



**Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität**

rGVK Weinland

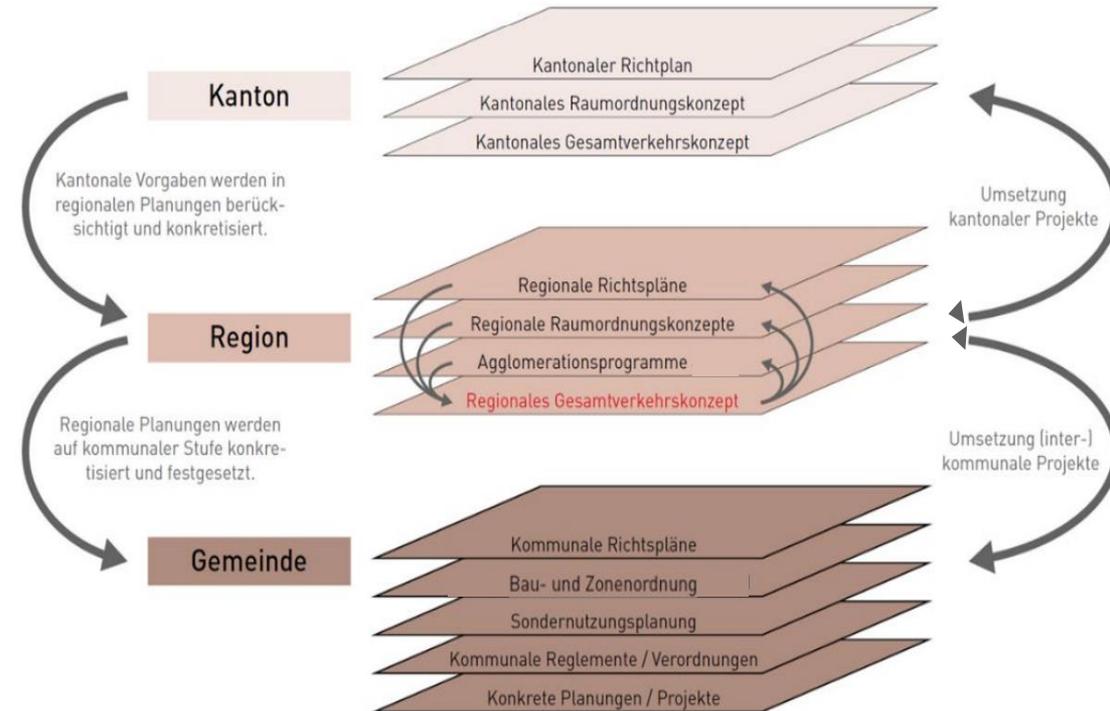
Delegiertenversammlung der ZPW

Christiane Dasen, PL Gesamtverkehrsplanung

1. November 2023



Einordnung in die Welt der Planungsinstrumente



- Das rGVK ist ein koordiniertes Schlussdokument mit Umsetzungsprogramm (Massnahmenblätter)
- Mit Zustimmung zum rGVK bekunden die Massnahmenträger (Kanton, Gemeinden, Planungsregion, Transportunternehmen) die Absicht, ihre Massnahmen planerisch voranzutreiben und umzusetzen
- Keine direkte Rechtsverbindlichkeit, gemeinsam beschlossener Orientierungsrahmen
- rGVK ist Grundlage für künftige Revisionen des RRP und Agglomerationsprogramme

