

Verkehrsplan

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 28. September 2011

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion

Inhalt

1. Einleitung	3
1.1 Anlass	3
1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans	4
1.3 Zusammenfassung der Analyse	5
2. Verkehrspolitische Ziele	6
2.1 Grundsätze	6
2.2 Zielbaum	8
3. Strassennetz	9
3.1 Übergeordnete Festlegungen	9
3.2 Kommunale Strassen	10
3.3 Langsamfahrzonen	14
3.4 Punktuelle Massnahmen	15
4. Parkierung	17
4.1 Übergeordnete Festlegungen	17
4.2 Kommunale Parkierungsanlagen	17
5. Öffentlicher Verkehr	18
5.1 Übergeordnete Festlegungen	18
5.2 Kommunale Anträge	19
6. Velorouten	20
6.1 Übergeordnete Festlegungen	20
6.2 Kommunale Velorouten	20
6.3 Punktuelle Massnahmen	21
7. Fuss- und Wanderwege	22
7.1 Übergeordnete Festlegungen	22
7.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege	22
7.3 Punktuelle Massnahmen	23
8. Mitwirkung	24
8.1 Öffentliche Auflage	24
8.2 Anhörung	36
8.3 Kantonale Vorprüfung	38

1. Einleitung

1.1 Anlass

Werdegang

Im Hinblick auf die Überarbeitung des regionalen Verkehrsrichtplans hat sich die Gemeinde Rümlang entschieden, den kommunalen Verkehrsplan ebenfalls einer Revision zu unterziehen. Für das ganze Gemeindegebiet wurde im Rahmen einer Analyse eine Gesamtschau über alle Verkehrsarten erarbeitet und in der Planungskommission besprochen. Aufbauend auf dieser Grundlage werden die vorliegenden Revisionsanträge gestellt. Die rechtskräftigen kommunalen Richtpläne Strassennetz sowie Fuss- und Radwegnetz aus dem Jahre 1983 (mit Teilrevisionen 1993 und 1994) werden entsprechend angepasst.

Ziele und Grundsätze

Als Grundlage für die Revision werden folgende Ziele und Grundsätze verfolgt:

Sicherheit:

- Die Verkehrssicherheit auf dem Gemeindegebiet hat einen hohen Stellenwert.

Erschliessungsqualität:

- Die Erschliessungsqualität des Verkehrsnetzes ist hoch und wird sämtlichen Verkehrsteilnehmenden gerecht.

Gestaltung:

- Die Gestaltung der Strassenräume erfolgt nach einheitlichen Kriterien und trägt zur Lebensqualität bei.

Bedeutung

Der neue Verkehrsplan soll den Behörden als Arbeitsgrundlage und Entscheidungshilfe dienen. Aufbauend auf dem überarbeiteten kommunalen Verkehrsplan sollen unter Einbezug der Öffentlichkeit konkrete Massnahmen umgesetzt werden:

- baulich (Anpassungen der Dimensionierungsgeschwindigkeit und Sichtweiten, Schliessen allfälliger Lücken)
- polizeilich (Anpassungen Verkehrsregime und Signalisation)

1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans

Kantonaler und regionaler Richtplan, Teil Verkehr

Die überkommunalen Vorgaben sind im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegt. Zum einen ist das der kantonale Richtplan Verkehr, welcher der Kantonsrat am 26. März 2007 festgesetzt hat, zum anderen sind das die regionalen Richtpläne Verkehr und Fuss- und Wanderwege, welche aus dem Jahre 1985/1997 stammen. Sie bilden die Grundlage für die Ergänzungen auf Gemeindestufe. Eine Änderung der übergeordneten Festlegungen würde eine entsprechende Revision dieser Pläne erfordern.

Zuständigkeit

Der kommunale Verkehrsplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Er wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt.

Inhalte

Im kantonalen und regionalen Verkehrsplan werden die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

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

Im kommunalen Verkehrsplan wird auch definiert, welche Aufgaben die festgelegten Anlagen zu erfüllen haben, was für Ausbaugrössen gelten und welche Gestaltungsgrundsätze bei der Umsetzung zu beachten sind.

Bestandteile des Verkehrsplans

Die Festlegungen auf Gemeindestufe werden mit diesem Bericht definiert. In den zugehörigen Plänen werden die Netze der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden dargestellt:

Verkehrsplan 1 Strassen / Öffentlicher Verkehr

Verkehrsplan 2 Velorouten / Fuss- und Wanderwege

Rechtliche Grundlage für Planungsmassnahmen

Der Verkehrsplan dient als Grundlage für die Landsicherung von Verkehrsanlagen mittels Baulinien oder Werkplänen.

Baulinien und Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht. Sie reservieren damit die für die Verkehrsanlagen erforderlichen Flächen.

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

Auftrag an den Gemeinderat und konzeptionelle Grundlagen für weitere Planungen

Die mit dem festgesetzten Verkehrsplan verbundenen Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im geplanten Sinne erfolgt.

Dies betrifft auch Massnahmen und Entscheide ausserhalb des eigentlichen Planungsbereichs, insbesondere bei baulichen, polizeilichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen.

1.3 Zusammenfassung der Analyse

Heutige Situation

Die Verkehrssituation ist für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden heute schon weitgehend gut. Das Netz der Quartierserschliessungen und die Quartierverbindungen sind attraktiv und auch die Verbindungen zu den öffentlichen Nutzungen sind weitgehend gewährleistet. In den Wohnquartieren mit Tempo-30-Zonen wurde ein angemessenes Verkehrsregime geschaffen, welches die Sicherheit und die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden fördert. Für Velofahrende bestehen flächendeckend Massnahmen zur Veloführung (Wegweiser, Fahrerlaubnis in Gegenrichtung von Einbahnen etc.). Für Fussgänger besteht sowohl in den Quartieren als auch entlang grosser Strassen die nötige bauliche Infrastruktur. Beinahe das gesamte Siedlungsgebiet wird vom öffentlichen Verkehr abgedeckt.

Verbesserungen

Die Analyse der heutigen Verkehrsorganisation hat aber auch Lücken in den bestehenden Netzen aufgezeigt und vorwiegend punktuelle Mängel der Verkehrsführung und der Verkehrssicherheit zu Tage gebracht. Unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze können entscheidende Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.

2. Verkehrspolitische Ziele

2.1 Grundsätze

Verkehrssicherheit

Besondere Beachtung verdient das Thema Verkehrssicherheit. Wohnquartiere sind vom Durchgangsverkehr zu entlasten und der Ziel- und Quellverkehr ist zu beruhigen. Der jeweiligen Situation angemessene bauliche und gestalterische Massnahmen tragen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Das Verkehrsregime wird entsprechend angepasst.

Erschliessungsqualität

Die Erschliessungsqualität wird den Anforderungen eines siedlungsverträglichen Verkehrsnetzes gerecht. Haupteerschliessungen und Quartierverbindungen sind durchlässig zu gestalten, die Quartierserschliessung ist hingegen soweit möglich nur für quartiereigenen Verkehr vorzusehen. Netzanforderungen für die verschiedenen Verkehrsträger haben dabei einen hohen Stellenwert. Die Verkehrsführung nimmt auf alle Verkehrsteilnehmenden Rücksicht und wird mit baulichen und/oder polizeilichen Massnahmen angepasst.

Strassenraumgestaltung

Die Strassenraumgestaltung ist dem jeweiligen Verkehrsregime anzupassen, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit entscheidend ist und die Verkehrssicherheit im Zentrum steht. Bauliche und gestalterische Massnahmen nehmen Rücksicht auf Dimensionierungsgeschwindigkeiten und Sichtweiten. Ästhetische Anforderungen und einheitliche Gestaltungskriterien machen den Strassenraum attraktiv und ansprechend. Die Gestaltung der Strassenräume (als Kombination von Aufenthaltsqualität, Funktionalität, Sinnlichkeit, Ästhetik) trägt zur hohen Lebensqualität von Rümlang bei. Einheitliche Gestaltungskriterien (Elemente, Materialien, Farben und deren Anordnung) helfen zur Orientierung und schaffen Identität.

