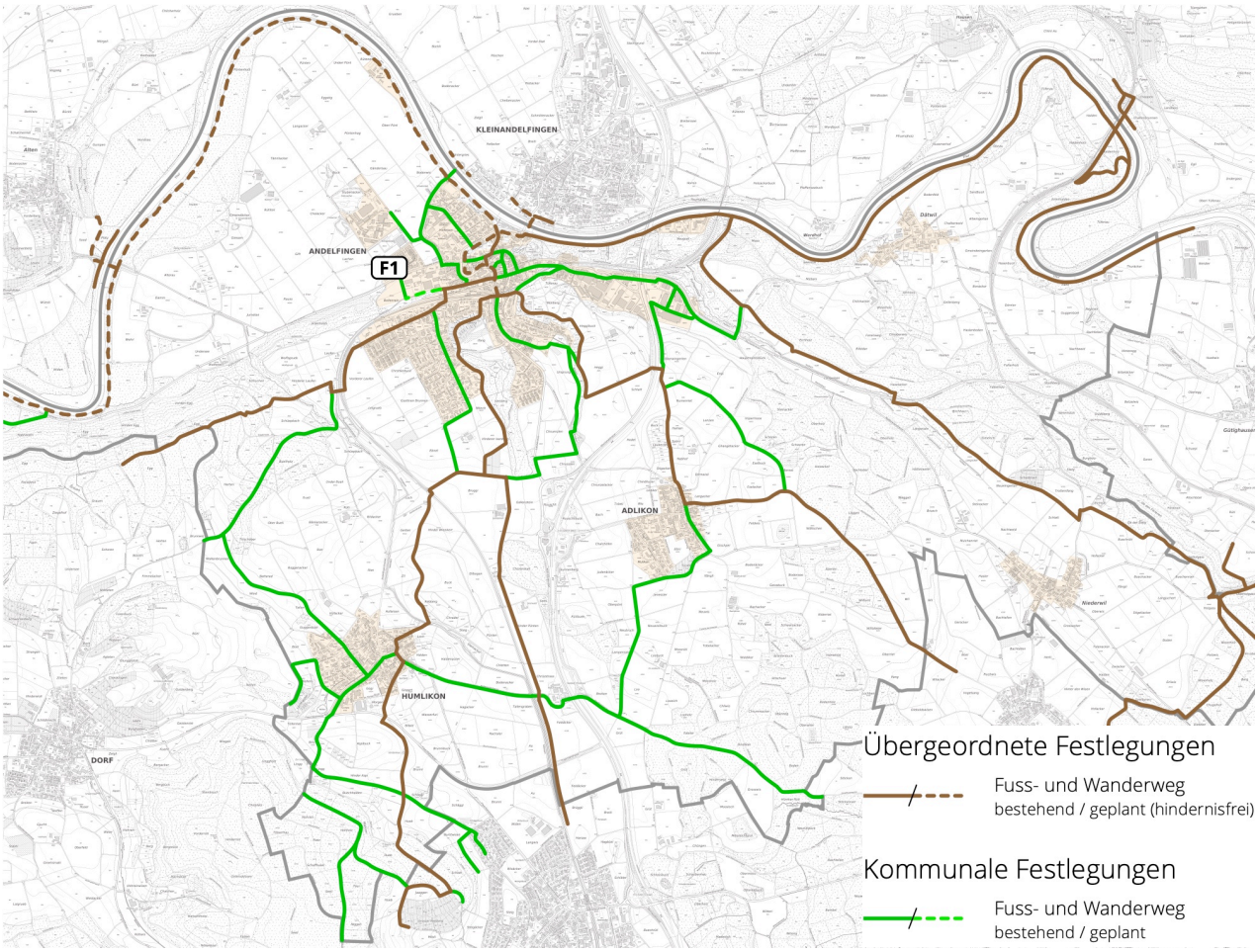
*Kommunal*

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

- F1 Bahnhof Andelfingen – Bollenrain geplant

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

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




Wirkung und Erläuterungen:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Es gilt ausserdem das Wanderweggesetz. Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen.

Im kommunalen Verkehrsplan wird das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Im Sinne eines engmaschigen Fusswegnetzes werden im Ortsteil Andelfingen gegenüber dem bisherigen Richtplan einige zusätzliche Fusswege bezeichnet. Nicht nur Wege, die im Richtplan bezeichnet sind, können durch Fussgänger genutzt werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der einschlägigen VSS-Normen entspricht.

Die festgelegten Fusswege sind nicht überall normgerecht ausgebaut. Bei der Sanierung von bestehenden Wegen sind die Fusswege möglichst den Normen entsprechend auszubauen. Abweichungen davon sind im Rahmen der Verhältnismässigkeit zulässig. Geplante Fusswege sind normgerecht zu erstellen.

Fussweg Bollenrain

Die geplante Fusswegverbindung vom Bahnhof Andelfingen ins Gebiet Bollenrain steht im Zusammenhang mit dem gleichnamigen Entwicklungsschwerpunkt. Mit der geplanten Verbindung soll der bestehende «Schleichweg» durch den Wald durch einen offiziellen Fussweg abgelöst werden. Damit entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Entwicklungsgebiet Bollenrain. Grundeigentümerschaft und Kreisforstdienst unterstützen das Anliegen.

Wanderwege



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

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

Historische Verkehrswege

Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Planungen dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) Rechnung zu tragen und insbesondere die Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe des Bundesamts für Strassen verfügbar.