Rahmen und Grundlagen

ROK



**Kanton Zürich
Regierungsrat
Langfristige
Raumentwicklungsstrategie
Kanton Zürich
(vom 10. Dezember 2014)**



Handlungsräume

- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

RegioROK



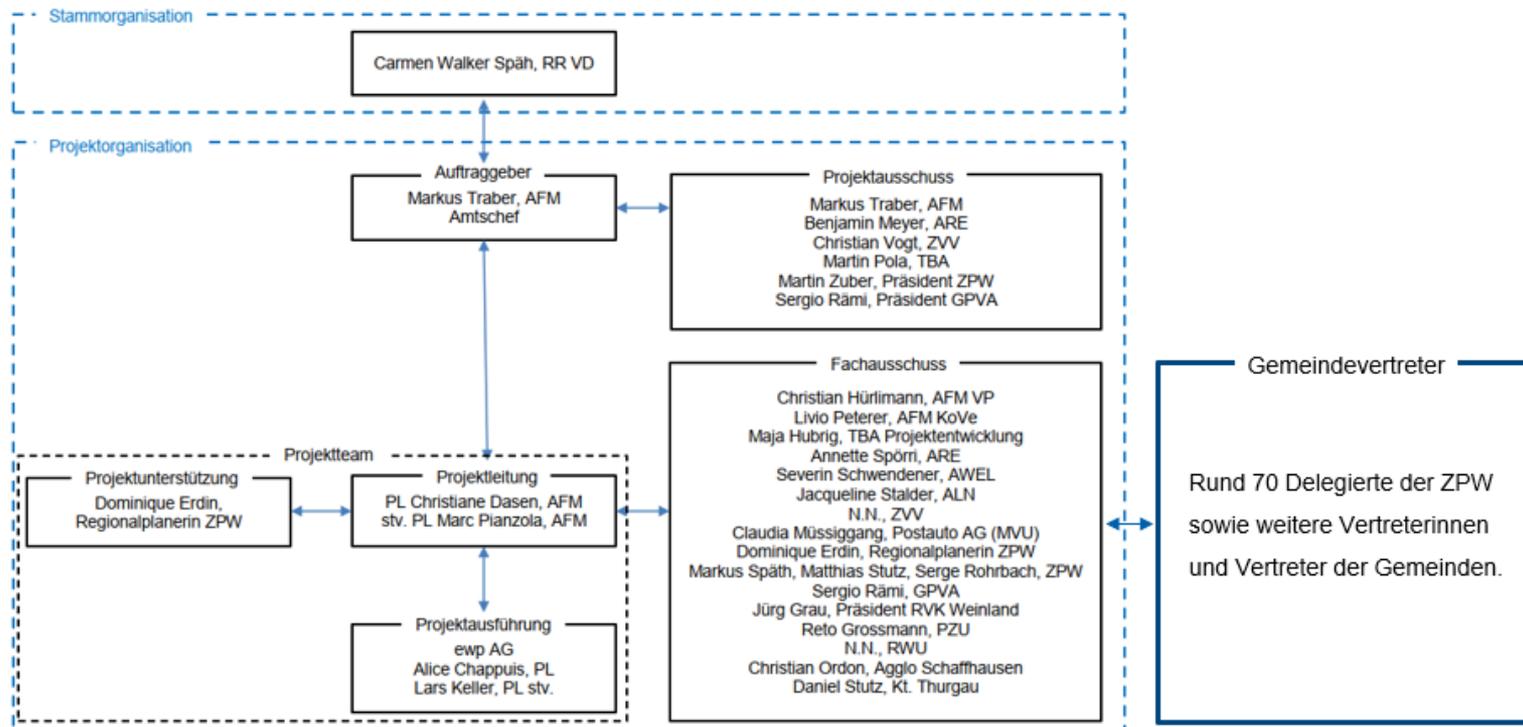
Vision Zürcher Weinland

-  **Das Weinland ist und bleibt Heimat.**
Die Region bietet dank seiner vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft ein vielfältiges Lebensgefühl, die Ortsverbundenheit und ein ausgeprägtes Identitätsgefühl.
-  **Das Weinland ist und bleibt Gesellschaft.**
Der starke soziale Zusammenhalt, lebendige Vereins- und Kulturleben, gemeinsame und vernetzten Initiativen, dabei eine ebenso grosse Rolle spielen.
-  **Das Weinland ist und erhält Tradition.**
Das Weinland ist stolz auf seine regionalen Produkte und das Verlässliche, sorgsam weiterentwickelt und gepflegt.
-  **Das Weinland wird visionär.**
Die Region agiert proaktiv und setzt Trends progressive Entwicklung der Digitalisierung in allen Lebensbereichen.
-  **Das Weinland wird ein Netzwerk.**
Innerhalb der Region etabliert sich eine neue Organisationsstruktur als neue Form der Regionalentwicklung und die Umwandlung in eine gewinnbringende und intakte Partnerschaft zwischen Region und Ihre Gemeinden bilden.
-  **Das Weinland setzt auf Natur.**
Die Region setzt in Bereichen wie Energie, Wasser, Mobilität Schwerpunkte für eine nachhaltige Entwicklung von Mensch und Natur und eine