Besondere Anforderungen

Das Verkehrssystem ist als Synthese der unterschiedlichen Netze (Fussgänger, Velofahrer, MIV, ÖV) zu verstehen und entspricht somit den Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden. Die individuellen Netze nehmen Rücksicht auf spezielle, dem jeweiligen Verkehrsmittel angepasste Besonderheiten:

- Fusswegnetz (Arbeitswege zum/vom Bahnhof, Schulwege, Gemeindehaus, Oberdorfstrasse, Lindenstrasse, Erholungswege)
- Velonetz (Arbeitswege zum/vom Bahnhof, Schulwege, Erholungswege)
- MIV-Netz / Strassensysteme (Hauptstrassen, Quartierstrassen)
- Standorte für Parkieranlagen (Bahnhof, Einkauf, Erholung)
- Busführung (Fahrplansicherheit)

Bei Konflikten zwischen zwei oder mehreren Netzen sind Massnahmen in erster Linie unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu vollziehen. Grundsätzlich steht immer der Schutz des schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund. Der kommunale Verkehrsplan versucht entsprechenden Konfliktpotenzialen vorbeugend entgegenzuwirken.

2.2 Zielbaum

Überblick über die Ziele

Oberziel	Hauptziele	Unterziele
Verkehrssystem optimieren und für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestalten	Verkehrssicherheit gewährleisten	Arbeits-, Schul- und Erholungswege sicher gestalten Wege zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und Gebäuden sicher gestalten Fuss- und Velowegnetz sicher gestalten Sicherheit bei Knoten und Fussgängerquerungen erhöhen Bei beengten Raumverhältnissen sicheres Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer gewährleisten Verkehrsberuhigende Massnahmen umsetzen, mögliche Langsamfahrzonen festlegen Massnahmen auf ihre Wirksamkeit überprüfen (Erfolgskontrollen durchführen) Kinder, Jugendliche und Erwachsene bezüglich Gefahren und Verhalten im Strassenverkehr instruieren
	Erschliessungsqualitäten optimieren	Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen Anforderungen und Funktionen an die bestehenden Strassen klären Strassennetz für Quartierbewohner durchlässig gestalten Erreichbarkeit der Zielgebiete ohne Umwegfahrten sicherstellen Fremdverkehr auf den Quartierstrassen vermeiden Baugebiete unter dem Gesichtspunkt der häuslichen Bodennutzung erschliessen (Verkehrsflächenbedarf minimieren) Pflichtparkplätze bereitstellen Lücken im Fuss- und Velowegnetz schliessen Klare Wegführung von wichtigen Fuss- und Veloverbindungen Die Bevölkerung für die Benutzung des Langsamverkehrs und des ÖV motivieren Fahrplansicherheit der Busse gewährleisten
	Strassenräume gestalterisch aufwerten	Strassen entsprechend ihrer Funktion gestalten Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach einheitlichen Gestaltungskriterien umsetzen Ästhetische Anforderungen gewährleisten einen attraktiven und ansprechenden Strassenraum Trennwirkung überbreiter Strassen mindern Fuss- und Velowegnetz attraktiv und wo möglich hindernisfrei gestalten Die Strassenräume erleichtern die Orientierung und geben Identität

3. Strassennetz

3.1 Übergeordnete Festlegungen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Strassen sind Sache des Bundes oder des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

In Rümlang haben folgende Strassen übergeordnete Bedeutung:

- Flughafenstrasse
- Riedmattstrasse
- Oberglatterstrasse ab Kreisel Flughafen-/ Riedmattstrasse
- Birchstrasse
- Glattalstrasse
- Katzenrütistrasse
- Im südlichen Gemeindegebiet verläuft die Autobahn A1 über Gemeindegebiet

3.2 Kommunale Strassen

Festlegungen

Verkehrsorientierte Sammelstrassen:

- Bahnhofstrasse
- Ifangstrasse
- Hofwisenunterführung
- Hofwisenstrasse

Nutzungsorientierte Sammelstrassen:

- Erschliessung Bahnhof
- Rümelbachstrasse (zwischen Glattal- und Ifangstrasse)
- Lindenstrasse
- Oberdorfstrasse
- Tempelhofstrasse (zwischen Glattal- und Rümelbachstrasse)
- Heuelstrasse (zwischen Glattal- und Schützenstrasse)

Quartierstrassen:

- alle übrigen Strassen

Begründung

Die Anforderungen an die im Verkehrsplan von 1984 einheitlich bezeichneten Sammelstrassen sind unterschiedlich. Mit einer neuen Klassifizierung des kommunalen Strassennetzes innerhalb des Siedlungsgebiets können, unter Berücksichtigung der übergeordneten Festlegungen, die Ansprüche an einzelne Strassenabschnitte besser geregelt werden.

Verkehrsorientierte Sammelstrassen

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

In Anlehnung an den Anwendungsbereiche im Anhang der kantonalen Zugangsnormen (ZGN) sollten die verkehrsorientierten 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 5.5m
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
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	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 Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren, die Groberschliessung der Quartiere und die Erschliessung zu den öffentlichen Nutzungen sicher. Es wird eine defensive Fahrweise angestrebt. Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund.

In Anlehnung an die Anwendungen im Anhang der ZGN sollten die nutzungsorientierten Sammelstrassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet > Ausweichstellen Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen nicht durchgehend gewährleistet > lokale Einengungen Fahrbahnbreite: 5 – 6m
Erscheinungsbild	Auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Innerorts 35-40 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir einseitig oder Fussgänger im Mischverkehr
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe durch Einengungen (Trottoirnasen) und vertikale Versätze
Schutz für die Radfahrer	In der Regel Mischverkehr, evtl. Kernfahrbahn
Bus	Haltestellen auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung (Haltestellenkap)

Quartierstrassen

Die Quartierstrassen dienen der Erschliessung der Quartiere und der Feinerschliessung einzelner Liegenschaften. Diese Kategorie umfasst neben Gemeindestrassen auch private Erschliessungsstrassen.

Die Strassenkategorie der Quartierstrassen entspricht den Zugangsarten Erschliessungsstrassen, Zufahrtsstrasse oder Zufahrtsweg gemäss den Anwendungsbereichen im Anhang der ZGN.

Im Siedlungsgebiet sollen diese Strassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Für Lastwagen nur mit Behinderungen befahrbar > Ausweichstellen Auch für Personenwagen nur langsam befahrbar: reduzierte Anzahl Ausweichstellen. Fahrbahnbreite: 3 – 5.5m
Erscheinungsbild	Auf Bebauung und Vorgärten abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Rund 30 km/h, im Falle von Begegnungszonen Tempo 20
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Im Mischverkehr, in der Regel keine Trottoirs
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Strassenraumgestaltung, die Querungshilfen erübrigt
Schutz für die Radfahrer	Mischverkehr
Bus	In der Regel kein Busbetrieb

3.3 Langsamfahrzonen

Festlegung

Innerhalb des Siedlungsgebietes ist auf Begehren der Anwohnerschaft Tempo 30 möglich.

Bestehende Tempo 30 Zonen sind:

- Leberbäumliquartier bis Heuel (teilweise bestehend)
- Schmidbreite (bestehend)
- Haldenquartier (bestehend)
- Chilestieg bis Lee (teilweise bestehend)
- Zentrum bis Industrie Ifang (teilweise bestehend)

Begründung

Unter Langsamfahrzonen werden Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verstanden. 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.

Tempo-30-Zonen leisten in mehrerlei Hinsicht einen positiven Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen des Verkehrsplans.

Anforderungen

Die zu treffenden Massnahmen (Signalisation, bauliche Massnahmen, etc.) sind mit der Projektierung einer Tempo 30 Zone festzulegen.

