

Kommunale Richtplanung

Verkehrsplan

Von der Gemeinde festgesetzt mit Urnenabstimmung vom 25.11.2012

Namens der Gemeinde

Die Präsidentin:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am 26.2.2013

Für die Baudirektion

BDV Nr: 36/ 13

Inhalt	1. Einleitung	3
	1.1 Vorgeschichte	3
	1.2 Bedeutung des Verkehrsplanes	3
	1.3 Kosten	5
	2. Verkehrspolitische Ziele	5
	3. Festlegungen	6
	3.1 Strassennetz	6
	3.2 Langsamfahrzonen	9
	3.3 Parkierung	10
	3.4 ÖV	10
	3.5 Fuss- und Wanderwege	11
	3.6 Velowege	12
	4. Mitwirkung	13
	4.1 Öffentliche Auflage	13
	4.2 Anhörung	17
	4.3 Kantonale Vorprüfung	21

Auftraggeber

Gemeinde Marthalen

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG

Alwin Suter

Fiona Mera

Simon Diggelmann

1. Einleitung

1.1 Vorgeschichte

Stand der Richtplanung

Der Verkehrsplan von Marthalen stammt aus dem Jahre 1985 und ist nach wie vor in Kraft. Er ist nie an die veränderten Verhältnisse angepasst worden und widerspricht im Inhalt denn auch teilweise dem kantonalen und dem regionalen Verkehrsplan.

Aktualisierung

Auf den Kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

Festsetzung durch die Gemeinde

Die Neufestsetzung des Verkehrsplanes erfordert einen formellen Beschluss der Gemeinde (Urnenabstimmung).

1.2 Bedeutung des Verkehrsplanes

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im Kantonalen Richtplan Verkehr von 1995/2007 sowie im Regionalen Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) von 1997 mit Teilrevisionen 2002/2008/2011 sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Änderungsanträge

Übergeordnete Festlegungen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Revision und daher nur als informative Inhalte dargestellt. Änderungsanträge zu übergeordneten Festlegungen sind speziell gekennzeichnet und begründet.

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebietes sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen sowie Fuss- und Radwege von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebietes auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraumes an die Festlegungen des Richtplanes zu halten.

Der Verkehrsplan muss von der Gemeinde festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden. Für die Grundeigentümer hat der Verkehrsplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Verkehrsplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet.

Der Verkehrsplan legt nicht abschliessend fest, wo und auf welche Weise neue Anlagen gebaut oder bestehende Anlagen an neue Anforderungen angepasst werden sollen; dies ist vielmehr Gegenstand der späteren Detailplanung.

Einträge im Verkehrsplan bilden die Basis für die Raumsicherung (Baulinien) und damit für den Landerwerb für Verkehrsanlagen.

Die Benützung von Privatwegen ist mit den Eigentümern vertraglich zu regeln.

Festlegungen und Wirkungen

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

Die eingerahmten, grau hinterlegten Textteile sind verbindliche kommunale Festlegungen.

Politische Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Verkehrsplan ist als Auftrag für den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat hat bei seinen Entscheiden auf den Verkehrsplan zu achten; die Entwicklung und Lenkung der Bereiche Verkehr soll im Rahmen der Festlegungen des Richtplanes erfolgen.

Bestandteile des kommunalen Verkehrsplanes

Die Bestandteile des kommunalen Verkehrsplanes sind:

- dieser Bericht
- Verkehrsplan 1 MIV / Parkierung / ÖV 1:5000
- Verkehrsplan 2 Fuss-/ Wander- / Velowege 1:5000

1.3 Kosten

Künftige Kreditanträge

Der Verkehrsplan selbst verursacht noch keine unmittelbaren Kosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Verkehrsplanung 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. Dies können sein:

- Netzvervollständigung
- Parkierungsanlagen

Der Gemeinderat unterbreitet der Gemeinde je nach Höhe der Baukosten entsprechende Kreditbeschlüsse.

2. Verkehrspolitische Ziele

Ziele zum Verkehr

Die Ziele zum Verkehrsplan sind wie folgt gegliedert und zusammengefasst.

Allgemein

- Verkehrsfragen werden zeitgemäss gelöst.
- Den Infrastrukturanlagen wird Sorge getragen.

Strassen

- Der regionale und überregionale Verkehr ist soweit als möglich auf die Autobahn zu leiten.
- Die Belastung der Siedlungsgebiete durch übermässige Verkehrsemissionen ist zu vermeiden.
- Der öffentliche Raum im Dorfkern soll aufenthaltsfreundlich gestaltet sein.
- Hausgemachte Luft- und Lärmbelastungen sollen längerfristig reduziert werden.
- Die hierarchische Gliederung des Strassennetzes wird über die Gestaltung hervorgehoben.

Fuss- und Radwege

- Fuss-, Wander- und Radwege werden möglichst unabhängig vom Strassennetz gesichert und die entsprechenden Netze ergänzt.

Öffentlicher Verkehr

- Der öffentliche Verkehr soll den Bedürfnissen entsprechend verbessert und optimal angebunden werden.

Parkierungsanlagen

- Parkierungsanlagen sind entsprechend der Nachfrage zu erstellen.

3. Festlegungen

3.1 Strassennetz

Übergeordnete Festlegungen

Im Kantonalen Richtplan ist die Autostrasse A4 bezeichnet. Die Anschlüsse Trüllikon und Benken liegen nicht auf Gemeindegebiet von Marthalen.