**Radwege**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

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

- Dorf – Goldberg – Humlikon – Ortsrand Henggart
- Alten – Knoten Altener-/Flaacherstrasse
- Henggart – Andelfingen (direkt), Teilabschnitt Wald Isenberg

Der geplante Radweg Alten – Knoten Altener-/Flaacherstrasse als Teil der Verbindung Alten – Andelfingen dient in erster Linie dem Alltagsverkehr (u.a. Schulweg).

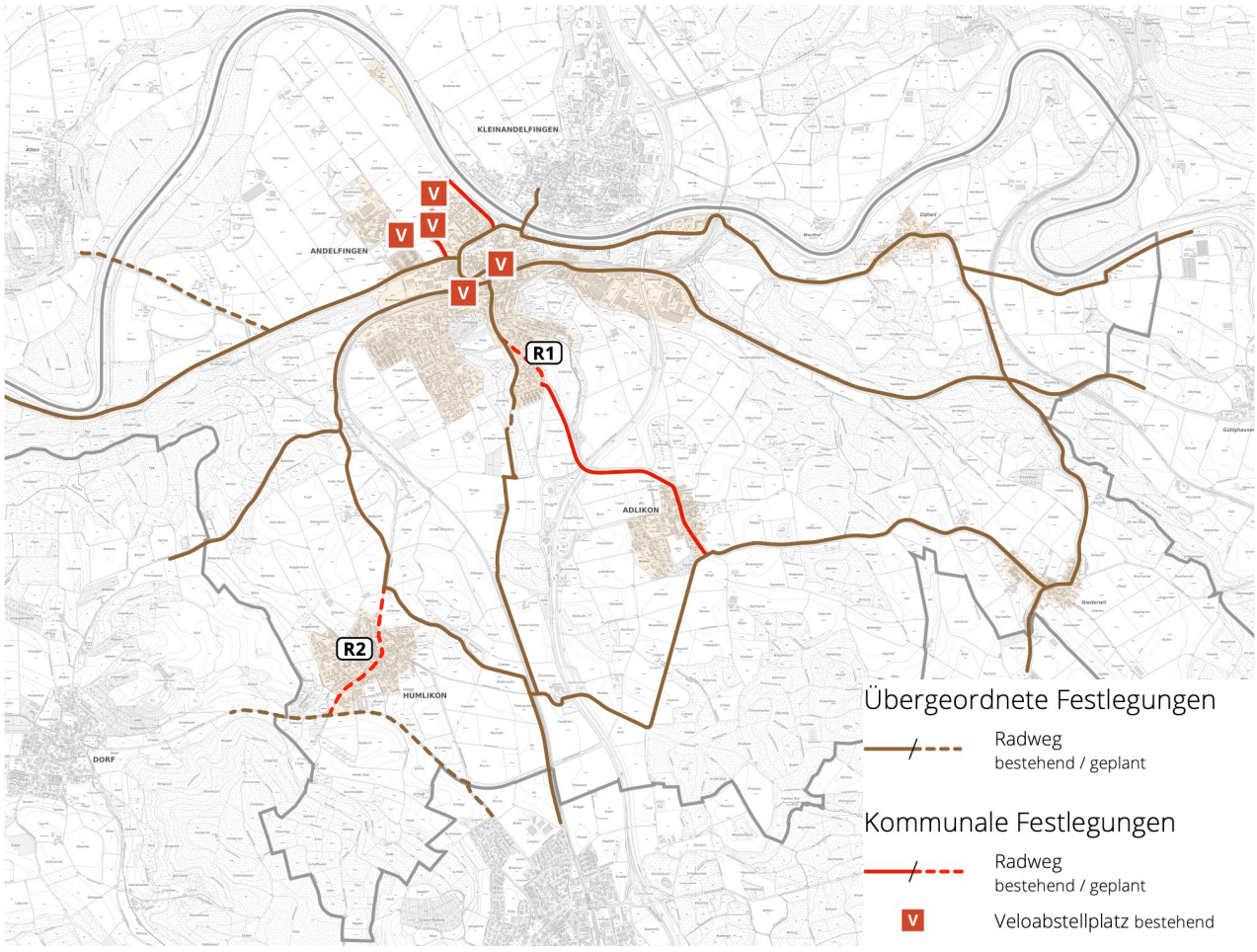
*Kommunal*

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

- R1 Landstrasse geplant
  (Abschnitt Adlikerstrasse bis Reitplatzstrasse)
- R2 Andelfingerstrasse geplant
  (Abschnitt Flaachtalstrasse bis SchweizMobil Veloroute)

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen insbesondere bei Kreuzungen ist hohe Bedeutung beizumessen. Innerorts sind nach Möglichkeit mindestens 1.5 m breite Radstreifen vorzusehen. Es ist auf möglichst schnelle Verbindungen für Velopendler zu achten.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives dichtes und durchgängiges Radwegnetz zu achten. Die Verbindungen nach aussen und zum übergeordneten Radwegnetz sind sicherzustellen.



