



**Gemeinde
Dorf**

Revision kommunaler Verkehrsrichtplan

Richtplantext inkl. Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: 7. Juni 2024

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Partic Eisele

Ursula Müller

Von der Baudirektion genehmigt am: 17. September 2024

Für die Baudirektion:

Verfügung Nr.: KS-0198/24

Kloten, 1. Dezember 2024 / do.1001 / Hem



member of
suisse.ing



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Lindenstrasse 23
8302 Kloten
Telefon 044 815 51 00
www.gossweiler.com

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Anlass	4
1.2	Grundsätze	4
1.3	Bestandteile	5
1.4	Planungsablauf	6
1.5	Kantonale Vorprüfung	7
1.6	Mitwirkung und Anhörung	7
2	Grundlagen	8
3	Rahmenbedingungen	9
3.1	Bund	9
3.1.1	Inventar der historischen Verkehrswege	9
3.2	Kanton	10
3.2.1	Kantonaler Richtplan	10
3.2.2	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	11
3.4	Region	12
3.4.1	Regionaler Richtplan	12
4	Analyse nach Sachthemen	15
4.1	Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung	15
4.2	Siedlungsentwicklung	17
4.3	Erschliessungsgüte ÖV	19
4.4	Modalsplit	20
4.5	Verkehrsaufkommen	21
5	Richtplantext	22
5.1	Gesamtverkehrsstrategie	22
5.1.1	Kernstrategie	22
5.1.2	Ziele und Stossrichtungen	22
5.2	Strassenverkehr	24
5.3	Öffentlicher Verkehr	26
5.4	Fussverkehr	27
5.5	Veloverkehr	29
6	Würdigung	30

1 Einleitung

1.1 Anlass

Anlass zur Revision des kommunalen Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan der Gemeinde Dorf stammt aus dem Jahr 1983. Seit der Genehmigung durch die Baudirektion wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert.

1.2 Grundsätze

Aktualisierung

Aufgrund der geänderten übergeordneten Planungen ist die bisher rechtsgültige Fassung des kommunalen Verkehrsplans gesamthaft zu überprüfen und zu revidieren. Die Revision der Richtplanung hat nach den gesetzlichen Vorgaben des PBG zu erfolgen. Auf kommunaler Stufe ist der Richtplan Verkehr zwingend vorgeschrieben.

Abgrenzung

Der kommunale Verkehrsrichtplan gemäss § 31 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) legt die angestrebte räumliche Entwicklung bezüglich des Verkehrs fest. Er zeigt auf, wie die raumwirksamen, verkehrlichen Tätigkeiten der Gemeinde mit jenen der Nachbargemeinden, der Region und dem Kanton aufeinander abgestimmt werden.

Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist ein für die Behörden verbindliches Planungs- und Koordinationsinstrument. Grundeigentümer sind nicht unmittelbar betroffen. Für sie werden die neuen Festlegungen erst mit der Umsetzung in der Nutzungsplanung rechtlich verbindlich.

Raumsicherung

Einträge im Richtplan bilden auch die Basis für die Raumsicherung und einen möglichen Landerwerb. Angestrebt wird immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern.

Kostenfolge

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Kostenfolgen. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Auswirkungen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt noch nicht 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:

- ◆ Umsetzung von Erschliessungsanlagen in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- ◆ Planungs- und Projektierungskredite
- ◆ Baukredite (z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung)
- ◆ Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- ◆ Verträge

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:

- ◆ Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- ◆ Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- ◆ Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.)
- ◆ Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

1.3 Bestandteile

Bestandteile

Der kommunale Verkehrsrichtplan besteht aus dem Plan im Massstab 1:5'000 und diesem Bericht. Er beinhaltet folgende Bereiche:

- ◆ Groberschliessung für den motorisierten Individualverkehr (Sammelstrassen)
- ◆ Parkierung
- ◆ Öffentlicher Verkehr
- ◆ Veloverkehr
- ◆ Fuss- und Wanderwege

Die **Festlegungen** zum kommunalen Verkehrsrichtplan werden im vorliegenden Bericht umschrieben und erläutert (Kapitel 5) und andererseits, soweit möglich, in der zugehörigen Richtplankarte "Verkehrsrichtplan" dargestellt.

1.4 Planungsablauf

Ablauf der Revision

Der Ablauf der Revision sieht wie folgt aus:

- ◆ Entwurf Revisionsvorlage
- ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden Vorprüfung durch den Kanton (ARE)
- ◆ Bereinigung der Revisionsvorlage aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung
- ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden öffentlicher Auflage
- ◆ Öffentliche Auflage während 60 Tagen gemäss § 7 PBG
- ◆ Auswertung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage sowie Anhörung zu den nicht berücksichtigten Einwendungen mit Bericht
- ◆ Verabschiedung Revisionsvorlage durch den Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung
- ◆ Gemeindeversammlung
- ◆ Genehmigung durch die Baudirektion Kanton Zürich
- ◆ Publikation Inkrafttreten

1.5 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit dem Vorprüfungsbericht vom 16. Juni 2023 zur Revision Stellung genommen.

Folgende Auflagen und Empfehlungen wurden gemäss Vorprüfungsbericht berücksichtigt und sind in die Überarbeitung des VRP eingeflossen:

- ◆ Die Richtplankarte und die Legenden wurden mit dem Eintrag zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt als übergeordnete Festlegung ergänzt.
- ◆ Die Analyse der übergeordneten Festlegungen wurde mit dem Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) ergänzt.
- ◆ Das Kapitel Strassenverkehr wurde mit den zwei Verbindungsstrassen und einer Anmerkung zu den akustischen Prinzipien, welche bei der Umgestaltung von Verbindungsstrassen zu berücksichtigen sind, ergänzt.
- ◆ Die Empfehlung zur Umbenennung der bestehenden Veloverbindung wurde übernommen.
- ◆ Die Festlegungen wurden klar hervorgehoben und die Grundsätze als festzulegender Inhalt aufgenommen.
- ◆ Die Lage der Tempo 30-Zonen wurde im Bericht und dem Plan präzisiert.
- ◆ Es wurden der Umgang und die minimalen Anforderungen an die Veloabstellplätze definiert. Die wichtigsten Veloabstellanlagen wurden im Plan verortet.
- ◆ Die Begriffe Langsamverkehr, Radverkehr und Radwegnetz wurden angepasst.
- ◆ Das kommunale Fussweg- und Velonetz wurde geprüft und ergänzt.

1.6 Mitwirkung und Anhörung

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der technischen Revision der BZO sowie des VRP wurde während 60 Tagen vom 11. September 2023 bis 10. November 2023 öffentlich aufgelegt.

Vernehmlassung Region und Nachbargemeinden

Parallel zur öffentlichen Auflage wurden die nach- und nebengeordneten Planungsträger (Region und Nachbargemeinden) angehört. Es gingen Stellungnahmen der Gemeinde Andelfingen ein. Die Region "Zürcher Planungsgruppe Weinland" hat mit Schreiben vom 6. November 2023 zur Revision Stellung genommen.

Bericht zu den Einwendungen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind 4 Einwendungen mit insgesamt 5 Anträgen zur Revision des VRP eingegangen. Zu den Einwendungen wird in einem separaten Bericht Stellung genommen.

2 Grundlagen

Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans berücksichtigt die folgenden Grundlagen:

- ◆ Inventar der historischen Verkehrswege IVS
- ◆ Kantonaler Richtplan, Festsetzung Kantonsrat, 5. Dezember 2022
- ◆ Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, März 2018
- ◆ Regionaler Richtplan Weinland, Festsetzung Regierungsrat, März 2021
- ◆ Kommunaler Verkehrsplan, Festsetzung Gemeindeversammlung Juni 1983

3 Rahmenbedingungen

3.1 Bund

3.1.1 Inventar der historischen Verkehrswege

Innerhalb des Gemeindegebiets Dorf befinden sich mehrere historische Wege gemäss dem Inventar der historischen Verkehrswege (IVS). Es handelt sich dabei um historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung.

Die im Inventar aufgeführten Wege sind im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplan zu berücksichtigen.