Im Regionalen Richtplan sind folgende Staatstrassen bezeichnet:

- Ellikerstrass (bis Nidermartel)
- Südumfahrung und Andelfingerstrass in Richtung Kleinandelfingen
- Altemerstrass ab Südumfahrung und Schaffhuserstrass in Richtung Rheinau
- Marthalerstrass in Richtung Benken
- Stationsstrass und Ruedelfingerstrass in Richtung Rudolfingen
- Ellikerstrass bei Ellikon als Verbindung von Flaach nach Rheinau

Kommunale Festlegungen

Verkehrorientierte Sammelstrassen:

- Seebestrass
- Bahnhofstrass
- Benkemerstrass
- geplante Erschliessung Seeben über Bärchistrass / Alti Ruedelfingerstrass
- Oerlingerstrass
- Altemerstrass (ab Südumfahrung in Richtung Alten)
- Schützenhausstrass
- Ellikerstrass (ab Nidermartel in Richtung Ellikon)
- Altenerstrass

Nutzungsorientierte Sammelstrassen:

- Sackstrass (ab Schaffhuserstrass bis Obere Schilling)
- Fohlochstrass
- Obere Schilling
- Nordweg (geplant mit Bebauung Fleudenbüel))
- Stationsstrass (ab Ruedelfingerstrass bis Obere Schilling)
- Oberhusestrass
- Ruessstrass (zwischen Oberhuse- und Andelfingerstrass)
- Andelfingerstrass (bis Südumfahrung)
- Oberdorf

- Zinggestrass
- Tüfewege
- Underdorf
- Mitteldorf
- Maiegass
- Stuberainli
- Talstrass
- Leebere (zwischen Talstrass und Lindehofweg)
- Dorfstrass, Ellikon

Begründung

Die Anforderungen an die im Verkehrsplan von 1985 einheitlich bezeichneten Sammelstrassen sind unterschiedlich. Mit einer neuen Klassifizierung des kommunalen Strassennetzes können, unter Berücksichtigung der übergeordneten Festlegungen, die Ansprüche an einzelne Strassenabschnitte besser geregelt werden.

Verkehrorientierte Sammelstrassen

Die verkehrorientierten Sammelstrassen sind wichtige Verbindungen innerhalb des Gemeindegebiets. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf die Strassen von übergeordneter Bedeutung ab.

In Anlehnung an die Anwendungsbereiche im Anhang der kantonalen Zugangsnormen (ZGN) sollten die verkehrorientierten Sammelstrassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite

Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet > Ausweichstellen

Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen durchgehend gewährleistet

Fahrbahnbreite: grösser als 5.5 m

Erscheinungsbild

Auf Nutzung und Bebauung abgestimmt

Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderungen des Busbetriebes dies zulassen

Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau

Innerorts rund 40 - 50 km/h

Ausserorts 60 – 80 km/h

Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn

Innerorts Trottoir beidseitig oder einseitig

Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn

Querungshilfe durch Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirnasen)

Schutz für die Radfahrer

Radstreifen oder Mischverkehr (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)

Bus

Haltestellen auf der Fahrbahn

Nutzungsorientierte Sammelstrassen

Diese Strassen stellen die Groberschliessung der Quartiere sicher. Es wird eine defensive Fahrweise angestrebt. Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund.

Diese Strassen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite

Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet > Ausweichstellen

Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen nicht durchgehend gewährleistet > lokale Einengungen möglich

Fahrbahnbreite: 4 – 5.5 m

Erscheinungsbild

Auf Nutzung und Bebauung abgestimmt

Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird.

Angestrebtes durchschnittliches
Geschwindigkeitsniveau

Innerorts rund 30 - 40 km/h

Fussgängerschutz längs zur
Fahrbahn

Trottoir einseitig oder im Mischverkehr in Kombination mit Langsamfahrzonen.

Schutz für die Radfahrer

In der Regel Mischverkehr

Bus

Haltestellen auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung (Haltestellenkap)

3.2 Langsamfahrzonen

Kommunale Festlegungen

Innerhalb des Siedlungsgebietes sind in folgenden Gebieten Langsamfahrzonen geplant:

- Dorf (gesamter Dorfkern inkl. Staatsstrassen)
- Ellikon (gesamter Dorfkern)
- Fleudenbüel (Bereich Nordweg, Höchiweg, Büelrain, Undere Fleudebüel und Breitistrass)
- Schilling (Bereich Obere Schilling und Schillingstrass)

Die Umsetzung erfolgt in Absprache resp. auf Begehren der Anwohnerschaft.

Begründung

Unter Langsamfahrzonen werden in erster Linie Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verstanden. Es ist aber auch ein Tempo-50-Regime mit einzelnen Verkehrsberuhigungsmassnahmen denkbar.

Langsamfahrzonen dienen der Verkehrsberuhigung und fördern die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nimmt die Verkehrssicherheit zu, bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab und Gefahrenstellen werden entschärft. Ergänzend zu den Anforderungen an den Strassenraum je nach Strassenkategorie ist die Realisierung von Langsamfahrzonen ein geeignetes strategisches Mittel, um Verkehrssituationen zu verbessern. Je nach Höchstgeschwindigkeit bieten sich auch unterschiedliche Massnahmen der Strassenraumgestaltung an. Dank kleineren Beschleunigungsphasen durch die Geschwindigkeitsreduktion kann zudem mit einer Reduktion des Lärms und des Ausstosses von Luftschadstoffen gerechnet werden.

Langsamfahrzonen leisten in mehrererlei Hinsicht einen positiven Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen des Verkehrsplans.