Wirkung und Erläuterungen:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege ist Sache des Kantons. Für die kommunalen Radwege ist die Gemeinde zuständig. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Bei regionalen Radwegen hat die Gemeindebehörde darauf hinzuarbeiten, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

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

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

Bei den bestehenden kommunalen Radwegen handelt es sich um bereits vorhandene Verbindungen, welche noch signalisiert werden müssen. Im Gegensatz dazu sind bei den kommunal geplanten Radwegen neben der Signalisation auch infrastrukturelle Massnahmen notwendig (z.B. Markierung von Radstreifen). Bei der Projektierung sind die aktuellen kantonalen Standards Veloverkehr im Sinne einer Empfehlung zu berücksichtigen.

Hinweise zum Bodenschutz

Bei der weiteren Projektierung von Radwegen im Landwirtschaftsgebiet ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und insbesondere an Fruchtfolgeflächen (FFF) so gering wie möglich gehalten wird. FFF dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn andere öffentliche Interessen überwiegen. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen.

Der geplante Radweg auf der Landstrasse (V1) beansprucht keine Fruchtfolgeflächen (FFF). Für den geplanten Radweg auf der Andelfingerstrasse in Humlikon (V2) ist die definitive Linienführung noch offen. Der direkte Weg führt nördlich von Humlikon entlang der Andelfingerstrasse bis zur bestehenden SchweizMobil Veloroute, würde aber als kombinierter Fuss- und Radweg rund 800 $m^2$ FFF beanspruchen. Alternative Wegführungen bestünden über die Strasse «Im Riet» und einen Flurweg westlich und die Hofwiesenstrasse östlich davon. Sie würden nur wenig respektive keine FFF beanspruchen, wären aber deutlich länger. Die definitive Linienführung ist nach Erhebung der Nutzerbedürfnisse – insbesondere der Schülerinnen und Schüler – auf Projektstufe zu klären.

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

**Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse**

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| | |
|---|---|
| • Bahnhof Andelfingen | bestehend |
| • Gemeindehaus | bestehend |
| • Schwimmbad | bestehend |
| • Mehrzweckhalle | bestehend |
| • Sekundarschule (Bodenwies) | bestehend |

Wirkung und Erläuterungen:

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

Anforderungen an Veloabstellanlagen

Ein zeitgemässes Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen im Bereich von publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benützerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung. Für die Anzahl der Velostellplätze ist die Wegleitung der Baudirektion massgeblich (Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, 1997).

Bike+Ride-Anlage Bahnhof Andelfingen

Die Veloabstellanlage beim Bahnhof Andelfingen ist im regionalen Richtplan als «Bike+Ride-Anlage» erwähnt. Als solche soll sie analog den Park+Ride-Anlagen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und gleichzeitig die vermehrte Benutzung des Velos fördern. Gemäss regionalem Richtplan wird ein Ausbau der Anlage von heute 108 auf 120 Veloabstellplätze empfohlen.

## 4.7 Gebiet mit besonderen Massnahmen

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

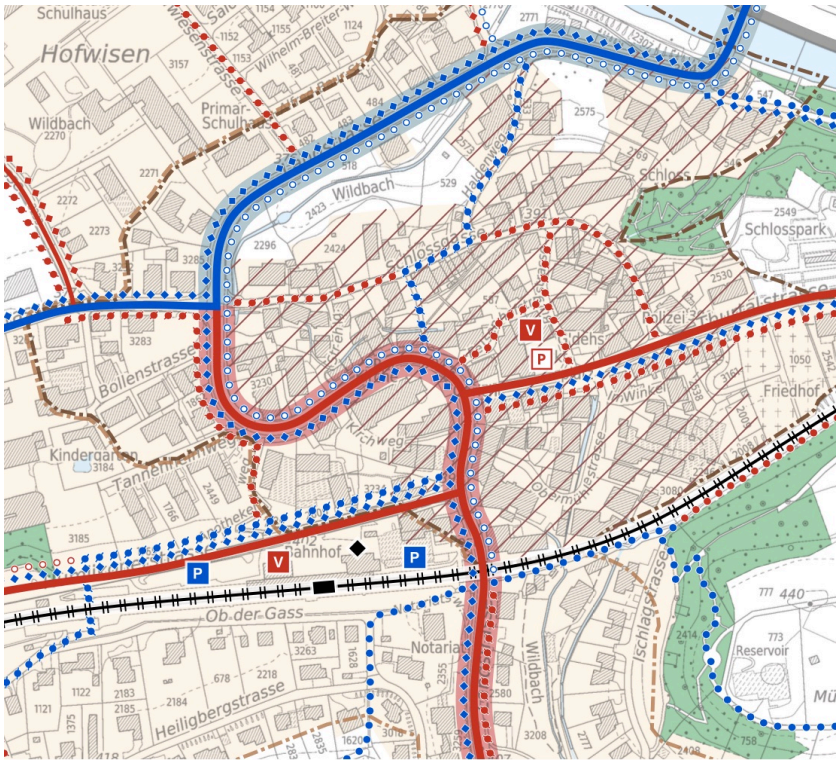
Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| | |
|---|---|
| • Dorfkern Andelfingen | geplant |

Plan

Gebiet mit besonderen Massnahmen




Wirkung und Erläuterungen:

Das Gebiet mit besonderen Massnahmen umfasst den historischen Kern von Andelfingen. Dieses Ortsbild von nationaler Bedeutung weist als Identifikationsort für die Gemeinde eine herausragende Bedeutung auf. Die Festlegung im Richtplan bedeutet, dass Massnahmen zu ergreifen sind, mit welchen

- die Parkierung ortsbildverträglich geregelt,
- die Situation für Zufussgehende durch zusätzliche, direkte, sichere und hindernisfreie Fusswege verbessert und
- der öffentliche Raum und die Strassenräume aufgewertet werden.

