Gemeinde Rorbas

Revision Kommunaler Richtplan

Richtplantext mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Gemeinde Rorbas, Kanton Zürich

27. August 2025

Fassung für die öffentliche Auflage und die 2. kantonale Vorprüfung

Von der Gemeindeversammlung zugestimmt am:

Namens der Gemeindeversammlung
Der Präsident: Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion: BDV-Nr.

PLANE RAUM.
Verkehrsplanung
Raumentwicklung

Arbeitsgruppe Ortsplanung

Roger Bänziger, Gemeinderat, Vorsitz
Ivo Bürgin, Gemeinderat
Valentina Frione, Leiterin Bau (ab Juli 2025)
Michael Güttinger, Leiter Bau (bis März 2025)
Peter Hirner, Gemeindeingenieur

Bearbeitet durch

PLANE RAUM.
Badenerstrasse 18
CH-8004 Zürich
+41 44 291 04 04
www.planeraum.ch

Fabio Trussardi, David Schmid

PRN 40051

Inhalt

1. Einleitung **4**
- 1.1 Ausgangslage 4
- 1.2 Grundsätze 5
- 1.3 Gesamtplan 1982 7
- 1.4 Grundlagen 8

2. Rahmenbedingungen **9**
- 2.1 Übergeordnete Vorgaben 9
- 2.2 Räumliche Faktoren 27
- 2.3 Verkehrssicherheit 32
- 2.4 Fussverkehrspotenzial 34

3. Verkehrsplan **35**
- 3.1 Gesamtstrategie 35
- 3.2 Fuss- und Wanderwege 37
- 3.3 Veloverkehr 44
- 3.4 Öffentlicher Verkehr 50
- 3.5 Motorisierter Individualverkehr 54
- 3.6 Strassenraum 57
- 3.7 Parkierung im öffentlichen Interesse 61

4. Plan der Erholungsgebiete **64**

5. Verfahrensablauf **68**
- 5.1 Kantonale Vorprüfung 68
- 5.2 Anhörung 73
- 5.3 Öffentliche Auflage 73
- 5.4 Festsetzung und Genehmigung 73

Planbeilagen

Teilrichtplan I:
Fuss- und Veloverkehr, Massstab 1:5000

Teilrichtplan II:
Motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Parkierung, Erholungsgebiete, Massstab 1:5000

1. Einleitung

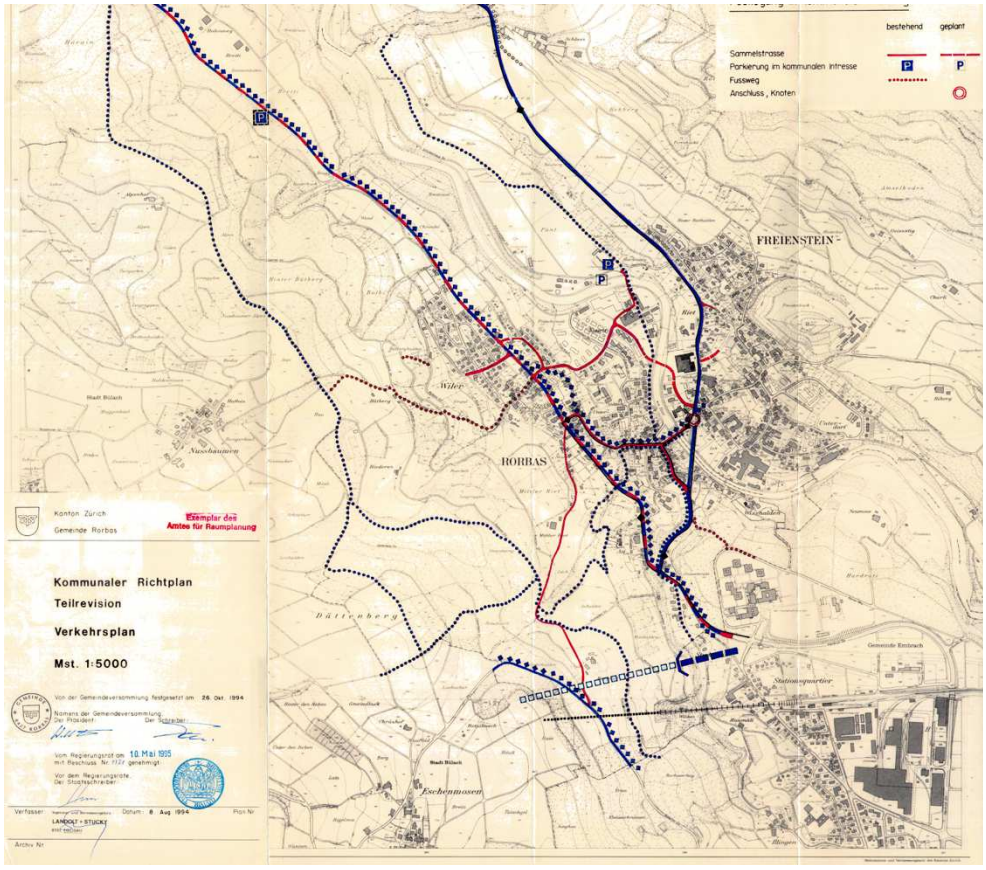
1.1 Ausgangslage

Anlass

Zurzeit wird die Nutzungsplanung der Gemeinde Rorbas revidiert. Die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung ist Anlass, die heutigen Inhalte der Richtplanung zu überprüfen und sie auf die gewünschte Siedlungsentwicklung abzustimmen. Basierend auf den Zielen und Grundsätzen der übergeordneten Planungsinstrumente wird der Handlungsbedarf beim kommunalen Verkehrsplan aus dem Jahre 1995 aufgezeigt.

Der Aufbau des kommunalen Verkehrsrichtplans richtet sich nach dem Merkblatt «Kommunaler Richtplan Verkehr» Version 2.0 vom Februar 2021 des kantonalen Amtes für Verkehr.

Der Erläuterungsbericht zur Teilrevision der Bau- und Zonenordnung sowie die Erläuterungen in diesem Bericht zum kommunalen Verkehrsrichtplan enthalten weitergehende Bemerkungen und Hinweise sowie die zugrundeliegenden Analysen.



Planausschnitt Teilrichtplan Verkehrsplan vom 10.5.1995

Revisionsbestandteile

Die Revision der Richtplanung hat nach den gesetzlichen Vorgaben des PBG zu erfolgen. Gemäss § 31 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes kann sich der kommunale Richtplan auf einzelne Teilrichtpläne beschränken. Auf den Verkehrsrichtplan mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung darf nicht verzichtet werden. Der rechtskräftige Verkehrsplan RRB Nr. 1321 vom 10. Mai 1995 wird an die geänderten übergeordneten Festlegungen angepasst. Die nachfolgend aufgelisteten übrigen Planungsinstrumente (Teilrichtpläne) im Sinne der kommunalen Richtplanung werden aufgehoben. Die aufzuhebenden Teilrichtpläne sind von der Gemeindeversammlung formell aufzuheben.

- Siedlungs- und Landschaftsplan, RRB 4678 vom 22. Dezember 1982
- Versorgungsplan, RRB Nr. 4678 vom 22. Dezember 1982
- Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen, RRB Nr. 4678 vom 22. Dezember 1982

Gemäss § 18 Planungs- und Baugesetzes (PBG) soll mit der Richtplanung angestrebt werden, dass die für die Erholung der Bevölkerung nötigen Gebiete dauernd zur Verfügung stehen. Deshalb werden die Erholungsgebiete im Plan der Erholungsgebiete weiterhin gesichert. In der Erholungszone sind gemäss § 62 Abs. 2 PBG nur die den Vorgaben der Richtplanung entsprechenden Bauten und Anlagen zulässig; die Gemeinden erlassen die nötigen Bauvorschriften.

1.2 Grundsätze

Zweck

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

Verbindlichkeit

Die Eintragungen sind nicht parzellenscharf und entfalten keine Rechtswirkung auf Privatpersonen. Der kommunale Verkehrsplan und der Plan der Erholungsgebiete sind somit behördenverbindliche Planungs- und Koordinationsinstrumente.

Die kommunalen Festlegungen sind in den Kapiteln 3 und 4 aufgeführt und werden mit blauer Farbe hinterlegt. Bei Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton Zürich. Folglich kann die Gemeinde Rorbas Anpassungswünsche lediglich als Anträge an den Kanton stellen. Bei Massnahmen die auf der Kantonsstrasse vorgesehen sind, werden die Anträge mit den Buchstaben “A“ gekennzeichnet.

Kommunale Festlegungen werden mit blauer Farbe hinterlegt.

Die übergeordneten Festlegungen aus dem kantonalen und regionalen Richtplan werden als Informationsinhalte dargestellt und gelten folgerichtig nicht als Festlegungen auf kommunaler Stufe.

Neue Bestandteile

Der kommunale Verkehrsplan und der Plan der Erholungsgebiete bestehen aus den Teilrichtplänen im Massstab 1:5'000 und diesem Bericht. Er beinhaltet folgende Bestandteile:

- Richtplantext mit Erläuterungen gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) vom 27. August 2025,
- Teilrichtplan I: Fuss- und Veloverkehr vom 27. August 2025,
- Teilrichtplan II: Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Parkierung, Erholungsgebiete vom 27. August 2025.

Die Festlegungen zum kommunalen Verkehrsplan und der Plan der Erholungsgebiete werden einerseits im vorliegenden Bericht umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in der zugehörigen Richtplankarte dargestellt.

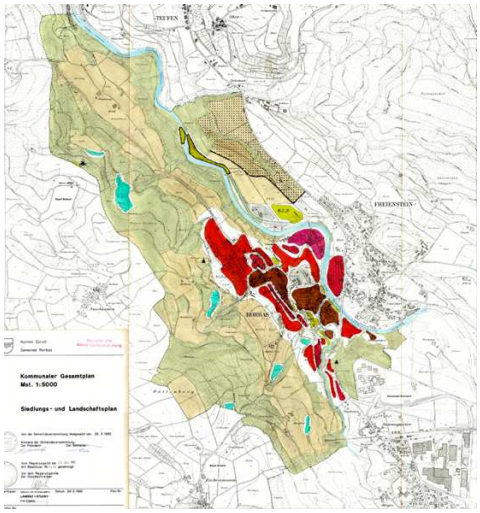
Abstimmung mit Teilrevision Nutzungsplanung

Die kommunale Richtplanung wird gemeinsam mit der Nutzungsplanung revidiert. Die detaillierte Analyse zur Siedlungsentwicklung, der Bevölkerung- und Beschäftigtenentwicklung ist im Bericht zur Nutzungsplanungsrevision vom 27. August 2025 abgebildet. In diesem Bericht werden deshalb dazu lediglich die Haupterkenntnisse wiedergegeben.

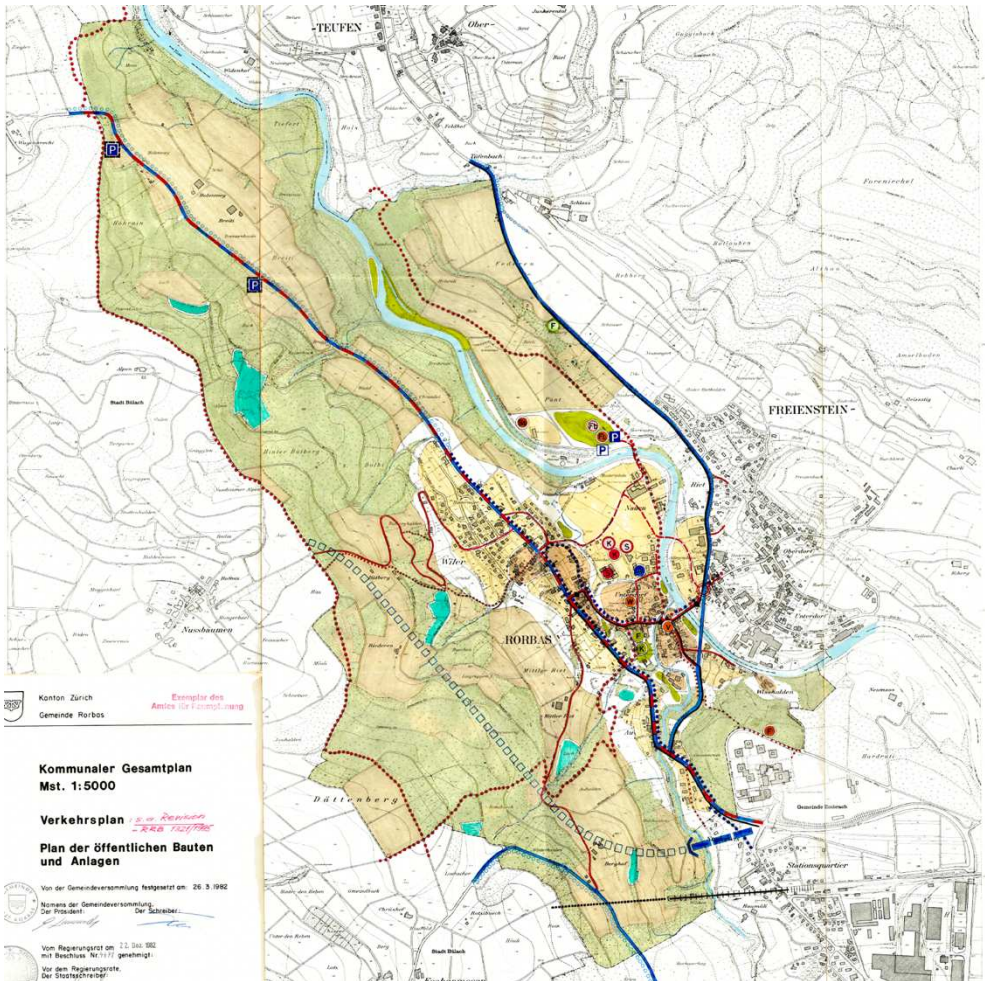
1.3 Gesamtplan 1982

Teilrichtpläne

Die Gemeinde Rorbas verfügt über folgende Teilrichtpläne aus dem Jahr 1982, der Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1995 (kommunaler Richtplan, früher als Gesamtplan bezeichnet).



Siedlungs- und Landschaftsplan (links) und Versorgungsplan (rechts)



der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er wird umfassend revidiert und mit ergänzenden Inhalten auf die aktuellen Gegebenheiten in der Region und in der Gemeinde abgestimmt und neu festgesetzt.

Verkehrsplan (Stand vor der Revision 1995) und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

1.4 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung des Verkehrsplans und des Planes der Erholungsgebiete zur Verfügung:

Übergeordnete Planungen:

- Kantonaler Richtplan, Stand 11. März 2024
- Velonetzplan Kanton Zürich vom 15. Juni 2016
- Standards Veloverkehr vom Februar 2023
- Regionaler Richtplan Unterland vom September 2021
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus vom 31. Juli 2022

Kommunale Planungen:

- Kommunaler Gesamtplan 1982 / Verkehrsplan revidiert 1995
- Bau- und Zonenordnung vom 23. November 2016 (zurzeit in Teilrevision)

2. Rahmenbedingungen

2.1 Übergeordnete Vorgaben

Die übergeordneten Festlegungen sind auf Stufe Bund, Kanton und Region festgelegt. Sie gelten als Rahmenbedingungen für den kommunalen Richtplan. Die übergeordneten Festlegungen werden im kommunalen Verkehrsplan und im Plan der Erholungsgebiete übernommen.

Bundesgesetz über Velowege

Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) sorgt für bessere und sicherere Velowege, indem die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet werden und der Bund bei seinen Strassen ebenfalls Velowege erstellt. Seit dem 1. Januar 2023 ist dieses Gesetz in Kraft.

