

Gesamtrevision Richtplanung

## **BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN**

Stand Gemeindeversammlung

**Inhalt**

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>VORBEMERKUNG</b>              | <b>3</b>  |
| <b>1 KANTONALE VORPRÜFUNG</b>    | <b>5</b>  |
| 1.1 Gesamtbeurteilung            | 5         |
| 1.2 Kommunalen Richtplan Verkehr | 5         |
| <b>2 ÖFFENTLICHE AUFLAGE</b>     | <b>11</b> |
| 2.1 Kommunalen Richtplan Verkehr | 11        |

**Auftraggeberin**

Gemeinde Seuzach

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Fiona Mera, Projektleitung  
Luca Imoberdorf, Projektleitung Stv.  
Xander Reimann, Sachbearbeitung

## VORBEMERKUNG

### Öffentliche Auflage

Die Revisionsunterlagen zur Richtplanung und Nutzungsplanung der Gemeinde Seuzach wurden gemäss § 7 PBG während 60 Tagen vom 1. November 2024 bis 31. Dezember 2024 öffentlich aufgelegt.

Die aufgelegte Revision der Richt- und Nutzungsplanung bestand aus folgenden Unterlagen:

#### Richtplanung

- Kommunalen Richtplan Verkehr mit Ergänzung Landschaft, Mst. 1:5000
- Kommunalen Richtplan Verkehr mit Revisionsinhalten mit Ergänzung Landschaft, Mst. 1:5000

#### Nutzungsplanung

- Verkehrsplan mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Zonenplan rechtskräftig, Mst. 1:5000
- Zonenplan revidiert, Mst. 1:5000
- Kernzonenplan Seuzach, Mst. 1:1000
- Kernzonenplan Ober- und Unterohringen, Mst. 1:1000
- Ergänzungsplan Zentrum, Mst. 1:1000
- Bau- und Zonenordnung, Synoptische Darstellung
- Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV
- Definition KBO, Mst. 1:100, 1:200, 1:500, 1:1000, 1:1500, 1:2000, 1:2500, 1:5500
- Städtebauliches Konzept Zentrum
- Entwicklungsleitbild Mst. 1:5000
- Räumliches Entwicklungskonzept 2040

### Einwendungen

Während der Auflagefrist konnten sich interessierte Personen zur Planvorlage äussern und schriftlich Einwendungen dagegen vorbringen. Sämtliche Einwendungen wurden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und sind bei positiver Bewertung in die Planvorlage eingeflossen.

Insgesamt wurden 41 schriftliche Einwendungen formuliert. Diejenigen zur Richtplanung sind im vorliegenden Bericht zu den Einwendungen aufgeführt.

### Bericht zu den Einwendungen

Gemäss § 7 PBG sind abgelehnte Einwendungen im Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung ist zu begründen. Über den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen ist als Teil der Vorlage zusammen mit den übrigen Bestandteilen von der Gemeindeversammlung zu entscheiden.

Im vorliegenden Bericht werden alle zur Richtplanung eingegangenen Einwendungen aufgeführt – auch die berücksichtigten Einwendungen.

Alle Einwendungen, die **nicht berücksichtigt** wurden, sind **rot hinterlegt**.

### **Anhörung**

Gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage wurden die Nachbargemeinden Dägerlen, Dinhard, Hettlingen und Winterthur, sowie die Region Winterthur und Umgebung (RWU) über die öffentliche Auflage informiert. Es sind drei Stellungnahmen (RWU, Hettlingen, Winterthur) eingereicht worden.

### **Kantonale Vorprüfung**

Die Revisionsvorlage wurde dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich hat mit Vorprüfungsbericht vom 16. Dezember 2024 zur Richt- und Nutzungsplanung Stellung genommen.

Die Anträge und Hinweise aus der kantonalen Vorprüfung zur Richtplanung sind ebenfalls im vorliegenden Bericht aufgeführt. Bei positiver Beurteilung sind sie direkt in die Revisionsvorlage eingeflossen.