Weitere Massnahmen

Mittelfristig sind Begegnungszonen für folgende Gebiete denkbar:

- Bahnhofbereich
- Zentrumsbereich
- Gebiet der Schul- und Sportanlagen Heuel

3.4 Punktuelle Massnahmen

Festlegungen	• Aufwertung Zentrum (1) • Verbindung Tempelhofstrasse (2) • Erschliessung Eich (3)
Kommunale Anträge an den Kanton	• Verkehrsberuhigung Glattalstrasse (4) • Lichtsignalanlage Rietächer (5) • Bypass Kreisel Flughafenstrasse (6) • Neuer Kreisel Riedmatt (7) (Die Nummer in Klammern entspricht der Nummer im Plan und nicht einer Priorisierung für die Umsetzung.)
Begründung	Die punktuellen Massnahmen leiten sich aus der Analyse zur Verkehrssituation ab. Sie helfen, die verkehrspolitischen Ziele zu erfüllen und Verkehrsprobleme gezielt zu lösen.
Aufwertung Zentrum	Der öffentliche Raum soll für sämtliche Verkehrsteilnehmenden attraktiver und sicherer gestaltet und aufgewertet werden. Die Aufwertung ist eine zentrale Massnahme gegen den Durchgangsverkehr im Zentrum und der konsequenteren Verkehrsführung über die Glattal- und Bahnhofstrasse.
Sperrung Tempelhof und Erschliessung Eich	Die heutige Verbindung nach Opfikon über die Tempelhofstrasse wird gesperrt. Die Strasse ist nicht als Verbindungsstrasse vorgesehen, da mit der Flughafenstrasse und der Glattalstrasse bereits zwei Verbindungen bestehen. Für das Industriequartier Eich sind alternative Erschliessungsmöglichkeiten, wie die Anbindung über eine neue Unerführung der Bahn, zu prüfen. Die Erschliessung der Industrie Eich hat hohe Priorität. Sobald die Erschliessung sichergestellt ist, kann die Sperrung der Tempelhofstrasse vollzogen werden.
Verkehrsberuhigung Glattalstrasse	Auf der Glattalstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Rüm- langerstrasse sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr insbe- sondere ortseinwärts auf die Flughafenstrasse umzulenken. Das Anliegen ist beim Kanton vorzubringen.
Lichtsignalanlage Rietächer	Mit einer Lichtsignalanlage soll die Einmündung ab der Rüm- langerstrasse in die Kaiserstuhlstrasse bei der Überführung im Rietächer erleichtert werden. Das Anliegen ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton und in Rücksprache mit der Gemeinde Niederhasli umzusetzen.

Bypass Kreisel Flughafenstrasse	Mit einem Bypass beim Kreisel an der Flughafenstrasse im Riedmatt soll die Kapazität des Kreisels erhöht werden.
Neuer Kreisel Riedmatt	Durch einen neuen Kreisel bei der Einmündung der Riedackerstrasse in die Riedmattstrasse soll der Verkehrsfluss begünstigt, das Einmünden erleichtert und die Staugefahr reduziert werden.
Bemerkung	Die Massnahmen Bypass Kreisel Flughafenstrasse und neuer Kreisel Riedmatt müssen im Gesamtverkehrskonzept für das Industriegebiet Riedmatt betrachtet werden. Die Situation ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Grundeigentümern zu koordinieren bzw. abzusprechen.

4. Parkierung

4.1 Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnete Festlegungen

Im regionalen Verkehrsplan ist am Bahnhof und am Seeackerweg je eine Parkierungsanlage eingetragen. Die Park & Ride Anlage beim Bahnhof wurde mit der Teilrevision 1994 von kommunaler Stufe auf regionale Stufe aufklassiert.

4.2 Kommunale Parkierungsanlagen

Festlegungen

Parkierungsanlagen bestehend:

- Breitenstein
- Parkierungsanlagen für die öffentlichen Nutzungen im Gebiet zwischen Heuel-, Glattal- und Katzenrütistrasse.
- Start Vitaparcours im Haselbach

Parkierungsanlagen geplant:

- Bordacher

Begründung

Die Parkierungsanlage im Breitenstein dient den Erholungssuchenden als Abstellmöglichkeit ihrer Fahrzeuge. Die Parkierungsanlage, welche mit der Sanierung der Katzenrütistrasse Ende 2009 erneuert wurde, löst die nie realisierte Parkierungsanlage im Rotgrueb ab. Es ist nicht nötig zwei Parkierungsanlagen an diesem Ort zu haben.

Die bestehenden Parkierungsmöglichkeiten für die öffentlichen Nutzungen zwischen der Heuel-, der Glattal- und der Katzenrütistrasse sollten in den Verkehrsplan aufgenommen werden. Die Parkierungsmöglichkeiten sind von öffentlichem Interesse und können so langfristig gesichert werden. Mit der Aufnahme in den Verkehrsplan wird ein Parkplatzkonzept für das gesamte Gebiet erstellt. Die Parkplätze sind zu bewirtschaften.

Die geplanten Parkierungsanlage Bordacher an der Köschenrütistrasse dient dem Erholungsgebiet Katzenssee und wird als Reaktion auf das wilde Parkieren erstellt. Es sollen 5x5 bewirtschaftete Parkplätze erstellt werden.

Die bestehenden Parkierungsmöglichkeiten beim Start des Vitaparcours werden in den Verkehrsplan aufgenommen.

5. Öffentlicher Verkehr

5.1 Übergeordnete Festlegungen

S-Bahn	Rümlang wird von der S-Bahnlinie S5 im ½-Stunden-Takt bedient. Die Bahnlinie ist zudem die Fernverbindungsachse Zürich Schaffhausen und wird sowohl von Personen- als auch Güterzügen befahren. Im kantonalen Richtplan ist ein Ausbau der Bahnlinie vorgesehen. Mit der vierten Ausbaustappe wird 2013 der ¼-Stunden-Takt mit zwei S-Bahnlinien eingeführt.
Flughafen-West-Bahn	Langfristig ist eine Verbindung von Glattbrugg über Rümlang, Oberglatt, Regensdorf nach Zürich-Altstetten via Bus oder Stadtbahn geplant.
Busse (Stand 2010)	Auf dem Gemeindegebiet verkehren fünf Buslinien, wobei drei den Bahnhof von Rümlang bedienen. Alle Buslinien sind von regionaler Bedeutung. Die Busse verkehren im ½-Stunden bzw. Stunden Takt. Für 2012/14 ist teilweise eine Verdichtung auf 1/4-Stunden vorgesehen. In den Abendstunden und am Wochenende ist das Angebot eingeschränkt. Von den VGB werden zurzeit unterschiedliche Varianten geprüft, um das Angebot weiter zu erhöhen und die Abdeckung der Einzugsgebiete zu verbessern. Im regionalen Richtplan ist zudem eine Buslinie über die Breitenstrasse zum Industriequartier Riedmatt vorgesehen, welche nicht umgesetzt werden konnte.
Einzugsgebiet	Der Radius der Einzugsgebiete von Bushaltestellen beträgt rund 400 m. Das Einzugsgebiet des Bahnhofs Rümlang beträgt 750 m (vgl. Angebotsverordnung Kanton Zürich). Das Siedlungsgebiet ist mit wenigen Ausnahmen gut durch den ÖV erschlossen. Die schlecht erschlossenen Gebiete sind das Halden-Quartier, der südliche Teil Huebacher und die Reservezone Lee, das Hallenbad und die Sportplätze westlich der Schützenstrasse sowie das Industriequartier Ifang.

5.2 Kommunale Anträge

Festlegungen

- Flächendeckende Erschliessung der Wohnquartiere und Arbeitsgebiete gemäss Angebotsverordnung Kanton Zürich
- Verlängerte Fahrzeiten einzelner Buslinien in den Abendstunden und am Wochenende, abgestimmt auf die vorhandene Nachfrage.
- Optimale Erschliessung allfälliger neuer Siedlungsgebiete durch den ÖV.

Begründung

Die Gemeinde Rümlang soll durch den ÖV optimal erschlossen sein. Ein attraktives Angebot an Verbindungen und Fahrzeiten soll die Bevölkerung dazu motivieren, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Hierzu sollen die Erschliessungsdefizite, namentlich in der westlichen Peripherie des Siedlungsgebietes, behoben werden. Zudem sollen insbesondere die Verbindungen zum Flughafen in den späten Abendstunden ein besseres Angebot für in Rümlang wohnhaften Angestellten bereitstellen.

6. Velorouten

6.1 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Velorouten

Die regionalen Velorouten stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den Arbeitsplatzgebieten ausserhalb von Rümlang sicher. Gemäss dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich sind sämtliche Velorouten von übergeordneter Bedeutung auf dem Gemeindegebiet von Rümlang realisiert.

Die übergeordneten Velorouten sind:

- Nr. 5 Mittelland-Route Romanshorn-Lausanne
- Nr. 29 Glatt-Route Glattfelden-Rapperswil

Verbindungen in die umliegenden Gemeinden:

- vom Bahnhof über Heuel nach Oberhasli
- vom Bahnhof nach Chatzenrüti
- von Letten nach Seebach
- über den Zürich-Weg nach Seebach
- vom Bahnhof nach Riedmatt und über die Oberglatterstrasse und die Riedmattstrasse nach Oberglatt

Querverbindungen auf Gemeindegebiet:

- Chätschstrasse
- Hofwissenstrasse – Breitenstrasse

6.2 Kommunale Velorouten

Festlegungen

Auf kommunale Velorouten wird verzichtet. Ohne auf explizite Verbindungen angewiesen zu sein, können sich Velofahrende auf dem gesamten Gemeindegebiet sicher bewegen. Die wichtigsten Richtungsangaben werden an ausgewählten Standorten signalisiert.