Das Bundesgesetz über die Velowege verpflichtet die Kantone und Gemeinden, im ersten Schritt ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz innerhalb von fünf Jahren zu planen. Der zweite Schritt ist die Umsetzung des Velonetzes bis Ende 2042. Der Bund wird in den nächsten Jahren Vorgaben für die Bereitstellung von Geobasisdaten ausarbeiten. Auch diese sind durch die Kantone und Gemeinden umzusetzen.

Im Gesetz wird der Begriff Velowegnetz verwendet. In der Netzplanung spielt es jedoch keine Rolle, welcher Infrastrukturtyp (Radweg, Radstreifen, etc.) gebaut wird. Das Velowegnetz wird im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet und über die damit verknüpften Verfahren festgesetzt. Es muss spätestens am 31. Dezember 2027 im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet sein.

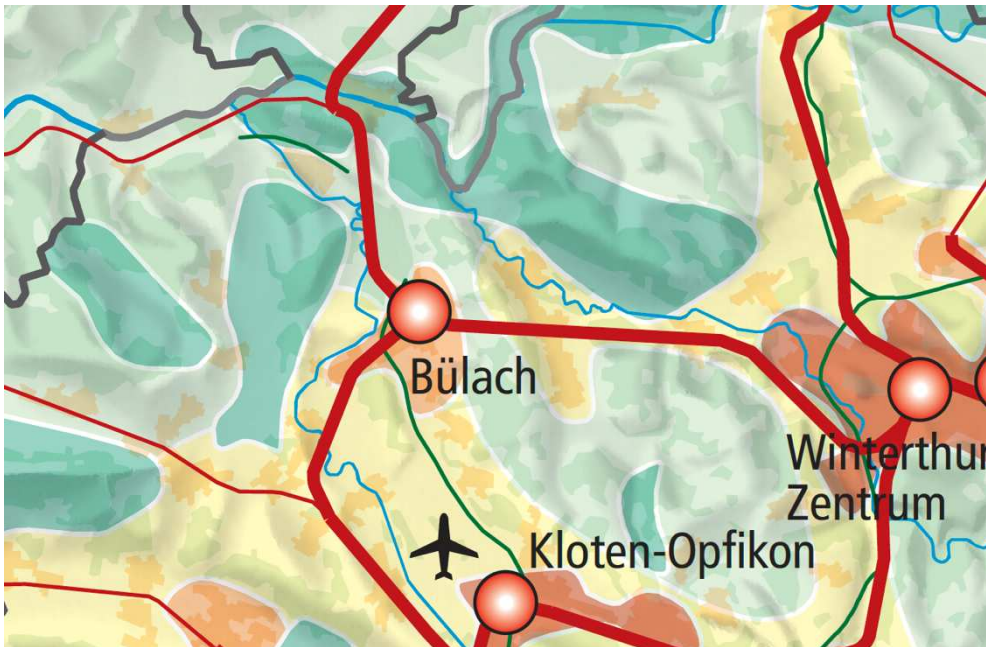
Das Velowegnetz muss gemäss Gesetz eine angemessene Dichte mit einer direkten Streckenführung aufweisen. Es verbindet die wichtigen Orte innerhalb der Gemeinde, insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

Kantonales Raumordnungskonzept

Im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans Zürich mit Stand vom 6. Februar 2023 ist das Siedlungsgebiet von Rorbas dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugewiesen. Es wird folgender Handlungsbedarf dafür ausgewiesen:

Landschaft unter Druck - stabilisieren und aufwerten:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten



Planausschnitt aus dem kantonalen Raumordnungskonzept

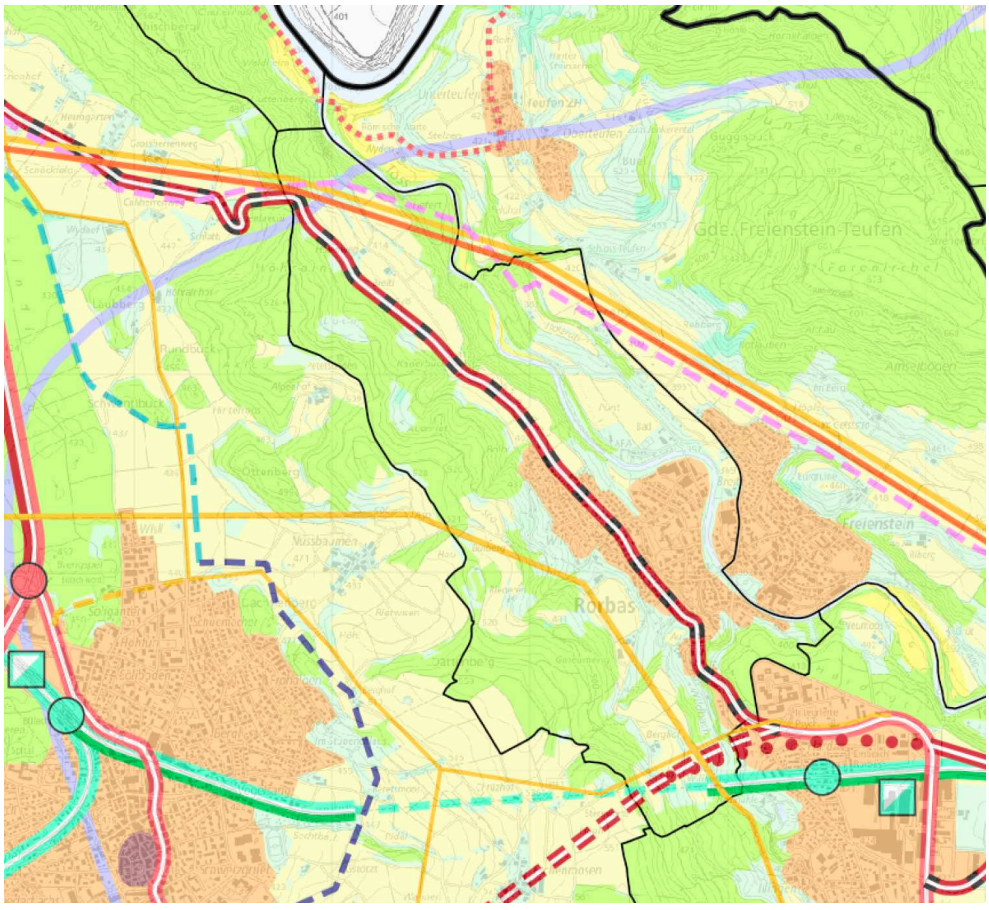
Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan enthält folgende für den kommunalen Verkehrsplan und den Plan der Erholungsgebiete relevante Festlegungen:

- Abklassierung HVS/ Rückbau bei Ersatz (Weiacherstrasse)
- Abgrenzungslinie Flughafen
  (Innerhalb der Abgrenzungslinie werden grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen. Bestehende Nutzungsreserven

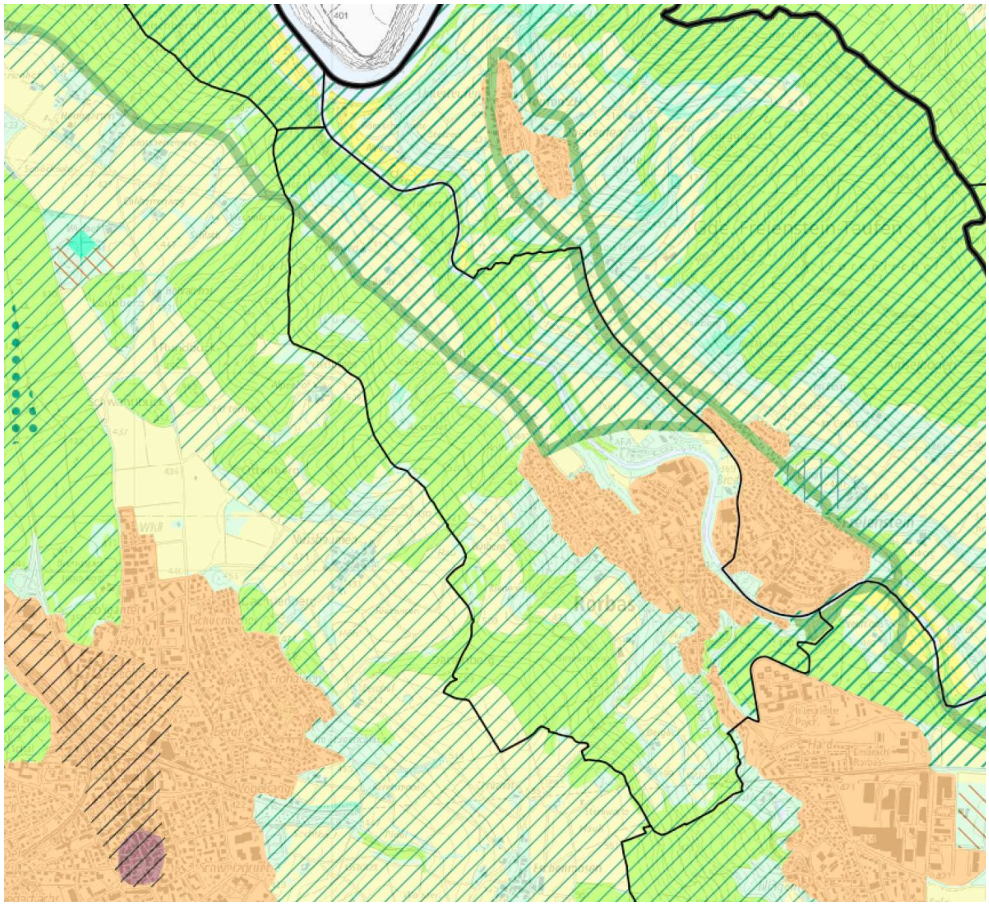
können im Rahmen der umweltrechtlichen Bestimmungen genutzt werden.)

- Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung
  In den im kantonalen Richtplan bezeichneten Erholungsgebieten ist der Erholungsnutzung gegenüber anderen Nutzungen im Rahmen der Interessensabwägung besondere Bedeutung beizumessen. Wenn Bauten und Anlagen für die Erholungsnutzung erstellt werden sollen, bildet der Richtplaneintrag «Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung» ein wichtiges Argument für deren Standortgebundenheit.
- Versorgungsleitungen
  (Erdgastransportleitung bestehend, Höchstspannungsleitung geplant, Höchstspannungsleitung bestehend, Hochspannungsleitung bestehend)
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung BLN
  Im kantonalen Richtplan sind zwei Bundesinventare der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung eingetragen; BLN 1411 Untersee – Hochrhein und das BLN 1410 Irchel



- Abgrenzungslinie Flughafen
- Abklassierung HVS/ Rückbau bei Ersatz
- Tunnel Hauptverkehrs-strasse, geplant
- Hochspannungs-leitung, bestehend
- Höchstspannungs-leitung, bestehend
- Höchstspannungs-leitung, geplant
- Erdgastransportleitung > 5 bar, bestehend

Planausschnitt kantonaler Richtplan (Richtplanthema: Verkehr)



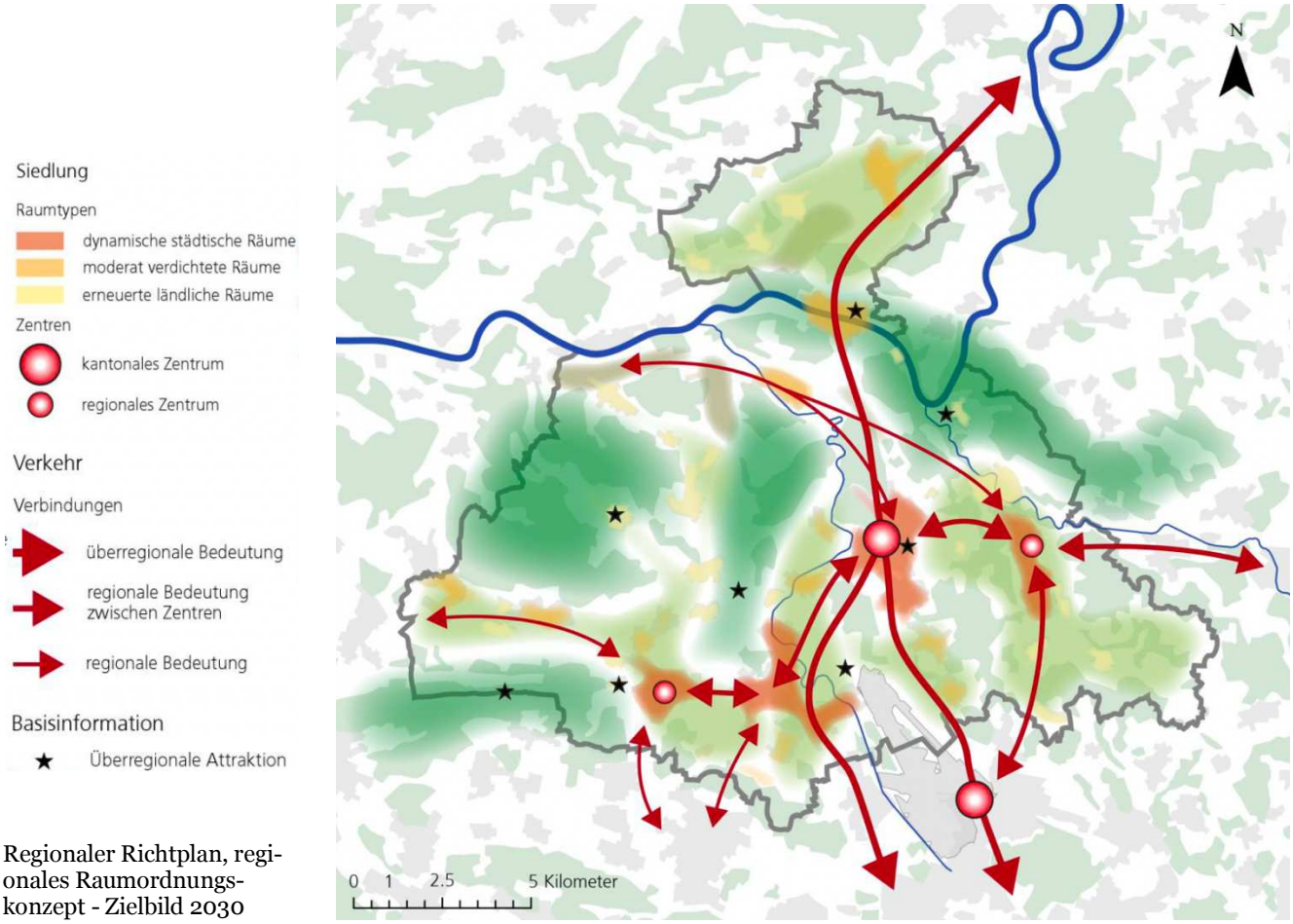
Planausschnitt kantonaler Richtplan (Richtplanthemen: Siedlung, Landschaft)

Regionales Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) entwirft ein Bild der angestrebten künftigen Raumordnung der Region Zürcher Unterland. Das Regio-ROK dient als strategischer Rahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) und ihrer Mitgliedergemeinden und bildet die Grundlage für den regionalen Richtplan. Das Regio-ROK wurde am 29. August 2011 durch die Delegiertenversammlung verabschiedet. Für die Gemeinde Rorbas sind folgende Herausforderungen aus dem Regio-ROK von Bedeutung:

Die Herausforderung in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr besteht darin, die Wohngebiete von den Emissionen des Verkehrs möglichst zu verschonen und den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten fernzuhalten. Dies ist vor allem im entlang der Weiacherstrasse schwierig, weil diese den Durchgangsverkehr durch das Siedlungsgebiet führ.

Eine weitere Herausforderung ist die Festlegung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetz, die Zugänglichkeit zu den attraktiven Landschaftsräumen und deren Nutzbarkeit für Erholungszwecke sowie der gleichzeitigen Sicherung und Förderung der bedeutenden naturnahen Räume ohne diese durch die Erholungsnutzung zu beeinträchtigen.