# 1 KANTONALE VORPRÜFUNG

## 1.1 Gesamtbeurteilung

### Gesamtschau

Die kommunale Richtplanung der Gemeinde Seuzach stammt aus dem Jahr 1984 respektive 1992. Die aktuelle Bau- und Zonenordnung (BZO) wurde im Jahr 2015 letztmals revidiert. Aufgrund angepasster übergeordneter Planungen (kantonaler und regionaler Richtplan) so wie auf Basis des überarbeiteten «Räumlichen Entwicklungskonzeptes 2040» ergibt es Bedarf an einer Überarbeitung der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung. Weiter werden mit der Revision die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen übernommen und die Begriffe und Messweisen gemäss der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) eingeführt. Die Gemeinde Seuzach zieht den Mehrwertausgleich in einer separaten Teilrevision der Gesamtrevision vor. Die kommunale Nutzungsplanung sowie die kommunale Richtplanung werden parallel bearbeitet.

## 1.2 Kommunalen Richtplan Verkehr

### Stellungnahme ARE

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit Vorprüfungsbericht vom 16. Dezember 2024 zur kommunalen Richtplanrevision Stellung genommen und darin 16 Anträge und Hinweise zum kommunalen Richtplan formuliert, welche im Folgenden behandelt werden und gegebenenfalls in die Vorlage einfließen.

### 1) Strassenaufwertung

Die Anträge zur Aufwertung der Winterthurerstrasse im Abschnitt Breitestrasse und Stationsstrasse und die Erstellung der Ortseingangstore werden zur Kenntnis genommen.

Kommunale Anliegen an übergeordnete Planungen sind nur als Informationsinhalte im kommunalen Richtplan auszuweisen, nicht jedoch als kommunale Festlegungen. Siehe im Übrigen hierzu auch Anträge unter Kapitel 6.4 Strassenaufwertung.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

### 2) Verkehrsberuhigung

Im Gebiet zwischen Geren und Chirchhoger liegt die im kommunalen Richtplan bezeichnete Langsamfahrzone ausserhalb des im kantonalen Richtplan bezeichneten Siedlungsgebiet. Die Langsamfahrzone hat sich auf den östlichen Bereich der Kirchhügelstrasse zu beschränken.

Die Langsamfahrzone hat sich am bezeichneten Siedlungsgebiet zu orientieren und kann nicht ausserhalb von diesem festgelegt werden.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

### 3) Wanderweg

Im Ortsteil Unterohringen ist ein kantonaler Wanderweg nicht korrekt übernommen worden.

Die kantonalen Wanderwege sind in der Richtplankarte als übergeordnete Festlegungen korrekt zu übernehmen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

### 4) Parkierung

Gegenüber dem rechtskräftigen Verkehrsplan werden neu die Parkierungsanlagen Schwimmbad, Werkhof, Pünten, Kirchgasse, Friedhof, Obstgarten, Vitaparcours, Lindenplatz und Forrenberg als bestehende kommunale Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse festgelegt.

Für die Festlegung der Parkierungsanlagen fehlt der Nachweis des öffentlichen Interesses sowie Anzahl und Zweck der Abstellplätze.

Die Parkierungsanlagen Friedhof, Schwimmbad, Forenberg und Pünten sind heute allesamt ausserhalb des Siedlungsgebiets angeordnet. Die Tatsache, dass eine Parkierungsanlage ausserhalb des Siedlungsgebiets vorhanden ist, führt nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Verkehrsplan. Zudem können allenfalls nicht bewilligte Parkierungsanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets nicht über einen Richtplaneintrag legalisiert werden.

Betreffend den gegenüber dem rechtskräftigen Verkehrsplan (Gesamtplan) neu festgelegten Parkierungsanlagen ist im erläuternden Bericht deren öffentliches Interesse darzulegen. Für die ausserhalb des Siedlungsgebiets angeordneten bestehenden Anlagen ist der Bewilligungszustand der Anlagen auszuweisen. Andernfalls ist auf deren Bezeichnung zu verzichten.

Die Parkierungsanlage Friedhof ist im Erholungsgebiet darzustellen.

Es wird empfohlen, die Bezeichnung der verschiedenen Parkierungsanlagen zu schärfen, so dass einfacher nachvollziehbar wird, welche Parkierungsanlage im Richtplan gemeint ist.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

### 5) Querung Chrebsbach

Bis zur Festlegung des Gewässerraums ist entlang der öffentlichen Gewässer ein Uferstreifen von ober- und unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten.

