

FORUM 1: STANDORTPLANUNG VON VDS IM ZÜRCHER WEINLAND IN ZUSAMMENARBEIT MIT GEMEINDEN, VERKEHRSUNTERNEHMEN, ETC.

Forum 1 : Planification du site VDS Zurich Weinland et collaboration avec les communes, entreprises de transport, etc.

13:30 – 15:30 Uhr

Christiane Dasen

Projektleiterin Gesamtverkehrsplanungen Glattal, Weinland, Winterthur und Umgebung,
Amt für Mobilität des Kantons Zürich

Markus Späth

Vorstand der Planungsgruppe Zürcher Weinland (PZW) und Gemeinderat Gemeinde Feuerthalen

Alle Teilnehmenden der Tagung sind berechtigt, die Präsentationsfolien herunterzuladen und intern zu verwenden. Jegliche Weitergabe erfordert die Zustimmung der jeweiligen Referenten bzw. Referentin.

Tous les participants de la conférence sont autorisés à télécharger les diapositives de présentation et à les utiliser en interne. Toute diffusion nécessite l'accord de l'intervenant(e) concerné(e).



**Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität**



Jahrestagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben – Forum 1: Standortplanung von VDS im Zürcher Weinland in Zusammenarbeit mit Gemeinden, Verkehrsunternehmen, etc.

Christiane Dasen, Gebietsbetreuerin Gesamtverkehrsplanung

Markus Späth, Gemeinde Feuerthalen / Vorstand Zürcher Planungsgruppe Weinland

16. April 2025







Quelle: www.hochparterre.ch, 8.4.2025

Bahnhofplatz Winterthur

Quelle: www.geocaching.com, 8.4.2025



Einblick Bahnhofsumfelder im Weinland



Marthalen, Andelfingen, Henggart





Inhalt

- Das Instrument regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK)
- Situation im Zürcher Weinland
- Erarbeitungsprozess / Mitwirkung
- Weg zu den Verkehrsdrehscheiben – Ziele, Handlungsstrategien, Massnahmen
- Gelingensfaktoren aus Sicht Kanton
- Sicht der Region und der Gemeinden zum Prozess und Ergebnis
- Fragen

Tischdiskussionen



Inhalt eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts

- Entwickelt **regionsspezifische** Ziele und Strategien, Lösungsansätze und Massnahmen für den Verkehr
- Abgestimmt auf zu erwartende und angestrebte Siedlungsentwicklung
- Dient einer möglichst langfristig funktionierenden, bedürfnisgerechten und umweltverträglichen Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region
- Setzt Leitplanken für die kurz- und mittelfristige Gestaltung der Mobilität bis ca. 2040
- Bezweckt aktive Lenkung der Verkehrsentwicklung
- Umfasst Gesamtsicht über alle Verkehrsmittel und –teilnehmenden

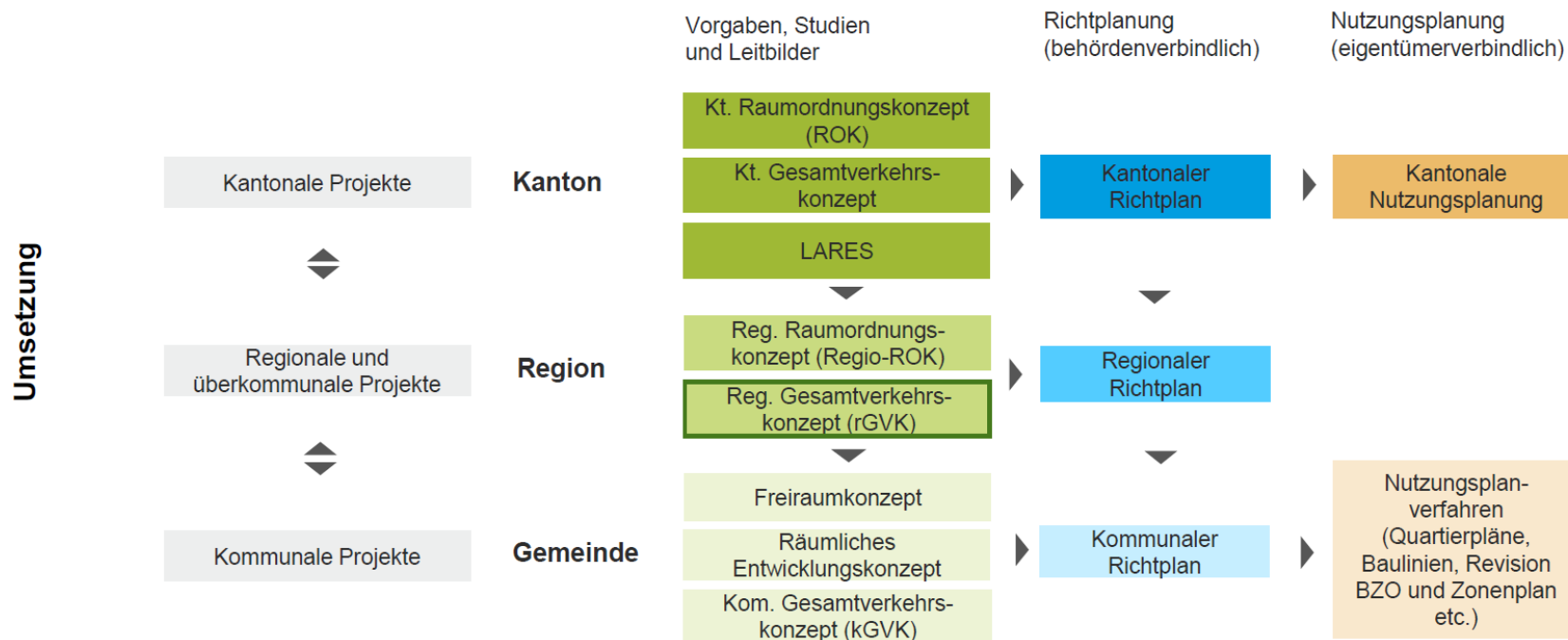
Wichtig: Inhalte betreffen jeweils mehrere oder alle Gemeinden der Region

Stellenwert und Verbindlichkeit des rGVK

- Das rGVK ist ein **gemeinsam beschlossener Orientierungsrahmen für Kanton, Region und Gemeinden**, an dem künftige verkehrs- und siedlungsplanerische Vorhaben auszurichten sind
- Rechtsverbindlichkeit erhalten die Massnahmen erst im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse. Auf diese Prozesse kann im rGVK nur verwiesen werden. Es ergeben sich daraus keine begründbaren Rechte.