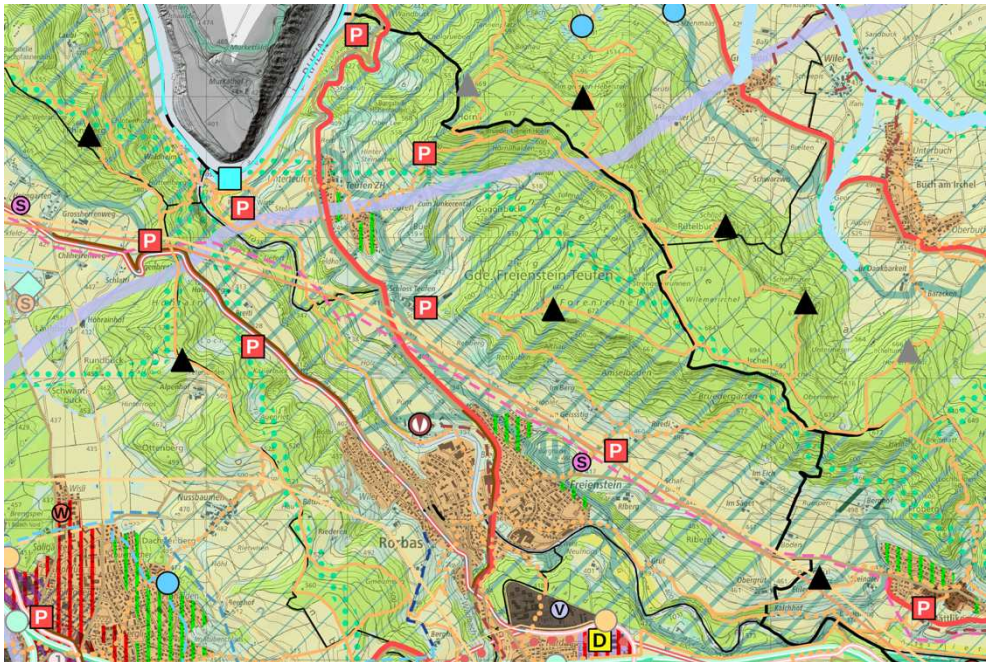
Regionaler Richtplan, regionales Raumordnungskonzept - Zielbild 2030

Regionaler Richtplan

Der Regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er differenziert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und stimmt diese auf die Bedürfnisse der Region ab. Der regionale Richtplan stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher. Er stützt sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen mittel- bis langfristigen Planungshorizont auf. Im regionalen Richtplan Unterland bestehen für das Gemeindegebiet von Rorbas diverse Festlegungen als Ergänzung zum kantonalen Richtplan Zürich.

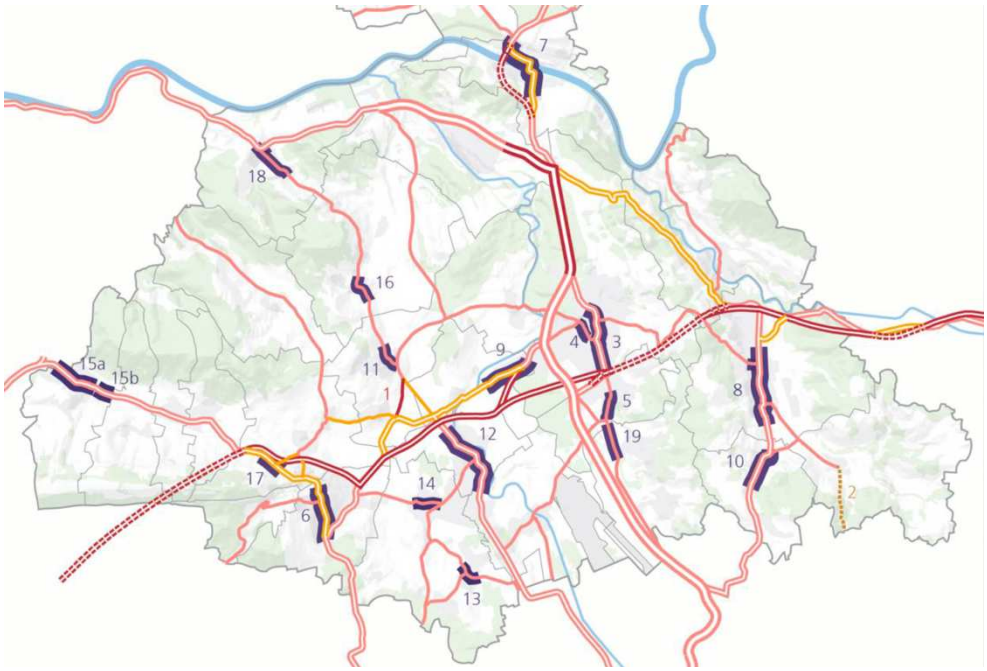
Auf Festlegungen von bestehenden Verkehrsanlagen, die keinen Handlungsbedarf erfordern, wird in den folgenden Ausführungen nicht weiter eingegangen.

Planausschnitt regionaler Richtplan, Überlagerung aller Karteninhalte

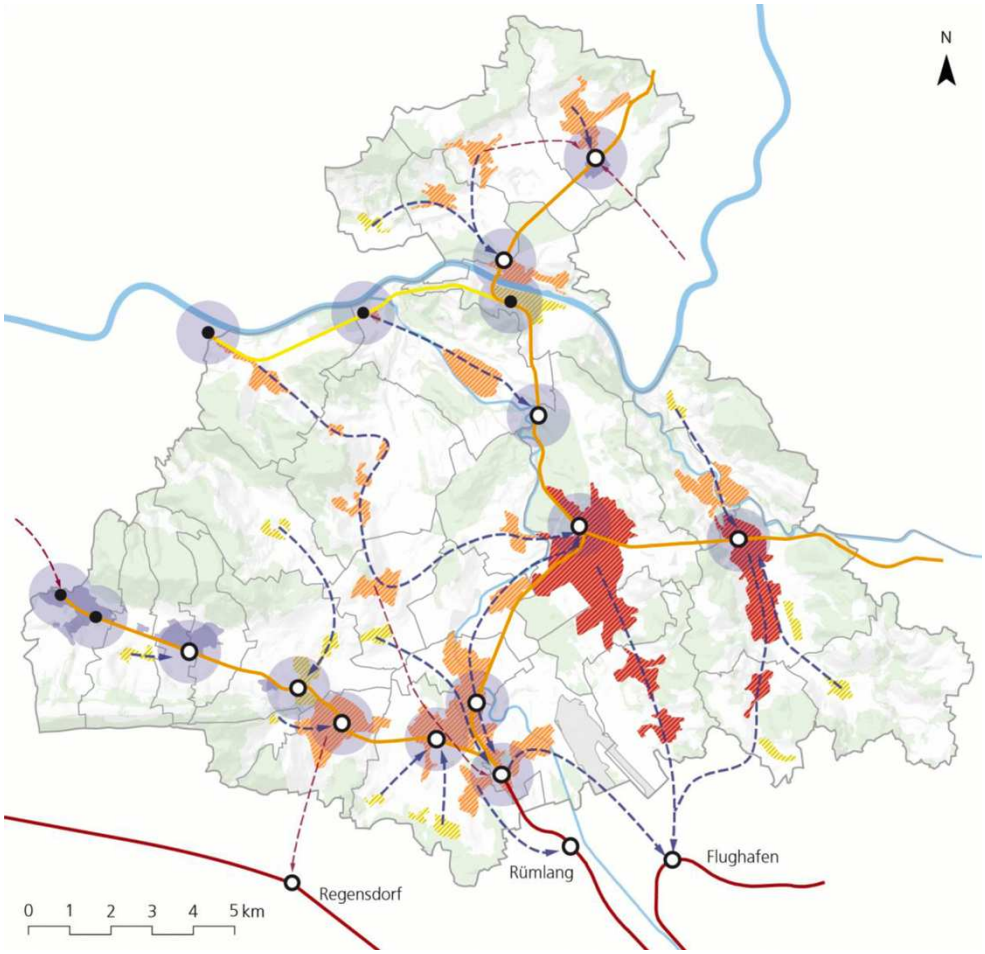


Strassenverkehr:
Auf dem Gemeindegebiet von Rorbas ist eine Festlegung zum Strassenverkehr eingetragen. Der Eintrag betrifft die bestehende Verbindungsstrasse (Weiacherstrasse) diese soll bei der Realisierung des Strassentunnels abklassiert und rückgebaut werden.

Abschnitte zur Umgebungsgestaltung Strassenraum

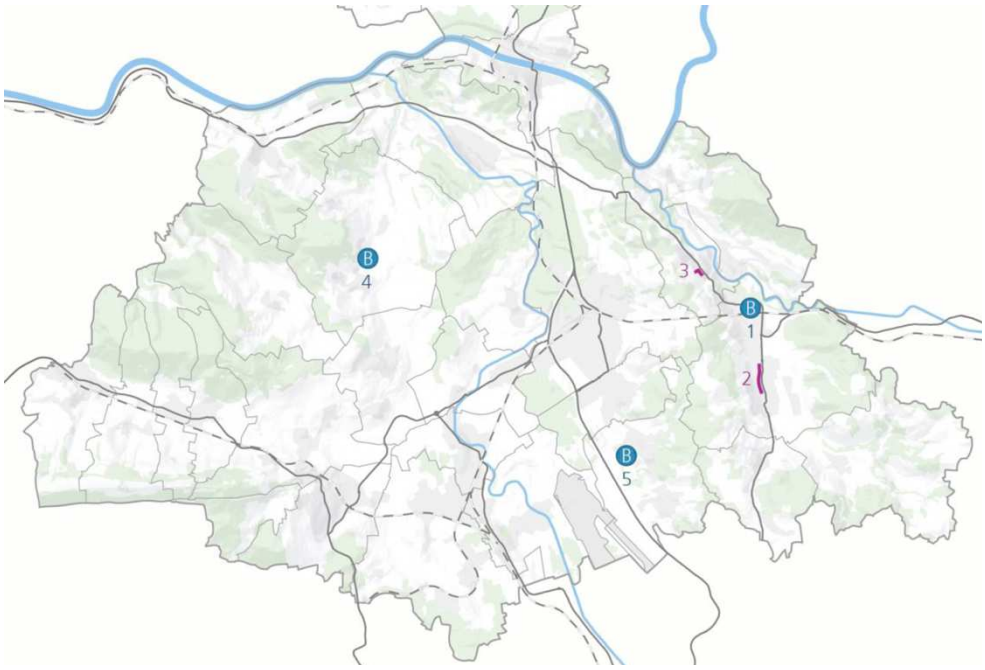


Öffentlicher Personenverkehr:
Der öffentliche Verkehr übernimmt eine zentrale Erschliessungs- und Vernetzungsfunktion innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region. Bis 2030 wird in Teilen der Region sowohl im Bahn- als auch im Busverkehr eine Verdichtung des Takts angestrebt. Die unten aufgeführte Abbildung zeigt die angestrebten minimalen Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr im Jahr 2030 (Zielwerte Grundtakt). Abgebildet ist lediglich das Angebot in der Normalverkehrszeit (Mo-Fr von 9-16h und 19-21h sowie tagsüber an Samstagen), in den Spitzen- und Nebenverkehrszeiten richtet sich das Angebot nach der Nachfrage.



Angestrebtes Angebot im öffentlichen Verkehr – Normalverkehrszeit

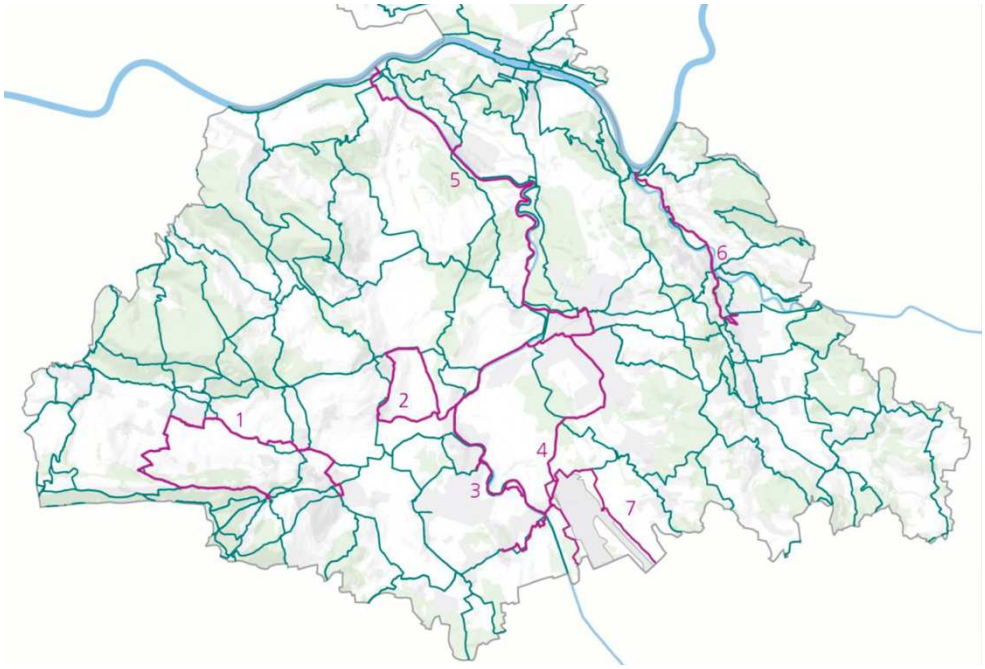
Busverkehr:
Im regionalen Richtplan ist für den Busverkehr in Rorbas eine geplante Busbevorzugungsanlage eingetragen.



B Busdepot bestehend
Busbevorzugung geplant

Infrastrukturen
Öffentlicher Personenverkehr

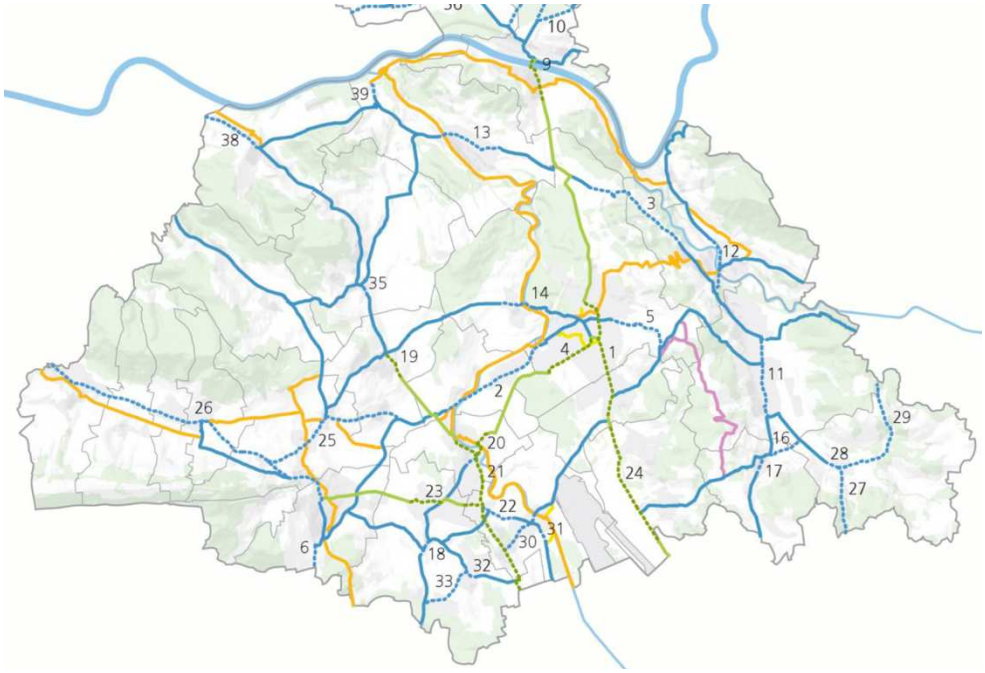
Fussverkehr:
Gemäss dem Regionalen Richtplan Unterland soll der Fussweg entlang der Töss (Route «Töss» Nr. 6) mittelfristig als hindernisfreier Wanderweg ausgestaltet werden. Dazu sollen bauliche Massnahmen und die Signalisation umgesetzt werden.