Bei der Umsetzung ist der öffentliche (Strassen-)Raum in Abstimmung auf die angrenzende Bebauung integral zu betrachten und so zu gestalten, so dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht. Die Festlegung kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen

umfassen, die über die blosse Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen.

Umgestaltung Marktplatz

Für den zentralen Abschnitt im Bereich des Markplatzes könnte dies die Einführung einer Begegnungszone beinhalten. Dies würde gemäss Art. 22b Signalisationsverordnung folgendes bedeuten:

- Zulässige Geschwindigkeit max. 20 km/h, welche durch bauliche Ausgestaltung zu unterstützen ist
- Fahr- und Gehbereiche sind in Mischflächen zu integrieren
- Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (Trottinette, Kinderräder etc.) haben Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern
- Parkierung nur innerhalb von markierten Parkfeldern; für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren

Im Rahmen eines Studienauftrag wurde bereits 2011 ein überzeugendes Projekt für die Umgestaltung des Marktplatzes erarbeitet, welches die Idee einer Begegnungszone berücksichtigt.

Parkierungskonzept

Im erweiterten Dorfkern Andelfingen ist eine neue unterirdische Parkierungsanlage oder die Erweiterung bestehender Anlagen geplant (siehe Kapitel 4.5). Die Erweiterung dient zum einen als Gemeinschaftsanlage im Sinne von § 245 PBG für nicht realisierbare Parkplätze auf privaten Grundstücken in der Kernzone. Zum anderen kann mit der Anlage Ersatz für öffentliche Parkplätze geschaffen werden, welche zugunsten einer Aufwertung des zentralen öffentlichen Raums im Ortskern (Marktplatz, Löwenhof etc.) oberirdisch reduziert werden sollen. Für die Umsetzung ist in einem ersten Schritt bei Bedarf ein Parkierungskonzept zu erstellen, in welchem unter anderem die Frage der Bewirtschaftung (blaue Zone, Gebührenpflicht) zu klären ist. Die Eigentümer der angrenzenden Liegenschaften und Geschäfte (u.a. Verein IPOZA) sind in den Planungsprozess einzubeziehen.

# 5 PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN

## 5.1 Allgemeines

**Übergeordnete Richtpläne**

Im kantonalen und im regionalen Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen werden die Objekte von überkommunaler Bedeutung festgelegt, wie z.B. das Bezirksgericht, das kantonale Ausbildungszentrum oder die Heilpädagogische Schule in Humlikon.

**Gliederung des Planes öffentliche Bauten und Anlagen**

Der kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ergänzt die Inhalte der übergeordneten Richtpläne auf Gemeindestufe. Er enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen. Für einen Eintrag einer Baute oder Anlage im Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen muss die Gemeinde nicht zwingend auch Eigentümerin oder Betreiberin sein. Es genügt, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an einer Baute oder einer Anlage besteht. Der Plan ist nach den folgenden Aufgaben gegliedert:

- öffentliche Verwaltung und Werke
- Kultuspflege und Bestattungswesen
- Erziehung und Bildung
- Kultur und gemeinschaftliche Begegnung
- Sozial- und Gesundheitswesen
- Erholung und Sport

**Öffentliche Einrichtungen tragen zur Standortqualität bei**

Die öffentlichen Einrichtungen in den Bereichen Erziehung, Bildung, Gesundheit, Kultur und Sport sowie weitere öffentliche Dienstleistungen leisten einen wichtigen Beitrag zur gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Prosperität und damit zur Standortqualität. Zudem werden mit der Planung und Realisierung entsprechender Bauten und Anlagen wesentliche Impulse für die Entwicklung von Siedlungsstruktur und -qualität gesetzt.

## 5.2 Gesamtstrategie

**Bedürfnisgerechtes Angebot und Zusammenarbeit**

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

Die öffentlichen Bauten sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und den Trägern den nötigen Entwicklungsspielraum ermöglichen, wobei in verschiedenen Fällen gemeinschaftliche Nutzungen (z.B. in Zweckverbänden) denkbar sind und angestrebt werden sollen.

Mit der Eingemeindung von Adlikon und Humlikon per anfangs 2023 haben sich zusätzliche Möglichkeiten für die Nutzung von Synergien im Bereich der öffentlichen Aufgaben ergeben. Die Verwaltung ist nun am Standort Andelfingen konzentriert. Insbesondere für die Ortsteile Adlikon und Humlikon konnte die Qualität des Service public erhöht werden. Auch im Bereich der Schule können dank der Fusion Synergien genutzt und die Infrastruktur effizienter genutzt werden.

Ausbaubedarf vorhanden

Teilweise als Folge der Fusion besteht ein Ausbaubedarf in den Bereichen öffentliche Verwaltung und Werke (Gemeindeverwaltung, Werkhof, Polizeiposten), Erziehung und Bildung sowie im Sozial- und Gesundheitswesen.

Kein Ausbaubedarf

In den Bereichen Kultuspflege und Bestattungswesen, Kultur und Begegnung sowie Erholung und Sport ist kein Zusatzbedarf absehbar.