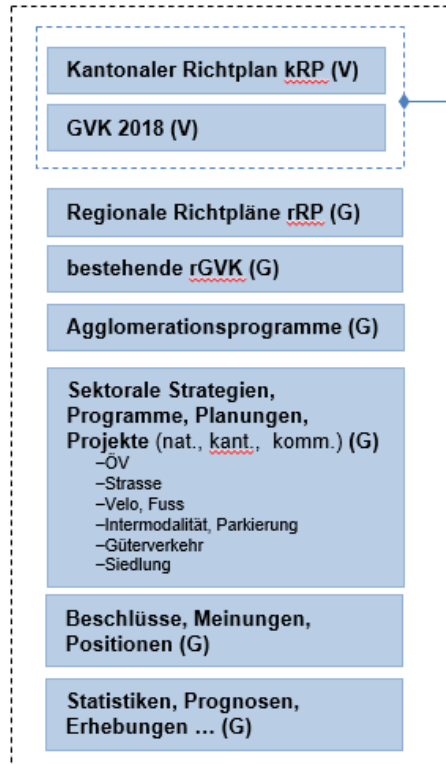
Einbettung in Planungsinstrumente Kt. ZH

Politische und planerische Sicherung

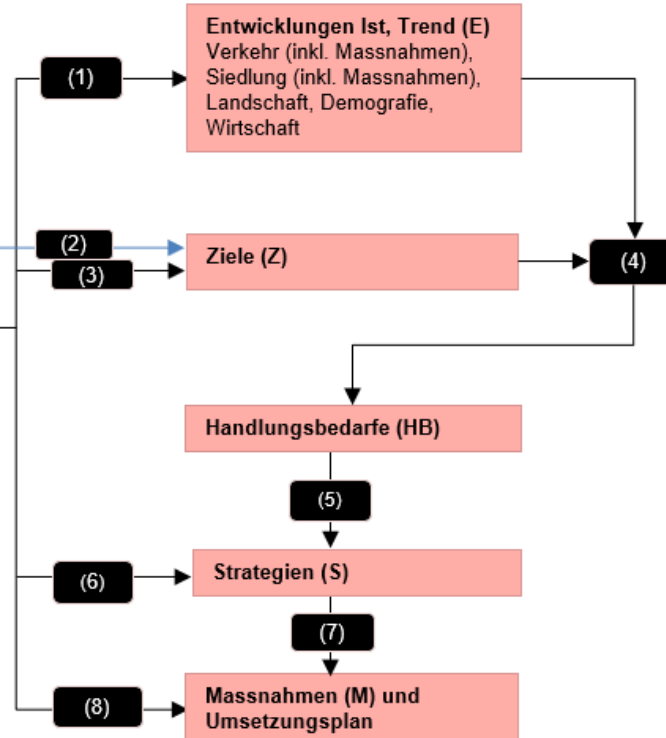


Arbeitsprozess

Grundlagen (G) und Vorgaben (V)



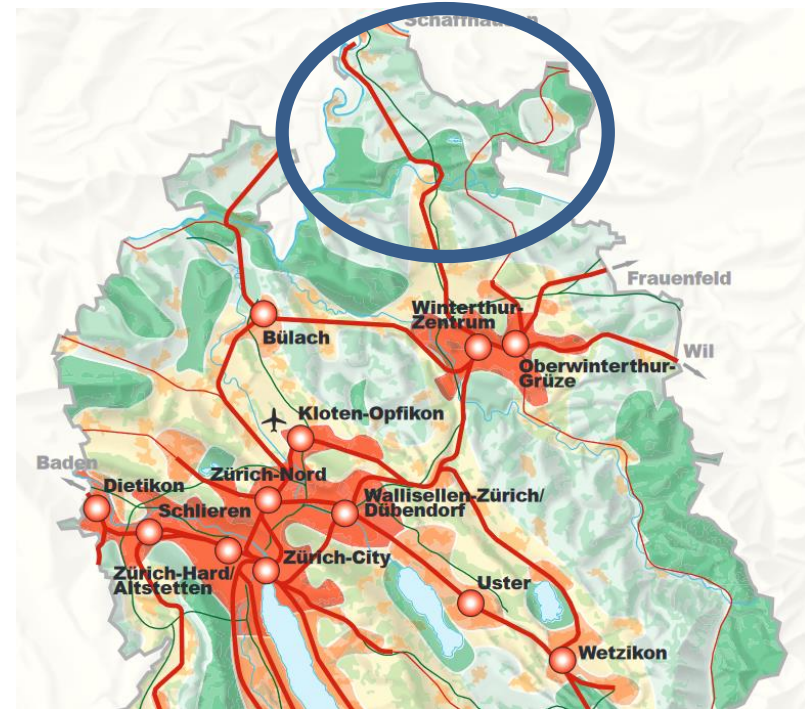
Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK)