Begründung

Die Bewohner von Rümlang aber auch Auswärtige sollen sich die gewünschte Verbindung selbst suchen können. Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen wird die Situation für Velofahrende aufgewertet. Bestehende Mängel bei Quartierverbindungen, bei Verbindungen zu den öffentlichen Nutzungen sowie bei der Anbindung ans übergeordnete Radwegnetz werden mittels punktueller Massnahmen behoben. Der Sicherheit für Velofahrende entlang der übergeordneten Strassen und den verkehrorientierten Sammelstrassen sowie bei den Querungen derselben wird insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes besondere Beachtung gegeben.

6.3 Punktuelle Massnahmen

Festlegungen

- Aufwertung Zentrum (1)
- Querungen verkehrsorientierter Strassen (2)
- Verbindungen Bahnhof (3)
- Verbesserungen obere Bahnhofstrasse (4)
- Kreuzung Hörnlistrasse – Zürichweg (5)

(Die Nummer in Klammern entspricht der Nummer im Plan und nicht einer Priorisierung für die Umsetzung.)

Begründung

Ziel der punktuellen Massnahmen ist, dass sich Velofahrende auf dem gesamten Gemeindegebiet fortbewegen können, ohne auf explizite Verbindungen angewiesen zu sein.

Die aufgelisteten punktuellen Mängel sind nicht abschliessend festgelegt.

Aufwertung Zentrum

Mit der Umgestaltung wird das Zentrum für Velofahrende attraktiver. Die Verbindungen werden gut signalisiert und genügend Abstellplätze an geeigneten Orten zur Verfügung gestellt. Das Zentrum soll mit dem Velo bequem erreichbar und optimal organisiert sein.

Querungen verkehrsorientierter Strassen

Bei verkehrsorientierten Strassen wird die Verkehrssicherheit bei den Querungen durch bauliche und gestalterische Massnahmen gewährleistet. Im Vordergrund stehen die Querungen der Glattalstrasse, der Katzenrütistrasse, der Bahnhofstrasse und der Ifangstrasse welche innerhalb des Siedlungsgebietes liegen.

Auf der Glattalstrasse soll ausserorts insbesondere die Querung zwischen dem Ortsende und Letten bei Temporegime 80km/h durch eine entsprechende Signalisation besser hervorgehoben werden.

Verbindung Bahnhof

Am Bahnhof fehlen jegliche Signalisierungen der Veloverbindungen. Die Gemeinde stellt in Zusammenarbeit mit dem Kanton sicher, dass die Signalisationen angebracht werden.

Die Bahnhofunterführung wird für Velofahrende geöffnet. Die Verbindung über den Bahnhof wird attraktiver und die Platzverhältnisse lassen einen markierten Radstreifen zu.

Verbesserungen Obere Bahnhofstrasse

An der Oberen Bahnhofstrasse wird der Velostreifen bergauf bis zur Glattalstrasse verlängert. Dem Velofahrenden wird dadurch mehr Präsenz gegeben.

Kreuzung Hörnlistrasse - Zürichweg

Die Kreuzung ist unübersichtlich und soll durch geeignete Massnahmen sicherer gestaltet werden.

7. Fuss- und Wanderwege

7.1 Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnete Fuss- und Wanderwege

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten regionalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Dieses grob-maschige Netz wird zu einem grossen Anteil über den Bahnhof geführt. Wichtige Kreuzungspunkte sind Altwi und Chatzenrüti.

Die Hauptverbindungen der übergeordneten Fuss- und Wanderwege können folgendermassen beschrieben werden:

- vom Bahnhof in Richtung Haselbach
- vom Bahnhof in Richtung Chatzenbach
- über den Zürichweg nach Seebach
- entlang der Glatt
- Verbindung von Chatzenrüti über Letten zur Glatt

7.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

- vgl. Verkehrsplan 2: Velo / Fuss- und Wanderwege

Begründung

Im Vordergrund stehen flächendeckende Verbindungsmöglichkeiten zu den öffentlichen Nutzungen, zum Bahnhof, Arbeits- und Schulwege, Quartierverbindungen, Wege zu Naherholungsgebieten etc. Zudem wird darauf geachtet, dass die Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Wanderwege gewährleistet ist.

7.3 Punktuelle Massnahmen

Festlegungen

- Aufwertung Zentrum (1)
- Querungen verkehrsorientierter Strassen (2)
- Chaussierung Heuelstrasse (3)
- Unterführung Bahntrasse (4)

(Die Nummer in Klammern entspricht der Nummer im Plan und nicht einer Priorisierung für die Umsetzung.)

Begründung

Ergänzend zu den kommunalen Fuss- und Wanderwegen werden punktuelle Mängel behoben. Ziel der Massnahmen ist, dass sich zu Fuss gehende auf dem gesamten Gemeindegebiet fortbewegen können, ohne auf explizite Verbindungen angewiesen zu sein.

Aufwertung Zentrum

Durch die Aufwertung des Zentrums wird das Queren der grosszügigen Strassenräume erleichtert und die Attraktivität des öffentlichen Raums gesteigert.

Querungen verkehrsorientierter Strassen

Bei verkehrsorientierten Strassen wird die Verkehrssicherheit bei den Querungen durch bauliche und gestalterische Massnahmen gewährleistet. Im Vordergrund stehen die Querungen der Glattalstrasse, der Katzenrütistrasse, der Bahnhofstrasse und der Ifangstrasse welche innerhalb des Siedlungsgebietes liegen.

Auf der Glattalstrasse soll ausserorts insbesondere die Querung zwischen dem Ortsende und Letten bei Temporegime 80km/h durch eine entsprechende Signalisation besser hervorgehoben werden.

Chaussierung Heuelstrasse

Entlang der Heuelstrasse wird eine durchgehende Chaussierung bis Heuel erstellt, um die Sicherheit für Fussgänger auf der wichtigen Verbindung zu erhöhen.

Unterführung Bahntrasse

Die übergeordnete Verbindung ist nicht vollendet. Die Gemeinde stellt sicher, dass die Unterführung durch den Kanton erstellt wird.

8. Mitwirkung

Hinweis

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

8.1 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage von 60 Tagen fand vom 21. Januar bis 21. März 2011 statt. Während dieser Frist konnte sich jeder zur Vorlage äussern und Einwendungen dagegen vorbringen.

Insgesamt sind 25 Einwendungsschreiben eingegangen.

Antrag Richtplanung

Es sei zu begrüssen, dass die Gemeinde den Verkehrsplan zeitgleich mit der Revision der kantonalen Richtplanung vornehme. Es wäre wünschenswert, wenn auch ein kommunaler Richtplan mit der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung, inkl. Landwirtschaft, Schutzgebiete / Reservate usw. erstellt und aufgelegt würde.

Das Anliegen kann nicht im Rahmen der öffentlichen Auflage zum Verkehrsplan behandelt werden.

> Der Antrag kann nicht berücksichtigt werden.

Einwendung zu den neuen Siedlungsgebieten

Die vorgesehene Erweiterung des Siedlungsgebietes wird aus mehreren Gründen abgelehnt.

Die Erweiterung des Siedlungsgebietes ist nicht Bestandteil des Verkehrsplanes und kann in diesem Planungsverfahren nicht behandelt werden (vgl. auch 8.3 Kantonale Vorprüfung).

> Die Einwendung ist gegenstandslos.

Einwendung zum Siedlungsgebiet Langenmoos

Die zukünftige Entwicklung von Rümlang sollte nicht im Langenmoos sondern im Gebiet Letten erfolgen (Kat. Nr. 3484). Dieses Land ist im Besitz der Gemeinde Rümlang. Bei einer Einzonung haben alle Steuerzahler etwas davon.

Die Siedlungsentwicklung ist nicht Bestandteil des Verkehrsplanes und kann in diesem Planungsverfahren nicht behandelt werden (vgl. auch 8.3 Kantonale Vorprüfung).

> Die Einwendung ist gegenstandslos.