Quelle: maps.zh.ch
abgerufen am 27.06.2023

Legende

- regionale Bedeutung
- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz
- lokale Bedeutung
- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

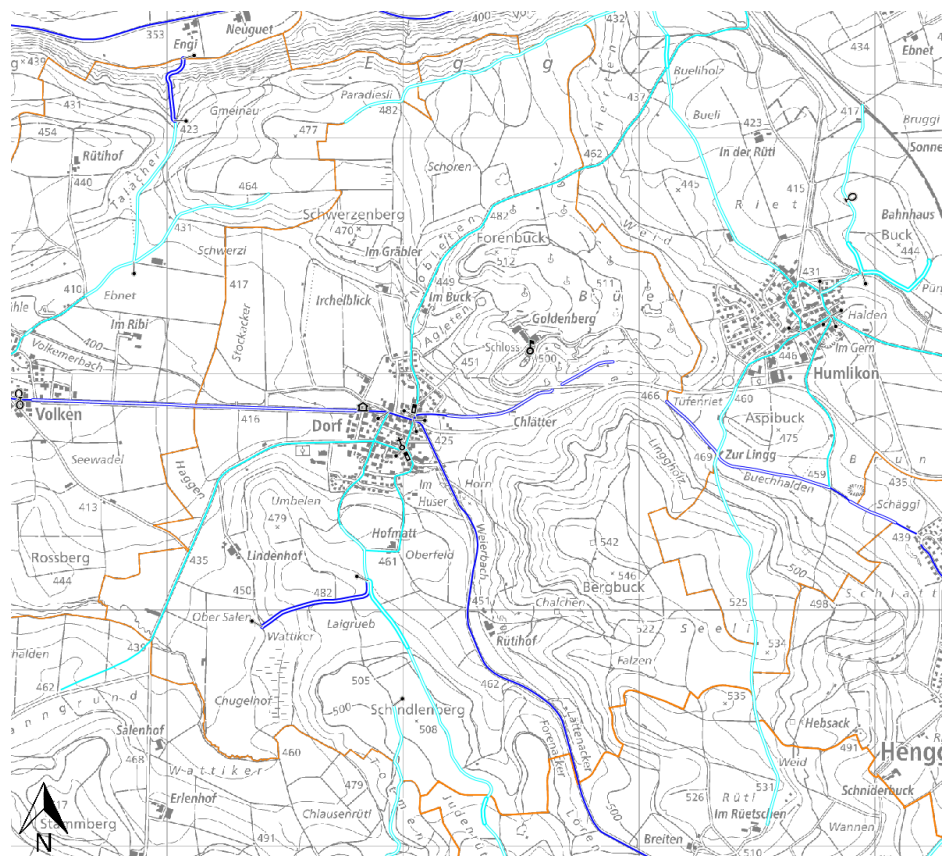


Abbildung 1 Ausschnitt Inventar der historischen Verkehrswege (IVS)

3.2 Kanton

Nachfolgend werden die übergeordneten Festlegungen des kantonalen Richtplans für die Gemeinde Dorf wiedergegeben.

3.2.1 Kantonaler Richtplan






Raumkonzept

Gemäss dem kantonalen Richtplan zu Grunde liegendem Raumkonzept liegt die Gemeinde Dorf im Handlungsraum Kulturlandschaft, in welchem auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität zu verzichten ist.

Quelle:

Richtplan ZH, Karte Blatt Nord, Stand 5. Dezember 2022

Legende

Bestehend	
	Siedlungsgebiet
	Fruchtfolgeflechte im Landwirtschaftsgebiet
	Übriges Landwirtschaftsgebiet
	Landschaftsförderungsgebiet
	Wald

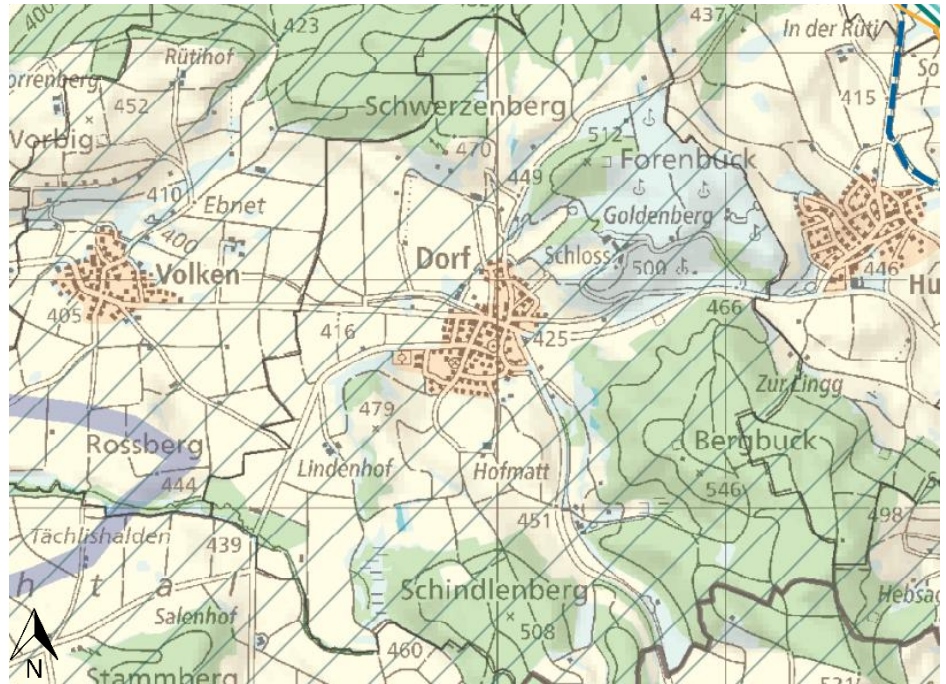


Abbildung 2 Ausschnitt kantonalen Richtplan ZH

Ziele der Gesamtstrategie

Die verkehrliche Gesamtstrategie des Kantons Zürich sieht gemäss Richtplan folgende Ziele vor:

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

Massnahmen der Gemeinden

Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung ihrer Planungsinstrumente den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Berichterstattung ist den Aspekten "Verkehrsqualität", "Mobilität", "Verkehrssicherheit", "Umweltqualität", "Siedlungs- und Landschaftsqualität", sowie "Grundversorgung" und "Standortattraktivität für die Wirtschaft" besondere Beachtung zu schenken.

Richtplaneinträge

Der kantonale Richtplan enthält auf dem Gemeindegebiet von Dorf keine für den kommunalen Richtplan relevanten Festlegungen.

3.2.2 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) definiert die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich mit Planungshorizont 2030.

Ziele

Es definiert die folgenden Ziele:

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

Angestrebter Modalsplit

Der Modalsplit beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einem bestimmten Gebiet in einem definierten Zeitraum.

Der ÖV-Anteil am Zuwachs des kantonalen Gesamtverkehrsaufkommens soll mindestens 50 % aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr betragen. Bis ins Jahr 2030 kann so ein ÖV-Anteil von 40 % erreicht werden. Für die Regionen und Korridore gelten jeweils differenzierte Zielwerte, welche der Erreichung dieser Verkehrsverlagerung entgegenwirken sollen.

In der Region Weinland, zu welcher auch das Gemeindegebiet von Dorf zählt, wird bis ins Jahr 2030 ein ÖV-Anteil von 15 % (Stand 2013 13 %) angestrebt.


3.4 Region

Nachfolgend werden die übergeordneten Festlegungen des regionalen Richtplans für die Gemeinde Dorf wiedergegeben.

3.4.1 Regionaler Richtplan

Quelle:
Regionaler Richtplan Weinland, Teil
Verkehr, Stand 17. März 2021

Legende

<u>Bestehend</u>	
	Verbindungsstrasse
	Radweg
	Fuss- und Wanderweg
	Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
<u>Geplant</u>	
	Umgestaltung Strassenraum
	Radweg

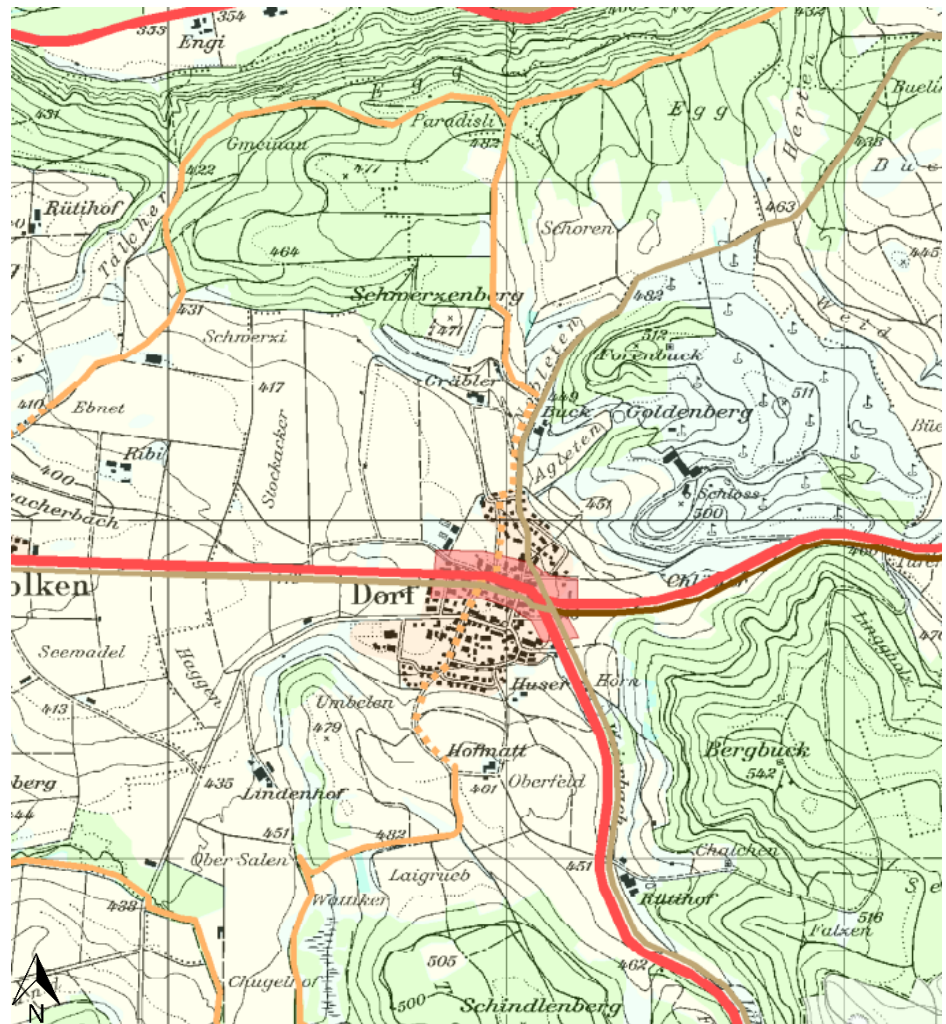


Abbildung 3 Ausschnitt regionaler Richtplan Weinland

Leitlinien der Region für den Bereich
Verkehr

Die folgenden Leitlinien sind massgebend für die Gemeinde Dorf.