Anforderungen

Die zu treffenden Massnahmen (Signalisation, bauliche Massnahmen etc.) sind innerhalb eines Tempo-50-Regimes separat oder mit der Projektierung einer Tempo-30-Zone festzulegen. Im Dorfkern von Ellikon ist auch die Einrichtung einer Begegnungszone denkbar.

3.3 Parkierung

Übergeordnete
Festlegungen

Im Regionalen Richtplan sind am Standort des neuen Bahnhofs zwei geplante Parkierungsanlage (P+R) eingetragen. Die Parkierungsanlage am heutigen Bahnhof, welche nicht im Richtplan eingetragen ist, wird mit der Verlegung des Bahnhofes hinfällig. Weitere übergeordnete Parkierungsanlagen bestehen beim Schützenhaus und in Ellikon.

Kommunaler
Änderungsantrag

Die Gemeinde stellt den Antrag, die als geplant bezeichnete Parkierungsanlage nördlich der Ruedelfingerstrass zu streichen, da eine Parkierungsanlage für den neuen Bahnhof ausreichend ist.

Kommunale Festlegungen

Bestehende Parkierungsanlagen:

- Dorfkern (Rössli)

Begründung

Diese Parkierungsanlagen dienen in erster Linie den Besuchern von Marthalen.

3.4 ÖV

Übergeordnete
Festlegungen

Im Kantonalen Richtplan ist der Ausbau der Bahnlinie festgelegt. Auf einem kurzen Teilstück kurz vor Marthalen (aus Richtung Andelfingen) ist die Strecke bereits zweispurig. Zudem ist für Dezember 2014 die Verlegung des Bahnhofs geplant.

Im Regionalen Richtplan sind zwei Bushaltestellen festgelegt (Bahnhof, Dorf). Mit der Verlegung des Bahnhofs wird die bestehende Bushaltestelle Bahnhof aufgehoben. Die Haltestelle Ärztezentrum befindet sich beim Standort des neuen Bahnhofs, ist jedoch noch nicht im regionalen Richtplan festgelegt.

Kommunaler
Änderungsantrag

Die bestehende Haltestelle Ärztezentrum ist in den regionalen Richtplan aufzunehmen. Sie erschliesst den neuen Standort des Bahnhofs.

3.5 Fuss- und Wanderwege

Übergeordnete Festlegungen

Marthalen ist in ein dichtes Netz von übergeordneten Fuss- und Wanderwegen eingebunden (vgl. Verkehrsplan 2).

Die meisten Verbindungen führen über das Dorfzentrum und den Bahnhof. In Richtung Benken ist ein neuer Fuss- und Wanderweg geplant.

Kommunale Änderungsanträge

Die Gemeinde stellt den Antrag, mit der Verlegung des Bahnhofs die Linienführung der übergeordneten Fuss- und Wanderwege dem neuen Standort anzupassen.

Diverse Wegführungen wurden aufgrund der kantonalen Planung übernommen. Diese Änderungen sind im regionalen Richtplan noch nicht enthalten, dürften aber bei einer nächsten Revision angepasst werden. Die Festlegungen sind daher nicht als kommunale Änderungsanträge zu verstehen. Die Änderungen sind:

- Aufhebung Fuss- und Wanderweg über Fohlochstrasse
- Aufhebung Fuss- und Wanderweg Lauberweg
- Geplanter Fuss- und Wanderweg in Richtung Benken über Nationalstrasseweg
- Anpassungen Fuss- und Wanderweg von Oerlingen über Fleudenbüel und Bahnhof

Kommunale Festlegungen

Kommunale Fusswege bestehend:

- Vgl. Verkehrsplan 2

Kommunale Fusswege geplant:

- Erschliessung des neuen Bahnhofs
- Verbindung Freihof - Isenbuck

Begründung

Im Vordergrund stehen flächendeckende Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Dorfteilen sowie die Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Wanderwege abseits befahrener Strassen.

Der neue Bahnhof soll vom Dorfzentrum über die Breitstrass erreichbar sein. Zudem soll die Verbindung zwischen der Breitstrass und der Ruedelfingerstrass, parallel zum Perron, die optimale Erschliessung des neuen Bahnhofs sicherstellen.

3.6 Velowege

Übergeordnete Festlegungen

Im Regionalen Richtplan sind folgende Radwegverbindungen festgelegt:

- Oerlingen – Marthalen – Rheinau
- Alten – Marthalen – Benken
- Rheinau – Ellikon – Flach und Alten

Die Radwegverbindungen sind im regionalen Richtplan als geplant eingetragen. Da sämtliche Verbindungen vor Ort signalisiert sind, werden sie im kommunalen Verkehrsplan als bestehend bezeichnet. Die Bezeichnung im kommunalen Verkehrsplan hat keinerlei Einfluss auf allfällig benötigte Massnahmen entlang der festgelegten Verbindungen (baulich, polizeilich etc).

Als übergeordnete Festlegung dargestellt ist auch die Route Nr. 86 Rheinfall – Zürcher Oberland von Veloland Schweiz, welche noch nicht im regionalen Richtplan enthalten ist.