Die geplante Querung des Chrebsbachs mit einem kommunalen Fussweg wird als Massnahme zur Netzergänzung bzw. zur Schliessung der Netzlücken aufgeführt. Lediglich 75 m weiter westlich und 120 m weiter östlich bestehen bereits andere Querungen des Chrebsbachs. Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht erkennbar, dass eine solche neue Bachquerung erforderlich ist.

Die Notwendigkeit, das öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit einer neuen Bachquerung (Brücke) des Chrebsbachs zwischen den Grundstücken Kat. Nrn. 5343 und 5680 sind nachzuweisen oder auf diese Bachquerung ist zu verzichten.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

**6) Kapitel 2: Verweis auf  
kantonales Ortsbildinventar**

Das kantonale Ortsbildinventar ist im Erläuterungsbericht als Grundlage aufzuführen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

**7) Kapitel 3.4:  
Mobilität und Lärm**

Elektrofahrzeuge haben nur eine bedingt reduzierende Wirkung auf die Lärmemissionen, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten ist das von der Antriebsart unabhängige Rollgeräusch dominierend.

Es wird daher empfohlen, im Bericht (Seite 19) die Aussage, dass die Elektromobilität über das Potential verfügt, Lärmemissionen zu senken zu streichen bzw. zu relativieren.

Es ist darauf zu verweisen, dass es sich bei allfällig neugeplanten Parkierungsanlagen um Neuanlagen handelt. Diese müssen gemäss Art. 7 Lärmschutzverordnung (LSV) die Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm einhalten.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

**8) Kapitel 3.5:  
Verkehrsbelastungen**

Wir begrüßen die detaillierte Situationsanalyse mit der dazugehörigen Abbildung auf Seite 20. Allerdings vermissen wir eine Interpretation dieser. Was bedeuten die aufgelisteten Verkehrsmengen in Bezug auf die Siedlung von Seuzach? Besteht Handlungsbedarf? Und wenn ja in welcher Art? Für die Schaffhauserstrasse in Seuzach (Oberrohringen) wird ein Projekt zur Strassenraumgestaltung ins Agglomerationsprogramm APS aufgenommen und zur Buspriorisierung.

Wir empfehlen, den Bericht im Sinne der Erwägungen zu ergänzen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

**9) Kapitel 4:  
Verkehrspolitische Ziele**

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (GVK) von 2019 sowie das Agglomerationsprogramm sind in Kapitel 4 als wegleitende Grundlagen ebenfalls aufzugreifen.

Die kommunalen Ziele und Stossrichtungen sind gegenseitig abzugleichen.

Das Ziel im motorisierten Verkehr zur öffentlichen Parkierung steht in der jetzigen Formulierung im Widerspruch zu den Stossrichtungen sowie dem angestrebten Modalsplit. Parkplätze sind ein wesentliches

Steuerungsinstrument in einem angebotsorientierten Verkehrssystem, weshalb das Ziel keine bedarfsgerechte öffentliche Parkierung sein kann. Formulierungsvorschlag: «Die Gemeinde verfügt über eine zweckmässige und bewirtschaftete öffentliche Parkierung.»

Das Ziel zur öffentlichen Parkierung ist mit den Stossrichtungen in Einklang zu bringen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

#### **10) Kapitel 5: Öffentlicher Verkehr**

Zur S-Bahn wird auf den übergeordnet festgelegten Doppelspurausbau referenziert und den daraus folgenden Angebotsausbau. Dieser Zusammenhang ist in dieser Form nicht korrekt. Einerseits bewirkt ein Richtplaneintrag nicht automatisch die Realisierung einer Doppelspur. Andererseits muss die Realisierung einer Doppelspur nicht zwangsläufig mit einem Ausbau einhergehen oder umgekehrt. Konkret ist mit dem kommenden Ausbauschritt STEP 2035 ein Ausbau des S-Bahn-Angebots nach Seuzach geplant, ohne dass die im Richtplan vermerkte Doppelspur realisiert werden muss.