Fuss- / Wanderweg bestehend
Hindernisfreier Wanderweg

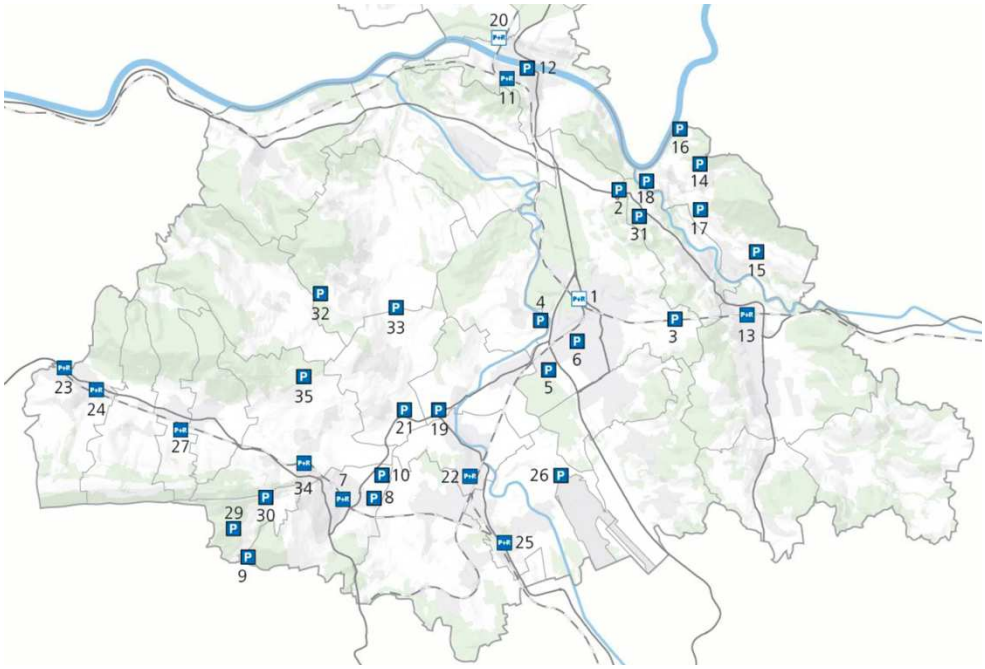
Fussverkehr

Veloverkehr:
Auf der bestehenden Nebenverbindung (Festlegung Nr. 12) ist auf der Irchelstrasse, im südlichen Bereich, die Erstellung eines Radstreifens sowie die Prüfung einer Temporeduktion geplant.



Veloverkehr

Parkierungsanlagen:
Es befinden sich eine Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung auf dem Gemeindegebiet von Rorbas. Die Parkierungsanlage Wagenbrechi dient der Erschliessung der Erholungsgebiete und weist 12 bestehende Abstellplätze auf eine Erweiterung der Anlage ist nicht geplant.



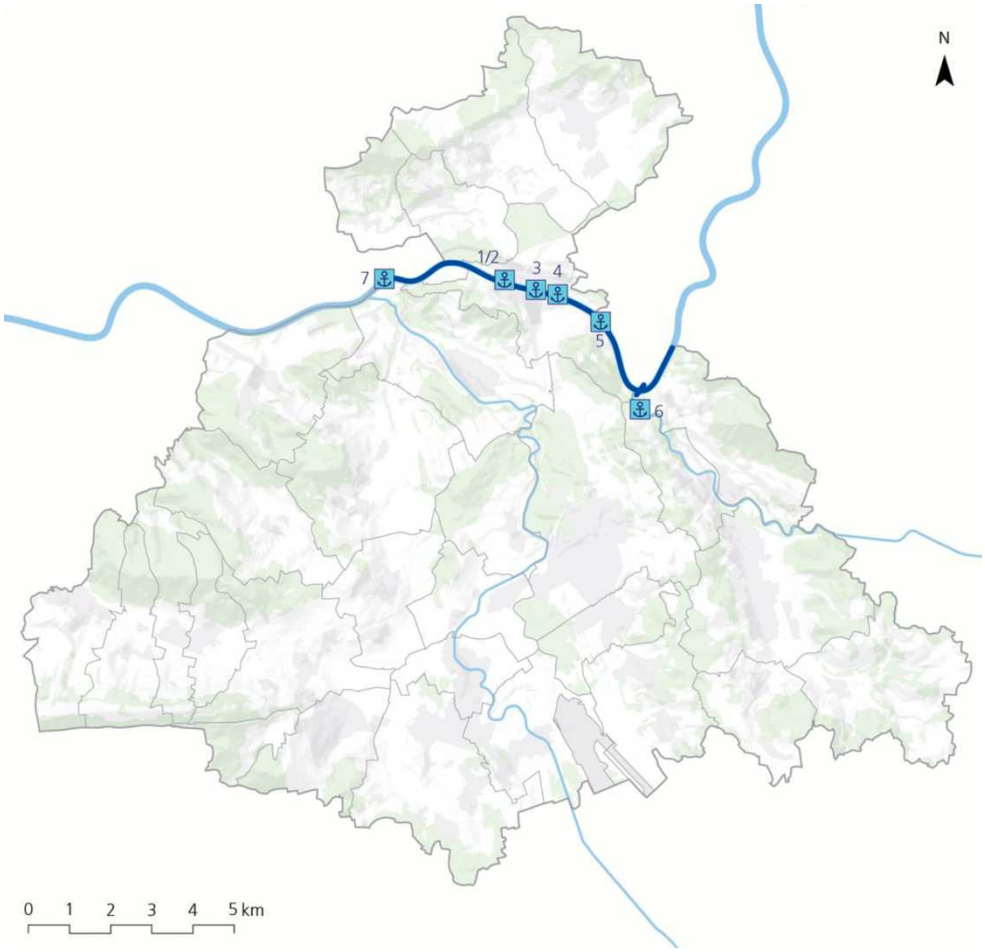
Parkierungsanlagen

Güterverkehr:
Im regionalen Richtplan sind auf dem Gemeindegebiet Rorbas keine Güterumschlagsstandorte und Anschlussgleise bezeichnet.

Die Gemeinde hat ebenfalls keine bestehenden oder geplanten Güterumschlagsanlagen und Anschlussgleise von kommunaler Bedeutung auf dem Gemeindegebiet zu bezeichnen.

Schifffahrt:
Die Schifffahrt im Zürcher Unterland beschränkt sich auf den Rhein und hat rein touristische Funktion. Die durch Private betriebenen Schifffahrtslinien auf dem Rhein sind in der Richtplankarte enthalten.

Im regionalen Richtplan ist auf Gemeindegebiet Rorbas keine Festlegung für die Schifffahrt eingetragen.



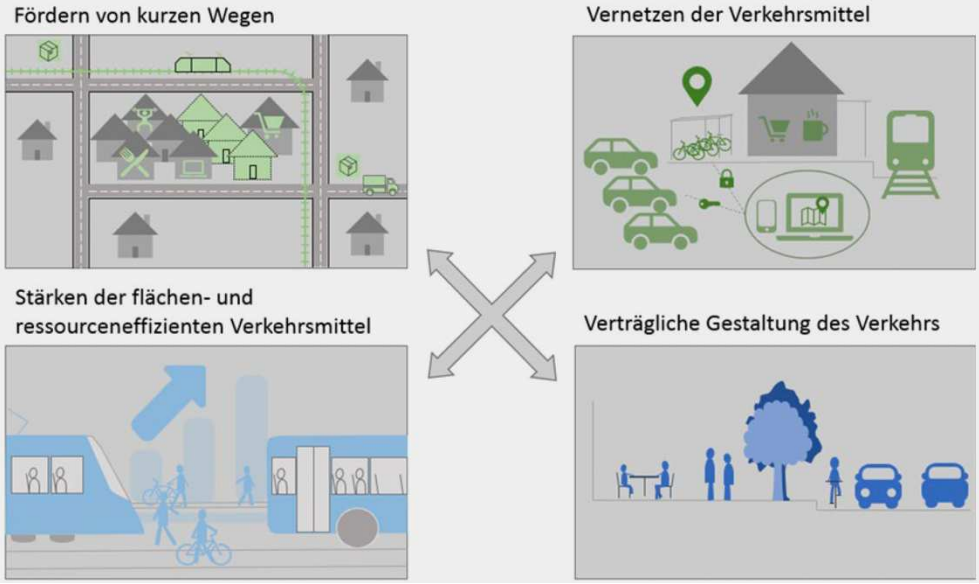
Schifffahrt

Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus

Der Regierungsrat hat am 9. Januar 2018 das Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich beschlossen. Damit legt er die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems im Planungshorizont bis 2030 fest. Im Hinblick auf die stark wachsende Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl und auf die zahlreichen regionalen Themen zur künftigen Gesamtverkehrsentwicklung haben der Kanton Zürich und die Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) die Erarbeitung eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) vereinbart, welches neben dem Unterland, aufgrund der funktionalen Zusammenhänge, auch die Gemeinden Regensdorf und Buchs umfasst und als rGVK «Unterland plus» (rGVK PZU+) betitelt wird.

Das Zukunftsbild des rGVK PZU+ basiert auf dem regionalen Raumordnungskonzept Zürcher Unterland (2012) und dem Regio-ROK Furttal (2011). Mit dem rGVK PZU+ wird weiter die «Vier-V-Strategie» als Grundsatz für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung verfolgt:

Es werden folgende Handlungsstrategien für die Gemeinde Rorbas festgehalten:

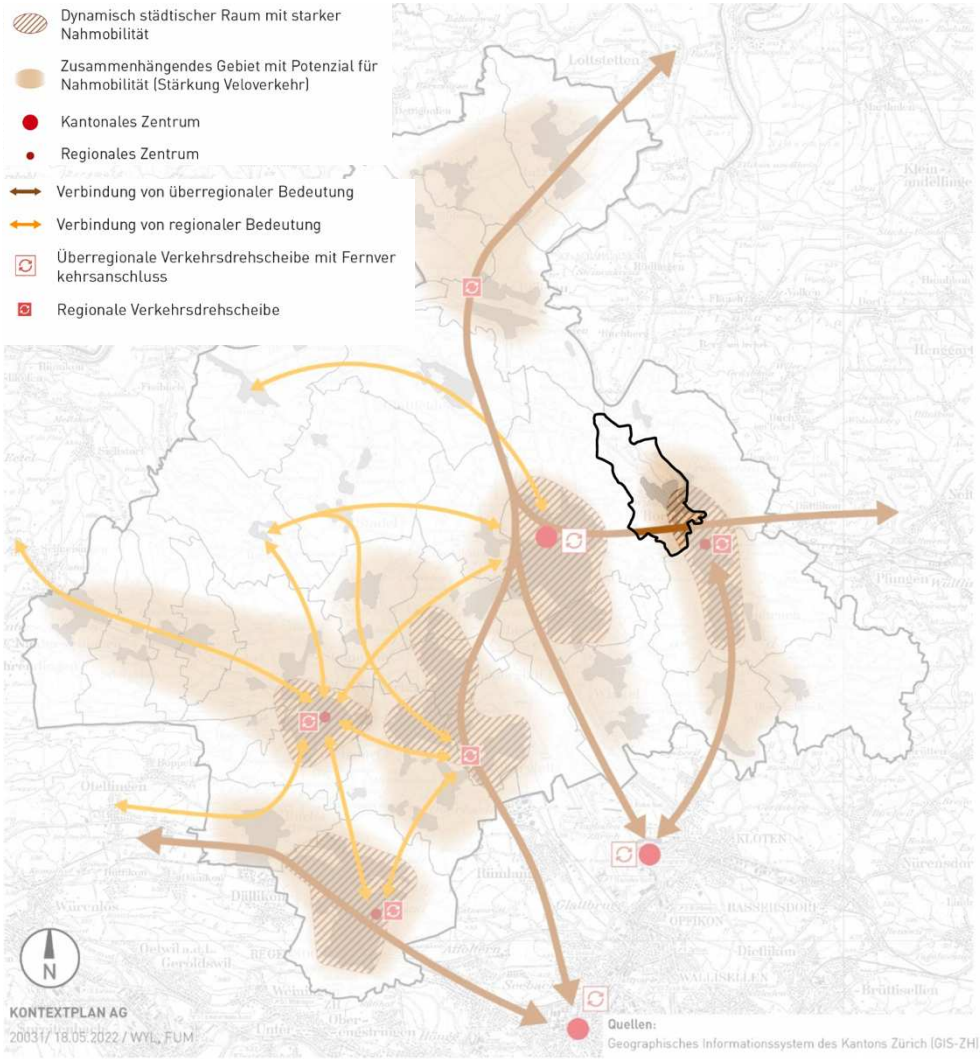


4-V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten, regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus vom 31. Juli 2022

Im Zukunftsbild des regionalen Gesamtverkehrskonzepts wird die Gemeinde Rorbas grösstenteils als dynamisch städtischer Raum mit starker Nahmobilität dargestellt. Um diesen städtischen Raum werden weitere Gebiete definiert in welchen ein Potenzial für nachhaltige Mobilitätsformen, insbesondere für den Veloverkehr, vorhanden ist.

Südlich der Gemeinde Rorbas sieht das Zukunftsbild des regionalen Gesamtverkehrskonzepts eine Verbindung von überregionaler Bedeutung vor. Durch die überregionalen Verbindungen werden insbesondere die dyna-

misch städtischen Räume untereinander und mit den umliegenden kantonalen Zentren verbunden.



Zukunftsbild rGVK PZU+, regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus vom 31. Juli 2022, eigene Darstellung mit Gemeindegrenze Rorbas

Es werden folgende sechs Handlungsstrategien für die Gemeinde Rorbas im Gesamtverkehrskonzept festgehalten.

- Gesamtmobilität, Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen

  Die nachhaltige Mobilität zeichnet sich einerseits dadurch aus, dass die Mobilitätsbedürfnisse verringert werden sollen (Dorf der kurzen Wege). Andererseits sollen die verbleibenden Mobilitätsbedürfnisse mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt befriedigt werden. Mit Hilfe von Massnahmen des klassischen Mobilitätsmanagements soll sowohl bei bestehenden als auch geplanten Überbauungen und Nutzungen die Mobilität nachhaltig gestaltet werden. Das Wirkungspotential wird dabei ausgeschöpft und Interventionen sollen auf ihre Notwendigkeit und die Langzeitkosteneffizienz geprüft werden.

- Gesamtmobilität, Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren:

  Durch die Aufwertung der Strassenräume sollen die Zentren und Ortskerne gestärkt und belebt werden. Bei der Aufwertung sind Massnahmen zur Adaption ans geänderte Klima zu berücksichtigen: z.B. Begrünung/Reduktion versiegelte Flächen, schattenspendende Elemente. Auch sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Anteile von Fuss-, Velo und öffentlichem Verkehr am Modalsplit gesteigert werden. Diese Aspekte führen dazu, dass die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung gesteigert werden kann. Ist mit der Aufwertung eine Verstetigung des motorisierten Verkehrs sowie tendenziell eine Abnahme dessen verbunden, nimmt auch die Lärm- und Schadstoffbelastung ab. Durch attraktivere Gestaltung und weniger starke Betonung der Längsachse sollen die Trennwirkung reduziert und Querungen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr vereinfacht werden.