- ◆ Die zunehmenden Pendler- und Verkehrsströme sollen vor allem mit dem entsprechend ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden.
- ◆ Der Verkehr in den Dorfkernen ist durch eine gute, auf den Charakter der Siedlung abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu beruhigen.
- ◆ Der Fuss- und Veloverkehr ist im Siedlungsgebiet und zwischen den benachbarten Gemeinden zu fördern.

3.4.1.1 Strassenverkehr

Ziele	<p>Die Region sieht für die Entwicklung des Strassenverkehrs die folgenden Ziele vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Kanalisierung des Transit-Schwerverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz ◆ Umgestaltung von Ortsdurchfahrten
Karteneinträge	<p>Auf dem Gemeindegebiet von Dorf verlaufen zwei Verbindungsstrassen, welche als Ortsdurchfahrten dienen. Die Verbindungsstrasse zwischen Rafz und Henggart durchquert das Gemeindegebiet. Abzweigend von dieser verläuft die Verbindungsstrasse, welche die Gemeinde Dorf mit Hünikon verbindet.</p> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Dorf – Regionsgrenze (-Hünikon) ◆ (Rafz -) Kantonsgrenze - Flaach (Umfahrung geplant) - Volken - Dorf - Humlikon - Umfahrung Henggart </div>
Umgestaltung von Ortsdurchfahrten	<p>Gemäss regionalem Richtplan soll diese Ortsdurchfahrt mittel- bis langfristig aufgewertet werden. Zur Verbesserung der Siedlungsqualität ist eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung anzustreben auch unter der Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Die Umgestaltung soll nicht nur zur Aufwertung des Strassenraums dienen, sondern auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, bessere Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Stärkung der jeweiligen Zentrumsfunktion bezwecken.</p> <p>Die Aufwertung wurde bereits teilweise realisiert.</p>
Massnahmen	<p>Der Anstoss zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten muss von der betroffenen Gemeinde kommen.</p>

3.4.1.2 Öffentlicher Verkehr

Angebotsstandard	<p>Die Region legt, basierend auf den Handlungsräumen des kantonalen Raumordnungskonzepts, die Zielwerte zum Angebotsstandards des Grundtakts (Normalverkehrszeit) fest und definiert die Hupterschliessungsrichtungen an die Haltepunkte der S-Bahn.</p> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px;"> <p>Für die Gemeinde Dorf wird ein Stundentakt als Angebotsstandard definiert. Die Hupterschliessung erfolgt dabei in Richtung Andelfingen.</p> </div>
Massnahmen	<p>Führt eine regionale Buslinie über eine Strasse von kommunaler Bedeutung, so hat die Gemeinde bei der Festlegung von Baulinien sowie beim Aus-/ Umbau auf die Bedürfnisse des regionalen Busbetriebs Rücksicht zu nehmen.</p>

3.4.1.3 Fussverkehr

Die Region sieht für die Entwicklung des Fussverkehrs das folgende Ziel vor:

Ziele

- ◆ Gemeinden und Region sorgen für ein dichtes und sicheres Fuss- bzw. Wanderwegnetz sowohl in den besiedelten Räumen als auch in den (Nah-)Erholungsräumen.

Karteneinträge

Über das Gemeindegebiet der Gemeinde Dorf verlaufen die folgenden Wanderwege von regionaler Bedeutung:

- ◆ Andelfingen Bhf. - Heerenbänkli Irchelturn / Andelfingen Bhf. - Flaach - Rüdlingen / Andelfingen Bhf. - Volken
- ◆ Flaach - Henggart Bhf. Ost / Neftenbach - Volken

Massnahmen

Um dem Fuss- und Veloverkehr vor allem 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.

3.4.1.4 Veloverkehr

Die Region sieht für die Entwicklung des Veloverkehrs die folgenden Ziele vor:

Ziele

- ◆ Ausgestaltung der Radwege entsprechend den Bedürfnissen der Benutzergruppen
- ◆ Schliessung von Lücken im Velonetz

Karteneinträge

Über das Gemeindegebiet der Gemeinde Dorf verlaufen die folgenden regionalen Radwege:

- ◆ Dorf – Forenbuck - Humlikon - Henggart (- Hettlingen) / Dorf - Waldhof (Andelfingen)
- ◆ (Rafz -) Rüdlingen - Flaach - Volken - Dorf - Hünikon (- Winterthur)

Auf dem Gemeindegebiet ist der folgende Radweg von regionaler Bedeutung geplant:

- ◆ Dorf – Goldenberg – Humlikon – Ortsrand Henggart

Mit dem geplanten Radweg für den Alltag- und Freizeitverkehr soll die Netzlücke zwischen Dorf – Goldenberg – Humlikon – Ortsrand Henggart geschlossen werden. Den Massnahmen wird eine hohe Priorität zugeschrieben.

Massnahmen

- ◆ Wo regionale Radwege über Gemeindestrassen bzw. entlang von diesen führen, berücksichtigen die Gemeinden bei ihren Bauvorhaben die Erfordernisse des Veloverkehrs. Um dem Fuss- und Veloverkehr vor allem 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.

4 Analyse nach Sachthemen

4.1 Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung

Vorliegend wird die Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung für die nächsten 15 Jahre anhand der bisherigen Entwicklung der Gemeinde Dorf abgeschätzt.

Bevölkerungsentwicklung

Durchschnittlich stieg die Bevölkerungszahl der Gemeinde Dorf in den vergangenen 15 Jahren um ca. 4 Einwohner oder ca. 0.6 Prozent pro Jahr.

Quelle: Statistisches Amt Kt. Zürich

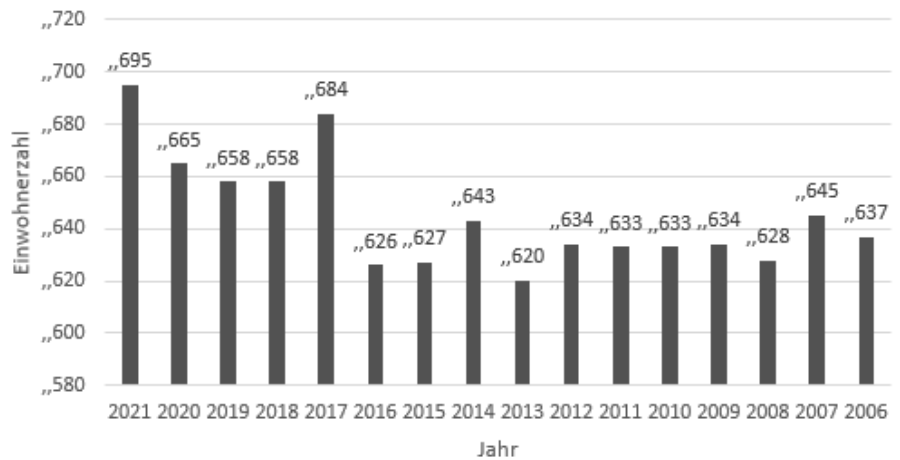


Abbildung 4 Diagramm Bevölkerungsentwicklung der letzten 15 Jahre

Statistisches Wachstum

Nimmt man den durchschnittlichen Bevölkerungsanstieg der letzten 15 Jahre und prognostiziert diese auf die nächsten 18 Jahre, so sollte die Gemeinde Dorf bis 2040 insgesamt ca. 780 Einwohner aufweisen.

Tatsächliches Wachstum

Gemäss den aktuellen Einwohnerzahlen der Gemeinde liegt die Bevölkerung jedoch schon im Jahr 2022 bei über 717 Einwohnern. Die laufenden Bautätigkeiten führen zudem dazu, dass in den nächsten zwei Jahren mindestens 70 neue Einwohner und Einwohnerinnen dazu kommen werden. Das tatsächliche Bevölkerungswachstum wird das statistisch prognostizierte Wachstum demnach voraussichtlich vor dem Planungshorizont von 15 Jahren überschritten.