Der Satz «Langfristig wird sich das ÖV-Angebot somit weiter verbessern.» ist zu entfernen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

#### **11) Kapitel 6.3: Haupterschliessungsstrassen**

Auf der Richtplankarte sind jeweils nur die Anschlüsse der Sammelstrassen an das übergeordnete Netz dargestellt. Die Netzbildung als Ganzes lässt sich aus der Karte nicht erkennen. Wir verstehen das Bemühen, eine einzige übersichtliche Richtplankarte für alle Verkehrswege erstellen zu wollen. Leider gehen damit jedoch wichtige Informationen verloren.

Wir empfehlen aufgrund der Netzdichte und -Überlagerung Teilkarten zum Richtplan zu erstellen z.B. für das Strassennetz inkl. ÖV und Parkierung motorisierter Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr je eine eigene Karte.

Im kommunalen Richtplan ist das Netz für alle verschiedenen Verkehrsarten nachvollziehbar darzustellen.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Auf Teilkarten wird verzichtet. Die Bezeichnung der Sammelstrassen als nicht durchgängige Stichstrassen erfolgt nicht aus Darstellungsgründen, sondern aus dem Anliegen heraus dem Schleichverkehr durch die Quartiere entgegenwirken zu können. Mit der Festsetzung nicht durchgängiger Sammelstrassen werden die Voraussetzungen für spätere, allfällige Unterbrechungen der Strassen geschaffen. Die Festlegungen leiten sich aus den Zielen des räumlichen



Entwicklungskonzepts ab. Die Schaffung von neuen Plätzen und eine höhere Aufenthaltsqualität in den Quartieren bleibt weiterhin bestehen.

**12) Kapitel 6.4: Strassenaufwertung**

In Seuzach sind für verschiedene kantonale Strassen Umgestaltungen geplant und auch Bestandteil der Agglomerationsprogramme. Zusätzlich wünscht die Gemeinde auch besondere Gestaltungen mehrerer Ortseingänge an Kantonsstrassen, teilweise in Verbindung mit den Strassenraumgestaltungen. Im kommunalen Richtplan können jedoch keine kommunalen Festlegungen an übergeordneten Strassen getroffen werden. Im Richtplantext kann ein behördenverbindlicher Auftrag enthalten sein, wonach sich die Gemeinde beim Kanton für die Realisierung der gewünschten Gestaltungen einsetzt. In der Karte können diese als Informationsinhalte eingetragen werden, nicht jedoch als kommunale Festlegungen. Dies gilt auch für Aufwertung der Winterthurerstrasse im Abschnitt Breitestrasse bis Stationsstrasse.

Die Richtplankarte und der Richtplantext sind im Sinne der Erwägungen anzupassen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

**13) Kapitel 7: Parkierung**

Die Erweiterung des Parkplatzes Rietacker widerspricht den kommunalen Stossrichtungen und Zielen einer Reduktion des motorisierten Verkehrs. Aus den Erläuterungen geht nicht hervor, warum die Anlage erweitert werden soll, zumal in unmittelbarer Nähe mehrere Bushaltestellen vorhanden sind, die auch abends und am Wochenende regelmässig bedient werden. In der vorliegenden Form kann der Erweiterung des Parkplatzes nicht zugestimmt werden.

Die Richtplankarte und der Richtplantext sind im Sinne der Erwägung anzupassen

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Begründung

Die Erweiterung dient nur in Ausnahmefällen als Überlauf um das Fremdparkieren im Quartier zu verhindern. Es werden somit keine zusätzlichen permanenten Abstellplätze realisiert, sondern eine Fläche zur Verfügung gestellt, auf welcher im Rahmen von grösseren Veranstaltungen bei Bedarf parkiert werden kann.

**14) Kapitel 8: Velowege**

Seit 1. Januar 2023 gilt das Bundesgesetz über Velowege. Wir empfehlen für das Kapitel auch darauf zu referenzieren.

In den Dokumenten wird der Begriff Veloschnellroute für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzes verwendet. Der Kanton Zürich übernimmt neu den Begriff «Velobahn» aus dem

Bundesgesetz über Velowege sowie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA. Der Begriff Veloschnellroute wird mit Velobahn ersetzt. Für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzplans ist in den Dokumenten der Begriff Velobahn zu verwenden.