- Veloverkehr, Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz

  Durch das Schliessen von Netzlücken und Verbesserungen bei der Infrastruktur soll sich der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit der Gemeinde Rorbas erhöhen. Gleichzeitig soll dadurch die Sicherheit des Veloverkehrs verbessert werden. Alle wichtigen Ziele sind mit dem Velo direkt und ohne Umwege erreichbar. Ziel ist, dass der Veloverkehr für die Bevölkerung eine gleichwertige Alternative zu den anderen Mobilitätsformen hinsichtlich Sicherheit, Zeit und Komfort wird.

- Motorisierter Individualverkehr, Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen:

  Mit der Bündelung des Verkehrs auf wenigen Hauptachsen sollen insbesondere Wohngebiete vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Ortsdurchfahrten sollen mit geeigneten Massnahmen angepasst werden, um die Siedlungsverträglichkeit zu verbessern. Zentrumsdurchfahrten sollen durch geeignete Massnahmen entlastet werden, wenn alternative Routen zur Verfügung stehen.

- Motorisierter Individualverkehr, Situationsgerechte Regelung der Parkierung (MIV):

  Mit der situationsgerechten Regelung der Parkierung soll ein Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität geleistet werden. Zudem sollen dadurch die Fremdparkierung sowie das wilde Parkieren reduziert und die bestimmungsgemässe Nutzung der Parkfelder gestärkt werden.

- Motorisierter Individualverkehr, Ausschluss von Valet-Parking:

  Die Verkehrsbelastung soll reduziert werden. Dafür soll das Valet-Parking zukünftig vermieden werden. Parkplätze sind an eine Nutzung gebunden und entsprechend den einschlägigen Vorschriften und Normen ist die erlaubte Zahl der zu erstellenden Parkplätze beschränkt. Die Realisierung zusätzlicher Parkplätze für das Valet-Parking ist deshalb durch die Gemeinden zu untersagen.

Nachstehend werden alle Massnahmenbereiche aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus, die über den kommunalen Verkehrsrichtplan geregelt werden können, aufgeführt und erläutert wie mit ihnen umgegangen wurde. Die Massnahmenbereiche welche über die Nutzungsplanung geregelt werden, sind entsprechend im Bericht nach Art. 47 RPV der Nutzungsplanung aufgeführt.

GM01.1 Vorgaben zur Steuerung der Verkehrsnachfrage bei Neuüberbauungen und Gebieten der inneren Verdichtung

☑ In Rorbas sind keine Gebiete der inneren Verdichtung ausgeschieden und gemäss Baulückenplan sind nur noch vereinzelte, kleinere und überbaute Parzellen vorhanden. Die Siedlungsentwicklung bei Neuüberbauungen und Gebieten der inneren Verdichtung wird die Verkehrsnachfrage somit nicht massgebend beeinflussen.

GM01.2 Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie in Gemeinde/ Verwaltung

☑ Auf Basis der verkehrspolitischen Ziele und den Handlungsfeldern aus dem kommunalen Richtplan wird die Gemeinde die Einforderung von Mobilitätskonzepte bei Sondernutzungsplanungen und im Rahmen von Baubewilligungsverfahren phasengerecht und projektspezifisch prüfen.

GM01.3 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen

☑ Im kommunalen Richtplan Verkehr werden erstmals die bestehenden Veloabstellanlagen aufgeführt sie befinden sich bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen (Schule, Freizeit wie Familiengärten, Skatepark und Schwimmbad sowie beim Gemeindehaus und beim Steigwiessaal) oder bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Mit der neu geplanten Veloabstellanlage bei der Bushaltestelle Hirschen verfügt Rorbas über 8 öffentliche Veloabstellanlagen.

GM01.4 Verbesserung der privaten Veloparkierung

☑ Mit der Revision der Bau und Zonenordnung wurde neu eine Mindestzahl an Veloabstellplätzen definiert. Für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sind pro 80 m2 Wohnfläche mindestens 2 Veloabstellplätze erforderlich.

GM01.5 Förderung von alternativen und emissionsarmen Antriebsformen

☑ Mit der neuen Netzplanung im revidierten Richtplan und der Umsetzung der aufgeführten Massnahmen werden die alternativen und emissionsarmen Antriebsformen gefördert.

GM01.6 Sensibilisierung der Bevölkerung auf die Thematik «nachhaltige Mobilität»

☑ Mit der im revidierten Richtplan aufgeführten Handlungsfelder und der Umsetzung der aufgeführten Massnahmen wird die Bevölkerung auf die Thematik «nachhaltige Mobilität» sensibilisiert.

GM02.2 Prüfung Tempo-30- und Begegnungszonen

☑ Die Gemeinde Rorbas hat im 2025 flächendeckend Tempo-30-Zonen auf den kommunalen Strassen eingerichtet, dies wird im Bericht im Kapitel Strassenraum dargelegt. Eine Begegnungszone ist zurzeit nicht vorgesehen.

VV01.1 Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr

☑ Mit der Richtplanrevision werden zahlreiche neue Veloverbindungen gesichert und planerisch berücksichtigt. Zudem ermöglicht der revidierte Richtplan die Realisierung des Tösstegs welcher für Fuss und Veloverkehr die Trennwirkung der Töss reduziert und eine komfortable, neue Verbindung schafft.

VV01.2 Verbesserung der Schulwegsicherheit

☑ Mit der Ermöglichung des Tösstegs trägt der Richtplan zur Steigerung der Schulwegsicherheit bei, da die Kinder nicht mehr über die von Motorfahrzeugen befahrene Alte Brücke passieren müssen, sondern auf einem baulich abgetrennten Fuss- und Velosteg die Töss überqueren können. Dies ist eine wichtige Entwicklung da die Kinder von Rorbas zum Teil in Freienstein-Teufen zur Schule gehen und umgekehrt. Zudem trägt die flächendeckende Tempo-30-Zone wesentlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

MIV01.1 Bündelung des Gesamtverkehrs auf den Hauptachsen

☑ Mit der flächendeckenden Einführung der Tempo-30-Zone auf den Kommunalstrassen und der einhergehenden Umgestaltung der Strassenräumen wird der Schleichverkehr durch die Quartiere unattraktiv und der Verkehr wird auf das übergeordnete Verkehrsnetz geleitet.

MIV02.1 Regional abgestimmtes Management des öffentlichen Parkraums

☑ Unabhängig vom Planeintrag im kommunalen Richtplan kann die Gemeinde für Parkplätze auf öffentlichem Grund ein Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzept erarbeiten. Die Gemeinde Rorbas beabsichtigt im 2026 ein kommunales Parkierungskonzept für das Parkieren auf öffentlichen Grund zu erarbeiten.

MIV02.2 Regelung für private Parkierung

☑ Mit der revidierten Bau- und Zonenordnung werden Vorgaben zu den minimalen und maximalen Fahrzeugabstellflächen gemacht.

MIV03.1 Vermeiden von Valetparking

☑ Die Gefahr des Valet-Parkins besteht in Rorbas vor allem beim Schwimmbad Töss Side. Um dies zu verhindern, beabsichtigt die Gemeinde ein Parkierungskonzept zu erarbeiten und die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung in diesem Gebiet zu prüfen.

Kommunale Massnahmen

Das regionale Gesamtverkehrskonzept gibt den Gemeinden klare Handlungsanweisungen. Die kommunalen Massnahmen liegen in der Zuständigkeit der Gemeinde und haben keine überkommunale resp. regionale Bedeutung. Oft handelt es sich um Massnahmen zur Aufwertung der Fussverkehrsinfrastruktur, weil der Fussverkehr mehrheitlich von kommunaler Bedeutung ist. Folgende Massnahmen gehören in den Aufgabenbereich der Gemeinden (Auflistung nicht abschliessend):

- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten (z.B. Ergänzung Mittelinsel, neuer Fussgängerstreifen etc.)
- Erstellung von neuen Wegverbindungen (Schliessung von Netzlücken)
- Verbesserung von bestehenden Wegverbindungen (z.B. Verbreiterung Trottoir etc.)
- Umgestaltung Bushaltestellen nach BehiG-Vorgaben
- Projekte im Zusammenhang mit der Verbesserung der Schulwegsicherheit

Inventar der historischen Verkehrswege Schweiz (IVS)

Mehrere Verkehrswege (Brücken, Strassen, Wege) im Gemeindegebiet sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) eingetragen. Das Inventar ist bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten zu berücksichtigen. Im IVS erfasste Inventarobjekte nationaler Bedeutung mit sichtbarer historischer Substanz stehen unter besonderem Schutz. Nationale Objekte „mit viel Substanz“ sind ungeschmälert, solche mi „mit Substanz“ in ihren wesentlichen Elementen zu erhalten. Für Wege regionaler und lokaler Bedeutung sind die Kantone zuständig.

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung

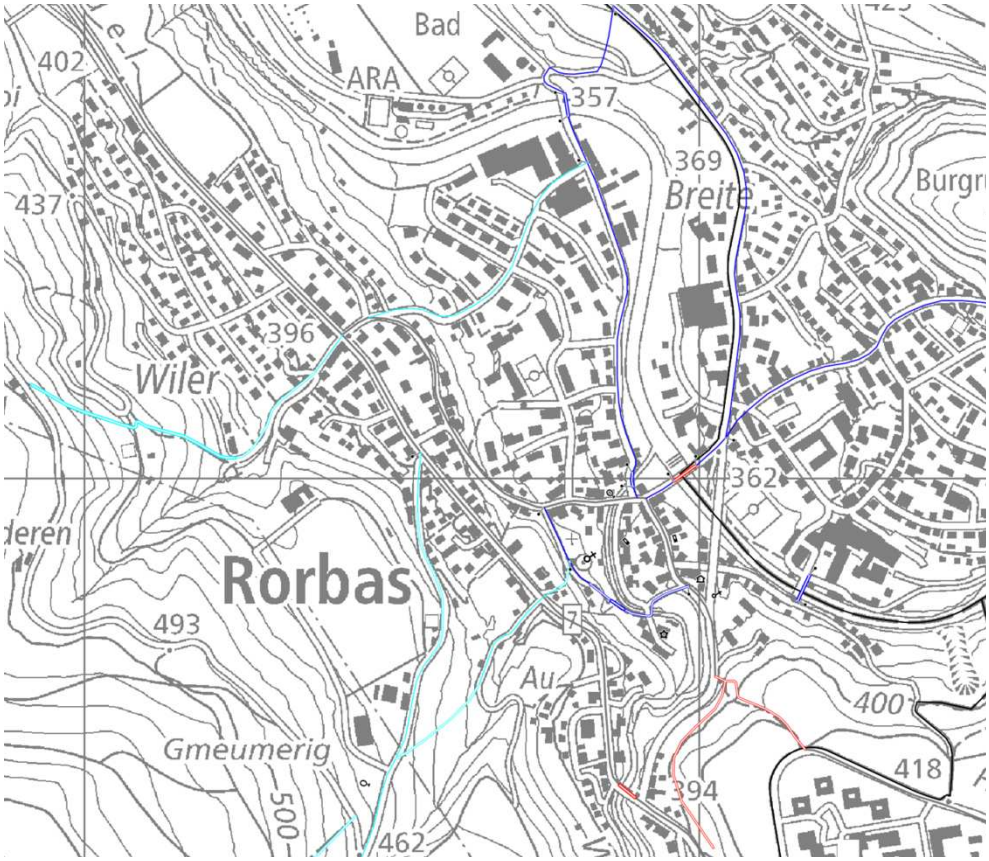
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz



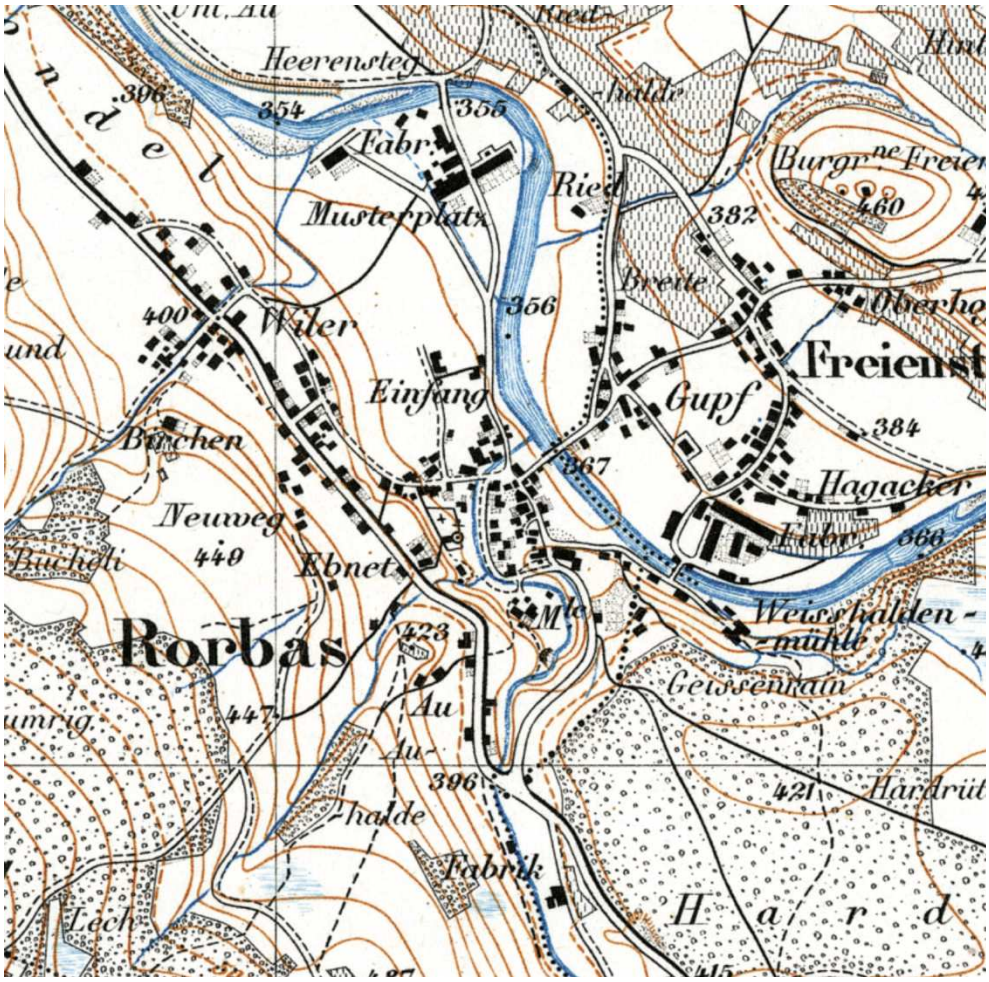
Planaussschnitt aus dem IVS-Layer
Quelle: maps.zh.ch

2.2 Räumliche Faktoren

Entwicklung Strassennetz

Das historische Siedlungsgebiet der Gemeinde Rorbas hat sich an zwei Orte entwickelt, im Unterdorf und im Oberdorf. Der Dorfkern vom Unterdorf ist als Haufendorf entstanden und das Oberdorf hat sich eher wie ein Strassendorf entlang der Weiacherstrasse entwickelt. Die Kirchgasse verbindet diese beiden Ortsteile direkt miteinander. Mitte des 20. Jahrhunderts hat sich das Siedlungsgebiet hauptsächlich entlang der Weiacherstrasse und der Kirchgasse entwickelt. Ab 1970 expandierte sich das Siedlungsgebiet im Gebiet Wiler. Ab ca. 1985 wurde das Schulhaus auf der Wiese Nauen gebaut, danach wurde die Wiese sukzessive überbaut. Ein weiterer Verbindungsweg vom Unterdorf zum Oberdorf bildet der Fussweg von der Lochmühle zur Kirche und weiter zur Wieacherstrasse. Der heute geschotterte Fussweg ist 1 m breit und teilweise mit Trittstufen ausgebaut. Besonders bemerkenswert ist das Vorhandensein einer älteren Fussgängerbrücke über den Lechbach, die aus einheimischem Tuffstein besteht.

Die Siegfriedkarte von 1881 veranschaulicht gut die unteren und oberen Ortsteile. Um die Jahrhundertwende kam ein Schulhaus dazu.