Räumliche Einbettung des Weinlands



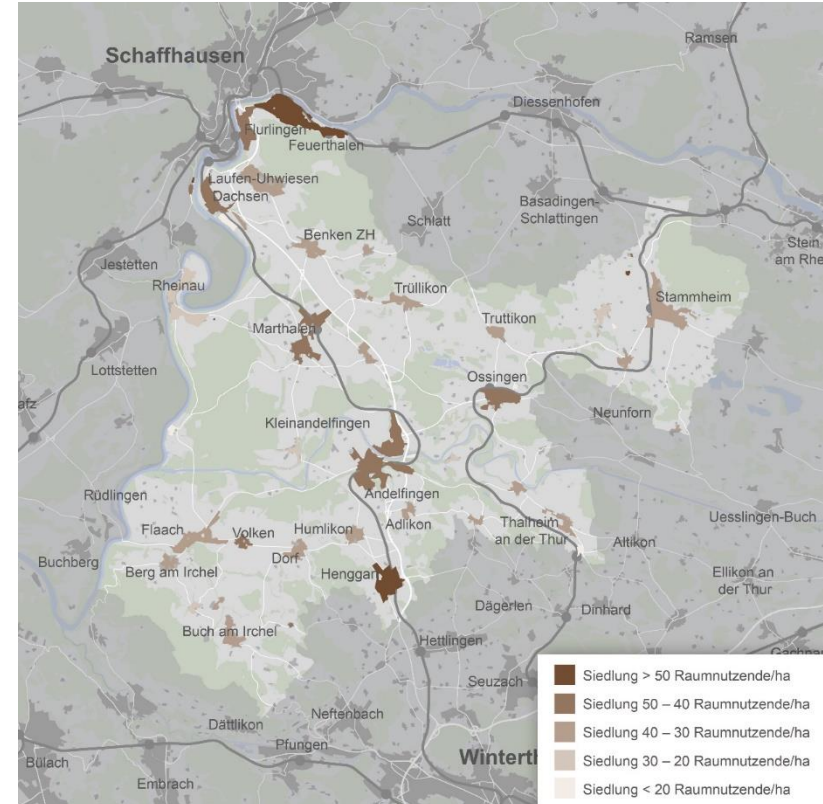
<https://www.zpw-zh.ch/Mitgliedsgemeinden>



Kanton Zürich, Kantonaler Richtplan
Stand Juni 2021

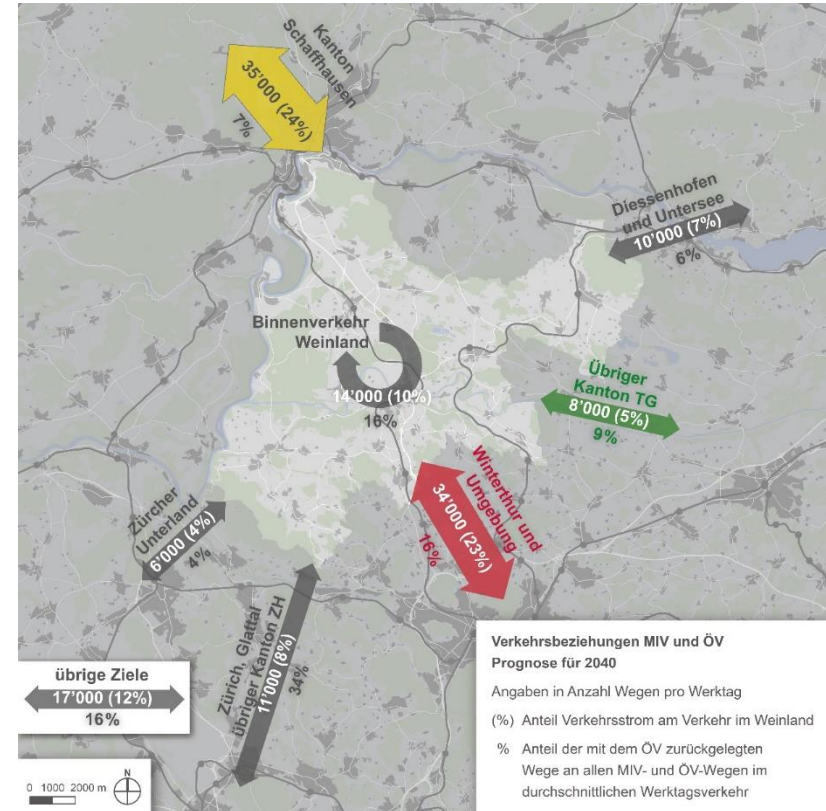
Siedlung und Demographie

- Heute 32'000 EW und 12'000 AP
Prognose bis 2040: + 5'000 EW, - 1000 AP.
- Die Nutzungsdichten sind eher gering.
- Die höchsten Dichten sind dort, wo eine gute Anbindung an den ÖV besteht.
- Die Bevölkerung im Weinland ist älter als im gesamtkantonalen Durchschnitt.
- Potenziale zur Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen vorhanden, Reserven in weniger gut erschlossenen Lagen ebenfalls beträchtlich.
- Nutzungsdichten sind gemäss kantonalen und regionalen Konzepten an gut erschlossenen und zentralen Lagen zu erhöhen.