**Kanton Zürich
Regierungsrat
Gesamtverkehrskonzept
Kanton Zürich
2018**



Beteiligte



Prozess



- 
Grundlagen
- 
Mitwirkung
(elektrisch)
- 
Gemeindeworkshop
- 
Sitzung
- 
Text
- 
Verortung Karte
- 
Massnahmen-
blätter

Lagebeurteilung



Verkehrsprobleme im Weinland
werden beim Kanton zu wenig beachtet

Kt plant an der Region vorbei !!
(Probleme entstehen von Aussen)

§ vor den regionalen
Bedürfnissen

Gemeinden soll besser
gehört werden

1₂₂

16
Verkehrskonzept

Erholungs-
gebiete

3₁₆

O-W Verbindung fehlt

Transit Schwerverkehr:
- Überlastete Nord/Süd
Zehlkunde Ost/West

Schwerverkehr durch Dörfer
reduzieren

20

Zunahme Schwerverkehr

2₂₀

Überkommunales Thema:
Schulwege/Sicherheit /
Gesundheitliches
Zielverhalten
ordnen

SICHT

E-Verkehr: Besser Infrastruktur

Breitverkehr auf Velo im Lager, (e-Bike
(frühere Schnellvelotrale)

möglichkeit für Stromer
ta (E-Bike / Aulo)

6₈

UNSEERE

Auf Neues einlassen!
(Neue, Technologie) (z.B. autonome Fahrzeuge)

8₅

zahlbare Mobilität durch
14 Lastenausgleich

4₁₄

ÖV im Weinland gut
Feinabstimmungsbedarf voranzutreiben

7₆

8₅

Starker Verkehr von Aussen braucht
ov+ bessere Verbindung
deutlich für den Tourismusverkehr

Arbeits/Motivierung bei
vielfältigen
(Arbeit, Tourismus)

5₁₀

z schaffen
Tourismus

10

Überkantonale Planung

(ÖV, Schwerverkehr usw.
Vernetzung der Gemeinden & Probleme
nicht vergessen.
(lokale und regionale Probleme)

6₂



Ziele

Zusammenarbeit

Ziel

Z1

Die Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinden und Planungsgremien der Region Weinland und mit dem Kanton im Bereich Mobilität und Verkehr wird verbessert und verstärkt.

Schwerverkehr

Ziel

Z2

Der Schwerverkehr durch das Weinland wird auf der A4 gebündelt, auf dem übrigen Strassennetz möglichst plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt.

Ortsdurchfahrten / Sicherheit

Ziel

Z3

Die Ortsdurchfahrten werden vom Kanton unter Mitwirkung der Gemeinden so gestaltet, dass neben der Durchfahrt für den MIV und den ÖV auch die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.