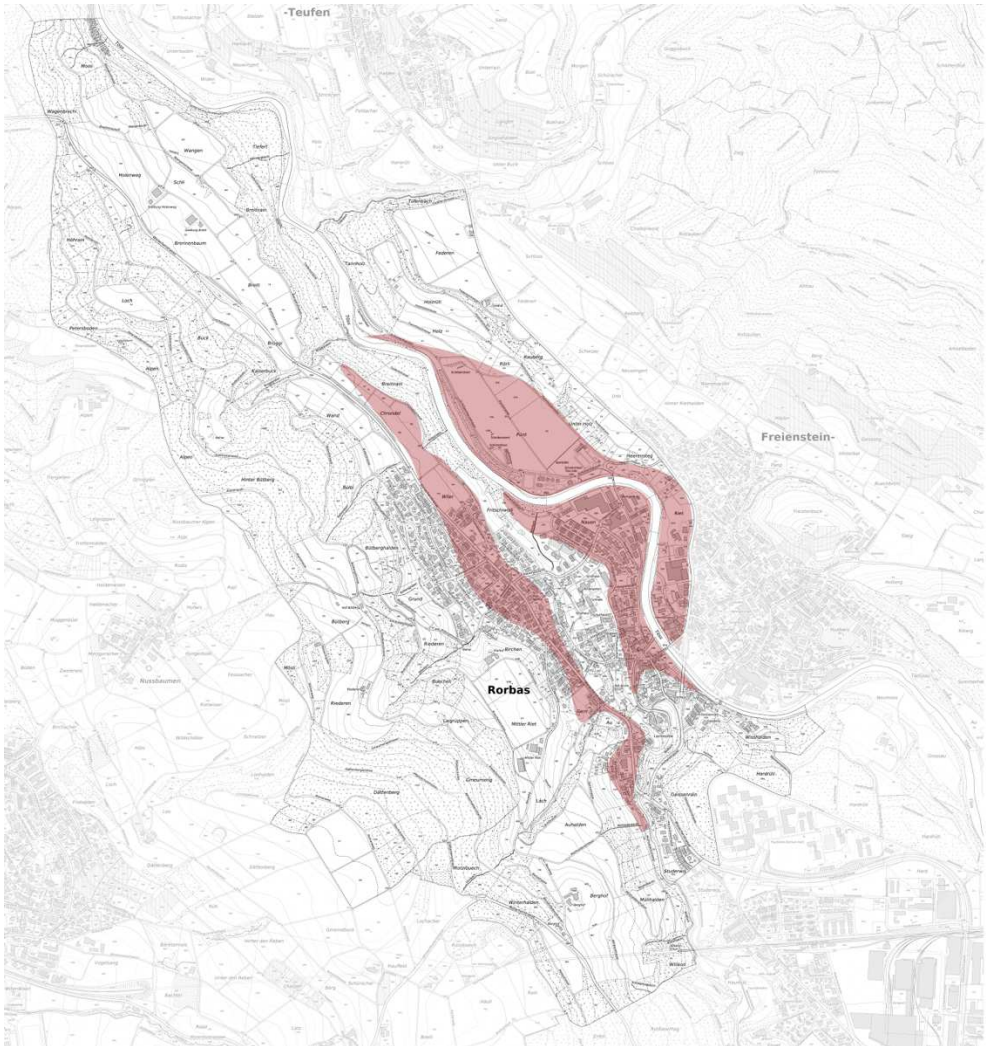


Ausschnitte der Siegfriedkarte um 1881

Topografie

Die Topografie in Rorbas ist beachtlich. Dies spielt vor allem für die Planung des Veloverkehrs eine bedeutende Rolle. Velofahrende sind steigungssensibel, da die Höhenunterschiede mit Muskelkraft überwunden werden. Dies kann durch die Teilelektrifizierung des Antriebs (E-Bike) nur teilweise kompensiert werden. Der Kern von Rorbas liegt in der Tössschlaufe und ist relativ flach, dann steigt das Gelände in Richtung des Dättenbergs zwischen dem Schulhaus und der Weiacherstrasse an und ebnet sich entlang der Weiacherstrasse wieder aus. Südwestlich der Weiacherstrasse steigt das Gelände wieder stark an, in Richtung des Dättenbergs.

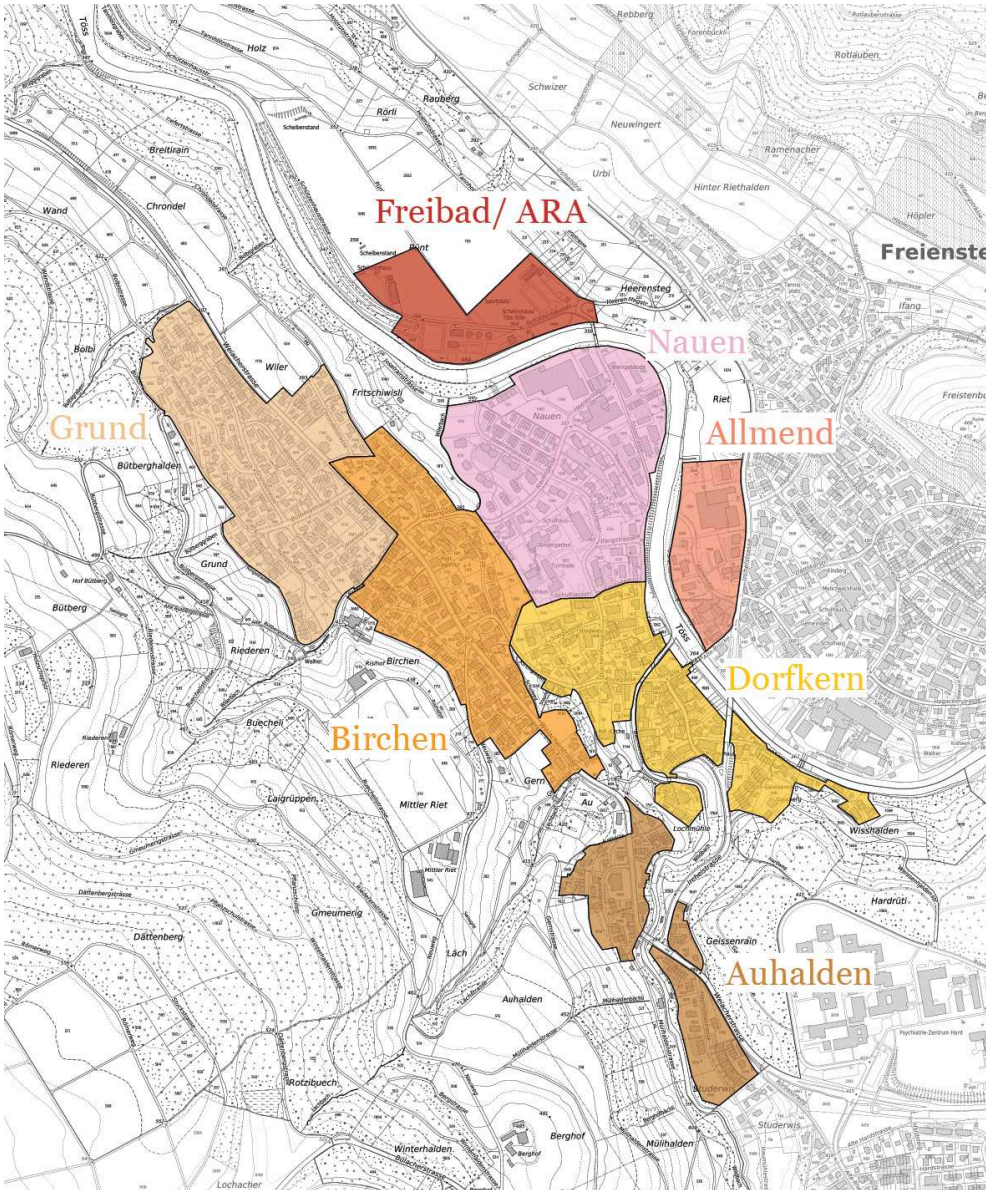
Grundsätzlich befinden sich in Rorbas zwei ebene Bereiche. Einer befindet sich in der Tössschlaufe und der andere entlang der Weiacherstrasse.



in Rorbas verlaufen zwei Bänder in denen die Topografie eher flach ist; in der Talsohle entlang der Töss und das Plateau welches sich entlang der Weiacherstrasse erstreckt

Quartiere

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Rorbas besteht aus sieben unterschiedlichen Quartieren. Die Quartiere «Freibad/ARA» und «Allmend» befinden sich östlich der Töss. Westlich der Töss befinden sich die Quartiere Grund, Birchen, Auhalden, Nauen und der Dorfkern.



die sieben Quartiere von Rorbas bestehen aus unterschiedlichen und untereinander heterogenen Gebieten

Zielorte

Die wichtigsten Zielorte befinden sich im Kern von Rorbas, im Bereich des Gemeindehauses. Weitere wichtige Einrichtungen sind die Schulen, das Freibad und die Kirche. Der von Rorbas rund 1 km entfernte Bahnhof Embrach-Rorbas und das Pflegezentrum befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Embrach.

Öffentliche Einrichtungen:

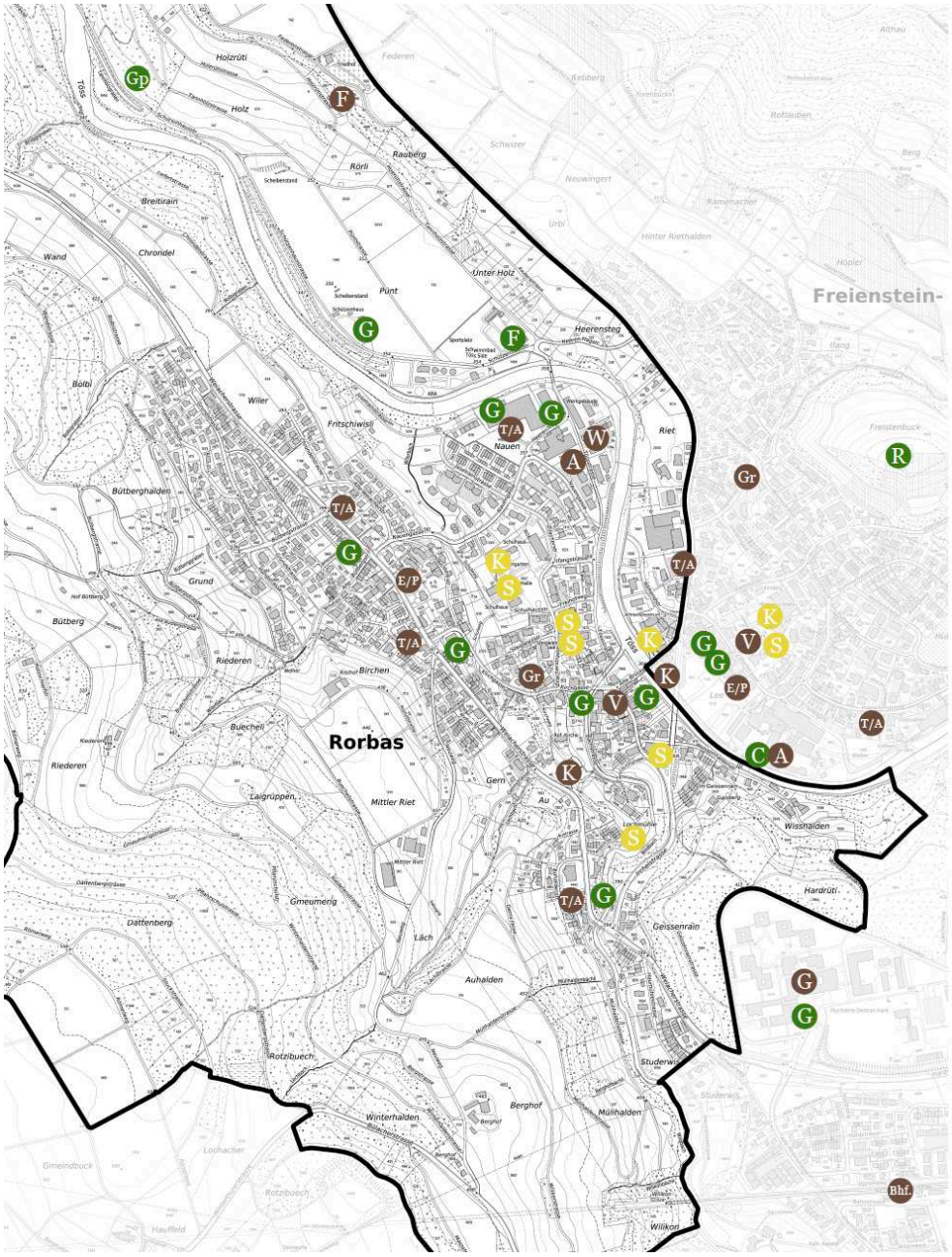
- V Gemeindeverwaltung
- W Werkgebäude
- K Kirche
- F Friedhof
- E/P Einkauf mit Poststelle
- T/A Tankstelle/Autowerkstatt
- Gr Gemeinschaftsraum
- A Arbeitsplatzgebiet
- Bhf Bahnhof Embrach
- G Gesundheit

Bildung und Erziehung:

- S Schule
- K Krippe/ Kindergarten

Freizeiteinrichtungen:

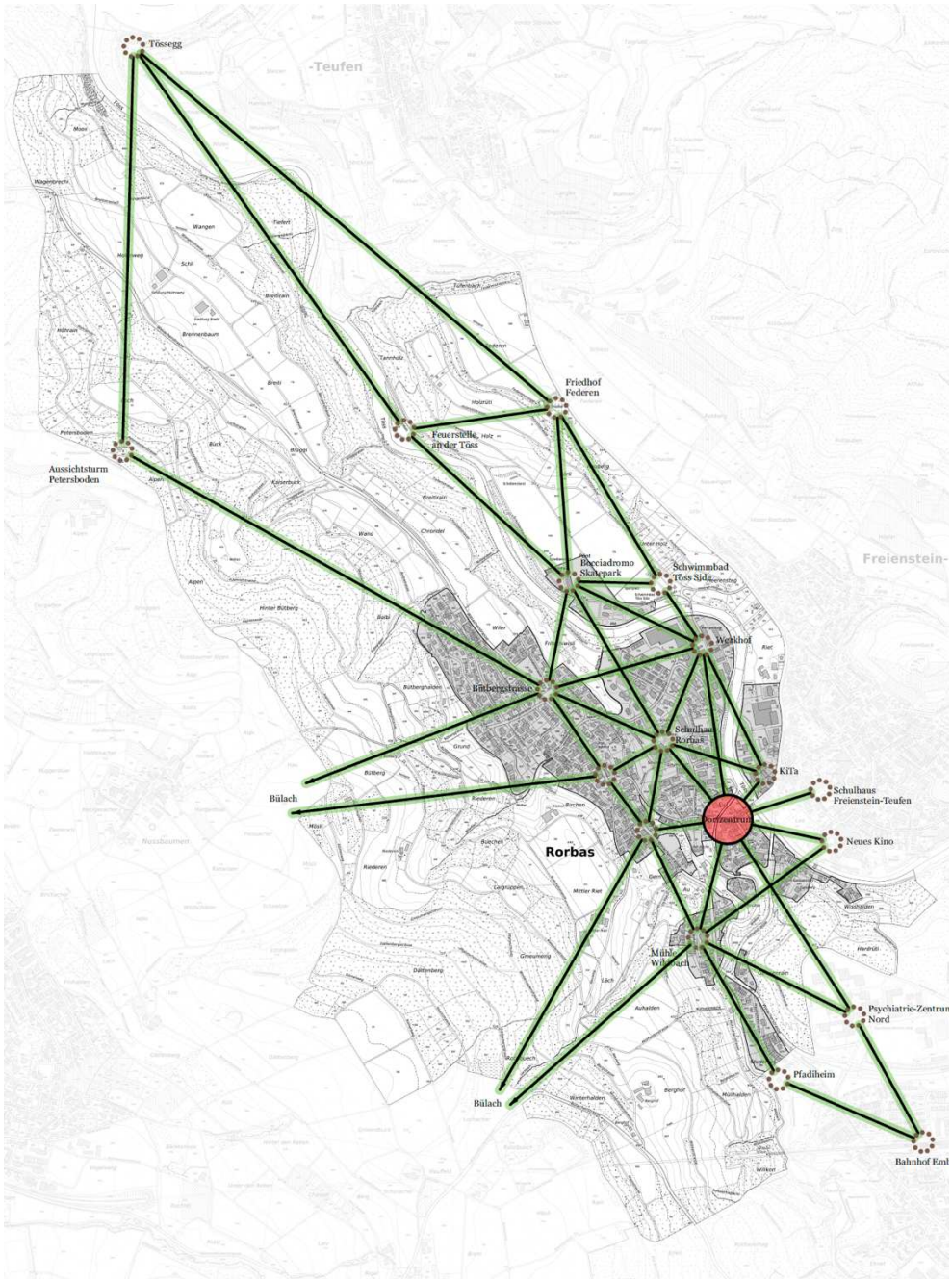
- F Freibad Tösside
- R Ruine
- G Gastronomie
- A Anlegepunkt Kursschiff
- C Cinema
- AT Aussichtsturm



für den Richtplan relevante Zielorte in und um Rorbas

Wunschlinien

Die Zielorte die im Zielortplan abgebildet sind werden auf dem Wunschlinienplan miteinander verbunden, dadurch werden die wichtigsten Beziehungen ersichtlich. Die Wunschlinien wurden anschliessend auf das bestehende Strassennetz gelegt und ergeben das Wegenetz für das Fuss- bzw. Velowegnetz.