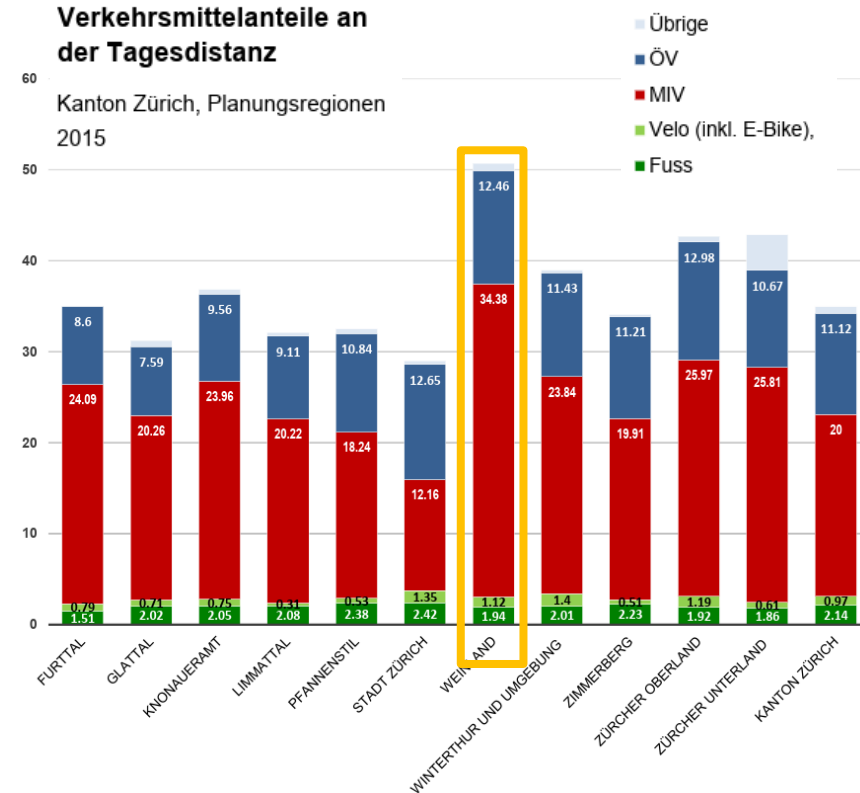
Gesamtverkehr – IST + Prognose

- Mit 10% am Gesamtverkehrsaufkommen auffallend geringer Binnenverkehr: die meisten Ziele liegen ausserhalb der Region.
- Aus dem Weinland pendeln täglich doppelt so viele Menschen weg wie zupendeln.
- Ausrichtung in mehrere Richtungen (insb. Winterthur-Zürich und Schaffhausen) herausfordernd
- Verkehr (MIV und ÖV) nimmt gemäss Prognosen stärker als Bevölkerung zu (je Zielregion 20-35%)
- ÖV wächst stärker als MIV (ca. 50% bzw. ca. 22%), Zunahme ÖV insb. in Richtung Zürich-Glattal im Pendlerverkehr.



Mobilitätsverhalten

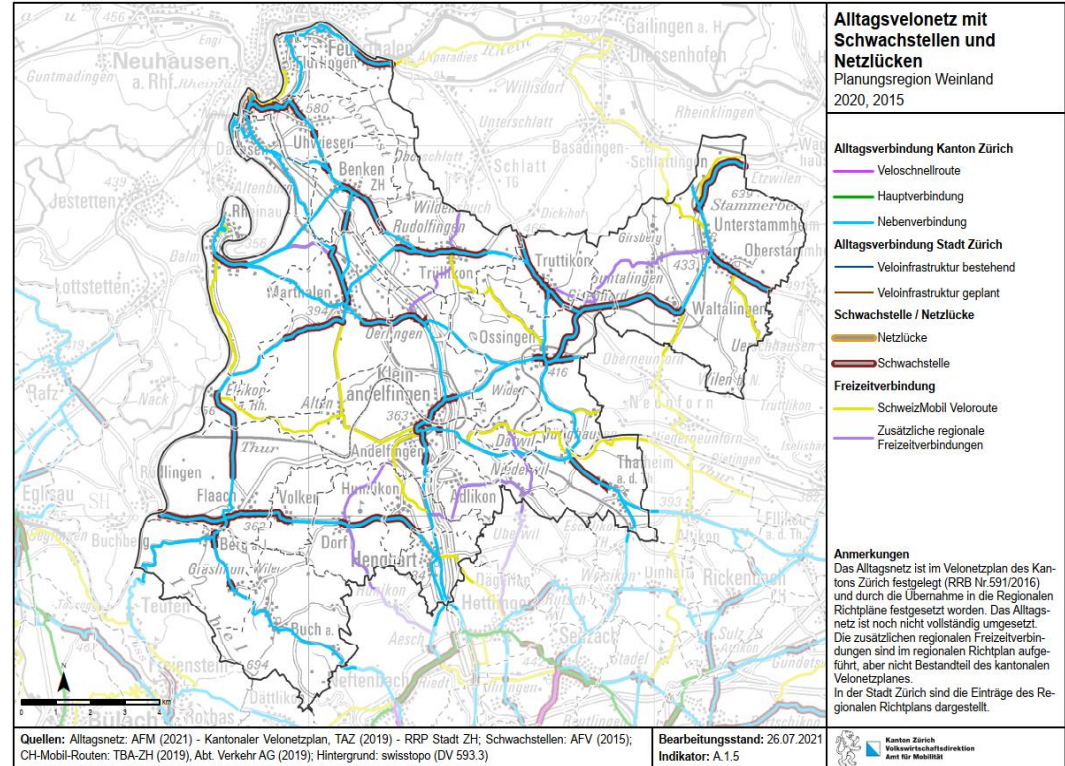
- Dezentrale Siedlungs- und Versorgungsstruktur führen zu grösseren Tagesdistanzen pro Person und hohem Wegpendleranteil.
- Struktur und vielfältige Ausrichtung der Region sind Herausforderungen für Bereitstellung des ÖV-Angebots.
- Am höchsten ist ÖV-Anteil mit 30% aus der Region Weinland in Richtung Glattal-Zürich. Der ÖV-Anteil in Richtung Schaffhausen beträgt nur 6% vom Gesamtverkehr.
- Die weiteren zurückgelegten Distanzen führen zu unterdurchschnittlichem Anteil Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen.