Fazit

Abgeleitet vom prozentualen Wachstum und den aktuellen Bevölkerungszahlen mit Stand September 2022 ist davon auszugehen, dass die Gemeinde Dorf innert der nächsten 15 Jahre über 800 Einwohnerinnen und Einwohner aufweisen wird (entspricht einem Wachstum von ca. 105 Einwohnerinnen und Einwohner).

Beschäftigtenentwicklung

Heute bietet die Gemeinde Dorf insgesamt 54 Arbeitsstätten auf (Quelle: Gemeindeportrait des statistischen Amtes Kt. Zürich von 2020). Der Tertiärsektor stellt mit 36 Arbeitsstätten den grössten Anteil dar, gefolgt vom Primärsektor mit 11 Arbeitsstätten und 7 Betrieben des Sekundärsektors. Von den 54 Arbeitsstätten werden 53 als Mikrobetriebe (Betriebe mit einer Beschäftigung von weniger als 10 Vollzeitäquivalente) ausgewiesen. In diesen Betrieben sind insgesamt 154 Beschäftigte (Quelle: Gemeindeportrait des statistisches Amtes Kt. Zürich von 2020) registriert. Gross- und Mittelbetriebe sind in der Gemeinde Dorf nicht ansässig.

Quelle: Statistisches Amt Kt. Zürich

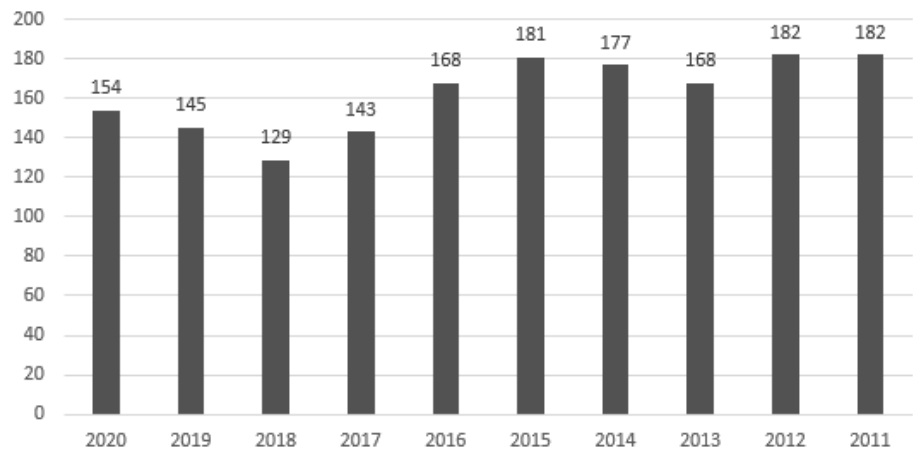


Abbildung 5 Diagramm Beschäftigungsentwicklung der letzten neun Jahre

Im Durchschnitt sind pro Jahr drei Beschäftigte weniger in der Gemeinde Dorf tätig gewesen. In den letzten drei Jahren ist jedoch ein Anstieg der Beschäftigungszahlen in der Gemeinde Dorf zu beobachten.

4.2 Siedlungsentwicklung

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Dorf wird zusammen mit der Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung nachfolgend anhand der Faktoren Überbauungsgrad, Nutzungsdichte, Ausbaugrad, Bauzonenreserven sowie Gebäudealter analysiert.

Überbauungsgrad

Die Gemeinde Dorf ist mehrheitlich überbaut und entspricht mit einem Überbauungsgrad (überbaute Bauzone in Prozent der Bauzone) von ca. 90 % dem Durchschnitt des Kantons und der Region Weinland.

Die Grundstücke Nrn. 1811 (Winkelacker) und 1802 (Flaachtalstrasse) sind heute bereits bebaut bzw. befinden sich im Bau.

Stand: 2022

- Überbaut
- Sofort baureif
- In 5 Jahren baureif
- Längerfristig baureif

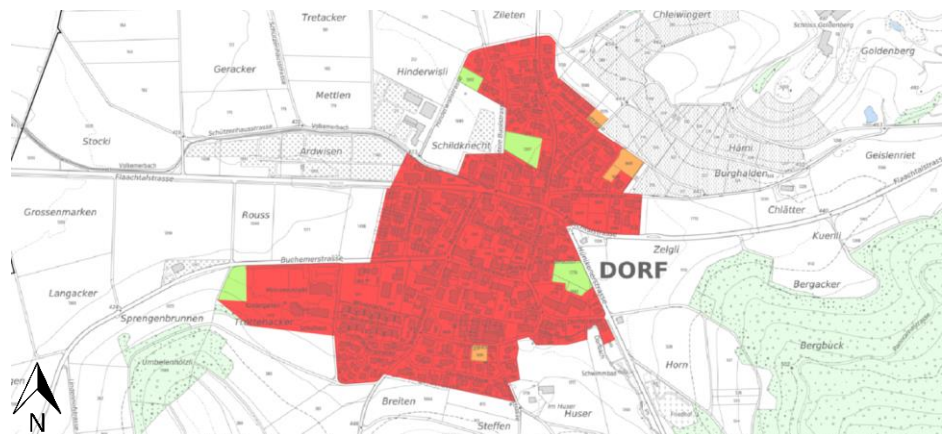


Abbildung 6 Planausschnitt Überbauungs- und Erschliessungsstand

Nutzungsdichte (Quartieranalyse)

Die Quartieranalyse zeigt für die berechneten Quartiere im gesamten Kanton zentrale Merkmale im Kontext der Siedlungsentwicklung auf. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf Wohn- und Mischzonen und es werden mehrheitlich Einwohner- und Gebäudeinformationen dargestellt. Für die Nutzungsdichte werden Einwohner und Beschäftigte addiert und ins Verhältnis zur Fläche des Quartiers gesetzt. Die Zahl der Einwohner wird über das kantonales Einwohnerregister (EWR) bestimmt und beinhaltet alle Personen mit Haupt-, Neben- oder anderem Wohnsitz innerhalb des Quartierperimeters. Die Zahl der Beschäftigten beinhaltet alle Personen, die in den Arbeitsstätten innerhalb des Quartierperimeters gemeldet wurden.

- | | | |
|--|--|--|
| Reservezone | | |
| Wohnzonen W1/W2 | Wohnzonen W3 und höher | Mischzonen |
| < 25 | < 100 | < 50 |
| 25 - 50 | 100 - 150 | 50 - 100 |
| 50 - 100 | 150 - 250 | 100 - 150 |
| > 100 | > 250 | > 150 |
- [Personen je Hektare]
Quelle: maps.zh.ch

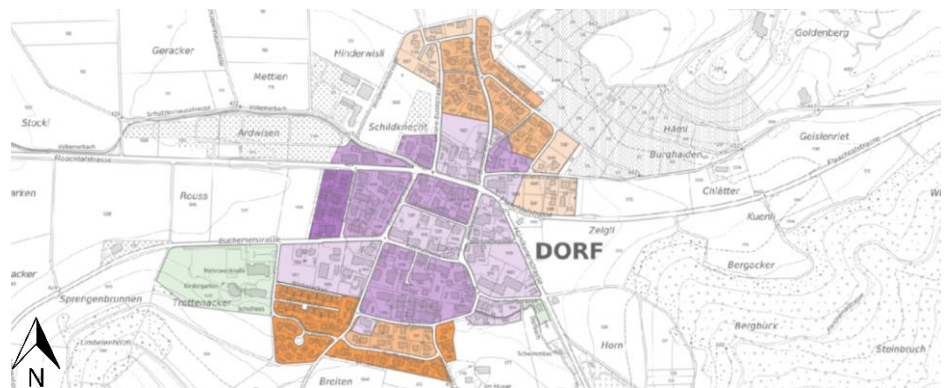


Abbildung 7 Planausschnitt Quartieranalyse

Die Kernzone (Mischzone) der Gemeinde weist die höchste Nutzungsdichte auf.

Bauzonenreserven

Die Gemeinde Dorf weist insgesamt eine bebaubare Fläche von 21.2 ha auf. Davon sind 20.1 ha überbaut und 1.1 ha nicht überbaut. Nur 0.3 ha sind aktuell baureif.

Quelle: Statistisches Amt Kt. Zürich
Bauzonenstatistik - Stand: 2022

Bauzonen Gemeinde Dorf	Total in ha	Überbaut in ha	Nicht überbaut in ha
Wohnzonen (W1 & W2)	7.4	7.0	0.4
Mischzonen (Kernzone I & II)	11.6	11.1	0.5
Zone für öffentliche Bauten	2.2	2.0	0.2
Total	21.2	20.1	1.1

Abbildung 8 Auswertung Bauzonen Gemeinde Dorf

Die höchste Nutzungsdichte und die meisten Gebäude der Gemeinde Dorf befinden sich in der Kernzone (Mischzone). Der Anteil an Mehrfamilienhäusern (32.8 %) und Mischnutzungen (18.1 %) liegt verglichen mit dem Kanton Zürich über dem Durchschnitt.