Kommunale Änderungsanträge

Die Gemeinde stellt folgende Änderungsanträge zu den regionalen Festlegungen:

- Route Nr. 86 von Veloland Schweiz aufzunehmen.
- Mit der Verlegung des Bahnhofs die Linienführung der übergeordneten Velowege dem neuen Standort anzupassen, d.h. die Verbindung nach Benken (durch Verlängerung) mit der Verbindung nach Oerlingen (durch Verlegung) zusammenzuhängen.
- Je eine Radwegverbindung nach Rudolfingen und Ellikon zur Anbindung an den Bahnhof Marthalen aufzunehmen.
- Im Isenbuck eine Querverbindung herzustellen, um die Anbindung Dachsen nördlich der Gleise sicherzustellen.
- Am Standort des neuen Bahnhofs eine Veloabstellanlage zu erstellen, da das bereitstellen von Veloabstellplätzen für die Pendler der Nachbargemeinden eine regionale Aufgabe ist.

Kommunale Festlegungen

Auf kommunaler Stufe werden keine Radwege festgelegt. Geplant sind Veloabstellplätze am neuen Bahnhof.

Begründung

Für die Velofahrer sollen beim neuen Bahnhof bei der Unterführung Breitstrass an optimaler Lage Abstellplätze erstellt werden.

4. Mitwirkung

Hinweis

Die berücksichtigten Einwendungen und Anträge aus dem Mitwirkungsverfahren wurden in den Verkehrsplan aufgenommen.

4.1 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage von 60 Tagen fand vom 20. April bis 19. Juni 2012 statt. Während dieser Frist konnte sich jeder zur Vorlage äussern und Einwendungen dagegen vorbringen

Es sind zwei Schreiben eingegangen, die Anliegen der Verkehrssicherheit in der Gemeinde betreffen und nicht direkt mit dem Verkehrsplan in Verbindung stehen. Der Gemeinderat hat beschlossen diese Anliegen dennoch im Rahmen der Anträge zum Verkehrsplan zu bearbeiten.

Zudem sind vier Einwendungsschreiben eingegangen.

1) Anliegen: Bahnhofsquartier

Es ist zu bedauern, dass die Trottoirs auf der Seebe- und Stationsstrass trotz Strassenausbauten nicht genügend breit erstellt worden seien. Eine Verbreiterung auf das Minimalmass von 2 m wäre im Interesse aller Beteiligten gewesen.

Beim Güterschuppen stehe die Parkverbotstafel in der Mitte des Fussgängerbereichs und stelle so ein unverständliches und unnötiges Hindernis darstellt.

Die Beleuchtung der Kreuzung Seebestrasse/SBB Übergang werde als unzureichend empfunden. Es wäre wünschenswert, wenn auch dort ein reduziertes Licht die ganze Nacht in Betrieb wäre.

Am Dammweg bestehe keine gemeindeeigene Beleuchtung. Die Lichter der SBB seien unzureichend und nicht immer in Betrieb. Im Interesse der Anwohner soll eine Planung und Realisation einer solchen in die Wege geleitet werden.

Es wäre zudem wünschenswert, dass die Beleuchtung nachts erst um 01.00 Uhr ausgeschaltet würde, um den Spätheimkehrenden ein sicheres nach Hause kommen zu gewähren.

Haltung des Gemeinderates

Die formulierten Anliegen sind nicht Bestandteil des Verkehrsplanes. Der Gemeinderat nimmt die Anliegen jedoch gerne entgegen und wird versuchen diese in geeigneter Form umzusetzen. Die Antragstellenden werden vom Gemeinderat schriftlich informiert.

2) Anliegen:
Verkehrssicherheit

Es werde festgestellt, dass der motorisierte Verkehr immer mehr mit den Bedürfnissen von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern in Konflikt gerät. Diesbezüglich seien folgende Aussagen am wichtigsten:

- Menge und Geschwindigkeit des MIV seien nicht den Bedingungen im Dorfkern angepasst
- Fussgänger seien an vielen Stellen gegenüber MIV benachteiligt. Trottoirs sind nicht vorhanden oder zu schmal.
- Das Gewerbe siedle sich vermehrt in der Gewerbezone an. Dadurch entstehe im Wohngebiet Freiraum für die Anliegen der Fussgänger und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- Einige ehemalige öffentliche Fusswege seien aufgehoben worden, was die Bewegungsfreiheit einschränke.

Haltung des Gemeinderates

Die formulierten Anliegen sind nicht Bestandteil des Verkehrsplanes. Der Gemeinderat nimmt die Anliegen jedoch gerne entgegen und wird versuchen diese in geeigneter Form umzusetzen. Die Antragstellenden werden vom Gemeinderat schriftlich informiert.

3) Einwendung: Linienführung
Sammelstrasse

Die Linienführung der verkehrsorientierten Sammelstrasse soll nicht durch die Parzelle Bärchi mit Kat. Nr. 3876 geführt werden.

Die Parzelle Kat. Nr. 3876 werde als Weidefläche genutzt. Die geplante Sammelstrasse würde die Beweidung stark einschränken und somit die Fortführung des entsprechenden Landwirtschaftsbetriebes gefährden. Zudem sei enormer Kulturlandverschleiss bei dieser Linienführung zu beklagen. Es sei bester Ackerboden betroffen, welcher von der geplanten Strasse zerschnitten würde.

Es sei eine alternative Linienführung zu prüfen bspw. in östlicher Richtung entlang der Autobahn auf Parzellen der Gemeinde.

Solange die NAGRA noch nicht definitiv festgelegt habe, ob und wo es in der Gemeinde Marthalen einen Tiefenlagerstandort geben soll, dürfen keine neuen Strassenträger entstehen, da diese später im Widerspruch stehen könnten.