Freizeitverkehr

Ziel

Z4

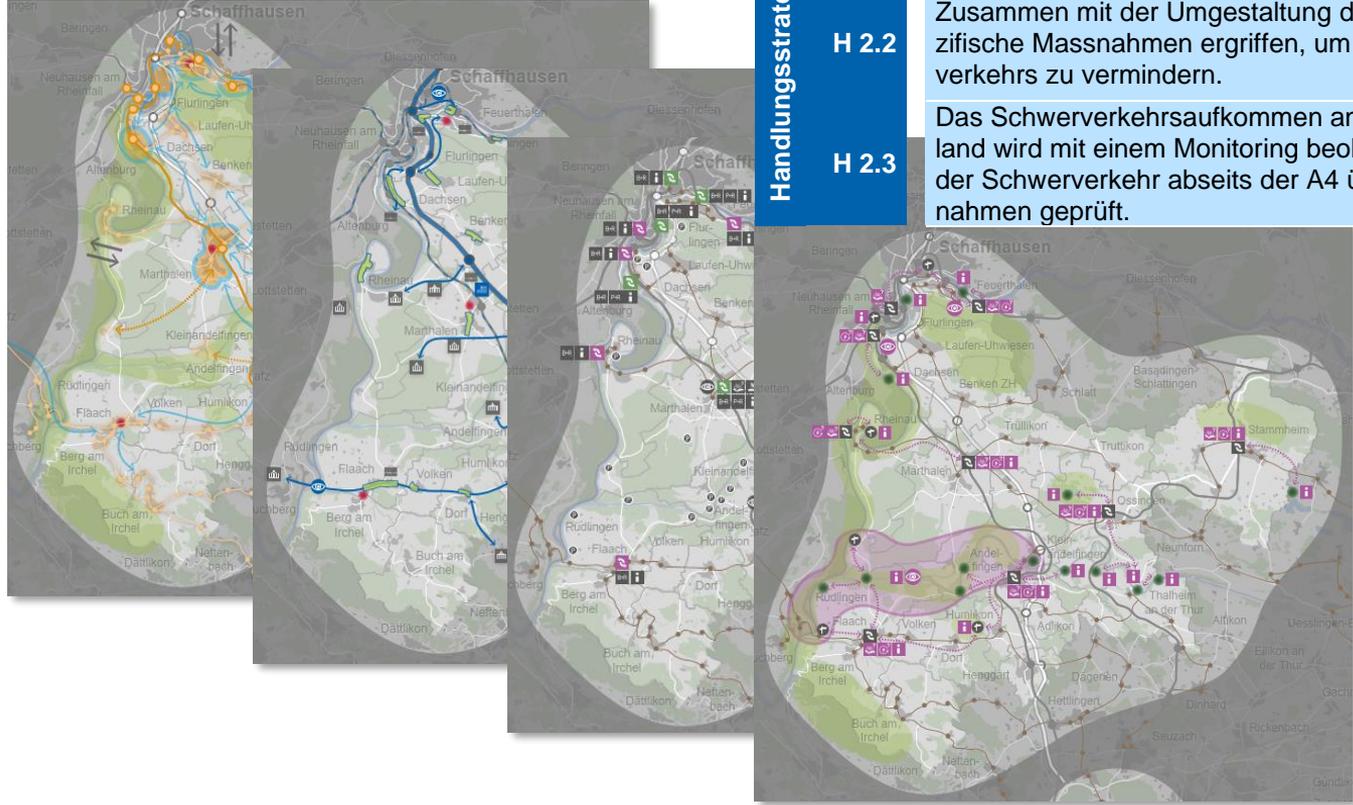
Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind mit ÖV-Angeboten und Veloinfrastruktur erschlossen. Der Freizeitverkehr wird gelenkt und vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und der kombinierten Mobilität abgewickelt.



Ziele

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

Handlungsstrategien



Handlungsstrategien

H 2.1

H 2.2

H 2.3

Der Kanton und die Region setzen sich beim Bund dafür ein, dass die **Auto-
bahn A4** weiter als **Route für den Schwerverkehr** gestärkt wird.

Zusammen mit der Umgestaltung der **Ortsdurchfahrten** werden situationsspezifische Massnahmen ergriffen, um die störenden Auswirkungen des Schwerverkehrs zu vermindern.

Das Schwerverkehrsaufkommen an den wichtigen **Einfallsachsen** ins Weinland wird mit einem Monitoring beobachtet und periodisch ausgewertet. Wächst der Schwerverkehr abseits der A4 überproportional an, werden Gegenmassnahmen geprüft.