4.3 Erschliessungsgüte ÖV

Die Gemeinde Dorf verfügt über eine Bushaltestelle auf ihrem Gemeindegebiet. Die Bushaltestelle Gemeindehaus wird von den Buslinien in 675 in Richtung Henggart Bahnhof resp. Rafz Bahnhof und 677 in Richtung Andelfingen Bahnhof resp. Hettlingen Föhrenstrasse jeweils im Stundentakt bedient.

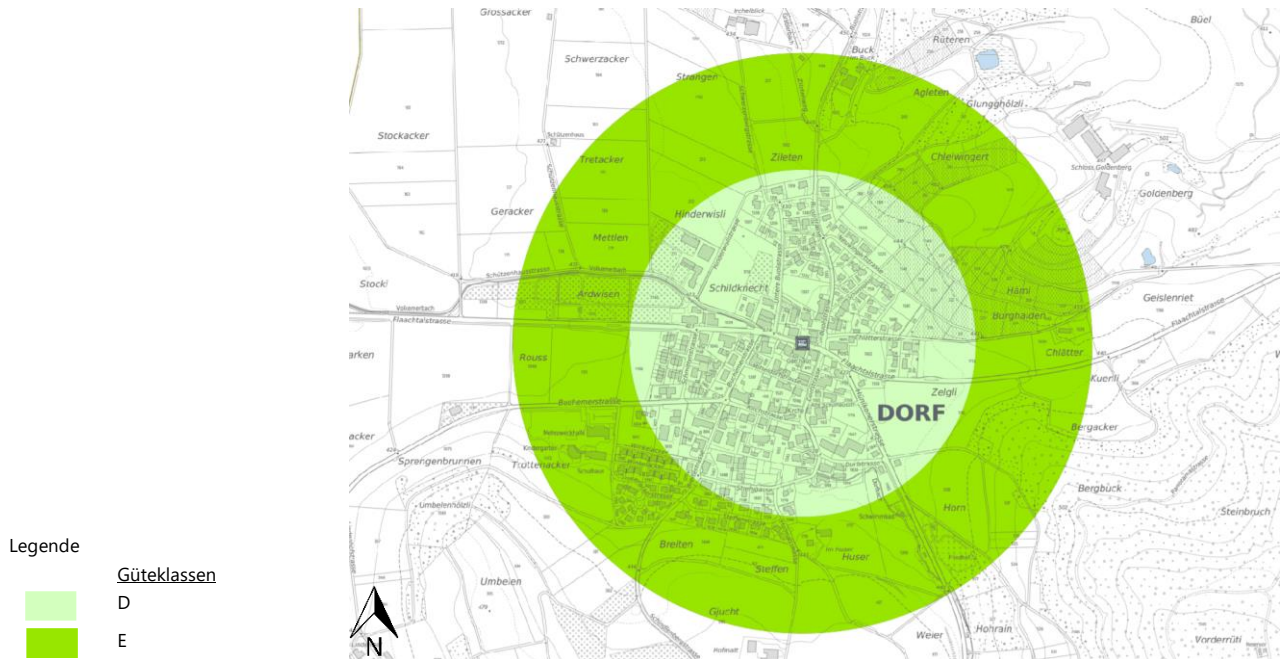


Abbildung 9 ÖV-Erschliessung, Gemeinde Dorf

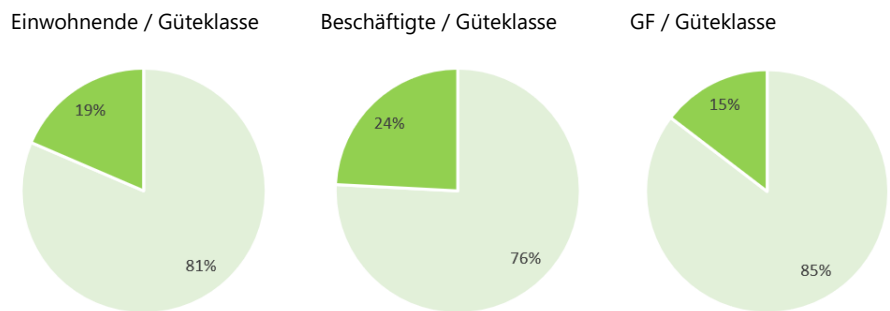


Abbildung 10 Verteilung Einwohner, Beschäftigte und GF nach ÖV-Güteklassen

Der Grossteil der Einwohnenden, insgesamt ca. 530 Personen resp. $\frac{4}{5}$ der Gesamtbevölkerung der Gemeinde Dorf, wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse D. Nur $\frac{1}{5}$ aller Personen wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse E.

Über $\frac{3}{4}$ aller Beschäftigten (ca. 70) gehen ihrer Arbeitsstelle im Bereich der ÖV-Güteklasse D nach.

Die Verteilung der Geschossflächen nach ÖV-Güteklassen gibt eine ähnliche Verteilung wie die der Einwohnenden wieder. Der Grossteil der Geschossflächen, insgesamt ca. 48'000 m² (85 %), liegt im Bereich der ÖV-Güteklasse D.

4.4 Modalsplit

Der Modalsplit beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einem bestimmten Gebiet in einem definierten Zeitraum.

MIV-Anteil

Der MIV-Anteil belief sich im Jahr 2018 auf 90 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Zwischen 2016 und 2018 nahm der MIV-Anteil um 1 % ab.

Quelle:
Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmo-
dell des Kantons Zürich 2017

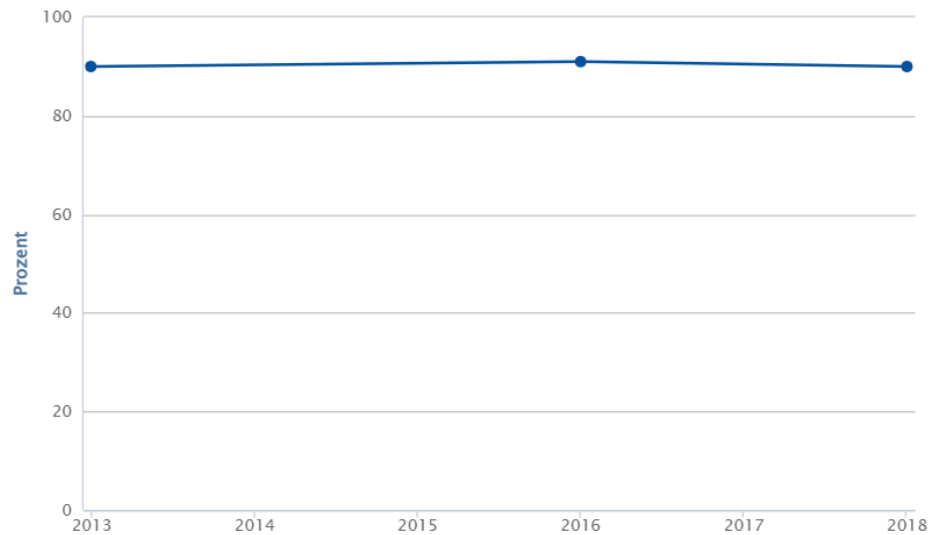


Abbildung 11 Diagramm MIV-Anteil (Modal Split)

ÖV-Anteil

Der ÖV-Anteil belief sich im Jahr 2018 auf 10 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Zwischen 2016 und 2018 nahm der ÖV-Anteil um 1 % zu.

Quelle:
Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmo-
dell des Kantons Zürich 2017

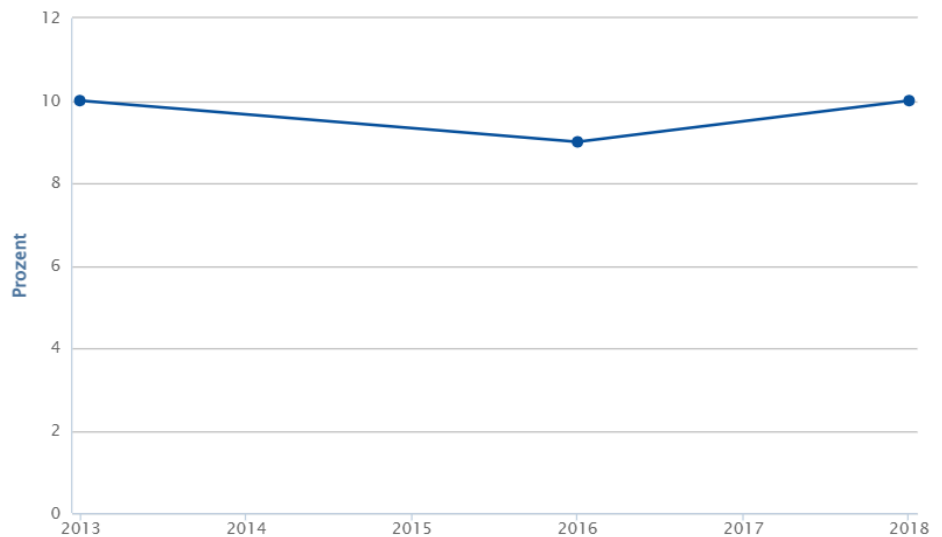


Abbildung 12 Diagramm ÖV-Anteil (Modal Split)

Fazit

Der MIV-Anteil blieb trotz Wachstum der Gemeinde Dorf stabil resp. nahm in den letzten Jahren leicht zugunsten des ÖV ab.