Haltung des Gemeinderates

Die geplante Sammelstrasse soll die Groberschliessung des neuen Siedlungsgebietes gemäss Entwurf des kantonalen Richtplanes sicherstellen. Die detaillierte Linienführung und Ausgestaltung der Strasse ist in einem Detailprojekt zu ermitteln. Eine Führung entlang der Miniautobahn A4 erscheint jedoch wenig zweckmässig. Der Bau der Strasse erfolgt aber in jedem Fall erst nach einer rechtskräftigen Einzonung des Gebietes auf Basis des kantonalen Richtplanes.

Der Gemeinderat hält an der geplanten Sammelstrasse fest. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4) Einwendung:
Erweiterung Fusswegnetz

Der Fuss- und Veloweg zwischen Freihof und Isenbuck soll wieder hergestellt werden. Diese Verbindung sei ein wichtiger Bestandteil im Wegnetz des Bahnhofquartiers.

Zwischen Sitzen und Mederhalden sei ein neuer Fussweg, entlang der Geleise zu erstellen. Vom Bahnhofgebiet sei die Unterführung beim Mederbach oder der Enteler See nur auf Umwegen erreichbar.

Haltung des Gemeinderates

Die Verbindung Freihof – Isenbuck kann mir relativ geringem Aufwand wieder durchgängig gemacht werden. Sie wird in den Verkehrsplan aufgenommen.

Ein öffentliches Interesse an einer Verbindung entlang den Geleisen zwischen Sitzen und Mederhalden wird jedoch nicht als gegeben erachtet. Diese Verbindung ist von sehr untergeordneter Wichtigkeit und wird daher nicht in den Verkehrsplan aufgenommen werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

5) Einwendung: Tempo-30-
Zone im Fleudebüel
BlatterIMMO AG

Da die gerade Strasse zu schnellem Fahren verleite, soll die Gemeindestrasse Im Fleudebüel über die ganze Länge in die Tempo-30-Zone integriert werden.

Die Strasse sei je nach Tageszeit stark frequentiert und die erlaubte Geschwindigkeit für die heutigen Verhältnisse zu hoch.

Haltung des Gemeinderates

Die Einrichtung einer Langsamverkehrszone für eine einzelne Gemeindestrasse, bei der es sich zudem um eine Sackgasse handelt, wird nicht als zweckmässig erachtet. Es ist zudem offen, ob für einen solchen Strassenabschnitt die Einrichtung einer Langsamverkehrszone ohne verkehrsberuhigende Massnahmen den gewünschten Effekt hat.

Der Gemeinderat empfiehlt daher die Umsetzung einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung. Die Notzufahrt muss dabei jederzeit gewährleistet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

6) Einwendung: Erweiterung Tempo-30-Zone
*An Verkehrssicherheit
interessierte Einwohner
Marthalens*

Die im Richtplan ausgewiesene Tempo-30-Zone soll um die Schaffhuserstrass / Altemerstrass von der Höhe Ussere Zilweg bis Südumfahrung erweitert werden. Weiter soll die Stationsstrass von der Einmündung Ruedelfingerstrass bis zur Schaffhuserstrass und die Strasse im Zil in die Tempo-30-Zone integriert werden.

Die aktuelle Verkehrsgesetzgebung würde es zulassen, Hauptstrassen und Kantonsstrassen im Siedlungsbereich in Tempo-30-Zonen einzubeziehen.

Haltung des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat grosses Verständnis für die Ziele der Einwendung und erachtet auch deren Argumentation als richtig. Er möchte die Erstellung von Langsamfahrzonen auf den geforderten Strassenabschnitte daher unterstützen. Es bleibt aber offen, ob die Kantonspolizei die Einrichtung einer Tempo-30-Zone bewilligt oder ob die Verkehrsberuhigung über bauliche Massnahmen zu erfolgen hat.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

4.2 Anhörung

Parallel zur öffentlichen Auflage sind die Nachbargemeinden und die Regionalplanungsgruppe (ZPW) zur Stellungnahme eingeladen worden.

Es sind Schreiben von der ZPW und der Gemeinde Rheinau mit Anträgen eingegangen. Die Gemeinde Kleinandelfingen hat keine Einwendungen formuliert.

7) Antrag: Abstimmung mit übergeordneter Planung ZPW

Die regionale Planungsgruppe hat diverse Unstimmigkeiten zwischen der Richtplanvorlage und dem rechtsgültigen regionalen Richtplan festgestellt:

Verkehrsplan 1

1. Inhalte ausserhalb des Gemeindegebietes wurden nicht dargestellt: Strasse Rheinau – Dachsen, div. bestehende Parkieranlagen entlang der Thur
2. Antrag auf Streichung einer der beiden projektierten Parkieranlagen beim Bahnhof fehlt
3. Buslinien sind nicht dargestellt, dafür die Bushaltestellen „Ärztezentrum“ und „Galgenbuck“, welche noch nicht im Regionalen Richtplan enthalten sind

Verkehrsplan 2

4. Eintrag des Fussweges Sporenloch südlich Ellikon fehlt
5. Fussweg Marthalen Dorf – Bahnhof führt nicht über Ruedelfingerstrass sondern Bahnhofstrass
6. Weg Seebestrass / Feissengrueb / Fleudebüel ist nicht als „Aufhebung beantragt“ dargestellt
7. Angabe der Beläge der Fusswege ist nicht immer korrekt
8. Weg Marthalen Dorf - Oerlingen ist nicht als „Aufhebung beantragt“ dargestellt
9. Radwege nach Dachsen, Rudolfingen und Ellikon bestehen nicht
10. Div. Radwege sind erst geplant und noch nicht erstellt

Bericht

11. Teilrevisionen des Regionalen Richtplanes von 2002 / 2008 und 2011 sind im Text nicht erwähnt
12. Abschnitte über Parkieranlagen sind im falschen Kapitel (neu Kap. 3.3)
13. Bericht und Plan stimmen nicht überein. Im Bericht ist explizit die Rede davon, dass es sich bei den Langsamfahrzonen nicht um Tempo-30-Zonen handeln muss, im Plan sind diese jedoch als "Tempo-30-Zone" bezeichnet.