## 5.3 Öffentliche Verwaltung und Werke

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| W1 | Bezirksgericht (Thurtalstrasse 1) | bestehend | Kanton Zürich |
| W2 | Bezirksgebäude (Schlossgasse 14) | bestehend | Kanton Zürich |
| W3 | Ausbildungszentrum | Neu- und Umbau Übungsdorf | Kanton Zürich |
| W4 | Werkhof AWEL | bestehend | Kanton Zürich |
| ARA | Abwasserreinigungsanlage Andelfingen | bestehend | Zweckverband |
| A1 | Kompostieranlage Rütenen bei der ARA Andelfingen | bestehend | Zweckverband |

*Kommunal*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| V | Gemeindeverwaltung | bestehend, Ausbau oder Verlegung geplant | Gemeinde |
| Fw | Feuerwehrgebäude der Feuerwehr Andelfingen und Umgebung mit Rettungsdienst | bestehend | Zweckverband |
| N | Notariat, Grundbuch- und Konkursamt Andelfingen (Ob der Gass 15) | bestehend | Kanton Zürich |
| W5 | Werkhof Fuchsenhölzli | bestehend, Ausbau geplant | Gemeinde |
| A2 | Abfallsammelstelle Fuchsenhölzli | bestehend | Gemeinde |
| Po | Polizeiposten Thurtalstrasse 17 | bestehend, Verlegung geplant | Kantonspolizei Zürich |

Erläuterungen:

Der Werkhof AWEL (W4) ist gemäss regionalem Richtplan eine bestehende Einrichtung für den Gewässerunterhalt im Besitz der kantonalen Baudirektion (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)).

Die Gemeindeverwaltung Andelfingen (V) am Marktplatz hat einen Ausbaubedarf. Es ist noch offen, ob eine Erweiterung am bestehenden Standort oder ein Neubau an einem anderen Ort erfolgen wird.

Am bisherigen Standort der Gemeindeverwaltung besteht eine geringe Gefährdung durch Hochwasser (gelber Bereich gemäss Gefahrenkarte vom 19. Oktober 2017). In der allfälligen weiteren Planung eines Ausbaus der Gemeindeverwaltung am bisherigen Standort ist die bestehende Gefährdung durch Hochwasser zu berücksichtigen.

Der Werkhof Fuchsenhölzli (W5) dient als Forst- und Kommunalwerkhof. Es ist ein Ausbau am bestehenden Standort geplant. Dabei sind die Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1403 (Glaziallandschaft zwischen Thur und Rhein) zu beachten.

Der Polizeiposten der Kantonspolizei (Po) an der Thurtalstrasse 17 weist einen Ausbaubedarf auf. Der derzeitige Standort ist ungeeignet, da mit einem Umbau der Raumbedarf nicht ausreichend abgedeckt werden kann.

Feuerwehrgebäude der Feuerwehr Andelfingen und Umgebung



## 5.4 Kultuspflege und Bestattungswesen

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| K | Reformierte Kirche | bestehend | Ev.-ref. Kirche |
| F | Friedhof | bestehend | Gemeinde |

Erläuterungen:

Die evangelisch-reformierte Kirche in Andelfingen ist ein wichtiger Standort des kirchlichen Lebens. Die Kirche steht auf einem historisch bedeutsamen Platz, auf dem schon vor über tausend Jahren ein kleines Gotteshaus gestanden hat.

Der Friedhof verfügt über ausreichend Platzreserven.

Die katholische Kirche verfügt in Andelfingen über keine eigenen Räumlichkeiten. Die Gottesdienste finden in der Kirche Kleinandelfingen statt (Pfarramt Stammheim-Andelfingen).

Reformierte Kirche



## 5.5 Erziehung und Bildung

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| B1 | Heilpädagogische Schule Humlikon | bestehend | Zweckverband |

*Kommunal*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| S | Allgemeine Schulraumbauten | bestehend | Schulgemeinde |
| S1 | Primarschule Andelfingen, Schulstandort Andelfingen (Schulhäuser Landstrasse und Hofwiesen) | bestehend, Ausbau geplant | Schulgemeinde |
| S2 | Primarschule Andelfingen, Schulstandort Humlikon (Schulhaus Gügi) | bestehend | Schulgemeinde |
| S3 | Sekundarschule Andelfingen | bestehend, Ausbau geplant | Schulgemeinde |
| T1 | Primarschule Andelfingen, Turnhallen Hofwiesen und Humlikon | bestehend | Schulgemeinde |
| T2 | Sekundarschule Andelfingen, Turnhalle Bodenwies | bestehend | Schulgemeinde |
| AJB | Zentrum Breitenstein, Amt für Jugend und Berufsberatung (Mietobjekt Landstrasse 36) | bestehend | Kanton Zürich |

Erläuterungen:

Heilpädagogische Schule

Die Heilpädagogische Schule (HPS) Humlikon verfügt neben der Schulanlage in Humlikon über weitere Räumlichkeiten in den ehemaligen Schulhäusern von Humlikon (Poststrasse 2) und Adlikon (Dorfstrasse 26).

Allgemeine Schulraumbauten

Im Sinne der Flexibilität werden die bestehenden Kindergärten Lochpünt, Hofwiesen und Humlikon als allgemeine Schulraumbauten «S» im Richtplan bezeichnet. Die Schule muss laufend ihre verfügbaren Räume den aktuellen Gegebenheiten anpassen. Dies kann zum Beispiel dazu führen, dass Kindergärten zwischenzeitlich in normale Klassenräume umgenutzt werden.