Im Bericht werden auf Seite 34 verschiedene Planungshilfen erwähnt, darunter die Merkblätter Veloparkierung des Kantons Zürich. Wir weisen darauf hin, dass die dort erwähnte Koordinationsstelle Veloverkehr mittlerweile Fachstelle Veloverkehr heisst.

Das gesamte Wohngebiet nordöstlich der Bahnlinie sowie das Gemeindegebiet nördlich der Stationsstrasse inkl. Des Sekundarschulareals ungenügend mit Velowegen erschlossen.

Gestützt auf das Veloweggesetz ist ein kommunales Netz aus Veloverbindungen im kommunalen Richtplan behördenverbindlich festzusetzen.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

**15) Kapitel 9:  
Fuss- und Wanderwege**

Die Fachstelle Fussverkehr empfiehlt die Durchführung einer umfassenden Fusswegnetzplanung, um die langfristige Nutzbarkeit und Attraktivität des Fusswegnetzes in Seuzach optimal zu fördern und den bestehenden Plan zu einem umfassenden Netz für die Bevölkerung weiterzuentwickeln.

Entscheid

Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Das Fusswegnetz wurde im Rahmen der Erarbeitung eingehend in der Arbeitsgruppe beraten.

**16) Kapitel 10:  
Landschaft**

Es ist nicht nachvollziehbar, welche Ziele die Gemeinde mit der Bezeichnung der Erholungsgebiete verfolgt bzw. weshalb diese festgelegt werden sollen. Die Begrifflichkeit sowie die Festlegung an sich für die bezeichneten Erholungsgebiete sind zu prüfen, zu erläutern und zu definieren. Aus den Festlegungen des kommunalen Richtplans hat im Sinne von § 62 PBG der Zweck für die bezeichneten Erholungsgebiete hervorzugehen, so dass die Gemeinde in entsprechenden Erholungszone die nötigen Bauvorschriften erlassen kann.

Entscheid

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Die Bezeichnung der Erholungsgebiete dient als Grundlage für die Bezeichnung von Erholungszone in der kommunalen Nutzungsplanung. Die einzelnen Erholungsgebiete wurden im Verkehrsplan text nochmals gemäss der spezifischen Nutzung bezeichnet, soweit dies nicht bereits der Fall war.

## 2 ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Die öffentliche Auflage gemäss Art. 7 RPG erfolgte während 60 Tagen vom 1. November 2024 bis 31. Dezember 2024. Während der Auflagefrist konnte sich die Bevölkerung zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen machen. Insgesamt sind 98 Rückmeldungen innerhalb der Frist eingegangen.

Sämtliche Einwendungen zur Richtplanung werden nachfolgend aufgeführt und auf ihre Zweckmässigkeit geprüft. Bei einer positiven Bewertung fliessen sie in die Revisionsvorlage mit ein.

### 2.1 Kommunalen Richtplan Verkehr

#### 1) Anbindung von Oberohringen an Seuzach durch den ÖV

Anbindung von Oberohringen an Seuzach durch den ÖV.

Während Seuzach und Unterohringen neu durch die Buslinie 679 verbinden sind, ist eine Verbindung von Oberohringen nach Seuzach nicht gegeben. Die Umsteigepunkte im Rosenberg oder im Wiesenthal sind zeitlich nicht aufeinander abgestimmt und eine vernünftige ÖV-Verbindung damit nicht gegeben. Somit ist Oberohringen nicht nach Seuzach sondern nach Winterthur orientiert. Dies sollte im Richtplan Verkehr mit einfließen, um eine bessere Verbindung der einzelnen Dorfteile zu ermöglichen.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die konkrete Planung des öffentlichen Personenverkehrs ist nicht Bestandteil der vorliegenden Revision. Die Gemeinde setzt sich für eine bessere Anbindung von Ohringen an Seuzach und Winterthur ein.

#### 2) Minimale Durchfahrtsbreite von 4 m bei Verkehrshindernissen

Bei der Planung / Gestaltung von Strassen ist auf eine Durchfahrtsbreite von mindestens 4 m zu achten. Hindernisse sind so zu gestalten, dass sie auch für LKW und Spezialfahrzeuge (z.B. der Land- und Forstwirtschaft) zu durchfahren sind.