14. Bushaltestellen „Ärztzentrum“ und „Galgenbuck“ sind noch nicht im Regionalen Richtplan
15. Beantragte Fussweg Richtung Benken fehlt im Bericht
16. Die beantragte Änderung der Routenführung des Radwegs Oerlingen-Marthalen fehlt im Bericht
17. Radwege nach Dachsen, Rudolfingen und Ellikon bestehen nicht

Haltung des Gemeinderates

Der Gemeinderat nimmt die Anmerkungen der Region dankend zu Kenntnis.

Einführend muss angemerkt werden, dass bei der Erstellung der Pläne die Bezeichnung der Änderungsanträge verloren ging. Diese werden in der überarbeiteten Fassung selbstverständlich wieder dargestellt. Inhaltlich ist zudem der folgende Grundsatz festzuhalten. Der Verkehrsplan hat sowohl mit den Einträgen im Regionalen Richtplan als auch denjenigen von Wanderwege und Veloland Schweiz übereinzustimmen. Die entsprechenden Fuss- und Radwegverbindungen von Wanderwege und Veloland Schweiz sind daher auch in den Verkehrsplan eingeflossen, wenn diese nicht mit den Einträgen des Regionalen Richtplanes übereinstimmen.

Im Folgenden wird zu den Punkten einzeln Stellung genommen:

1. *In den Verkehrsplänen sollen die Inhalte ausserhalb des Gemeindegebietes der Einfachheit halber nicht dargestellt werden. In der Überarbeitung ist dies konsequent umzusetzen.*
2. *Der Antrag zur Streichung der zweiten Parkierungsanlage wird in den Plan aufgenommen.*
3. *Die Buslinien sind im Verkehrsplan nicht eingetragen, da ihre Linienführung schwanken können. Die Bushaltestelle Ärztezentrum wird belassen, auch wenn diese noch nicht im Regionalen Richtplan enthalten ist. Die Bushaltestelle Galgenbuck befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Rheinau und wird nicht mehr dargestellt.*
4. *Der Weg Sporloch wurde im Rahmen der Thurauen Renaturierung verschoben. Die im Verkehrsplan enthaltene Linienführung entspricht dieser neuen Linienführung. Sie wird im Verkehrsplan neu als Abänderungsantrag gekennzeichnet.*
5. *Der Fussweg Marthalen Dorf – Bahnhof soll neu über die Ruedelfingerstrass führen. Der Abschnitt wird im Verkehrsplan neu als Abänderungsantrag gekennzeichnet. Der Abschnitt Stationsstrass wird als „Aufhebung beantragt“ bezeichnet.*
6. *Der Weg Seebestrass / Feissengrueb wird neu als „Aufhebung beantragt“ dargestellt. Von Oerlingen her soll der Weg über Im Fleudebüel und den Bahnhof geführt werden.*

7. *Die Beläge der Fusswege werden nochmals überprüft.*
8. *Der Radweg Marthalen Dorf - Oerlingen wird neu als „Aufhebung beantragt“ dargestellt. Der Weg soll neu über die Bahnunterführung Breitistrass führen.*
9. *Es erscheint dem Gemeinderat zentral, dass die Gebiete Dachsen, Rudolfingen und Ellikon über Radwegverbindungen an den neuen Bahnhof in Marthalen angeschlossen werden. Er stellt daher den Antrag diese Verbindungen in den Regionalen Richtplan aufzunehmen. Die Verbindungen werden im Verkehrsplan entsprechend gekennzeichnet.*
10. *Da die Unterscheidung eines geplanten und bestehenden Radweges wie angefügt nicht klar ist, wurden im Verkehrsplan alle vor Ort ausgeschilderten Radwege als bestehend bezeichnet. Diese Unterscheidung kann aber auch auf Wunsch der ZPW angepasst werden.*
11. *Der Bericht wird entsprechend ergänzt.*
12. *Die Abschnitte über die Parkieranlagen werden ins Kapitel 3.3 verschoben.*
13. *Die kommunale Richtplanung kann nur Langsamfahrzonen festlegen, nicht aber die definitive Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Dazu ist die Bewilligung der Kantonspolizei erforderlich. In allen Unterlagen wird daher nur von Langsamfahrzonen gesprochen. Auf dem Verkehrsplan 1 sind diese Zonen fälschlicherweise als Tempo-30-Zonen bezeichnet. Dies wird korrigiert.*
14. *Die Bushaltestelle Ärztezentrum wird belassen.*
15. *Der beantragte Fussweg Richtung Benken wird im Bericht ergänzt.*
16. *Die beantragte Änderung der Routenführung des Radwegs Oerlingen-Marthalen wird im Bericht ergänzt.*
17. *Die Radwegverbindungen nach Dachsen, Rudolfingen und Ellikon bleiben als Anträge im Bericht enthalten.*

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

8) Antrag: Überkommunale
Anschlüsse gewährleisten
Gemeinde Rheinau

Der kommunale Verkehrsplan von Marthalen soll mit den Planungen der Nachbargemeinden, insbesondere auf deren Richtplanung Rücksicht nehmen. Der Richtplan Verkehr der Gemeinde Rheinau liegt momentan dem Regierungsrat zur Genehmigung vor und beinhaltet eine revidierte Radwegführung.