Schulstandort Humlikon

Der Schulstandort Humlikon wird für den Primarschulbetrieb der Volksschule kurz- bis mittelfristig aufgehoben. Die SchülerInnen werden zukünftig am Schulstandort Andelfingen zur Schule gehen. Der

Schulstandort Humlikon wird aber auch in Zukunft für schulische oder öffentliche Zwecke genutzt werden.

Schulareal Hofwiesen

Der Kindergarten Lochpünt ist sanierungsbedürftig. Gleichzeitig besteht auf dem Schulareal Hofwiesen ein Kindergartenprovisorium. Es besteht die Option, die Kindergärten am Standort Hofwiesen zu konzentrieren und den Standort Lochpünt langfristig aufzuheben.

Sowohl die Primarschule als auch die Sekundarschule haben am Standort Hofwiesen zusätzlichen Bedarf an Gruppenräumen und weiteren Spezialräumen. Ein Ausbaubedarf besteht auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der Tagesstruktur, insbesondere für die Primarschule.

Zur Deckung all dieser Raumbedürfnisse könnte auf dem Schulareal Hofwiesen ein neues Mehrzweckgebäude für die Primar- und Oberstufenschule realisiert werden. Das Schulareal bietet insgesamt genügend Reserven, um die Bedürfnisse der nächsten 25 Jahre abdecken zu können.

Aussenräume von Schulanlagen

Die Aussenräume der meisten Schulanlagen können durch die Bevölkerung mitbenutzt werden und dienen daher auch als Erholungs- und Sportanlage für die Bevölkerung (vgl. Kapitel 5.8).

Zentrum Breitenstein Bezirk Andelfingen

Das Zentrum Breitenstein ist ein Angebot des kantonalen Amts für Jugend und Berufsberatung (AJB). Es berät Familien, Kinder und Jugendliche rund um den Familienalltag und bietet Hilfe für Jugendliche sowie Erwachsene mit sozialen Schwierigkeiten oder Suchtproblemen. Auch Schulen und Gemeinden finden hier Informationen und Beratung zu den Themen Gesundheit, Sucht, Entwicklung und Erziehung. Es nimmt weiter Aufgaben im Bereich der gesetzlichen und freiwilligen Kinder- und Jugendhilfe wahr.

Reserve im Gebiet Chrottenbuck

Im Gebiet Chrottenbuch ist das Grundstück Kat.-Nr. AN2144 langfristig für die Bedürfnisse der Primarschulgemeinde (Kindergarten) reserviert. Das Areal liegt ausserhalb der Bauzone. Ein allfälliger Bedarf durch die Schule ist in einem späteren Zeitpunkt erneut zu überprüfen.

## 5.6 Kultur und gemeinschaftliche Begegnung

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| B | Schul- und Gemeindebibliothek | bestehend | Schulgemeinde |
| K1 | Löwensaal | bestehend | Gemeinde |
| K2 | Schloss und Schlosspark | bestehend | Stiftung |

Erläuterungen:

Der Löwensaal deckt die Bedürfnisse der Gemeindeverwaltung und der Bevölkerung ab. Auch die Schul- und Gemeindebibliothek ist für die Bedürfnisse der Gemeinde ausreichend.

Schloss und Schlosspark sind als Denkmalschutzobjekte von herausragender Bedeutung für Andelfingen. Im Schloss und Park finden regelmässig öffentliche Anlässe statt. Zudem können diverse Räumlichkeiten für Veranstaltungen gemietet werden. Betrieb und Unterhalt der Schlossliegenschaften und des Parks erfolgen durch die Stiftung Schloss Andelfingen.

Schloss Andelfingen



## 5.7 Sozial- und Gesundheitswesen

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| G1 | Spitex Wyland AG (Mietobjekt Obermühlestrasse 11) | bestehend | Aktiengesellschaft |
| G2 | Wohnen im Alter, Demenzabteilung (ohne Planeintrag) | geplant | noch offen |

Erläuterungen:

Die Spitex Wyland AG mit Sitz an der Obermühlestrasse 11 ist die gemeinsame öffentliche Spitex der Gemeinden Andelfingen, Kleinandelfingen, Ossingen, Stammheim und Thalheim an der Thur.

Es besteht Bedarf für Alterswohnungen mit Service und eine Demenzabteilung. Der Standort und die Trägerschaft sind noch offen.

Als Alterszentrum steht das Wohn- und Pflegezentrum Rosengarten in Kleinandelfingen der Bevölkerung von Andelfingen und Kleinandelfingen zur Verfügung. Trägerschaft bildet der «Fürsorgezweckverband Andelfingen».

## 5.8 Erholung und Sport

Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

*Kommunal*

| Bezeichnung | | Status | Trägerschaft |
|---|---|---|---|
| B | Freibad Andelfingen | bestehend | Gemeinden Andelfingen und Kleinandelfingen |
| S | Dreifach-Sporthalle | bestehend | Einfache Gesellschaft |
| Sa1 | Aussensportanlage Riet | bestehend | Einfache Gesellschaft |
| Sa2 | Vitaparcours Isenberg | bestehend | Gemeinde |
| Sp1 | Spielplatz Müliberg | bestehend | Gemeinde |
| Sp2 | Spielplatz und Bikepark Humlikon | bestehend | Primarschulgemeinde / Verein |
| Sp3 | Spielplatz Post Adlikon | bestehend | offen |
| Fg1 | Pünten Bodenwis | bestehend | Gemeinde |
| Fg2 | Pünten Ursprung | bestehend | Gemeinde |

Erläuterungen:

Die Gemeinde Andelfingen verfügt mit dem Freibad, der Dreifach-Turnhalle, der Aussensportanlage Riet und dem Vitaparcours auf dem Isenberg über eine gute Infrastruktur im Bereich Erholung und Sport, welche den zukünftigen Bedarf abdecken. Ebenso decken die bestehenden öffentlichen Spielplätze die Bedürfnisse der Bevölkerung ab. Der Spielplatz Müliberg ist im Rahmen der Nutzungsplanung von der Freihaltezone in eine geeignete Erholungszone umzuzonen.