Einige Flächen des Waldes und der Flur grenzen an das Siedlungsgebiet und sind nur durch dieses zugänglich. Holztransporte, Zuckerrübentransporte, grosse Erntemaschinen.... Gerade Morgen werden im Gebiet Hummel die Rüben über die Herbstacker-Bachtobelstrasse abgeführt. Gemäss Strassenverkehrsgesetz sind Fahrzeuge von 18.75 m Länge und bis zu 3.50 m breite zulässig. Für weitere Auskünfte steht die Flurgemeinschaft gerne zur Verfügung.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Bei der Planung / Gestaltung von Strassen sind die gängigen VSS-Normen einzuhalten. Die betrieblichen Anliegen der Landwirtschaftsbetreibenden werden somit berücksichtigt.

**3) Beibehaltung der verkehrsberuhigenden Massnahme und des Zebrastreifens**

Beibehaltung der verkehrsberuhigenden Massnahme und des Zebrastreifens nach Verlegung der Bushaltestelle Oberohringen, Friedenstrasse.

Dies ist der Schulweg vieler Kinder und bedarf auch in Zukunft spezifischen Schutzmassnahmen, selbst wenn sich keine Bushaltestelle mehr hier befindet.

Entscheid GR

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Es ist vorgesehen, die Fussgängerquerung an der heutigen Stelle beizubehalten. Die definitive Ausgestaltung ist jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden Revision, sondern ist Teil des betreffenden Strassenprojekts.

**4) Langsamfahrzonen dürfen die Hauptverkehrsachsen nicht tangieren**

Die geplanten Langsamfahrzonen dürfen die Hauptverkehrsachsen nicht tangieren.

Rettungskräfte aller Art werden damit ausgebremst und können ihre Hilfsfristen (Vorgaben von übergeordneter Stelle (GVZ, GD, etc.)) nicht mehr einhalten.

Entscheid GR

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Bei der Prüfung respektive einer allfälligen Umsetzung der Langsamfahrzonen werden alle Verkehrsteilnehmer inkl. der Blaulichtorganisationen berücksichtigt. Ebenso werden die gängigen VSS-Normen eingehalten. Die betrieblichen Anliegen der Rettungskräfte werden somit berücksichtigt.

**5) Langsamfahrzonen sind nicht weiter auszubauen**

Die Langsamfahrzonen sind in Seuzach nicht weiter auszubauen. Dies gilt für die kantonalen sowie auch für die gemeindeeigenen Strassen. Schikanen auf Strassen sind für landwirtschaftliche Fahrzeuge und auch für den Busverkehr und LKW sehr schwierig zu passieren.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Gemeinderat sieht vor, dass Emissionen durch den motorisierten Verkehr langfristig minimiert werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird. Zu diesem Zweck ist der Bedarf und die Eignung für weitere Langsamfahrzonen ganzheitlich für das gesamte

Gemeindegebiet zu klären. Über die effektive Einführung weiterer Langsamfahrzonen wird an der Gemeindeversammlung entschieden.

**6) Einfahrtstore sind nicht zu bauen**

Es sind keine weiteren Einfahrtstore zu bauen.

Sie machen die Durchfahrt für lange und breite landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie grosser Personentransportfahrzeuge sehr schwierig und stellen so eine Gefahr für diese Fahrzeuge dar. Zudem zwingen diese Schikanen lange Busse und Fahrzeuge zur Geschwindigkeitsdrosselung bis fast gegen null. Anschliessend erfolgt wiederum eine Beschleunigung und die verursacht mehr Lärm und höheren Treibstoffverbrauch. Ökologisch hat deshalb diese Massnahme nur Nachteile.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die Art und Ausgestaltung der Tore sind derzeit noch offen. Es ist denkbar, dass ein Eingangstor auch nur mit seitlichen Baumpflanzungen markiert wird. Bei der Planung / Gestaltung von Strassen werden aber die gängigen VSS-Normen sowie die Normen des kantonalen Tiefbauamts eingehalten. Die betrieblichen Anliegen der Landwirtschaftsbetreibenden werden somit berücksichtigt

**7) Möglichkeiten eines unterirdischen Bahnhofbaus eruieren**

Einwirkung auf den Kanton und den Bund, um die Möglichkeit eines unterirdischen Bahnhofbaus zu eruieren/validieren (Kommunaler Richtplan Verkehr, Seite 25).