Massnahmen

Zusammenarbeit	Schwerverkehr	Ortsdurchfahrten	Freizeitverkehr	Kombinierte Mobilität	Mobilitätsverhalten	ÖV
Umsetzungscontrolling 1	Monitoring Schwerverkehr 4	Tempo- und Gestaltungsgrundsätze 6	Erholungskonzept Thurauen 10	Pilotprojekt vernetzte Mobilität 12	Vorgaben Bauvorschriften 16	Aufwertung ÖV-Angebot 21
Austausch Region Kanton 2	Lenkungskonzept 5	Siedlungsorientierte Gestaltung 7	Parkplatzmanagement Rheinflall 11	Drehscheiben weiterentwickeln 13	Abstimmung Raumplanung 17	Optimierung Haltestellenabdeckung 22
rGVK an DV ZPW 3		Überprüfung Umfahrungen 8		Veloabstellanlagen 14	Überprüfung Velonetzplan 18	Pilot Bedarfsgerechter ÖV 23
		Sperrung Flurlingersteg 9		Bikesharing 15	Förderung E-Mobilität 19	Busangebotskonzept STEP 2035 24
					Mobilitätsberatung 20	Abstimmung Tarifstrukturen 25



Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Schwerverkehr
Massnahme	04	Monitoring Schwerverkehr
Erläuterung Massnahme	<p>Der Kanton erarbeitet zusammen mit der Region ein Monitoringkonzept für den Schwerverkehr im Weinland. Das Monitoring umfasst folgende Bestandteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Zählstellennetz wird überprüft und bei Bedarf ergänzt (Zählstellenlage, Schwerverkehrserfassung), damit verlässlichere Daten zum Schwerverkehr in der Region vorhanden sind. Es werden geeignete Indikatoren aufgestellt, um den Schwerverkehr im Weinland zu messen. Die Daten werden regelmässig ausgewertet. <p>Dies betrifft insbesondere auch die Einfallsachsen in die Region, um den regionalfremden Schwerverkehr zu beobachten. Im Monitoringkonzept wird festgehalten, welches Schwerverkehrsaufkommen als zu hoch beurteilt wird.</p> <p>Der Aufbau des Monitorings muss auf das Lenkungskonzept (M05) abgestimmt werden. Die Daten des Monitorings bilden einerseits eine Grundlage für die Erarbeitung des Lenkungskonzepts und stellen andererseits sicher, dass die Wirkung der Massnahmen des Lenkungskonzepts überprüft werden kann.</p> <p>Folgende Achsen sind unter anderem für das Monitoring zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nord-Süd auf A4 (Rheinbrücke bis Hettlingen) Nord-Süd auf paralleler Kantonsstrasse (Winterthurerstr. – Weinlandstr.) Ost-West von der Rheinbrücke Rüedlingen in Flaach zur A4 Ost-West von der Rheinbrücke Hemishofen über Trüllikon und Ossingen zur A4 Ost-West von Langwiesen zur Rheinbrücke 	
Zusammenhang mit anderen Massnahmen	<p>M 01 (Umsetzungscontrolling): Das Monitoring Schwerverkehr bildet eine Grundlage für das Umsetzungscontrolling des rGVK.</p> <p>M 02 (Austausch Region – Kanton): Die Entwicklung des Schwerverkehrs wird jährlich ausgewertet und mit der Region diskutiert.</p> <p>M 05 (Lenkungskonzept Schwerverkehr): Das Lenkungskonzept hält Massnahmen fest, welche ergriffen werden, wenn eine unerwünschte Entwicklung auftritt. Zudem können die Massnahmen aus dem Lenkungskonzept mit dem Monitoring überprüft werden.</p>	
Ziel	<p>Z 2: Schwerverkehr</p> <p>Der Schwerverkehr durch das Weinland wird auf der A4 gebündelt, auf dem übrigen Strassennetz möglichst plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt.</p>	
Handlungsstrategien	<p>H 2.3.: Das Schwerverkehrsaufkommen an den wichtigen Einfallsachsen ins Weinland wird mit einem Monitoring beobachtet und periodisch ausgewertet.</p>	