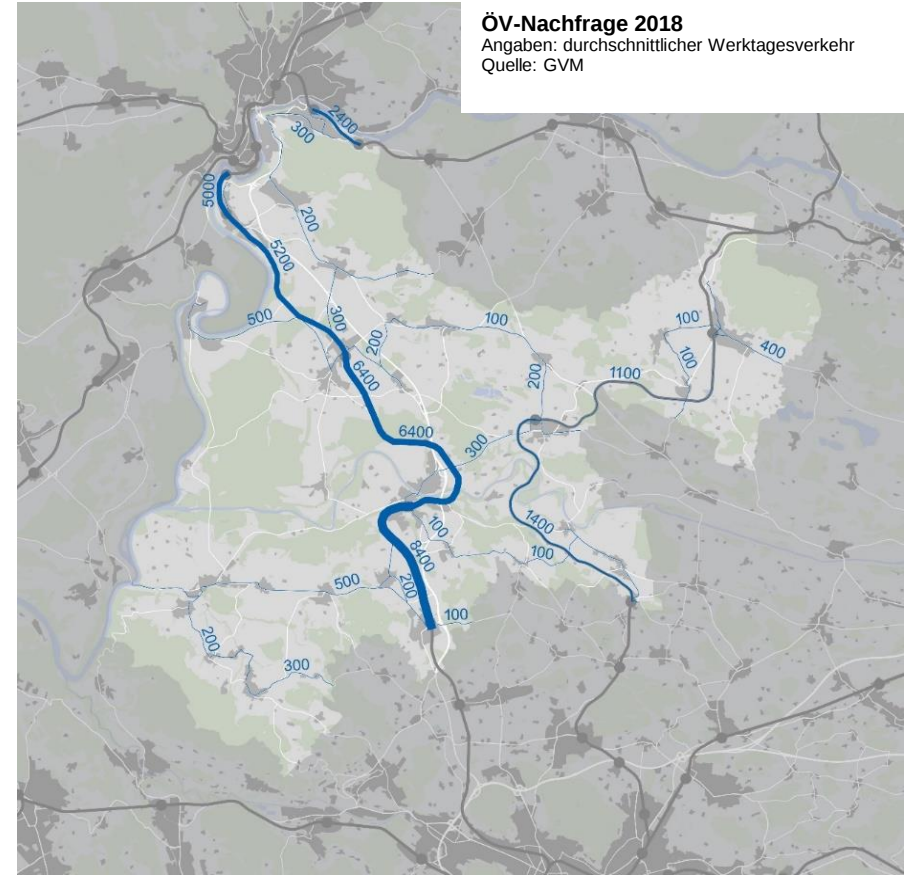
Velonetz

- Dichtes, attraktives Angebot an Freizeitverbindungen ergänzt Alltagsnetz.
- Veloaufkommen und -anteil ist tief.
- Behebung der Schwachstellen ist zentral für Nutzung des Veloverkehrs im Alltagsverkehr.



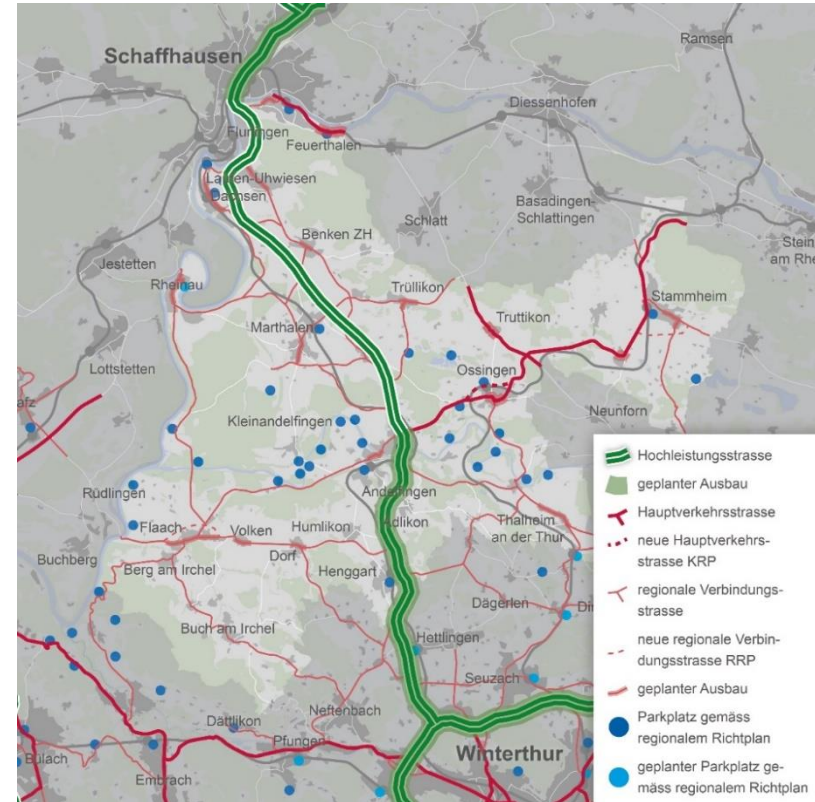
Öffentlicher Verkehr

- Bahn- und Busangebot entsprechen kantonalen Angebotsgrundsätzen (i.d.R. 2 stündliche Verbindungen Bahnverkehr, mind. 1 stündliche Busverbindung).
- Betriebszeiten im Busverkehr teilweise eingeschränkt
- Gute Erschliessung der Siedlungsgebiete (mehr als 90% der EW + AP erschlossen, alle Orte mit Erschliessungspflicht).
- Nicht alle Freizeit-Hotspots erschlossen, reine ÖV-Erschliessung (ohne Nutzung kombinierte Mobilität) herausfordernd.
- Keine Fahrzeitverlustpunkte für Busse, optimale Voraussetzungen für hohe Qualität.