Durch die Verlegung des Bahntrasses besteht eine einmalige Chance solch ein Ansinnen anzubringen. Dafür sprechen würde unter anderen die geplante Vergrösserung des ASP-Areals mit weiteren Arbeitsplätzen und somit Mobilitätsbedarf. Weiter sind die Busse der Linie 676 heute in den Stosszeiten bereits sehr ausgelastet. Auch wenn dieses Ansinnen eine geringe Chance hat, sollte es dennoch bei Bund und Kanton beworben werden.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die konkrete Planung des öffentlichen Personenverkehrs ist nicht Bestandteil der vorliegenden Revision des Richtplans.

Die Gemeinde setzt sich bei den übergeordneten Planungen jeweils dafür ein, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Gemeinde gebührend berücksichtigt werden.

**8) Lärmschutzmassnahmen bei Autobahnausbau**

Errichten von Lärmschutzmassnahmen zum Schutz der Bevölkerung. Durch den Ausbau der Autobahnen A1 und A4 entsteht eine markante Erhöhung des Lärmpegels. Diesen gilt es einzudämmen. Davon ist ganz Oberohringen betroffen.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Ausbau der Autobahnen A1 und A4 und die davon ausgehenden Lärmemissionen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Revision, sondern der jeweiligen übergeordneten Strassenplanung.

**9) Radwegnetz detaillierter Planen (Querungen, Velotauglichkeit der Hauptverkehrsachsen, Tempo 30)**

Radwegenetz: Verbindungen für den örtlichen Binnenverkehr längs der Stationsstrasse sind detaillierter zu planen.

Namentlich betrifft dies die Querungen bei den Einmündungen der Sammelstrassen des nordöstlich gelegenen Quartiers (Bachtobelstrasse, Mörsburgstrasse) hin zum Radweg entlang des Chrebsbaches. Gleichzeitig fehlen hier Verbindungen vom Chrebsbachweg zu den Geschäften im Zentrum, die das Velo zum Einkaufen attraktiv machen (zwischen dem Kreisel beim Gemeindehaus bis zur Birchstrasse gibt es keine velotauglichen Verbindungen). Somit bleibt die als gefährlich empfundene und stellenweise enge (v.a. in Bahnhofsnähe) Stationsstrasse als einzige Möglichkeit, um mit dem Velo zu den Geschäften an dieser Hauptverkehrsachse zu gelangen. Eine Abhilfe könnte auch sein, dass die Stationsstrasse selbst velotauglich gestaltet wird, was sowohl die als gefährlich empfundenen Einmündungen der Nebenstrassen entschärfen als auch das Velofahren auf dieser Achse attraktiv machen würde.

Der Verkehrsplantext mit Erläuterungen stellt an einigen Stellen fest, dass der Modal-Split mit 86% MIV im Jahr 2018 nicht der beabsichtigten Entwicklung entspricht. Dies hat auch damit zu tun, dass für sehr kurze Strecken im Binnenverkehr, die mit dem FVV ideal bewältigt werden könnten, das Auto benützt wird, weil die Wege für den VV als zu gefährlich empfunden werden und oft zudem schlecht signalisiert sind (man muss sich schon sehr gut auskennen, um die Schliche und Wege zu finden). Ein attraktives Velowegnetz, das im Richtplan ein grosses und gut ausgearbeitetes Thema ist (vielen Dank!) braucht als Ergänzung die gestalterische und velotaugliche Aufwertung von bestimmten Abschnitten der Hauptverkehrsachsen, was insbesondere auf die Stationsstrasse mit zahlreichen Geschäften, Einkaufsmöglichkeiten und dem Bahnhof in hohem Masse zutrifft.