Die Pünten (Familiengartenareale) Bodenwis und Ursprung sind bestehend. Die Areale sind im Rahmen der Zonenplanrevision einer zweckspezifischen Erholungszone zuzuweisen.

## 5.9 Wirkung der Festlegungen

**Wirkung**

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

Die Landsicherung für die geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt durch Werkpläne gemäss §S 114 ff PBG, soweit das Land nicht bereits im Besitz der Trägerschaft ist oder freihändig erworben werden kann. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht.

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

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

# 6 AUFHEBUNG BISHERIGER RICHTPLÄNE

**Bisherige Richtpläne**

Die Gemeinden Andelfingen, Humlikon und Adlikon verfügen neben dem Richtplan Verkehr und dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen (Andelfingen) über folgende Richtpläne:

| Gemeinde / Ortschaft | Richtplan | Festsetzung / Genehmigung |
|---|---|---|
| Andelfingen | Siedlungs- und Landschaftsplan | 23. März 1984 / 13. Februar 1985 |
| Humlikon | Siedlungs- und Landschaftsplan | 30. Mai 1983 26. Oktober 1983 |
| Adlikon | Siedlungs- und Landschaftsplan<br>Versorgungsplan | 14. Dezember 1984<br>22. Mai 1985 |

Richtpläne Siedlung und Landschaft

Da genügend konzeptionelle Grundlagen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung vorliegen (u.a. Räumliches Entwicklungskonzept von 2022) und nur der Verkehrsplan gesetzlich gefordert ist (§ 31 Abs. 2 PBG), hat sich der Gemeinderat dazu entschlossen, der Gemeindeversammlung zu beantragen, die Siedlungs- und Landschaftspläne ersatzlos aufzuheben.

Richtplan Versorgung Adlikon

Angesichts der spezifischen Planungen wie Genereller Entwässerungsplan (GEP) und Generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP) ist der Teilrichtplan Versorgung auf Stufe Gemeinde kaum von Bedeutung. Mit der Aufhebung entfällt auch das Nachführungsproblem.

**Beschluss**

Die Richtpläne Siedlung und Landschaft der bisherigen Gemeinden Andelfingen, Humlikon und Adlikon werden ersatzlos aufgehoben.

Der Richtplan Versorgung der bisherigen Gemeinde Adlikon wird ersatzlos aufgehoben.

# 7 AUSWIRKUNGEN

**Verkehrsplan**

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

Auf der Grundlage des räumlichen Entwicklungskonzepts werden mit den verschiedenen Festlegungen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestmöglich aufeinander abgestimmt. Die nachfolgenden Massnahmen tragen zu einer Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs bei:

Im Bereich öffentlicher Verkehr ist neben den übergeordneten Massnahmen insbesondere der Ausbau des Bushofs Andelfingen von Bedeutung. Die Umgestaltung schafft die Voraussetzung für die Optimierung und Erweiterung des Busangebots. Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus werden verbessert und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gestärkt.

Mit der Aufwertung der bezeichneten Strassenräume werden die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr verbessert und der öffentliche Raum gestalterisch aufgewertet. Gleichzeitig fördern die Massnahmen den Fuss- und Veloverkehr und erhöhen die Verkehrssicherheit, indem z.B. anhand angepasster Querschnitte mehr Platz für Gehbereiche und Radwege geschaffen wird.

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

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

Zur Aufwertung des Dorfkerns Andelfingen sieht der Richtplan verschiedene aufeinander abzustimmende Massnahmen vor («Gebiet mit besonderen Massnahmen»). Die geplante Parkierungsanlage soll mithelfen, die Parkierung ortsbildverträglich zu regeln. Mit der Aufwertung des öffentlichen Raums kann zudem die Aufenthaltsqualität erhöht und die Situation für den Fussverkehr verbessert werden.

**Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen**

Mit dem aktualisierten Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen werden die Raumbedürfnisse der Gemeinde respektive der mit öffentlichen Aufgaben betrauten Trägerschaften für die absehbare Zukunft gesichert und der erforderliche Entwicklungsspielraum gegeben.

# 8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

## 8.1 Allgemeines

**Kosten mit Nachfolgevorlagen**

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

- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. für Landerwerb oder Mehrwertbeiträge)
- Verträge

**Kosten ohne Nachfolgevorlagen**

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

- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Strassenraumgestaltung)
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

**Separate Kreditbeschlüsse notwendig**

Für die meisten festgelegten Massnahmen sind somit noch separate Kreditbeschlüsse notwendig. Diese werden mit der nachgeordneten Nutzungsplanung (Erschliessungsplan) oder durch spezielle Objektkredite den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Beschlussfassung unterbreitet. Im Sinne einer möglichst transparenten Information werden nachstehend die Richtplaninhalte mit einer möglichen Kostenfolge aufgelistet.