Motorisierter Individualverkehr

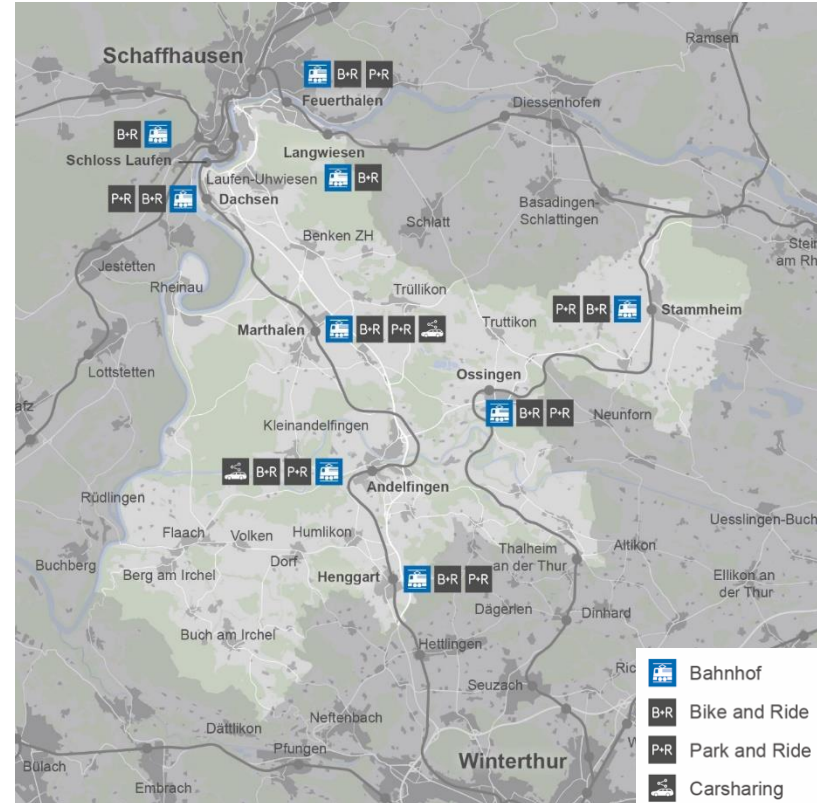
- Gut ausgebautes Netz und hohe Dichte an Kantonsstrassen.
- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs ist Herausforderung; Umgestaltungsabsichten in allen Ortsdurchfahrten im Reionalen Richtplan festgelegt.
- Tempo-30-Zonen von Verkehrsachsen in vielen Gemeinden vorhanden.
- Ausbau A4 Winterthur-Kleinandelfingen sowie in Schaffhausen zur Entschärfung der Engpässe geplant.





Kombinierte Mobilität & Sharing

- An Umsteigepunkten Potenzial für nahtlose Mobilitätsketten durch kombinierte Mobilität und Sharing insb. für Fahrten von ausserhalb ins Weinland (bspw. Freizeitverkehr).
- Beinahe flächendeckendes Angebot an P+R und B+R an Bahnhöfen ergänzt ÖV-Angebot für Orte ohne ÖV-Erschliessung bzw. ausserhalb Bus-Betriebszeiten.
- Heute kaum Angebote für PW-, Velo- o. E-Bike-Sharing, Bestrebungen vorhanden, Umsetzung mangels Nachfrage schwierig.



Gemeindeworkshops



91 Problem Himmelsdorf
Problem Altsiedlerhaus

Verkürzung Pörschauer
neubauen: Bus?
Feinverteilung

5. Endplatzkontrolle wichtig
12. Velostationen für Besucher!
- Barfußwege
 - Bienenwaben
13. siehe 12
14. rep. Standard's ja. Jede möglichkeiten schaffen
15. Abstellmöglichkeiten Vales organisieren -> nicht einfach stehen lassen.
8. Radplatzanfrage Unbestimmt können
- Unbittor Tesla Standorte! gut wählen nicht neu anfinden





Begleitender Fachausschuss

- Amt für Mobilität, Verkehrsplanung / Fachstelle Veloverkehr
- Tiefbauamt Projektentwicklung
- Amt für Raumentwicklung
- Amt für Wasser, Energie und Luft
- Amt für Landschaft und Natur
- Postauto AG (MVU)
- Zürcher Verkehrsverbund
- Präsident Regionale Verkehrskonferenz Weinland
- Regionalplaner Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)
- Vertreter des Vorstands der ZPW
- Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen
- Planungsgruppe Zürcher Unterland
- Regionalplanung Winterthur und Umgebung
- Verein Agglomeration Schaffhausen
- Amt für Raumentwicklung Kt. Thurgau

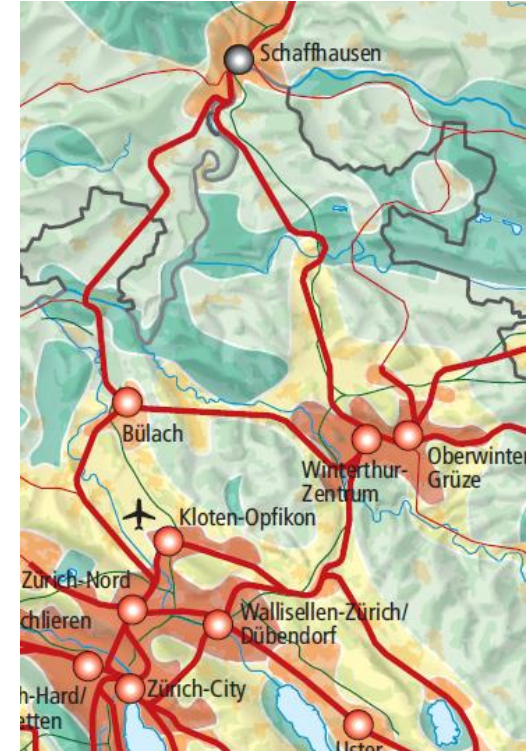
Blickwinkel



Quelle: 10:8 Architekten

Kantonaler Richtplan - Raumordnungskonzept

- Gemäss Leitlinie 2 für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.
- Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.
- Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen.