4.5 Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen zeigt die Summe aller Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr an einem durchschnittlichen Werktag (DWV).

MIV

Im Jahr 2018 belief sich die Anzahl Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr für den MIV auf 2'157. Gegenüber dem Jahr 2016 entspricht dies einer Zunahme von 14 Personenwegen.

Quelle:

Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmo-
dell des Kantons Zürich 2017

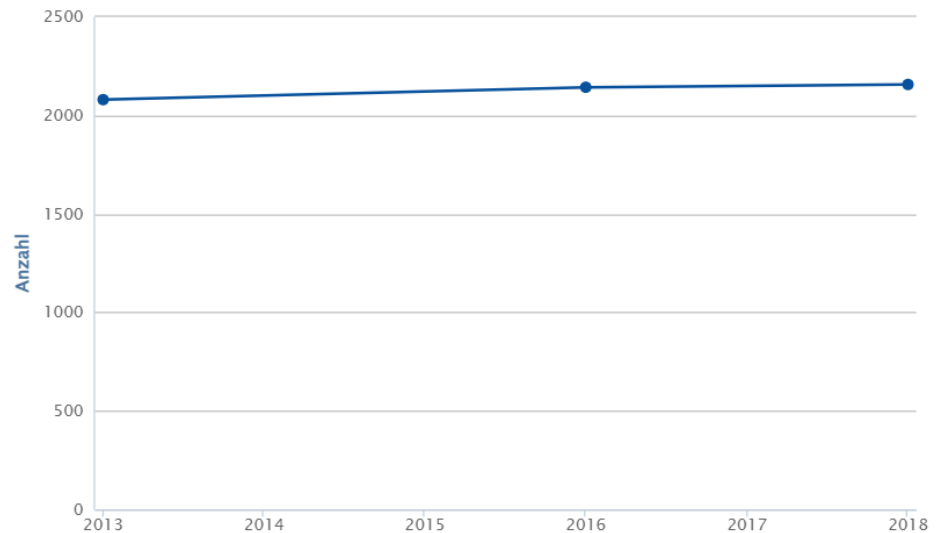


Abbildung 13 Diagramm Verkehrsaufkommen MIV

ÖV

Im Jahr 2018 belief sich die Anzahl Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr für den ÖV auf 228. Gegenüber dem Jahr 2016 entspricht dies einer Zunahme von 5 Personenwegen.

Quelle:

Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmo-
dell des Kantons Zürich 2017

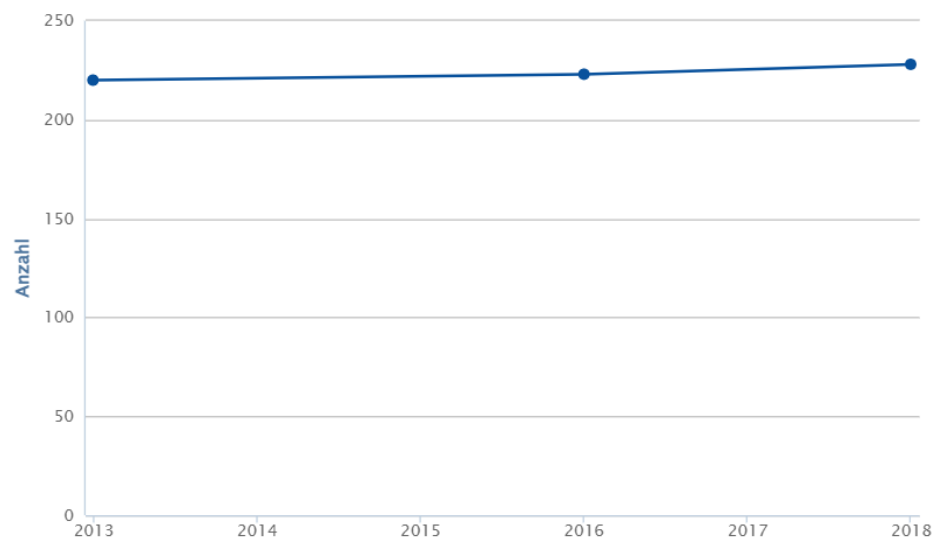


Abbildung 14 Diagramm Verkehrsaufkommen ÖV

Fazit

Das Verkehrsaufkommen des MIV blieb, trotz einer leichten Erhöhung aufgrund des Bevölkerungswachstums, grundsätzlich stabil. Eine Erhöhung der Erschliessungsqualität ist gemäss kantonalem Richtplan (vgl. Kapitel 3.2.1) nicht vorgesehen. Um den gemäss GVK des Kantons Zürich vorgesehenen ÖV-Anteil von 15 % dennoch anzustreben (vgl. Kapitel 3.2.2), ist die Siedlungsentwicklung bestmöglich auf den ÖV auszurichten und dessen Attraktivität zu fördern.

5 Richtplantext

Kommunale Festlegungen

In den folgenden Kapiteln werden die kommunalen Festlegungen wie auch die Erläuterungen dazu festgehalten. Die kommunalen Festlegungen sind wie folgt gekennzeichnet:

- ◆ Festlegungen

5.1 Gesamtverkehrsstrategie

5.1.1 Kernstrategie

Grundsätze

Die Verkehrspolitik einer ländlichen Gemeinde wie Dorf wird grundsätzlich durch die übergeordnete politische Ebene bestimmt. Dennoch strebt die Gemeinde an, den ihr zur Verfügung stehenden Handlungsspielraum bestmöglich zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu nutzen.

Nachhaltige Verkehrsplanung

Die Gemeinde Dorf ist sich den Herausforderungen des erhöhten Verkehrsaufkommens aufgrund der übergeordneten Entwicklungsprognosen bewusst und möchte mit einer nachhaltigen Verkehrsplanung einen Beitrag zum Gesamtsystem leisten. Die Gemeinde Dorf verfolgt daher die Kernstrategie, den hausgemachten motorisierten Verkehr zu vermindern resp. mindestens auf dem heutigen Niveau zu plafonieren.

5.1.2 Ziele und Stossrichtungen

Die Gemeinde Dorf verfolgt in Bezug auf den kommunalen Verkehrsrichtplan folgende Ziele und Stossrichtungen zur Umsetzung der übergeordneten Anforderungen.

Ziele und Stossrichtungen

	Ziele	Stossrichtungen
Siedlung und Verkehr	Der Mehrverkehr, der durch die Siedlungsentwicklung entsteht, wird grösstmöglich über den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr aufgenommen.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. ◆ Standortgerechtes ÖV-Angebot mit entsprechenden Infrastrukturen schaffen.
Strassenverkehr	Die Nutzung des vorhandenen Strassenraumes erfolgt effizient und ist auf unterschiedliche Verkehrsmittel ausgerichtet. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird erhöht. Der Schulwegsicherheit wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die Vorzonen zwischen Strassenraum und Grundstücken sollen attraktiv ausgestaltet werden. Es soll eine Reaktion auf die Nutzungen erfolgen. ◆ Innerhalb der Quartiere werden zur Sicherstellung von siedlungsverträglichen Fahrgeschwindigkeiten und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit Temporeduktionen angestrebt.
ÖV	Das ÖV Angebot von Dorf ist standortgerecht und attraktiv. Es wird ein ÖV-Anteil von 15 % des Gesamtverkehrsaufkommens angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung der Zugänglichkeit zu Bushaltestellen. ◆ Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen.

Fuss- und Veloverkehr	<p>Die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs ist in der Gemeinde Dorf attraktiv. Es wird ein feinmaschiges Fusswegnetz innerhalb des Baugebiets und zu den Naherholungsräumen sichergestellt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wo möglich und notwendig werden Fuss- und Veloverkehr getrennt vom motorisierten Individualverkehr geführt. ◆ Schliessung von Netzlücken, Behebung von linearen und punktuellen Schwachstellen.
	<p>Strassen und Wege sind Begegnungsräume.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Strassen und Wege sollen entsprechend ihrer Netzfunktion aufenthaltsfreundlich ausgestaltet sein.