Antrag Begrifflichkeit

Verkehrorientierte Sammelstrassen können nicht siedlungsorientiert gestaltet werden. Der begriffliche und inhaltliche Zielkonflikt sei zu bereinigen.

Verkehrorientierte Sammelstrassen sollen den Verkehr auf die übergeordneten Strassen ableiten. Dabei ist insbesondere Innerorts eine Gestaltung, welche auf die Nutzung und Bebauung Rücksicht nimmt, erwünscht. Als Beispiel kann die unterschiedliche Gestaltung der Glattalstrasse (übergeordnete Strasse) zwischen Ausserorts und Innerorts genannt werden. Der verwirrlige Begriff siedlungsorientiert wird fallengelassen.

> Der Antrag wird berücksichtigt.

Einwendung zum Kreisel Bahnhofstrasse

Der Kreisel wird grundsätzlich begrüsst. Es wird jedoch beantragt, den Kreisel ohne die geforderten Landabtretungen der angrenzenden Liegenschaften zu bauen.

Der Bau des Kreisels ist nicht Bestandteil des Verkehrsplanes.

> Die Einwendung ist gegenstandslos.

Einwendung Tempo 30

Mehrere Einwendungen fordern, auf die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren zu verzichten. Es dürfe keine Hürden und allenfalls Einbussen im täglichen Geschäftsverkehr geben. Die zusätzlichen Massnahmen würden zur Verschlechterung der Erschliessung führen (insbesondere für Industrie Ifang). Die Unfallstatistik zeige, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet sei, da seit Jahren keine Personenschäden zu verzeichnen seien. Die Rechte der Verkehrsteilnehmer auf den verkehrs- und nutzungsorientierten Sammelstrassen werde ohne zwingende Gründe massiv verschlechtert.

Haltung Gemeinderat:

Erfahrungen mit Tempo 30 zeigen, dass die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer erhöht werden kann. Bauliche Massnahmen sind nur dort vorgesehen, wo die Geschwindigkeitsreduktion alleine nicht die gewünschte Wirkung erzielt. Am Ziel einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 wird festgehalten.

Beschluss Gemeindeversammlung:

Die Gemeindeversammlung stimmt der Argumentation zum Verzicht auf flächendeckende Einführung von Tempo 30 zu.

> Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag Tempo 30 auf
Sammelstrassen

Auf siedlungsorientierten Sammelstrassen ist generell Tempo 30 einzuplanen.

Im Verkehrsplan wird neu zwischen verkehrs- und nutzungsorientierten Sammelstrassen unterschieden. Auf Begehren aus der Bevölkerung kann die Einführung von Tempo 30 geprüft und entsprechend der Bewilligungspraxis der Kantonspolizei genehmigt werden.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag Tempo 30 an
publikumsintensiven Orten

An publikumsintensiven Orten wie beim Bahnhof, im Bereich von Schulen- und Sportanlagen und im Zentrumsgebiet soll generell Tempo 30 vorgesehen werden.

Tempo 30 Zonen können durch Anträge aus der Bevölkerung geprüft werden.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag Tempo 30 im
Bärenbohl

Im Bereich des Weilers Bärenbohl soll eine Tempo 30 Zone eingeführt werden. Die Verkehrsführung erfolgt im Mischverkehr und die Vorplatzzonen führen direkt auf die Strasse, was eine reduzierte Geschwindigkeit erfordere.

Auf Wunsch sämtlicher Anwohner im Bärenbohl ist die Einführung von Tempo 30 denkbar.

> Der Antrag kann unabhängig vom Verkehrsplan umgesetzt werden.

Antrag Tempo 30 in der
Katzenrüti

Im Bereich des Weilers Katzenrüti ist ebenfalls eine Tempo 30 Zone anzustreben.

Die Katzenrütistrasse ist eine Kantonsstrasse und liegt nicht im Kompetenzbereich der Gemeinde. Das Einführen von Tempo 30 ist jedoch grundsätzlich möglich. Aufgrund der einzuhaltenen Abstände zwischen den einzelnen Geschwindigkeitsregims, dürfte die Umsetzung jedoch schwierig sein.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag Tempo 20 auf
Quartierstrassen

Auf Quartierstrassen soll generell Tempo 20 vorgesehen werden.

Tempo 20 auf allen Quartierstrassen wird abgelehnt. Tempo 20 ist jedoch an publikumsintensiven Orten (z.B. Zentrum, Bahnhof) mittelfristig denkbar. Auf Eigeninitiative von Anwohnern kann über Tempo 20 auf bestimmten Abschnitten diskutiert werden.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt

Antrag Tempo 20 auf
Leehaldenweg

Der Leehaldenweg ist als Quartierstrasse mit Tempo 20 zu vermerken. Diese Signalisation entspricht der heutigen Gestaltung.

Im Verkehrsplan ist vorgesehen vorerst mit Tempo 30 Zonen Erfahrungen zu sammeln und auf Begegnungszonen zu verzichten. In einer zukünftigen Planungsphase ist die Umsetzung von Tempo 20 am Leehaldenweg jedoch möglich.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Einwendung Zentrum

Änderungen im Bereich Oberdorfstrasse – Lindenstrasse würden zu Schwierigkeiten bei der Durchführung von grösseren Anlässen führen.

Das Durchführen von Veranstaltungen im Bereich Oberdorfstrasse – Lindenstrasse ist für Rümlang wichtig. Mit einer Umgestaltung besteht im Gegenteil die Chance, Optimierungen für jährlich wiederkehrende Veranstaltungen vorzunehmen.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag für weitere
verkehrsorientierte
Sammelstrassen

In einer Einwendung mit mehreren Unterzeichnern wird beantragt, das die Heuelstrasse, die Tempelhofstrasse, die Rümelbachstrasse und die Ifangstrasse im Siedlungsgebiet in die Kategorie verkehrsorientierter Sammelstrassen umklassiert werden. Die möglichen baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung seien insbesondere für landwirtschaftliche Fahrzeuge ein ärgerliches Hindernis.

Haltung Gemeinderat:

Die Strassenkategorie verkehrsorientierter Sammelstrassen hat zum Zweck, den Verkehr zu kanalisieren und auf die übergeordneten Strassen abzuleiten, insbesondere auch den Durchgangsverkehr. Die genannten Strassen sollen nicht diese Bedeutung haben. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können immer passieren. Die bestehenden baulichen Massnahmen wurden auf Beschluss der Gemeindeversammlung erstellt.

Beschluss Gemeindeversammlung:

Die Gemeindeversammlung stimmt einem Antrag zu, die Ifangstrasse als verkehrsorientierte Sammelstrasse zu klassieren.

> Der Antrag wird bezüglich der Ifangstrasse berücksichtigt.

Einwendung
Tempelhofstrasse

Die Tempelhofstrasse sei als Quartierstrasse zu klassifizieren. Sie diene lediglich als Schleichroute und habe für die Erschliessungsqualität keine wichtige Funktion. Als nutzungsorientierte Sammelstrasse müsste sie ausgebaut werden, was nicht gerechtfertigt sei. Sie sei zudem mit einem Fahrverbot und Zubringerdienst gestattet (für Anlieger und landwirtschaftlichen Verkehr) zu versehen.

Die Tempelhofstrasse ist wichtig als Verbindung des Eichquartiers nach Rümlang und wird gleichzeitig als beliebter Schleichweg benutzt. An der Klassierung als nutzungsorientierte Sammelstrasse wird festgehalten, bis eine alternative Erschliessung erstellt wird. Mit der Sperrung der Tempelhofstrasse wird auch eine Abklassierung vorgenommen. Ein Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet, dürfte kaum die erwünschte Wirkung haben, weil dies schwer durchsetzbar wäre. Ein Ausbau der Strasse ist nicht gerechtfertigt.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag Glattalstrasse

Die Zufahrt über die Glattalstrasse in Richtung Rümlang soll in Verbindung mit der Lichtsignalanlage Rietächer und den verkehrsberuhigenden Massnahmen reguliert werden. Damit der Durchgangsverkehr über die Flughofstrasse gelenkt wird und nicht durchs Dorf, ist der Durchfahrtswiderstand zu erhöhen.

Die Erstellung der Lichtsignalanlage und die verkehrsberuhigenden Massnahmen haben zum Ziel, den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen.

> Der Antrag wird mit den bestehenden Festlegungen berücksichtigt.