Ab dem Schützenhaus Rheinau soll der Radweg über die Schaffhuserstrass als direkte Verbindung zum Zentrum Marthalen, dem Bahnhof und dem Oberstufenschulhaus in Marthalen dienen und einen Ersatz für die problematische Route über den Radhof bieten. Die geplante Radwegverbindung soll im Marthaler Richtplan aufgenommen und fortgesetzt werden.

Haltung des Gemeinderates

Der geplante Radweg über die Schaffhuserstrass wird hinsichtlich seiner Verkehrssicherheit nicht als weniger problematisch erachtete, als die heutige Verbindung über den Radhof. Durch die Erschliessung der neuen Kiesgrube wird die Schaffhuserstrass vermehrt von Schwerverkehrsfahrzeugen befahren, was zu gefährlichen Situationen führen kann.

Zudem ist der Radhof für die Gemeinde Marthalen von geschichtlicher Bedeutung, weshalb an der heutigen Radwegführung festgehalten wird.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

4.3 Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 19. Juli 2012 haben die zuständigen kantonalen Ämter zur Revisionsvorlage des kommunalen Verkehrsplans Stellung genommen.

Raumplanerische Gesamtbeurteilung

Die neu geplanten kommunalen Festlegungen werden als genehmigungsfähig beurteilt. Die Festlegungen im Zusammenhang mit den angestrebten Siedlungserweiterungen im Gebiet Fleudenbühl und Seeben, sind nach der Annahme der Kulturlandinitiative vom 17. Juni 2012 nicht abschliessend zu beurteilen, da unklar ist, wie der weitere Umgang mit diesen Siedlungserweiterungen aussieht.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Vorlage diverse Unstimmigkeiten mit den übergeordneten Festlegungen aus dem regionalen Richtplan aufweist, die noch zu bereinigen sind.

Darüber hinaus wird in der Vorlage an mehreren Stellen die Änderung der regionalen Festlegungen beantragt. Kommunale Änderungsanträge betreffend übergeordneten Festlegungen können jedoch nicht im kommunalen Richtplanverfahren gestellt werden. Entsprechende Änderungen sind an die regionale Planungsgruppe zu stellen. Der Bericht sei dahingehend anzupassen, dass Änderungen lediglich als Absichtserklärung formuliert werden oder ganz weggelassen werden.

Es wird empfohlen, die Vorlage nach der Bereinigung zu einer zweiten Vorprüfung einzureichen.

Haltung des Gemeinderates

Allfällige Auswirkungen der Kulturlandinitiative beeinflussen die Festlegungen zu geplanten Sammelstrassen. Sollten die Siedlungsentwicklungen wie erwartet stattfinden können, bietet der Verkehrsplan die nötige rechtliche Grundlage zur Gebieterschliessung.

Die Unstimmigkeiten zum regionalen Richtplan können teilweise mit aktuelleren Grundlagen erklärt werden. Bestimmte Abweichungen ergeben sich zudem über die kommunalen Änderungsanträge. Die klare Darstellung zwischen übergeordneter Festlegung und kommunalem Änderungsantrag wird vorgenommen. Der Gemeinde ist auch bewusst, dass die Anträge weder Bestandteil der kommunalen Festlegungen noch Genehmigungsinhalt darstellen.

Eine zweite Vorprüfung ist aus Sicht des Gemeinderates nicht angemessen. Da der Verkehrsplan am 25. November 2012 mit einer Urnenabstimmung festgesetzt werden soll, ist die Durchführung einer zweiten Vorprüfung auch terminlich nicht möglich. In Absprache mit dem ARE wird daher auf eine zweite Vorprüfung verzichtet.

Inhaltliche Anmerkungen	Im folgenden werden die Erwägungen zu einzelnen Festlegungen und den Plänen erläutert:
Zu 3.1 Strassennetz Nationalstrasse A4	Bei der Nationalstrasse A4 handelt es sich im Bereich von Marthalen um eine Autostrasse und nicht um eine Autobahn.
<i>Haltung des Gemeinderates</i>	<i>Die fehlerhafte Bezeichnung wurde angepasst.</i>
Parkierungsanlage	Der Abschnitt zur Parkierungsanlage ist in das entsprechende Kapitel zu verschieben. Die Festlegung zur Aufhebung der Parkierungsanlage nördlich der Ruedelfingerstrass kann nicht im kommunalen Richtplan gestellt werden.
<i>Haltung des Gemeinderates</i>	<i>Der Abschnitt wurde verschoben. Die Aufhebung der Parkierungsanlage wurde als Antrag formuliert.</i>
Geplante Erschliessungen	Bei der kommunalen Festlegung sollte die Bezeichnung „projektierte Erschliessung Seeben...“ durch „geplante Erschliessung Seeben...“ ersetzt werden. Die Bezeichnung des Nordweg sollte zudem wie im Plan als geplant bezeichnet werden.
<i>Haltung des Gemeinderates</i>	<i>Die beiden Anpassungen wurden vorgenommen.</i>
Zu 3.2 Langsamfahrzonen	Im Text ist davon die Rede, dass Langsamfahrzonen nicht nur durch Tempo-30-Zonen umgesetzt werden sollen. In der Legende zum Plan ist jedoch von Tempo-30-Zonen die Rede. Dieser Widerspruch ist zu bereinigen.
<i>Haltung des Gemeinderates</i>	<i>Die kommunale Richtplanung kann nur Langsamfahrzonen festlegen, nicht aber die definitive Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Dazu ist die Bewilligung der Kantonspolizei erforderlich. In allen Unterlagen wird daher nur von Langsamfahrzonen gesprochen. Auf dem Verkehrsplan 1 sind diese Zonen fälschlicherweise als Tempo-30-Zonen bezeichnet. Dies wurde korrigiert.</i>
Zu 3.3 Parkierung	<i>(Erwägung zu der bereits unter 3.1 Strassennetz erläuterten Aufhebung der Parkierungsanlage nördlich der Ruedelfingerstrass.)</i>