5.2 Strassenverkehr

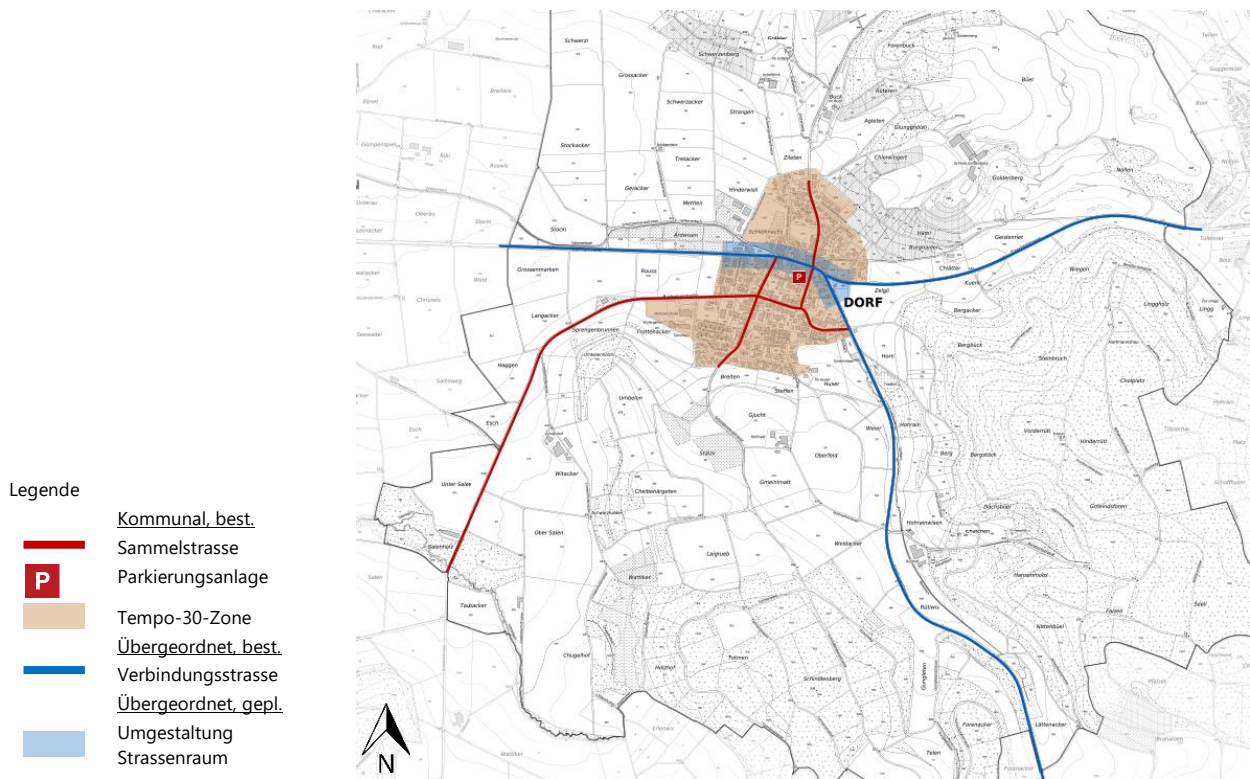


Abbildung 15 Sammelstrassen, Gemeinde Dorf

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für attraktive, sichere und siedlungsorientierte Strassen ein. Bei öffentlichen Bauten und Anlagen und bei weiteren Anlagen von öffentlichem Interesse wird eine zweckmässige Parkierung angestrebt.

Erläuterungen

Die bezeichneten Sammelstrassen sind allesamt bereits bestehend. Sie stellen zusammen mit den Staatsstrassen die Groberschliessung der Gemeinde Dorf sicher und sind so zu gestalten, dass die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer gewährleistet ist.

Die übergeordnete Festlegung zur Umgestaltung des Strassenraums ist bereits teilweise umgesetzt. Diese soll in einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont umgesetzt werden. Es wird neben der Aufwertung des Strassenraums auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit angestrebt. Insbesondere soll die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden.

In den Quartieren nördlich und südlich der Flaachtalstrasse sowie im Bereich der Schule soll flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. Damit kann die Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhöht, das Wohnumfeld verbessert und gleichzeitig dem Umweltschutz entsprochen werden. Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ist nach akustischen Prinzipien zu planen und zu realisieren.

Für die Anpassung des Temporegimes ist die Kantonspolizei zuständig. Nicht betroffen vom flächendeckenden Tempo 30 sind die Staatsstrassen. Allfällige Tempo 30-Zonen auf der Staatsstrasse sind mit dem kantonalen Tiefbauamt abzustimmen.

Parkplätze im öffentlichen Interesse bezeichnen Anlagen, welche für die Gemeinde eine wichtige Bedeutung haben. Die Grösse der Anlagen ist in Abwägung der lokalen Interessen festzulegen.

Sammelstrassen bestehend

- ◆ Buch am Irchel – Dorf, Buchmerstrasse
- ◆ Dorf – Im Buck, Buolistrasse
- ◆ Dorfstrasse
- ◆ Kirchstrasse
- ◆ Breitestrasse

Tempo 30-Zonen geplant

- ◆ Tempo 30-Zone Wohnquartiere südlich der Flaachtalstrasse (Buchemerstrasse bis und mit Schulgelände, Breitestrasse bis Siedlungsrand, Kirchstrasse, Dorfstrasse bis Siedlungsrand und anstossende/einmündende Strassen)
- ◆ Tempo 30-Zone Wohnquartiere nördlich der Flaachtalstrasse (Buolistrasse bis Siedlungsrand und anstossende/einmündende Strassen)

Parkplatz MIV bestehend

- ◆ Parkierungsanlage Gemeindeverwaltung

5.3 Öffentlicher Verkehr

Quelle:
GIS-ZH



Abbildung 16 ÖV-Erschliessung, Gemeinde Dorf

Legende

Güteklassen



D

E

Grundsatz

Die Gemeinde Dorf setzt sich grundsätzlich für eine gute Anbindung an das ÖV-Netz ein.

Erläuterungen

Die Gemeinde Dorf verfügt heute über eine Bushaltestelle auf ihrem Gemeindegebiet. Die Bushaltestelle Gemeindehaus wird von den Buslinien in 675 in Richtung Henggart Bahnhof resp. Rafz Bahnhof und 677 in Richtung Andelfingen Bahnhof resp. Hettlingen Föhrenstrasse jeweils im Stundentakt bedient.

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG SR 151.3 / VböV SR 151.34) sind die Zugänge zu Bushaltestellen und Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2023 hindernisfrei umzubauen.

Busverbindungen /Korridore bestehend

- ◆ Henggart, Bahnhof – Rafz, Bahnhof
- ◆ Andelfingen, Bahnhof – Hettlingen, Föhrenstrasse