Einwendungen zur Ifangstrasse

Mehrere Einwendungen beantragen, die Ifangstrasse als verkehrsorientierte Sammelstrasse zu klassieren. Die vorgesehene Festlegung von verkehrsorientierter Sammelstrasse (zwischen Bahnhof und Hofwissenunterführung), nutzungsorientierter Sammelstrasse (zwischen Hofwissenunterführung und Rümelbachstrasse) und Quartierstrasse (ab Rümelbachstrasse südwärts) würden die Erschliessung des Industriegebietes Ifang entscheidend verschlechtern. Der heutige Zustand zwischen Hofwissenunterführung und Rümelbachstrasse könne als mittlerer Zustand der Unzufriedenheit bezeichnet werden. Eine weitere Behinderung des Verkehrs sei eine reine Schikane, zumal der Abschnitt seit Jahren frei von Unfällen sei. Die Festlegungen der Ifangstrasse südlich der Rümelbachstrasse als Quartierstrasse sei ein Planungsfehler. Auf weitere bauliche Massnahmen und die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

Haltung Gemeinderat:

Es besteht nicht die Absicht, die Erschliessung des Industriequartiers zu verschlechtern. Im Zusammenhang mit einer Siedlungserweiterung wird als Planungsziel eine neue Erschliessung des Gebietes angestrebt, welche die Wohngebiete entlasten und die Erschliessungsqualität für das Industriegebiet verbessern soll.

Es ist nicht vorgesehen, die Ifangstrasse ab der Rümelbachstrasse in Richtung Süden als Quartierstrasse zu klassifizieren. Hier besteht in den Unterlagen zum Verkehrsplan eine Diskrepanz zwischen Bericht und Plan. Vorgesehen ist, die Ifangstrasse ab der Hofwisenunterführung als nutzungsorientierte Sammelstrasse zu klassieren wie im Plan dargestellt.

Die vorgesehene Klassierung der Ifangstrasse zwischen Hofwisenunterführung und Geisschropf als nutzungsorientierte Sammelstrasse entspricht weitgehend dem heutigen Ausbaustandard. Solange die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, was die Unfallstatistik belegt, sind keine weiteren Massnahmen nötig. Die angegebenen Werte sind als Richtwerte zu verstehen und werden an die vorhandenen Nutzungen angepasst. Im Bereich des Industriegebietes sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen, welche die Erschliessungsqualität beeinträchtigen. Die durchgehende Klassierung als verkehrsorientierte Sammelstrasse würde die Ifangstrasse zwischen Hofwisenunterführung und Geisschropf mit der Bahnhofstrasse gleichsetzen, was unerwünscht ist. An der Einführung von Tempo 30 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit festgehalten, was mit den vorhandenen baulichen Massnahmen weitgehend erfüllt ist.

Beschluss Gemeindeversammlung:

Die Gemeindeversammlung stimmt dem Antrag zu, auf die Einführung von Tempo 30 zu verzichten und die Ifangstrasse als verkehrsorientierte Sammelstrasse zu klassieren.

> Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag zu neuem Trottoir
Ifangstrasse

An der Ifangstrasse, im südlichen Abschnitt, würde sich als Zugang zur Sammelstelle und zum Friedhof ein zweites Trottoir rechtfertigen.

Der Verkehrsplan legt die Funktionen und Netzhierarchien der Strassen fest und nicht die effektive bauliche Ausgestaltung eines Strassenabschnitts.

> Auf den Antrag wird nicht eingetreten.

Einwendung zur neuen
Anbindung Eich

Die neue Anbindung des Industriequartiers Eich mittels einer Unterführung der Bahn in Richtung Birchstrasse wird begrüsst, soll aber nur bei finanzieller Beteiligung der Grundeigentümer erfolgen.

Die Groberschliessung der Quartiere ist Aufgabe der öffentlichen Hand. Die Grundeigentümer können zu Mehrwertbeiträgen verpflichtet werden. Die Finanzierung ist jedoch nicht Gegenstand des Verkehrsplanes.

> Auf die Einwendung wird nicht eingetreten.

Antrag zu den Parkierungs-
anlagen

Die Bewirtschaftung der Parkplätze wird begrüsst, sollte jedoch mittels Anwohnerbevorzugung geschehen.

Die Bewirtschaftung ist nur bei den Parkierungsanlagen zwischen Heuel-, Glattal- und Katzenrütistrasse sowie bei der geplanten Parkierungsanlage Köschenrüti vorgesehen. Eine Anwohnerbevorzugung ist nicht zweckmässig. Die Parkierungsanlagen werden nutzungsbezogen zur Verfügung gestellt und sind in diesem Sinne zugänglich.

> Der Antrag wird abgelehnt.

Antrag zu Parkierung und
Velowegen

Entlang von Parkplätzen sollen keine Velowege geführt werden, da dass plötzliche Öffnen von Autotüren gefährlich sein kann.

Entsprechende Sicherheitsabstände werden bei der Planung generell berücksichtigt. Die Details sind Sache des jeweiligen Projektes.

> Der Antrag ist gegenstandslos.

Antrag zu Parkierung im
Gebiet Katzenssee

Die Aufnahme der kommunalen Parkierungsanlage Köschenrüti in den Verkehrsplan wird begrüsst. Als Name sollte jedoch Bordacher oder Winkel verwendet werden, da der Weiler Köschenrüti rund 2 km östlich auf dem Stadtgebiet von Zürich liegt.

Einer entsprechenden Umbenennung stehen keine Argumente gegenüber. Aufgrund der Lage erscheint Bordacher für die Parkierungsanlage der geeignete Name zu sein.

> Die Einwendung wird berücksichtigt.

Die bestehende übergeordnete Parkierungsanlage am Seeackerweg ist nicht ausreichend, um die Nachfrage nach Parkplätzen abzudecken. Bei Überbelegung wird in den Feldern oder auf dem Seeackerweg (Fussweg) parkiert. Der Gemeinderat solle dafür besorgt sein, dass die übergeordnete Parkierungsanlage erweitert wird oder andernfalls auf der Horensteinstrasse eine zusätzliche kommunale Parkierungsanlage in den Verkehrsplan aufgenommen wird.

Als Entlastung für die übergeordnete Parkierungsanlage am Seeackerweg ist die neue kommunale Parkierungsanlage Bordacher vorgesehen. Das Gebiet des Katzenssees ist im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung. Es liegt nicht im Interesse der Gemeinde, die Parkierungsmöglichkeiten in diesem Schutzgebiet zusätzlich zu erweitern. In Absprache mit der Region ist mittelfristig eine Vergrösserung der übergeordneten Parkierungsanlage zu prüfen.

> Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Eine Buslinie welche die Katzenrüti erschliesst, würde den Druck auf die Parkierungsanlagen verringern. Es falle zudem auf, dass reichlich Dienstfahrten mit VBG-Bussen durch die Katzenrüti geführt werden.

Abklärungen der VBG haben gezeigt, dass die Nachfrage nach einer entsprechenden Busverbindung nicht vorhanden ist. Die Gemeinde stützt sich auf die Erfahrungen der VBG und hält nicht an einer entsprechenden Verbindung fest.

> Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag ÖV Verbindung

Es sollte eine Busverbindung via Ifangstrasse – Leehalde nach Breitenstein existieren. Zudem sei zu prüfen, ob bei einer Siedlungserweiterung Lee eine entsprechende Ringverbindung zurück zur Glattalstrasse möglich sei.

Die gewünschte Verbindung ist im Verkehrsplan als Antrag an die VBG und den Kanton formuliert. Die genaue Linienführung wird gegenstand der konkreten Planung sein.

> Der Antrag wird im vorliegenden Verkehrsplan berücksichtigt.

Antrag neue Busführung Zentrum

Die Buslinie soll über die Glattalstrasse und Bahnhofstrasse geführt werden und nicht mehr übers Zentrum. Damit kann das Zentrum ohne Rücksicht auf die Buslinie als Langsamverkehrszone umgestaltet werden und Gesuche und Umleitungsrouten während Veranstaltungen entfallen.

Buserschliessungen und Langsamfahrzonen lassen sich problemlos kombinieren. Zudem muss die Zufahrt für grosse Fahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr, etc.) ohnehin gewährleistet sein. Die Buslinie soll das Zentrum erschliessen und nicht darum herum geführt werden.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag Fahrbahnhaltestellen

Im Verkehrsplan sollte festgehalten werden, dass Bushaltestellen grundsätzlich als Fahrbahnhaltestellen zu realisieren sind, dass so kein zusätzliches Land verbraucht wird.