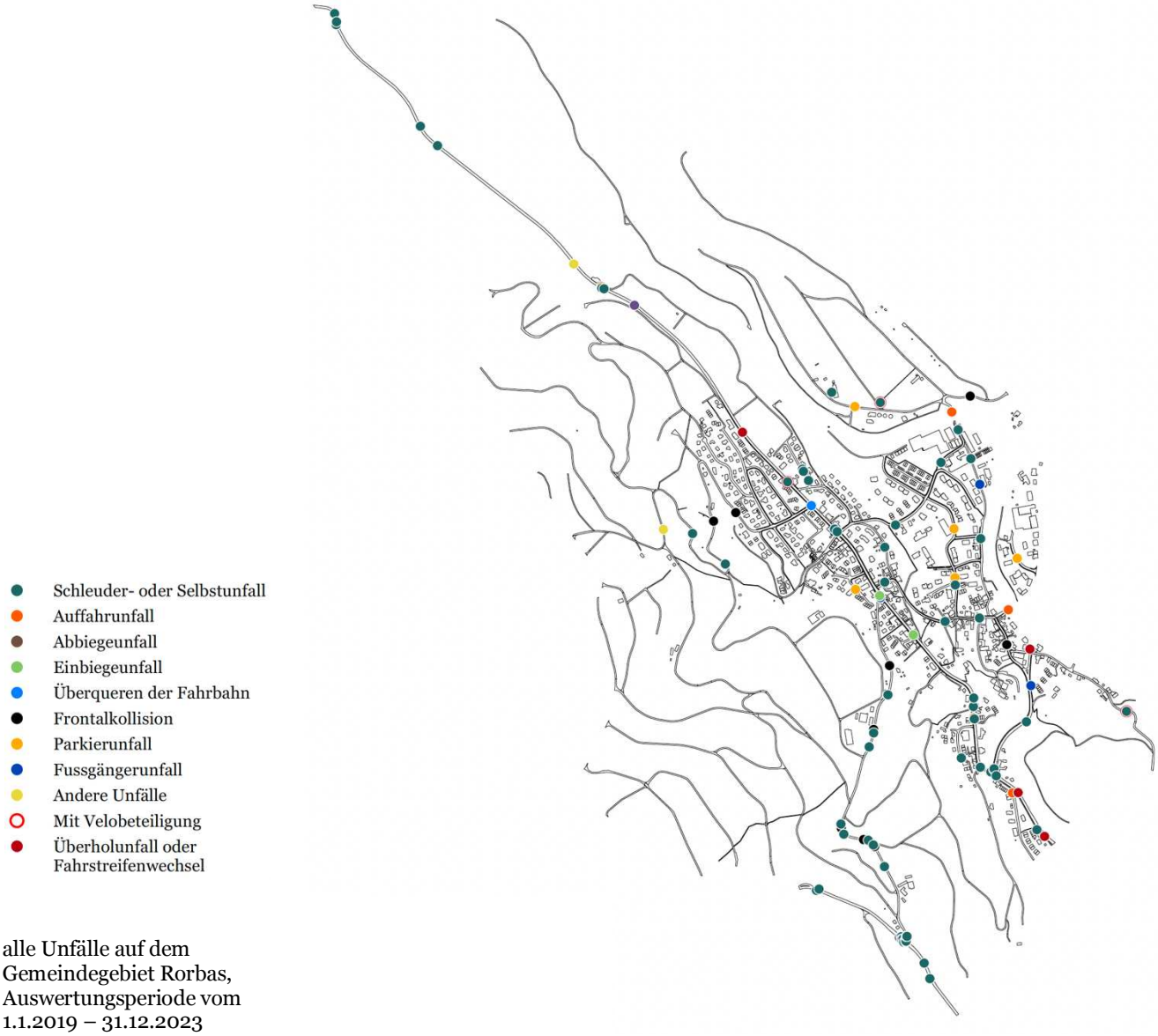
Dorfkern
Zielort
Wunschlinie

die Wunschlinien verbinden die Zielorte

2.3 Verkehrssicherheit

Verkehrsunfälle

In der Auswertungsperiode vom 1.1.2019 bis 31.12.2023 wurden auf dem Gemeindegebiet Rorbas 103 Verkehrsunfälle registriert, 62 davon waren Selbst- oder Schleuderunfälle. Die Unfälle sind räumlich in der gesamten Gemeinde verteilt. Auf dem Neuweg, der Bütbergstrasse, der Postgasse und der Heerenstegstrasse ereigneten sich insgesamt 12 Frontalkollisionen.



alle Unfälle auf dem Gemeindegebiet Rorbas, Auswertungsperiode vom 1.1.2019 – 31.12.2023

Unfälle mit Velo- oder Fussverkehr

Während der Auswertungsperiode ereigneten sich vier Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung und drei mit Fussgängerbeteiligung.

Fussgängerunfall
Mit Velobeteiligung

Unfälle mit Fussgänger- und Velobeteiligung in der Gemeinde Rorbas, Auswertungsperiode vom 1.1.2019 – 31.12.2023

2.4 Fussverkehrspotenzial

Fusswegenetz

Die Wichtigsten öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde Rorbas befinden sich gebündelt im Ortskern um das Gemeindehaus. Dort ist auch das Potenzial für den Fussverkehr am grössten. Rorbas und Freienstein sind funktional stark miteinander verbunden, dadurch erweitert sich dieses Potenzial auch über die Gemeindegrenze hinaus. Die Töss stellt dabei ein beachtliches Trennelement dar. Es besteht ein geringes Fussverkehrspotenzial für die Erreichung des Bahnhofs Embrach-Rorbas. Das Fussverkehrspotenzial im Quartier Grund, Auhalden und im nördlichen Bereich des Quartiers Nauen ist eher gering.

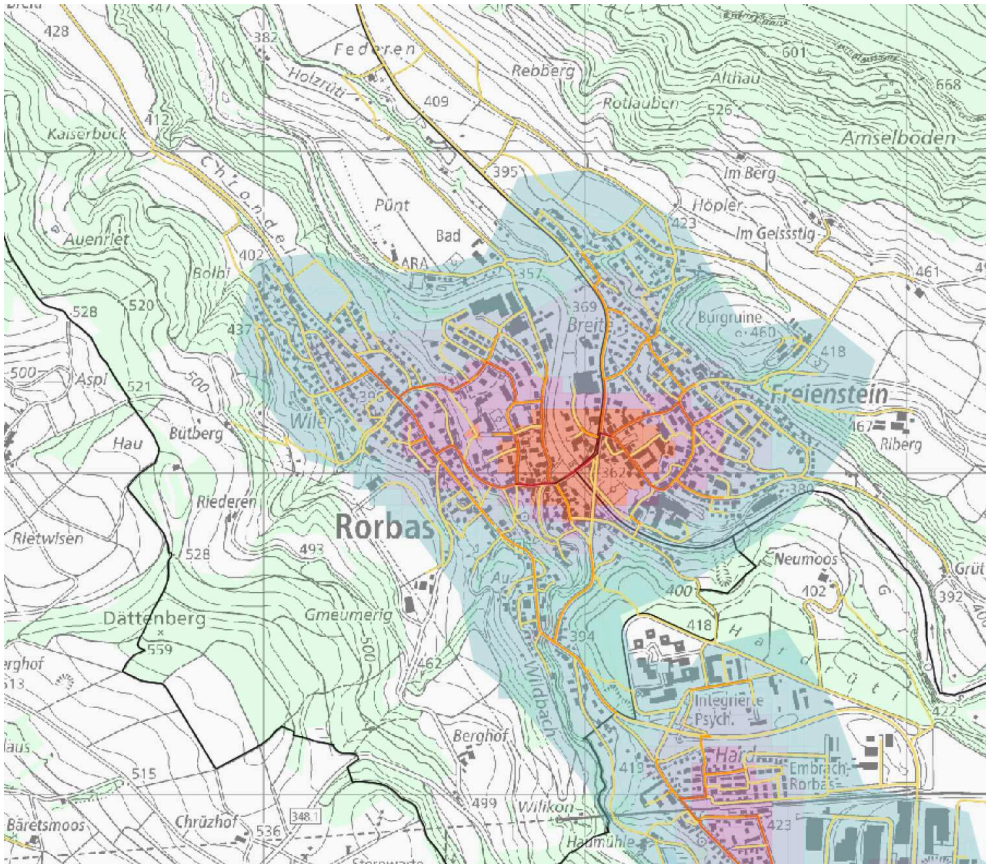
Für die Fusswege, ausserhalb des Siedlungsgebietes, am Hang des Dättenbergs besteht gemäss der Fussverkehrspotenzial-Karte kein Potenzial. Somit kommt den Fusswegverbindungen zwischen Rorbas und Bülach eine untergeordnete Rolle hinzu. Sie sind jedoch beliebte Netzabschnitte für den Freizeitverkehr.

Relevanz Netzabschnitte gewichtet

- 1 (kleinstes Potenzial)
- 2
- 3
- 4
- 5 (grösstes Potenzial)

Fussverkehrspotenzial

- 1 (kleinstes Potenzial)
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8 (grösstes Potenzial)



3. Verkehrsplan

3.1 Gesamtstrategie

Erläuterungen

Die Verkehrspolitik wird, in einer ländlichen Gemeinde wie Rorbas, von übergeordneten politischen Ebenen bestimmt. Deshalb besitzt die Gemeinde einen geringen Handlungsspielraum, die Verkehrsbelastung und Umweltauswirkungen zu beeinflussen. Die Gemeinde setzt sich beispielsweise für eine Reduktion der Lärm- und Umweltbelastung sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Auf kommunaler Ebene kann die Gemeinde sich für die Verkehrssicherheit in Quartieren und auf den Schulwegen einbringen (z.B. flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen ab 2025).

In der laufenden Revision der Nutzungsplanung sind keine Einzonungen vorgesehen. Die Gemeinde wird somit in den nächsten 15 Jahren kein nennenswertes Bevölkerungswachstum bzw. kein daraus resultierenden Mehrverkehr erfahren. Das künftige Verkehrsaufkommen kann mit der bestehenden Strassenkapazität bewältigt werden.

Das Siedlungsgebiet von Rorbas befindet sich in der ÖV-Güteklasse C, D, E. In Rorbas fährt der Bus in einem 30-Min. bzw. 60-Min. Takt in Richtung Bahnhof Embrach und Richtung Flughafen Zürich sowie von Rorbas Bruggi über Freienstein und weiter nach Pfungen in einem 30-Min. bzw. 60-Min. Takt. Bedarfsgerechte Takterhöhungen werden laufend geprüft.

Rorbas wies vor dieser Richtplanrevision nur übergeordnete Festlegungen für den Veloverkehr auf. Im Rahmen der kommunalen Richtplanrevision werden diverse neue Veloverbindungen festgelegt. Die Strassenräume im Siedlungsgebiet eignen sich unter anderem auch aufgrund der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen bereits heute gut für den Veloverkehr und benötigen keine weiteren Massnahmen.

Der regionale Richtplan gibt den Gemeinden folgende Massnahmen vor:

- Die Gemeinden wirken bei Ihren Planungen (kommunale Verkehrsrichtpläne, kommunale und regionale Gesamtverkehrskonzepte, Parkplatzverordnungen, etc.) aktiv auf die regional formulierten Ziele hin. Auf kommunalen Strassen sorgen die Gemeinden für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.
- Die Gemeinden beeinflussen die Verkehrsnachfrage mit ihrer Siedlungsentwicklung. Sie wirken mit ihrer Richt- und Nutzungsplanung darauf hin, dass die beschriebenen Ziele erreicht werden. In allen Raumkategorien und insbesondere in Neubaugebieten wirken die Gemeinden da-

rauf hin, dass die Anteile von öffentlichem Verkehr und Veloverkehr erhöht werden können. Dazu bieten sie an wichtigen Orten wie Bahnhöfen geeignete und komfortable Abstellanlagen für Velos an, sensibilisieren die Bevölkerung für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr und motivieren oder verpflichten Betriebe und Private, Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu ergreifen.

Diese übergeordneten Massnahmen werden von der Gemeinde Rorbas berücksichtigt und umgesetzt. Auf kommunaler Ebene werden keine weiteren gesamtstrategische Massnahmen festgelegt.

Kommunale Festlegungen

Die Ziele nach denen sich das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage in der Gemeinde weiterentwickeln sollen, werden nachfolgend aufgeführt. Die Ziele berücksichtigen den kommunalen Beitrag zur Erreichung des Modalsplit-Ziels, wie es im regionalen Gesamtverkehrskonzept definiert ist.

Verkehrspolitische Ziele

- Verkehrssicherheit:
  Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird weiter optimiert. Das Verkehrsangebot in Rorbas soll sich siedlungsverträglich und nachhaltig weiterentwickeln.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr:
  Ein feinmaschiges Fusswegnetz, die kompakte Siedlungsstruktur und ein guter Nutzungsmix fördern kurze Wege. Dazu soll der Anteil am Fuss- und Veloverkehr erhöht werden.
- Attraktive Verbindungen zwischen den Quartieren und zum Dorfkern:
  Das Netz für die zu Fuss Gehenden und die Velofahrenden wird sicher ausgestaltet und weiter optimiert.
- Berücksichtigung Verkehrsteilnehmende:
  Alle Verkehrsteilnehmende werden gleichwertig behandelt und verfügen über eine sichere zusammenhängende und attraktive Infrastruktur.
- Strassenräume:
  Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Strassenräume werden Situationsgerecht gestaltet.
- Öffentlicher Verkehr:
  Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass alle Quartiere gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

3.2 Fuss- und Wanderwege

Erläuterungen

Dem Fussverkehr kommt als nachhaltige Mobilitätsform auf kurzen Distanzen (15-Minuten-Stadt) in dichtbesiedelten Gebieten eine tragende Rolle zu. Neben dem geringen Ressourcenverbrauch hat er auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Bewegung. Im Hinblick auf das Ziel, des regionalen Gesamtverkehrskonzepts, den Fussverkehr zu fördern, ist er gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen.