Bushaltestelle bestehend

- ◆ Dorf, Gemeindehaus

5.4 Fussverkehr

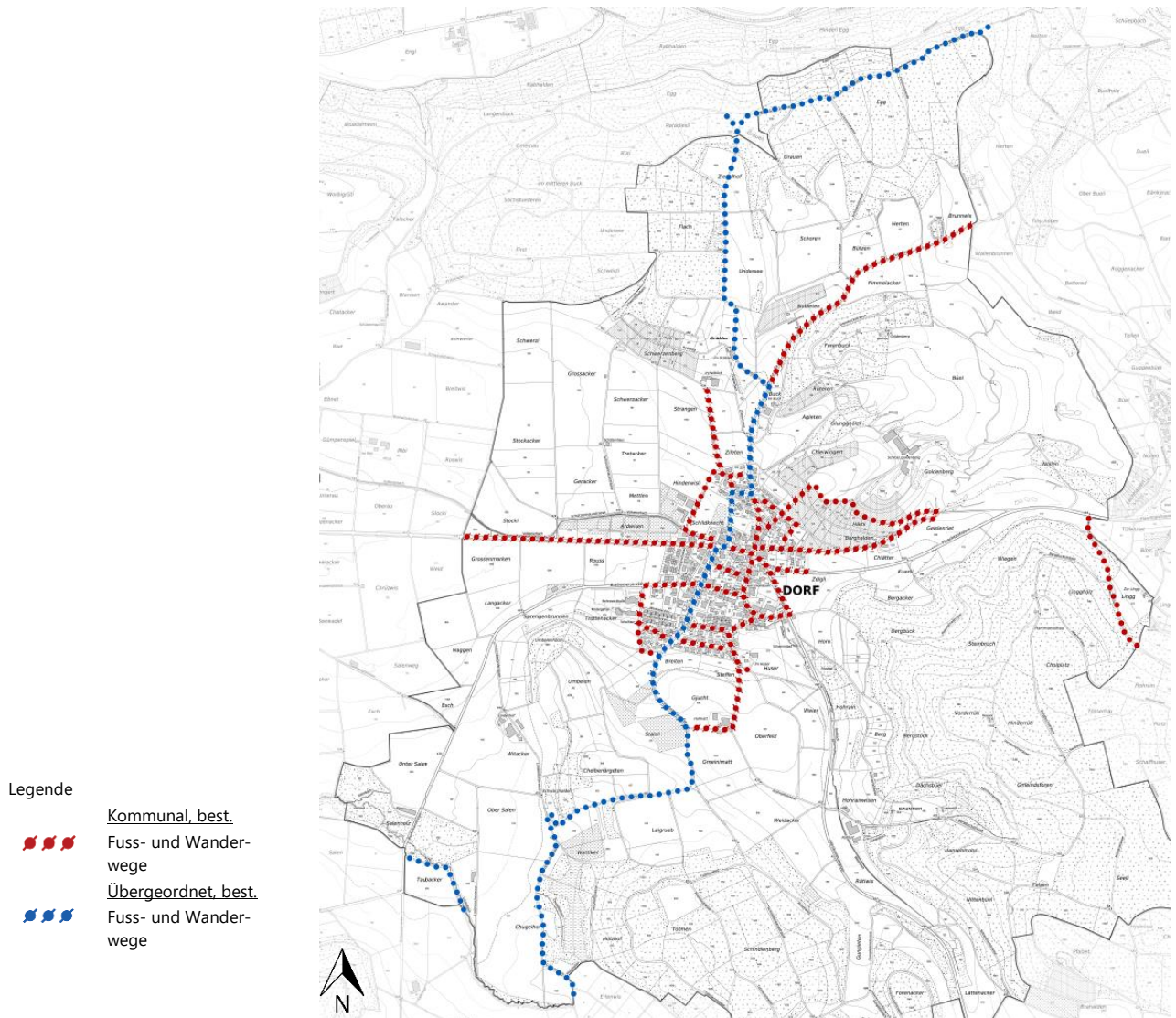


Abbildung 17 Fuss- und Wanderwege, Gemeinde Dorf

Grundsatz

Es soll vor allem ein zusammenhängendes, die verschiedenen Gemeindeteile verbindendes Netz geschaffen werden, das in den Ortskernen zudem die Verbindungen innerhalb der Quartiere und zu den wichtigen Zielorten sicherstellt. Es sollen direkte und sichere Verbindungen gewährleistet werden, auch im Landwirtschaftsgebiet. Nach Möglichkeit sollen diese als separate Fusswege mit wenig Konfliktstellen mit dem Strassenverkehr geführt werden.

Erläuterungen

Das kommunale Fusswegnetz wurde gestützt auf die übergeordneten Vorgaben ergänzt.

Bestehende Fusswegverbindungen

In den meisten Fällen verlaufen bestehende und bereits gesicherte Verbindungen auf bestehenden Strassen und Wegen. Neben separaten Fusswegen werden auch einige Trottoirs entlang von Hauptverkehrs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen sowie verkehrssarme Abschnitte auf Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen als Netzbestandteile benutzt.

Fuss- und Wanderwege bestehend

- ◆ Flachtalstrasse
- ◆ Hünikonerstrasse (Flachtalstrasse bis Siedlungsgrenze)
- ◆ Dorfstrasse
- ◆ Mitteldorfstrasse
- ◆ Kirchstrasse
- ◆ Strehlgasse
- ◆ Hofmattstrasse
- ◆ Steffenstrasse
- ◆ Trottenackerstrasse
- ◆ Buchemerstrasse (Kirchstrasse bis Schulhaus Trottenacker)
- ◆ Buolistrasse
- ◆ Hinderwislistrasse
- ◆ Untere Buolistrasse / Schwerzenbergstrasse
- ◆ Neuwingerstrasse
- ◆ Chlätterstrasse – Schlossgässli
- ◆ Buechhalte

5.5 Veloverkehr

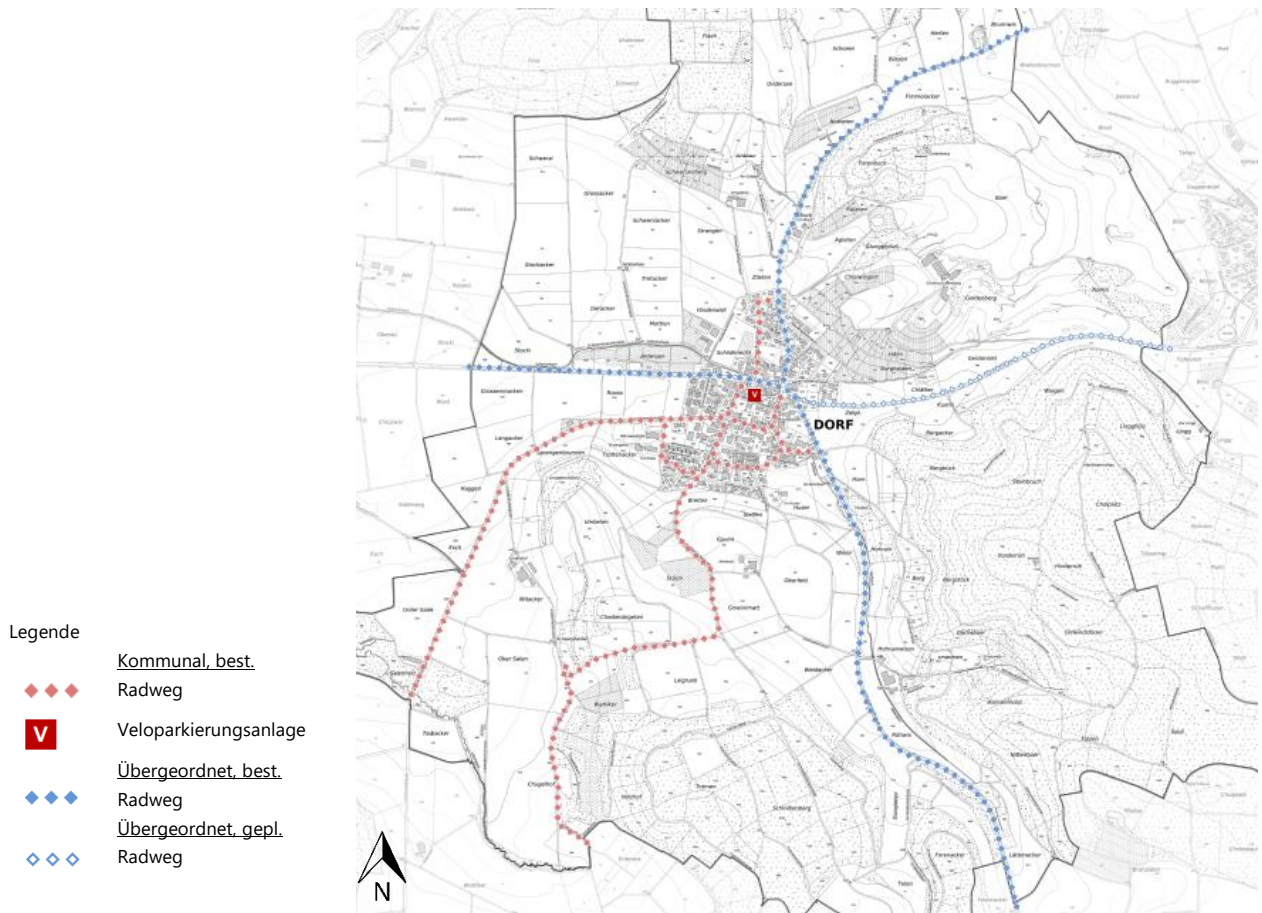


Abbildung 18 Veloinfrastruktur, Gemeinde Dorf

Grundsatz Die Gemeinde setzt sich für eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur ein.

Erläuterungen Das übergeordnete Velonetz bildet die wichtigsten Verbindungen für den Veloverkehr bereits ab. Auf kommunaler Stufe wird das Velonetz mittels geeigneter Strecken für den Alltagsverkehr ergänzt.

Um das Velonetz attraktiv zu gestalten, sollen in öffentlichen Räumen, beispielsweise im Bereich von Schulen, Verwaltung, Freizeiteinrichtungen und Kirche., abgestimmt auf den Bedarf, Veloabstellplätze erstellt werden. Die Dimensionierung dieser Veloabstellplätze soll gemäss kantonalen Vorgaben / Wegleitungen erfolgen.

- Radweg bestehend**
- ◆ Dorfstrasse
 - ◆ Strehlgasse
 - ◆ Kirchstrasse
 - ◆ Buchemerstrasse
 - ◆ Trottenackerstrasse
 - ◆ Breitstrasse – Schindlenbergstrasse – Lindenhofstrasse
 - ◆ Untere Buolistrasse

- Veloabstellplätze bestehend**
- ◆ Bushaltestelle Dorf, Gemeindehaus

6 Würdigung

Wirkung der Festlegungen

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

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

- ◆ Der Fokus des kommunalen Verkehrsrichtplans liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung. Mit der Situation angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- ◆ Das vorhandene Fusswegnetz soll weiter verdichtet werden. Neue Wege im attraktiven Naherholungsgebiet bieten sich an.
- ◆ Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Übergeordnete Vorgaben

Der kommunale Richtplan entspricht aufgrund der folgenden Festlegungen den übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen und wirkt diesen entgegen:

- ◆ Durch verträgliche Fahrgeschwindigkeiten des MIV, einer aufenthaltsfreundlichen Gestaltung sowie der Schliessung von Netzlücken werden die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert.
- ◆ Durch eine Verbesserung der Zugänglichkeit sowie eine bessere Ausstattung von Bushaltestellen wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert und eine Verringerung des Ressourcenverbrauchs angestrebt.
- ◆ Die Auswirkungen des MIV werden durch siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Hinweise für nachfolgende Verfahren

Im kommunalen Verkehrsrichtplan sind verschiedene Wege entlang von Gewässern eingetragen. Bei zukünftigen Massnahmen zur Umsetzung der Wege ist der Raumbedarf der Gewässer zu beachten. Bis zur Festlegung des Gewässerraums ist ein Uferstreifen gemäss Übergangsbestimmungen der GSchV freizuhalten.