Sämtliche Haltestellen (bestehende und neue) liegen weitgehend innerhalb des Siedlungsgebietes und generieren

keinen zusätzlichen Flächenbedarf. Die Bushaltestellen im Verkehrsplan grundsätzlich als Fahrbahnhaltestellen vorzuschreiben ist nicht stufengerecht. Bei der Planung ist eine Abwägung zwischen Fahrbahnhaltestellen zur Verkehrsberuhigung und Bushaltebuchten, welche den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen, zu machen.

> Auf den Antrag wird nicht eingetreten.

Antrag für bauliche Querungshilfen

Bei verkehrsreichen Strassen sind generell baulich optimierte Querungshilfen für Fussgänger vorzusehen.

Querungshilfen für Fussgänger sind an ausgewählten, kritischen Stellen im Verkehrsplan vorgesehen.

> Der Antrag ist mit den bestehenden Festlegungen berücksichtigt.

Antrag zur Überprüfung der Sicherheit von Querungen

Querungen für Fuss- und Veloverkehr sollen im Bereich von Sammelstrassen auf ihre Sicherheit überprüft werden. Das Kapitel 3.4 sei entsprechend zu ergänzen.

Auf den nutzungsorientierten Sammelstrassen kann die Sicherheit beim Queren der Strassen durch die angestrebte defensive Fahrweise erhöht werden. Damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau erreicht wird, sind bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen denkbar. Bei den verkehrsorientierten Sammelstrassen hat die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer hohe Priorität. Eine Überprüfung sämtlicher Querungen verkehrsorientierter Strassen ist sinnvoll. Bei der Hofwisenstrasse bestehen keine Fussgängerquerungen.

> Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag zu Querungen für Langsamverkehr

In mehreren Stellungnahmen wird auf die Verbesserung der Strassenquerungen für den Langsamverkehr hingewiesen.

Die Verbesserung der Fussgänger- und Veloquerungsmöglichkeiten auf der Glattalstrasse werden begrüsst, sollten jedoch auch an der Katzenrütistrasse und anderen Strassen (z.B. Flughafenstrasse) realisiert werden.

Die Katzenrütistrasse solle ab Dorfeingang verkehrsberuhigt werden. Übergänge für Radfahrer und Fussgänger auf Höhe Hallenbad und Einfahrt Zürichweg sind zu verbessern.

Mit der Sanierung der Katzenrütistrasse (Kantonsstrasse) wurden die Querungen verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Es ist abzuwarten, wie sich diese Massnahmen in Zukunft auswirken, bevor weitere Schritte geplant werden. Zusätzliche Massnahmen müssten beim Kanton beantragt werden.

Folgende Stellen seien zudem für den Langsamverkehr besonders gefährlich (Schulkinder!) und durch bauliche Massnahmen oder bessere Signalisation zu verbessern:

- Ifangstrasse (Turmweg – Hofwisenperronausgang)
- Ifangstrasse – Rümelbachstrasse
- Heuelstrasse (Einfahrt Fluestrasse)
- Bahnhofstrasse (Einfahrt Oberglatterstrasse – Höhe Einfahrt Zelglistrasse)

Die Querungen verkehrsorientierter Strassen (im Antrag Ifangstrasse und Bahnhofstrasse) werden gemäss „Antrag zur Überprüfung der Sicherheit von Querungen“ als punktuelle Massnahme in den Verkehrsplan aufgenommen und auf ihre Sicherheit hin überprüft. Auf den nutzungsorientierten Sammelstrassen (im Antrag Heuelstrasse und Rümelbachstrasse) ist eine defensive Fahrweise angestrebt. Die Sicherheit kann nötigenfalls durch bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen (wie bspw. Tempo 30) erhöht werden.

Bei den beiden letztgenannten seien Fussgängerstreifen im Jahr 2002 entfernt worden. Die Übergänge sollten umgehend sicher gemacht werden.

Mit dem vorliegenden Verkehrsplan besteht die Möglichkeit, auf sämtlichen Strassen die nötigen Massnahmen zu erlassen oder beim Kanton zu beantragen.

> Die Anträge werden berücksichtigt.

Antrag Fussgängersicherheit

Es sei darauf zu achten, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängersicherheit nicht zu Lasten der Landwirtschaft geht, d.h. das kein zusätzliches Land verbraucht wird.

Wenn möglich, werden Massnahmen innerhalb der bestehenden Strassenparzellen und Baulinien erstellt. Bei ungenügenden Platzverhältnissen soll aber auch auf Landwirtschaftsland ausgewichen werden können.

> Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag Veloabstellplätze Bahnhof

Obwohl die Situation am Bahnhof für Velofahrende als gut bezeichnet wird, seien die Abstellplätze für Fahrräder verbesserungswürdig. Die Abstellplätze seien veraltet und zu tief.

Die Beurteilung im Bericht bezieht sich ausschliesslich auf die Anzahl vorhandener Abstellplätze. Die Situation am Bahnhof ist der Gemeinde bekannt und neue Abstellplätze sollen in der zweiten Jahreshälfte 2011 erstellt werden.

> Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag zu Einfahrt Züriweg
- Katzenrütistrasse

Die Querung der Katzenrütistrasse durch den übergeordneten Radweg auf dem Züriweg sei mangelhaft und mit baulichen Massnahmen und Markierungen zu verbessern (Mittelinsel, Abbiegestreifen, Markierungen).

Die Querung betrifft einen übergeordneten Radweg und kann nicht im Rahmen des kommunalen Verkehrsplans gelöst werden. Die Situation wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Katzenrütistrasse (Kanton) überprüft. Die Gemeinde wird das Anliegen über die Region dem Kanton beantragen und sich für dessen Umsetzung einsetzen.

> Der Antrag wird von der Gemeinde an die Region weitergeleitet.

Antrag zu Querung
Hörnlistrasse

Bei der Kreuzung Züriweg – Hörnlistrasse ist die Situation unübersichtlich. Die wichtige Fussgänger- und Veloverbindung wird durch die Zufahrt der Leehalden-Siedlung stark beeinträchtigt. Die Sicherheit soll durch das Entfernen von Büschen und Bäumen, einer Umkehr des Stopp und einer allgemeinen Verbesserung der Signalisation verbessert werden.

Haltung Gemeinderat:

Mit der Einführung von Tempo 30 sollte sich die Situation etwas entspannen. Weitere Massnahmen im Sinne des Vorschlages sind denkbar.

Beschluss Gemeindeversammlung:

Mit der Ablehnung der flächendeckenden Einführung von Tempo 30, wurde der Antrag gestellt, die Kreuzung Züriweg – Hörnlistrasse als punktuelle Massnahme in den Verkehrsplan aufzunehmen. Die Gemeindeversammlung hat dem Antrag zugestimmt.

> Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag zu Ein-/Ausfahrt
Riedmatt-Center (ehemals
Foxtown)

Die Querung des Veloweges der Ein-/ Ausfahrt zum Coop-Mega-Store ist unübersichtlich. Die Sicherheit der Veloverbindung, welche auch als Schulweg dient, soll verbessert werden (Bäume und Büsche entfernen, Barriere, Signalisation allgemein, Pfortenanlage).

An der erwähnten Stelle wurden im Zusammenhang mit der Sanierung des regionalen Veloweges bereits erste Massnahmen umgesetzt, welche zur Entschärfung der Situation beitragen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Sollten sich die Massnahmen als nicht ausreichend erweisen, sind weitere denkbar.

> Der Antrag wird mit den bestehenden Festlegungen berücksichtigt.

Antrag für eine Veloverbindung zum Bahnhof Glattbrugg

Der Radweg Zürichweg über Waldegg sollte zum Bahnhof Glattbrugg als Anschluss an die Glattalbahn erstellt werden.

Eine Veloverbindung als Anschluss an den Bahnhof Glattbrugg und die Glattalbahn fehlt im Verkehrsplan. Eine entsprechende Linienführung ist attraktiv und sinnvoll. Da auf kommunaler Stufe auf explizite Verbindungen verzichtet wird, wird bei der Region ein entsprechender Antrag gestellt.

> Der Antrag wird von der Gemeinde an die Region weitergeleitet.