## 8.2 Umsetzung Bereich Verkehr

**Punktuelle Massnahmen**

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

**Prioritäten**

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

| | | |
|---|---|---|
| sofort | 2024–2026 | Priorität 1 |
| kurzfristig | 2026–2029 | Priorität 2 |
| mittelfristig | 2029–2032 | Priorität 3 |
| langfristig | nach 2032 | Priorität 4 |

**Umsetzung**

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

| | Nr. | Code | Festlegung | Priorität |
|---|---|---|---|---|
| Bushaltestellen | 1 | ÖV | Bushof Andelfingen,<br>Optimierung Verkehrsführung | 2<br>1 |
| Aufwertung Strassenraum | 2 | S1 | Landstrasse (bei Andelfingen)<br>(Abschnitt Flaacherstrasse – Adlikerstrasse) | 2 |
| | 3 | S2 | Dorfstrasse (bei Adlikon) / Unterdorfstrasse | 4 |
| | 4 | S3 | Verbindungsstrassen im Ortsteil Niederwil (Landstrasse, Andelfingerstrasse, Oberwilerstrasse, Bergstrasse, Dätwilerstrasse) | 4 |
| | 5 | S4 | Andelfingerstrasse / Dorfstrasse / Henggarterstrasse (bei Humlikon) | 3 |
| Eingangstore | 6 | | Ortseingänge (ohne Planeintrag) | nach Bedarf |
| Verkehrsberuhigte Quartiere | 7 | | Wohngebiete (ohne Planeintrag) | nach Bedarf |
| Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse | 8 | P | Dorfkern Andelfingen | 2 |
| Fuss- und Wanderwege | 9 | F1 | Bahnhof Andelfingen – Bollenrain | 3 |
| Radwege | 10 | R1 | Landstrasse<br>(Abschnitt Adlikerstrasse bis Reitplatzstrasse) | 1 |
| | 11 | R2 | Andelfingerstrasse (Abschnitt Flaachtalstrasse bis SchweizMobil Veloroute) | 3 |
| Gebiet mit besonderen Massnahmen | 12 | | Dorfkern Andelfingen | laufend |

## 8.3 Umsetzung Bereich öffentliche Bauten und Anlagen

Bei den öffentlichen Bauten und Anlagen (ÖBA) sind auf kommunaler Stufe folgende Massnahmen und Prioritäten geplant:

| | Nr. | Code | Festlegung | Priorität |
|---|---|---|---|---|
| Öffentliche Verwaltung und Werke | 13 | V | Gemeindeverwaltung<br>(Ausbau oder Verlegung geplant) | 1 |
| | 14 | W5 | Werkhof Fuchsenhölzli (Ausbau geplant) | 2 |
| | 15 | Po | Polizeiposten Thurtalstrasse 17<br>(Verlegung geplant) | 3 |
| Erziehung und Bildung | 16 | S1 | Primarschule Andelfingen,<br>Schulstandort Andelfingen (Ausbau geplant) | 1 |
| | 17 | S3 | Sekundarschule Andelfingen (Ausbau geplant) | 2 |
| Sozial- und Gesundheitswesen | 18 | G3 | Wohnen im Alter, Demenzabteilung<br>(ohne Planeintrag) | 3 |

# 9 ANHÖRUNG UND MITWIRKUNG

**Abstimmung auf die übergeordneten Festlegungen**

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

**Kantonale Vorprüfung**

Der Entwurf des kommunalen Richtplans wurde durch das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) vorgeprüft. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 14. Dezember 2023. Die Hinweise und Auflagen sind allesamt eingeflossen.

**Anhörung**

Die Nachbargemeinden Kleinandelfingen, Ossingen, Thalheim an der Thur, Dinhard, Dägerlen, Henggart, Dorf, Volken und Flaach sowie die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) und die PostAuto AG wurden zur Anhörung eingeladen. Von der Gemeinde Kleinandelfingen liegt eine Kenntnisnahme ohne Änderungsanträge vor. Die übrigen Nachbargemeinden verzichteten auf eine Stellungnahme.

Die ZPW und die PostAuto AG haben mit Schreiben vom 29. respektive 22. April 2024 zur Planung Stellung genommen. Zudem hat die Schulpflege der Primarschule Andelfingen am 23. Mai 2024 zum Richtplan öffentliche Bauten diverse Anmerkungen respektive Änderungswünsche eingebracht.

**Öffentliche Auflage**

Der kommunale Richtplanentwurf wurde gestützt auf § 7 PBG vom 6. März bis 4. Mai 2024 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist konnte sich jede Person zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Insgesamt sind von vier Antragsstellenden 13 Einwendungen eingegangen. Die Anliegen wurden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und flossen bei positiver Beurteilung ganz oder teilweise in die Revisionsvorlage ein.

**Berichterstattung**

Über das Ergebnis der Anhörung und Mitwirkung wurde ein separater Bericht verfasst. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gemäss § 7 PBG gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Stimmbevölkerung entschieden.

**Festsetzung**

Die Gemeindeversammlung hat die Gesamtrevision des kommunalen Richtplans am 26. November 2024 ohne Änderungen festgesetzt.

**Genehmigung**

Nach der Festsetzung durch die Gemeindeversammlung ist die Revisionsvorlage durch die Baudirektion zu genehmigen.