Streckenweise ist auch T 30 eine Lösungsmöglichkeit (dient auch dem Lärmschutz). Mit einem DTV von rund 5'000 wird bereits heute auf der Stationsstrasse oft nur 35 oder 40 km/h gefahren. Steigt der DTV noch an (Prognose 2040 = 5'926), ist eine solche Massnahme zusätzlich von Vorteil (Bsp. Gde. Köniz: dort konnte mit der Einführung von T 30 auf der Strasse aus dem Schwarzenburgerland mit einem DTV von 20'000 die Situation mit geringen Kosten massgeblich verbessert

werden). Der Antrag entspricht den kommunalen Zielen (Seite 36); eine Aufwertung der Stationsstrasse ist zudem auch in der übergeordneten Planung vorgesehen. Die Sicherung der Aufenthaltsqualität und der Grundsatz, Kreuzungen besonders sorgfältig (sichere Querung) zu gestalten, sind weitere im Verkehrsplandtext enthaltene Planungsgrundsätze.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die vorgeschlagenen Präzisierungen werden erst in nachgelagerten Planungsstufen sowie bei der Realisierung von Projekten behandelt. Der Detaillierungsgrad ist für die Stufe Richtplan noch zu hoch.

#### **10) Verweis auf «Praxishilfe Velonetzplanung»**

Seite 34 Verkehrsplandtext mit Erläuterungen: unter "Hinweis auf Planungshilfen" fehlt ein im Laufe des Jahres 2024 erschienenes Tool des Bundes (am 1.1.2023 trat das neue Veloweggesetz in Kraft). Für einen Nachtrag der "Praxishilfe Velonetzplanung" hat es noch Platz auf der Seite.

Bereits 2018 wurde der Bundesbeschluss über die Velowege vom Schweizer Volk mit grosser Mehrheit (73.6%) angenommen. Vor zwei Jahren hat die Bundesversammlung das Veloweggesetz verabschiedet. Der Kanton Zürich hat frühzeitig Grundlagen dazu erarbeitet und die Fachstelle Veloverkehr hat ein Beratungs- und Kursangebot für die Gemeinden (Behördenmitglieder, Sachbearbeiter) aufgebaut.  
<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr.html>

Entscheid GR

Das Anliegen wird berücksichtigt.

Begründung

Der Verkehrsrichtplandtext wird auf Seite 34 um die kantonalen Grundlagen und Beratungsangebote zum Veloverkehr ergänzt.

#### **11) Umwandlung von Strassenraum zu Grünflächen**

Umwandlung von Strassenraum zu Grünflächen bei Sanierung von Plätzen, Wegen und Strassen. Bei der Sanierung von Strassen kann man auf einem Teil durchlässige Böden schaffen und auf diese Art auch den Verkehr verlangsamen.

Um das Klima zu verbessern, sollten Strassen, Wege und Plätze möglichst in Grünflächen umgewandelt werden, wo dies möglich ist. Diese Änderung muss mit dem Gesetz für Behindertengleichstellung im Einklang sein. Es müssen Wege, die für Rollstühle und Kinderwagen befahrbar sind, bestehen bleiben. Dafür könnten autofreie Zonen entstehen. Winterthur macht es vor, siehe Sanierung Tannenweg (hochgeladene Datei), Entsiegelung einer Teilfläche.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die vorgeschlagenen Begründungen bei der Umwandlung von Strassenraum werden erst in nachgelagerten Planungsstufen sowie bei der Realisierung von Projekten behandelt werden. Der Detaillierungsgrad ist für die Stufe Richtplan noch zu hoch.

**12) Korrektur Ortseingang Oberohringen**

Müsste der Ortseingang von Oberohringen (von Norden her) nicht etwas weiter nördlich markiert sein?

Das Dorf beginnt mit der Kernzone, die links ist und rechts sein sollte. Markierung für Ortseingang vor der Aspstrasse.

Entscheid GR

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Es handelt sich bei der Markierung lediglich um eine schematische Verortung, die keine genaue Lagetreue aufweist. Der genaue Standort des gestalteten Ortseingangs ist im Rahmen des konkreten Strassenprojekts zu definieren.

**13) Fussgängerbrücke zwischen AZiG und Schulhaus Rietacker**

Es gibt im Richtplan zwar eine Fussgängerbrücke beim Spielplatz Obstgarten, nicht aber beim AZiG. Ich hätte unbedingt vorgeschlagen, dass wir zusätzlich zwischen dem AZiG und dem Schulhaus Rietacker rechts von der Bushaltestelle unbedingt auch eine Fussgängerbrücke in den neuen kommunalen Richtplan mitaufnehmen.

Entscheid GR

Das Anliegen wird berücksichtigt.