Zu 3.4 ÖV

Im regionalen Richtplan sind derzeit nur zwei Bushaltestellen festgelegt. Der Text ist entsprechend anzupassen. Die Haltestelle Ärztezentrum ist nicht im regionalen Richtplan festgelegt.

Haltung des Gemeinderates

Die Textstelle wurde entsprechend korrigiert. Da die Haltestelle Ärztezentrum bereits existiert und den neuen Standort des Bahnhofs erschliesst, wird die Aufnahme in den regionalen Richtplan als Antrag formuliert.

Zu den Plänen
Plangrundlage

Die Plangrundlage ist veraltet, hier sollte eine aktuelle Version verwendet werden.

Haltung des Gemeinderates

Die Plangrundlage auf Gemeindegebiet von Marthalen wurde durch eine aktuelle Version der AV-Daten ersetzt.

Für die Plangrundlage der Nachbargemeinden wurde eine ältere Version des kantonalen Übersichtsplans verwendet. Da dieser nicht mehr aktualisiert wird und die Beschaffung sämtlicher AV-Daten mit erheblichen Kosten verbunden wäre, wird an der Plangrundlage festgehalten.

Legende

In der Legende sind die kommunalen Festlegungen als solche zu bezeichnen und klar von den übergeordneten Festlegungen abzugrenzen. Damit wird die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Pläne erhöht.

Haltung des Gemeinderates

Die Legende wurde entsprechend angepasst.

Strasse Rheinau-Dachsen

Die Strasse Rheinau-Dachsen fehlt und ist zu ergänzen.

Haltung des Gemeinderates

Auf die Darstellung von Festlegungen ausserhalb des Gemeindegebiets wurde vollständig verzichtet.

Übergeordnete Rad-/ Wanderwege

Die übergeordneten Rad- sowie Fuss- und Wanderwege sind mit dem regionalen Richtplan abzustimmen und müssen übernommen werden. Änderungsanträge sind an die regionale Planungsgruppe zu stellen oder als kommunale Festlegungen zu bezeichnen.

Haltung des Gemeinderates

Abweichungen wurden erläutert und als Anträge formuliert.

Entflechtung Fuss-/ Radwege

Mit Verweis auf das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege wird darauf hingewiesen, dass auf die räumliche Entflechtung von Wander- und Radrouten zu achten sei.

Der Verweis wird als Hinweis zu Kenntnis genommen. Nach Möglichkeit wurde bei den Festlegungen darauf geachtet.

Oberflächenbeschaffenheit Fuss-/ Radwege

Bei den Wanderwegen konnte die Oberflächenbeschaffenheit nicht bei allen Wegen überprüft werden. Nach den Kartengrundlagen (GIS-Daten, Wanderkarte) zeigt sich, dass zwischen den planerisch festgehaltenen und den effektiv ausgeführten Belagsarten wahrscheinlich Abweichungen bestehen. Das Selbe gilt für die Signalisierten Routen. Solche Details und ob den Verlegungsanträgen entsprochen werden kann, sind mit dem Verein Zürcher Wanderwege noch abzuklären.

Haltung des Gemeinderates

Die Unterscheidung der Belagsarten und die Signalisierung der Routen betrifft die regionalen Festlegungen. Entsprechende Abklärungen sind aus Sicht der Gemeinde durch die regionale Planungsgruppe vorzunehmen. Das Gleiche gilt bezüglich den Verlegungsanträgen, sofern die regionale Planungsgruppe auf die Anträge eintreten wird.

Veloabstellanlage

Im Verkehrsplan 2 sind je ein blaues und ein rotes Symbol (Quadrat mit V) dargestellt. Die Symbole sind in der Legende aufzunehmen. Es dürfte sich beim blauen Symbol um eine übergeordnete Veloabstellanlage handeln. Der regionale Richtplan sieht keine Veloabstellanlage vor. Daher ist auf diesen Planeintrag zu verzichten oder die Veloabstellanlage wird als kommunale Festlegung ausgewiesen.

Haltung des Gemeinderates

An der Erstellung einer übergeordneten Veloabstellanlage am Standort des neuen Bahnhofs wird festgehalten und als Antrag an die regionale Planungsgruppe formuliert. Es ist aus Sicht der Gemeinde eine übergeordnete Aufgabe, für die Nachbargemeinden am Bahnhof Marthalen Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Damit attraktive Abstellmöglichkeiten an mehreren Standorten angeboten werden können, ist die Gemeinde jedoch bereit, und das zeigt das rote Symbol, ebenfalls auf kommunaler Stufe eine Anlage festzulegen.