Ziele

Zusammenarbeit			
Ziel	Z1	Die Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinden und Planungsgremien der Region Weinland und mit dem Kanton im Bereich Mobilität wird verbessert und verstärkt.	Kombinierte Mobilität
Ziel	Z2	Der Schwerverkehr durch das Weinland und dem übrigen Strassennetz möglichst planmässig abgewickelt.	Ziel Z5
			Die kombinierte Mobilität wird in der Region Weinland gefördert und ausgebaut, um für den Freizeit- und den Alltagsverkehr attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.
Ortsdurchfahrten / Sicherheit		Mobilitätsverhalten	
Ziel	Z3	Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton und den Gemeinden so gestaltet, dass neben der Verkehrsabwicklung auch die Aufenthaltsqualität und die Verkehrsabdeckung abgedeckt werden und der Verkehr abgewickelt wird.	Ziel Z6
			Das Mobilitätsverhalten basiert auf einer wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke. Auf kurzen Distanzen wird das Potenzial des Velos besser genutzt und auf längeren, nachfragestarken Relationen der ÖV-Anteil erhöht. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel in Bezug auf deren Flächen- und Energieverbrauch hat gegenüber dem MIV Priorität.
Freizeitverkehr		Öffentlicher Verkehr	
Ziel	Z4	Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und dem MIV abgewickelt.	Ziel Z7
			Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat zwischen den regionalen Zentrumsgebieten und den Nachbarzentren des Weinlandes. Der Mehrverkehr auf diesen Strecken wird hauptsächlich durch den ÖV abgewickelt.

Massnahmenübersicht

Zusammenarbeit	Schwerverkehr	Ortsdurchfahrten	Freizeitverkehr	Kombinierte Mobilität	Mobilitätsverhalten	ÖV
Umsetzungscontrolling ①	Monitoring Schwerverkehr ④	Tempo- und Gestaltungsgrundsätze ⑥	Erholungskonzept Thurauen ⑩	Pilotprojekt vernetzte Mobilität ⑫	Vorgaben Bauvorschriften ⑯	Aufwertung ÖV-Angebot ⑳
Austausch Region Kanton ②	Lenkungskonzept ⑤	Siedlungsorientierte Gestaltung ⑦	Parkplatzmanagement Rheinfahl ⑪	Drehscheiben weiterentwickeln ⑬	Abstimmung Raumplanung ⑰	Optimierung Haltestellenabdeckung ㉒
rGVK an DV ZPW ③		Überprüfung Umfahrungen ⑧		Veloabstellanlagen ⑭	Überprüfung Velonetzplan ⑱	Pilot Bedarfgerechter ÖV ㉓
		Sperrung Flurlingersteg ⑨		Bikesharing ⑮	Förderung E-Mobilität ⑲	Busangebotskonzept STEP 2035 ㉔
					Mobilitätsberatung ㉔	Abstimmung Tarifstrukturen ㉕

Massnahmen Kombinierte Mobilität

M13: Weiterentwicklung intermodale Drehscheiben

- Definierung wichtigste Umsteigepunkte
- Überprüfung Angebot Umsteigepunkte
 - Veloabstellanlagen
 - Lademöglichkeiten
 - Parkplätze
 - Signalisation und Information

M14: Regionale Standards für private und öffentliche Veloplanlagen

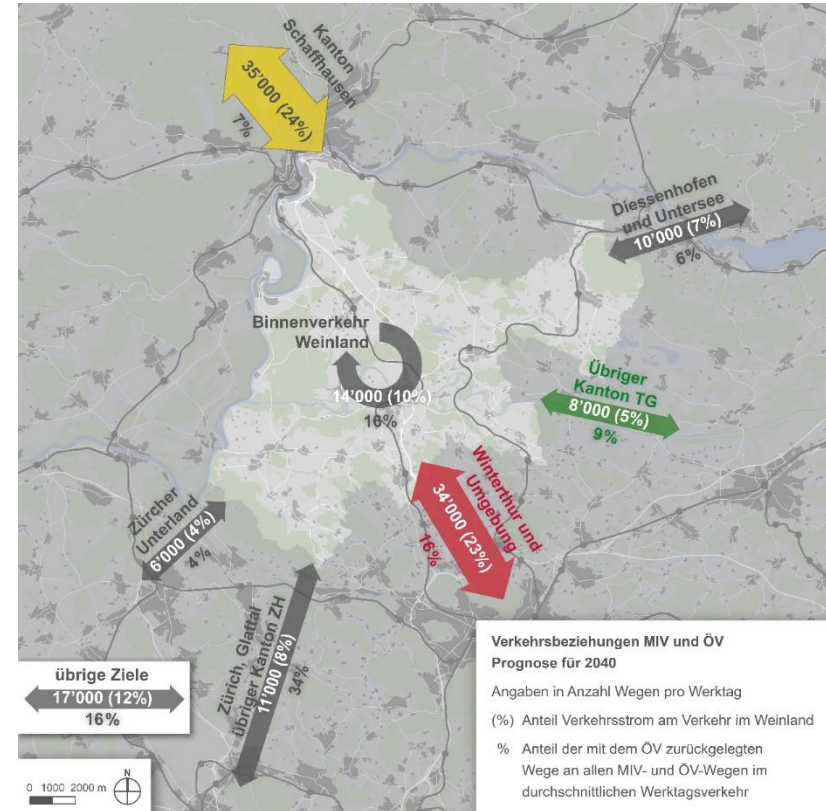
- Erarbeitung regionale Standards Veloplanlagen
- Erhöhung von Anzahl und Qualität
 - Versorgungsschwerpunkte
 - Freizeit-Hot-Spots
 - Öffentliche Einrichtungen
 - Neue Wohnanlagen

M15: Einführung Bike-Sharing Angebot

- An Umsteigepunkten und Touristischen Hot-Spots
- Stationsgebundenes System (fixe An- und Rückgabestellen)
- Konkretes Angebot, Betriebsmodell und die Finanzierung sind im Detail zu klären