Antrag Veloweg obere Bahnhofstrasse

Die heutige Situation an der oberen Bahnhofstrasse zwischen der Einmündung Zelglistrasse und der Glattalstrasse sei für Velofahrer ungenügend. Der fehlende Veloweg sollte ergänzt werden. Die Strecke wird insbesondere auch von Schulkindern rege genutzt.

Ein entsprechender Ausbau des Veloweges ist im Verkehrsplan vorgesehen.

> Der Antrag ist bereits berücksichtigt.

Antrag für separate Radspuren

Bei Sammel- und übergeordneten Strassen sind separate Radspuren einzuplanen.

Die übergeordneten Velowege sind vollständig erstellt und, wo möglich, als separater Radweg ausgebildet (Flughofstrasse, Katzenrütistrasse) oder als Radstreifen markiert. Lücken (z.B. obere Bahnhofstrasse) sollen geschlossen werden.

> Der Antrag wird mit den bestehenden Festlegungen berücksichtigt.

Antrag zur Unterführung Bahntrasse

Die Unterführung des Bahntrassees für Fussgänger (Punktueller Massnahme 4) solle auch für die Velofahrenden benützbar sein und unabhängig auch ohne neue Verbindung für den motorisierten Verkehr erstellt werden. Die Linienführung über die Rümelbachstrasse soll bei der Realisierung der neuen Querung des Bahntrassees angepasst werden.

Die Einträge im Verkehrsplan können nicht angepasst werden, da es sich um eine übergeordnete Festlegung handelt. Die Linienführung der Nationalen Veloroute sollte sinnvollerweise über die neue Unterführung gehen. Die Gemeinde wird bei den zuständigen Stellen entsprechende Anträge einreichen.

> Der Antrag wird berücksichtigt

8.2 Anhörung

Gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage wurde die Neufestsetzung des Verkehrsplanes den Nachbargemeinden und den regionalen Planungsgruppen zur Anhörung zugestellt.

Gemeinde Winkel

Gegen die Überarbeitung des kommunalen Verkehrsplanes werden keine Einwendungen erhoben.

Gemeinde Regensdorf

Der überarbeitete Verkehrsplan der Gemeinde Rümlang wird im zustimmenden Sinne zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Oberglatt

Die Gemeinde Oberglatt wird durch zwei geplante Massnahmen tangiert:

- Die Lichtsignalanlage Rietächer zur erleichterten Einmündung der Rümlangerstrasse in die Kaiserstuhlstrasse wird begrüsst, da sie auch für die Bewohner am Hasliberg vorteilhaft ist.
- Durch den Bypass am Kreisel Flughafenstrasse wird ein allfälliger Mehrverkehr infolge der Kapazitätssteigerung das Dorf Oberglatt zusätzlich belasten, da die Umfahrung Oberglatt bei der letzten Richtplanrevision gestrichen wurde. Der Gemeinderat Oberglatt erwartet, dass ihm die diesbezüglichen Planungen wiederum rechtzeitig zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Der Gemeinderat von Rümlang ist an einer kooperativen Planung interessiert und wird den Gemeinderat von Oberglatt frühzeitig über weitere Planungsschritte informieren.

Stadt Zürich Tiefbauamt

Die Klassierung der Affolternstrasse und der Neuen Chäshaldenstrasse als verkehrorientierte Sammelstrassen stehe im Widerspruch zu den Überlegungen für deren Fortsetzung auf Stadtgebiet, die nur Erschliessungsfunktion haben sollen. Die Stadt Zürich beantragt die Streichung von Affolternstrasse und neuer Chäshaldenstrasse aus dem Verkehrsplan.

Es besteht kein Grund, an der bestehenden Klassierung als verkehrorientierte Sammelstrasse festzuhalten.

> Der Antrag wird berücksichtigt

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Überführung der Bärenbohlstrasse über die Autobahn Bestandteil der regionalen Veloroute ist und entsprechend als „bestehende übergeordnete Veloroute“ ergänzt werden soll.

Die Überführung ist als solche vorgesehen. Die unglückliche Signatur im Plan wird angepasst.

Gemeinde Niederhasli	Das geplante Lichtsignal Rietächer wird unterstützt. Die Busverbindung zwischen Oberhasli und dem Bahnhof Rümlang ist als bestehend zu belassen und die geplante Verkehrsberuhigung dem Busbetrieb entsprechend auszugestalten. <i>Es besteht nicht die Absicht, die bestehende Buslinie in Frage zu stellen.</i>
Stadt Kloten	Die Stadt Kloten verzichtet auf die Einreichung einer Stellungnahme.
Stadt Opfikon	Die Stadt Opfikon ist an einer guten Erschliessung des Gebietes Eich interessiert und begrüsst die Prüfung alternativer Erschliessungsmöglichkeiten in Form der geplanten Unterführung der Bahn mit dem Ziel, die heutige Verbindung über die Tempelhofstrasse zu sperren. Einer neuen attraktiven Querverbindung zwischen Birchstrasse und der Schaffhauserstrasse wird jedoch kritisch gegenüber gestanden, da eine solche Verbindung nicht der geplanten Siedlungs- und Zentrumsentwicklung von Opfikon entspricht. Eine neue Unterführung ist mit entsprechenden Begleitmassnahmen zu versehen, um potenziellen Durchgangsverkehr zu verhindern. <i>Entsprechende flankierende Massnahmen sollen in der Planung berücksichtigt werden. Es besteht nicht die Absicht, mit einer neuen Unterführung dem bestehenden Konzept der Stadt Opfikon zur Siedlungs- und Zentrumsentwicklung entgegenzuwirken.</i>
Zürcher Planungsgruppe Furtal (ZPF)	Aus Sicht der ZPF stehen der Revision des kommunalen Verkehrsplanes der Gemeinde Rümlang keine regionalen oder übergeordneten Interessen entgegen. Das Vorhaben wird in diesem Sinne unterstützt.
Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)	Der kommunale Verkehrsrichtplan entspricht grundsätzlich dem regionalen Richtplan, dem Leitbild Glattal und den aktuellen planerischen Überlegungen. Die ZPG hat zum kommunalen Verkehrsplan keine Einwendungen.
Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)	Die Revision des kommunalen Richtplanes Verkehr der Gemeinde Rümlang hat keinen nachteiligen Einfluss auf das Gebiet der PZU. Auf eine Stellungnahme wird verzichtet.

8.3 Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 14.6.2011 haben die zuständigen Ämter des Kantons zum revidierten Verkehrsplan Stellung genommen. Einzelfragen sind bereits vorgängig abgeklärt worden und entsprechend in den Entwurf eingeflossen.

Punktuelle Massnahmen MIV

Die Revision des Verkehrsplanes sei, soweit er das kommunale Strassennetz im bestehenden Siedlungsgebiet betreffe, zweckmässig. Die vorgeschlagenen Massnahmen auf den Staatsstrassen wie Verkehrsberuhigung Glattalstrasse, Lichtsignalanlage Rietächer, Bypass Kreisel Flughafenstrasse und neuer Kreisel Riedmatt tangieren die Interessen des Kantons. Sie seien bezüglich Zweckmässigkeit mit dem Amt für Verkehr abzusprechen. Als kommunale Festlegungen seien diese Massnahmen nicht genehmigungsfähig. Die Massnahmen können als Anträge an den Kanton formuliert werden.

Im Verkehrsplan wird darauf hingewiesen, dass die erwähnten Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton erfolgen müssen. Die kommunalen Festlegungen werden dementsprechend als kommunale Anträge an den Kanton formuliert.

> Die Einwendung wird berücksichtigt.

Siedlungserweiterung

Die Erschliessung der von der Gemeinde gewünschten, noch nicht im kantonalen Richtplan aufgenommenen zusätzlichen Siedlungsgebiete sei zurzeit nicht zu beurteilen, da der diesbezügliche Beschluss des Kantonsrates noch offen sei. Die entsprechenden Festlegungen seien aus diesem Grund zurzeit nicht genehmigungsfähig.

Die Festlegungen welche die zusätzlichen Siedlungsgebiete betreffen, wurden im Sinne einer Gesamtschau der zukünftigen Entwicklung von Rümlang formuliert. Die Festsetzung von Planinhalten vor dem definitiven Entscheid des Kantonsrates zu den neuen Siedlungsgebieten ist richtigerweise nicht sinnvoll. Das weitere Planungsverfahren zur Revision des Verkehrsplans erfolgt ohne die Inhalte zu den neuen Siedlungsgebieten.

> Die Einwendung wird berücksichtigt.