Massnahmenblätter

Regionales Gesamtverkehrskonzept Weinland		Handlungsbedarf Schwerverkehr
Massnahme	04	Monitoring Schwerverkehr
	Wächst der Schwerverkehr abseits der A4 überproportional an, werden Gegenmassnahmen geprüft.	
Verantwortung / Umsetzung	Initiator:	Kanton (AFM)
	Massnahmenträger:	Kanton (AFM, TBA), ZPW
	Kostenträger:	Kanton (AFM, TBA), ZPW
	Beteiligte	Gemeinden entlang der SV-Achsen, weitere gemäss Monitoringkonzept, Kanton Thurgau, Kanton Schaffhausen
	Umsetzungshorizont:	Daueraufgabe
	Verankerung:	-
	Kosten:	mittel
	Wirkungspotential:	mittel



Vernehmlassung Bericht Ziele und Massnahmen

- Nahezu alle Gemeinden sowie Nachbarkantone, ZVV, PostAuto und kantonale Fachstellen haben Stellung genommen.
- Es herrscht eine breite Zustimmung, neben einzelnen kritischen Voten.
- Diverse Anregungen und Einwände wurden unmittelbar berücksichtigt und in den Bericht aufgenommen.
- Weitere stellen Hinweise für die Umsetzung der Massnahmen dar.
- Einige konnten nicht berücksichtigt werden, sind jedoch zur Kenntnisnahme festgehalten worden.



Vernehmlassung Ziele und Massnahmen

- Alle Anträge und Hinweise sowie der Umgang damit sind in Kapitel 5.3 zusammengefasst und Bestandteil des Schlussberichts
- Verschiedene Hinweise beziehen sich bereits auf die nachfolgende Phase der Umsetzung und gehen damit nicht verloren.

Genehmigung des rGVK Weinland durch den Projektausschuss

- Der Projektausschuss hat das vorliegende rGVK Weinland mit den Berichtsteilen «Lagebeurteilung» sowie «Ziele und Massnahmen» am 6. Oktober 2023 genehmigt.



Kanton Zürich
Verkehrsdirektion
Amt für Mobilität

**Regionales Gesamt-
verkehrskonzept
Weinland
Lagebeurteilung**

15.03.2023



Kanton Zürich
Verkehrsdirektion
Amt für Mobilität

**Regionales Gesamt-
verkehrskonzept
Weinland
Bericht: Ziele und Massnahmen**

15.09.2023





Antrag auf Zustimmung der Delegiertenversammlung zum rGVK Weinland

- Der Projektausschuss beantragt der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Weinland, dem rGVK Weinland ebenfalls zuzustimmen.
- Mit der Zustimmung zum rGVK bekunden die Massnahmenträger (Kanton, Gemeinden, Planungsregion, Transportunternehmen) die Absicht, ihre Massnahmen planerisch voranzutreiben und umzusetzen.



Weiteres Vorgehen

– Umsetzung der Massnahmen

Verteilung nach Initiator/en		Verteilung nach Umsetzungshorizont	
Kanton	8	Kurzfristig	7
Kanton+Region	3	Kurz- bis mittelfristig	4
Region	5	Mittelfristig	6
Region+Gemeinden	3	Langfristig	1
Gemeinden	5	Daueraufgabe	7
Diverse	1	Total 25 Massnahmen	



Weiteres Vorgehen

- **Erarbeitung Umsetzungsagenda (Prioritätenreihung)**

Diskussionsthema im Fachaustausch Verkehr und Mobilität mit Vertretung der ZPW sowie dem GPVA am 1. Februar 2024

= Massnahme 02 – Regelmässiger Austausch Region-Kanton

- **Ziel:** Liegt als Grundlage für Budgetplanung 2025 der ZPW vor.

- Kanton wird erste Massnahmen bereits im 2024 starten oder den Start zumindest vorbereiten.

Besten Dank für die Zusammenarbeit!