Wirkung im Perimeter der Agglomerationen

- Beitrag an Erhöhung der ÖV-Anteile über die S-Bahnverbindungen in die Räume der dichten Agglomerationen
 - Winterthur und Umgebung
 - Schaffhausen
 - Zürich-Glattal
- Potential zur Aufnahme von Massnahmen in Agglomerationsprogramm





Gelingensfaktoren aus Sicht Kanton

- Einbezug von Gemeindevertretern in allen Gremien
- Gemeindeworkshops
- Sich auf das Publikum einlassen, aber auch Hartnäckigkeit und Unerschütterlichkeit, Unterschiedliche Meinungen wertfrei nebeneinanderstellen
- Klare Trennung zwischen Fachsicht und Betroffenenansicht, Offenlegung der Differenzen
- Hohe Eigendynamik der Gemeinden an Workshops in abgestecktem Rahmen zulassen und aushalten (was ist das Diskussionsthema und was nicht)
- Präsenz -> Nahbarkeit
- Keine Kategorien Richtig / Falsch, Gut/Böse ABER Beurteilung hinsichtlich Wirkung auf Zielerreichung und Wunschvorstellung



rGVK aus Weinland-Optik: schwierige Ausgangslage

- Weinland schwieriger Partner: Randregionen- und **Anti-Zürich-Komplex**
- **Miliz** vs. geballte Ladung **Verwaltungsprofis** aus Zürich
- Mit Abstand höchster **MIV-Anteil** im Kanton (73% Weinland/45% Kanton) = Weinland ist Autoland – ausgezeichnetes Strassennetz / öV ok aber mit Lücken
- **Periphere** Grenzlage (TG/SH) als zusätzliche Problematik:
 - Agglomerationsprogramm SH (nur Norden Weinland)
 - ZVV-Ostwind-Tarifverbund verhindern höheren öV-Anteil massiv
- **Föderalismus** als hohe Hürde: Kantonsüberschreitende Planung nötig, aber schwierig (Region Schaffhausen als bedeutsamste Pendlerdestination und wichtigste VDS – aber ausserhalb des Planungsperimeters des rGVK)
- **Strukturen erschweren** zukunftsgerichteten Wandel



rGVK aus Weinland-Optik: ... ländliche Verkehrsdrehscheiben sind erfolgreich, wenn

- genügend **günstige Parkplätze** zur Verfügung stehen (Marthalen/Henggart/Dachsen +, Andelfingen –) – auch für **Velo und Co**
- **lückenlose Erreichbarkeit** aller Gemeinden im Einzugsgebiet 24/7 sicher ist, auch über Rufbus-Angebote
- Bus und Bahn verzahnt sind und **rasches Umsteigen** möglich ist
- Zugverbindungen in mehrere Richtungen funktionieren (**Winterthur und Schaffhausen**)
- sie **auto-arme Siedlungen** im unmittelbaren Umfeld ermöglichen
- sie das **Laden** von e-Fahrzeugen anbieten
- sie **Zusatzangebote** (Kiosk, Verpflegung, geschütztes Sitzen ...) bieten
- **Sharing-Angebote** zur Verfügung stehen

rGVK aus Weinland-Optik: ... erfolgreich zusammengerauft

- Prozess schafft **Vertrauen** – echte **Offenheit** des Kantons für Anliegen aus der Region
- rGVK bringt Fortschritte in wichtigen Themenfeldern
 - Monitoring **Schwerverkehr** – Lenkung und Kanalisierung auf A4
 - Parkplatzmanagement **Rheinfall** – auf beiden Seiten
 - Pilotprojekt «**Weinland-App** für vernetzte Mobilität im Bezirk»
 - neues Erholungskonzept **Thurauen**: naturverträgliche Parkierung und öV
 - Überprüfung **Ausrichtung öV-Konzept**: SH statt Winterthur
 - kantonsübergreifende **Anpassung öV-Tarife**
- **Matchentscheidend: dranbleiben und Chance nutzen – Ausbau A4 Andelfingen-Winterthur unbedingt mit flankierenden Massnahmen ergänzen (Schwerverkehr)**

Fragen zum Gehörten?



Tischdiskussionen



Blickwinkel einnehmen



Quelle: 10:8 Architekten



Ablauf Diskussion

- Diskussion in gemischten Tischgruppen je 20 Minuten mit Notizen auf Tischblättern
- Tischgruppe zieht gemeinsam weiter, so dass alle Teilnehmenden am Ende an jedem Tisch waren, Moderatoren bleiben an den Tischen
- Je Tisch ein Diskussionsschwerpunkt
- Rückmeldung von den Tischnotizen und Diskussion im Forums-Plenum
- Vorbereitung Input/Zusammenfassung für Tagungsplenum
 - Erkenntnisse aus Diskussionen
 - Empfehlungen/Handlungsbedarf aus der Praxis an die Behörden



Gemischte Tischgruppen je 20 Minuten

Tisch 1 – Blickwinkel Bund/Kantone und Verkehrsunternehmen

Tisch 2 – Blickwinkel Regionen/Gemeinden/Investoren

Tisch 3 – Blickwinkel Nutzerinnen und Nutzer

- Was sind die Erfolgsfaktoren in der Standortplanung?
- Welche Stolpersteine/Hürden bestehen?
- Welches sind gegenläufige Interessen und wie kann damit umgegangen werden?
- Was sind die grundlegenden Bedingungen für eine erfolgreiche Etablierung von VDS?
- Wann kann eine VDS als erfolgreich bezeichnet werden?
- Wann sind VDS für private Investoren interessant? Ist dies abhängig vom Planungsraum (Stadt/Land)?
- Was wünschen wir uns aus dem Bereich der Gesetzgebung / Verwaltung? Was würde die Standortplanung/Etablierung von VDS unterstützen?