Die Gemeinde Rorbas ist funktional eng mit der Gemeinde Freienstein-Teufen verbunden und teilt sich einige Infrastrukturen wie die Schulen, das Freibad oder das Kino. Die Töss hat dabei eine starke Trennwirkung. Der Fussverkehr reagiert sensibel auf solche Trennelemente und ist auf ein direktes und durchgängiges Netz angewiesen. Rorbas weist bereits heute gute Bedingungen für den Fussverkehr auf, kurze Wege und einen guten Nutzungsmix. Die Sammelstrassen weisen mehrheitlich ein Trottoir auf und sind beleuchtet. Im bisherigen Verkehrsplan von 10. Mai 1995 wurden auf kommunaler Stufe drei Fusswege festgelegt.

Es wird ein feinmaschiges Fusswegnetz (Maschenweite von 100 m innerhalb des Siedlungsgebiets) angestrebt, mit dem die wichtigsten Zielgebiete und die Naherholungsräume miteinander vernetzt werden. Der Verkehrsplan bezeichnet die Weglücken, die geschlossen werden sollen, wobei mit den betroffenen Grundeigentümern die entsprechenden Rechte zu verhandeln sind.

Die Brücke welche die Weissenhaldenstrasse mit der Othmar-Blumer-Strasse verbindet soll in Zukunft auch als Fussweg genutzt werden. Autos sind auf der Brücke keine gestattet und die Fahrbahn wird durch einen grossen Stein führ PKW und dergleichen gesperrt. Da die Brücke die Gemeindegrenze überquert muss diese Festlegung mit der Gemeinde Freienstein-Teufen koordiniert werden. Zudem muss das Fusswegrecht ausgehandelt werden.

Die Festlegung „Brücke über die Töss zwischen der Allmendstrasse und der Nauengasse“ aus dem Richtplan vom 10. Mai 1995 war als Sammelstrasse geplant. Die Verbindung soll in angepasster Form für den Fuss- und Veloverkehr beibehalten werden und verbindet neu die Allmendstrasse mit der Ifangstrasse. Die Festlegung als Sammelstrasse wird aufgehoben.

Wo die öffentlichen Fusswege entlang von Strassen geführt werden, ist auf einen hohen Komfort für die zu Fuss Gehenden zu achten und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, Einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig etc.).

Bei Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton Zürich. Folglich kann die Gemeinde Rorbas Anpassungswünsche lediglich als Anträge an den Kanton stellen. Die Fusswegverbindung entlang dem Feldweg bei Kat.-Nr. 434 und 1176 quert die Weiacherstrasse. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen beantragt die Gemeinde Rorbas beim Kanton Zürich eine Querungshilfe vorzusehen.

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Römerweg bestehend
- Waldweg ohne Namen bestehend
- Lächstrasse - Gernstrasse bestehend
- Kirchweg bestehend
- Kirchgasse – Alte Brücke bestehend
- Postgasse bestehend
- Irchelstrasse bestehend
- Haumühlenstrasse bestehend
- Weissenhaldenstrasse bestehend
- Tössstrasse bestehend
- Schützenhausstrasse und Fussweg entlang Töss bestehend

Die regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen kommt hingegen das Landwirtschaftsgesetz zur Anwendung. Wo Fusswegrechte fehlen, sind diese mit den Grundeigentümern auszuhandeln. Wegverbindungen auf Privatgrundstücken können mit Zustimmung der Grundeigentümer ins öffentliche Eigentum überführt werden.

Kommunale Festlegungen

Die kommunalen Ziele für den Fussverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus ab.

Zielsetzungen für den Fussverkehr:

- Die Voraussetzungen für den Fussverkehr als wichtige Mobilitätsform sollen verbessert und nachhaltig gestaltet werden,
- der Fussverkehr ist als Mittel gegen überlastete Strassen zu fördern, der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr soll gesteigert werden,
- die Fusswegverbindungen sind für alle Nutzerinnen und Nutzer durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten. Bei den Verbesserungen im Verkehr berücksichtigt Rorbas alle Verkehrsarten angemessen,
- die Angebote im Fussverkehr sind den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern umfassend zu kommunizieren,
- die Verkehrsmittel werden optimal miteinander vernetzt, insbesondere der Fuss- und Veloverkehr mit dem öffentlichen Verkehr.

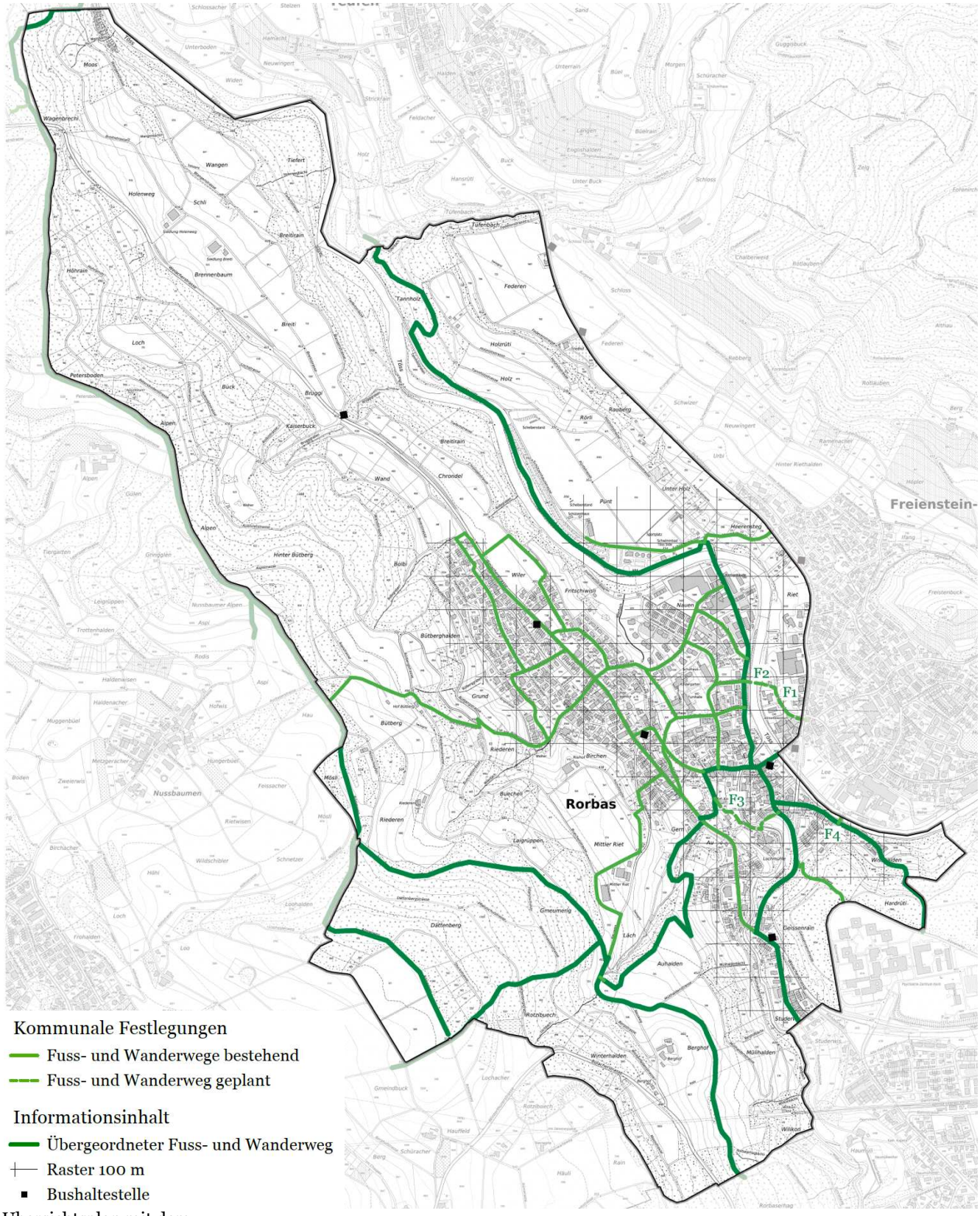
Die Ziele sollen mit vier Handlungsfeldern für den Netzplan Fussverkehr erreicht werden.

Handlungsfelder für den Fussverkehr:

- hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit,
- attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz (in und zwischen den beiden Ortsteilen, inkl. interkommunale Verbindungen),
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- keine Verschlechterung der heute guten Qualität des Fussverkehrs durch Massnahmen am Velonetz.

Kommunale Fuss- und Wanderwege in Rorbas:

	Hardweg	bestehend
	Haumühlestrasse	bestehend
	Weiacherstrasse	bestehend
	Kirchgasse - Alte Brücke	bestehend
	Gmeumerigstrasse - Riederenstrasse	bestehend
	Neuweg	bestehend
	Wydumweg	bestehend
	Schulweg	bestehend
	Schulhausstrasse	bestehend
	Freihofweg	bestehend
	Zilacherstrasse	bestehend
	Nauengasse	bestehend
	Ifangstrasse	bestehend
	Risihof	bestehend
	Buechelistrasse	bestehend
	Alte Weiacherstrasse	bestehend
	Heerenstegstrasse	bestehend
	Hangstrasse	bestehend
	Bütbergstrasse	bestehend
	Alte Bütbergstrasse	bestehend
	Grundstrasse	bestehend
	Feldweg bei Kat.-Nr. 434 und 1176	bestehend
	Chrondelstrasse	bestehend
F1	Allmendstrasse	geplant
F2	Tössteg	geplant
F3	Kirchweg - Lochmühleweg	geplant
F4	BSC-Brücke	geplant



Ubersichtsplan mit dem Vergleich der Fuss- und Wanderwegverbindungen mit Maschenweite 100 m im Siedlungsgebiet Rorbas

Massnahmen für den Fussverkehr:

M-Nr.		
F1	Massnahme	**Allmendstrasse**
	Zeithorizont	mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Allmendstrasse wird neu als wichtige Fusswegverbindung (und Veloverbindung) zwischen den beiden Gemeinden Rorbas und Freienstein-Teufen festgelegt. Heute führt der Schulweg zu den Schulhäusern in den beiden Gemeinden im Mischverkehr über die Alte Brücke. Mit der neuen Fusswegverbindung in Kombination mit dem geplanten Tösssteg kann der Schulweg getrennt vom motorisierten Verkehr über die Töss geführt werden.

Koordinationshinweis: F2, V1, V2
Diese Massnahme sollte erst umgesetzt werden, wenn der Tösssteg realisiert wird. Diese neue Fusswegverbindung wird allenfalls auch Auswirkungen auf die Querungsstellen/Fussgängerstreifen an der Irchelstrasse haben. Diese Querungsstellen befinden sich auf Gemeindegebiet Freienstein-Teufen und sind im Grundeigentum des Tiefbauamtes Kanton Zürich (Kantonsstrasse). Deshalb ist diese Massnahme mit der Gemeinde Freienstein-Teufen und dem Kanton Zürich zu koordinieren.

M-Nr.		
F2	Massnahme	**Tösssteg**
	Zeithorizont	mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Allmendstrasse und die Tössstrasse/Ifangstrasse werden mit einem neuen Fuss- und Velosteg über die Töss miteinander verbunden. Die neue Wegverbindung muss so dimensioniert werden, dass sie von Zufussgehende und Velofahrenden sicher genutzt werden kann.

Für den neuen Fuss- und Veloweg über die Töss ist die Spannweite des Stegs so zu dimensionieren, dass keinerlei Bauelemente (wie Pfeiler, Stützen oder Widerlager etc.) in das Abflussprofil der Töss ragen. Zudem ist das grösstmögliche Lichtraumprofil (Abstand zwischen der Stegunterseite und dem Terrain) einzuhalten und die Stegbreite auf das für einen Fuss- und Veloverkehr erforderliche Minimum zu beschränken.

Der neue Tösssteg käme teilweise in der Landwirtschaftszone zu liegen. Der Steg hat sich gut in die Landschaft einzuordnen. Das Bauprojekt ist von der zuständigen kantonalen Fachstelle zu beurteilen.

Koordinationshinweis: F1, V1, V2
Der neue Tösssteg kann auch vom Veloverkehr genutzt werden und ist deshalb beim Fussverkehr sowie beim Veloverkehr als Massnahme eingetragen. Der Tösssteg sollte mit der geplanten Massnahme an der Allmendstrasse umgesetzt werden.

M-Nr.		
F3	Massnahme	**Kirchweg - Lochmühleweg**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Der Kirchweg entspricht der historischen Fusswegverbindung zwischen dem Unter- und dem Oberdorf von Rorbas. Der Weg verläuft über eine Treppe und eine historische Tuffsteinbrücke und ist zu pflegen und als öffentliche, direkte Wegverbindung aufzuwerten. Der Kirchweg hat heute im Erscheinungsbild einen eher privaten Charakter, verläuft jedoch mehrheitlich auf öffentlichen Wegparzellen oder öffentlich zugänglichen Grundstücken.

Die Linienführung befindet sich teilweise in der Freihaltezone, weshalb das Bauprojekt für die geplante Aufwertung von den zuständigen kantonalen Fachstellen zu beurteilen ist.

M-Nr.		
F4	Massnahme	**BSC-Brücke**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die heute öffentlich zugängliche Brücke über die Töss zwischen der Wieshaldenstrasse und der Othmar-Blumerstrasse entspricht einer wichtigen Netzlücke im Fusswegnetz. Die Brücke befindet sich im Privatbesitz und es muss deshalb ein Fusswegrecht für die Öffentlichkeit ausgehandelt und im Grundbuch eingetragen werden.

Koordinationshinweis: V3
Dies ist eine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr und wird darum in beiden Kapiteln aufgeführt.

3.3 Veloverkehr

Erläuterungen

Der Veloverkehr ist wie der Fussverkehr eine nachhaltige und flächensparende Mobilitätsform. Er hat einen geringen Ressourcenverbrauch und ebenfalls positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Bewegung. Ausserdem verursacht der Veloverkehr keine Emissionen, weder Lärm noch Schadstoffe. Der Veloverkehr ist ein wichtiges Glied im Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr). Das Potenzial für Fahrten mit konventionellen Velos, d.h. ohne Elektroantrieb, besteht für kurze Distanzen bis 5 km und somit mehrheitlich im Binnenverkehr. Der Veloverkehr eignet sich besonders gut für das Erreichen der einzelnen Quartiere, der Nachbargemeinden oder des Bahnhofs Embrach-Rorbas.

Die kommunalen Festlegungen sind eine Ergänzung zum übergeordneten Netz und bilden gemeinsam ein attraktives Velowegnetz. Die regionalen Velowege verlaufen mehrheitlich entlang der starkbefahrenen Verkehrsträger und bilden das Alltagsnetz.

Die kommunalen Netzergänzungen dienen vorrangig der Erschliessung der Bildungs- und öffentlichen Einrichtungen sowie der Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebiete. Um ein attraktives kommunales Velonetz anbieten zu können sind innerorts Maschenweiten von rund 500 m vorzusehen.

Die kommunalen Veloverbindungen «BSC-Brücke» und «Tannholzstrasse» führen an den neuen Veloweg «Strickgasse» in Freienstein bzw. an die «Tannholzstrasse» in Teufen und müssen daher mit der Gemeinde Freienstein-Teufen koordiniert werden.

An den bedeutenden Zielorten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll geprüft werden, ob eine Veloabstellanlage sinnvoll ist.

Um die geplanten übergeordneten Festlegungen entlang der Irchelstrasse und der Weiacherstrasse zu realisieren, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton für eine möglichst rasche Realisierung ein.

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Bütbergstrasse bestehend
- Kirchgasse – Alte Brücke bestehend
- Irchelstrasse geplant
- Weiacherstrasse geplant

Kommunale Festlegungen

Die kommunalen Ziele für den Veloverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus ab:

Zielsetzungen für den Veloverkehr:

- durchgehende, homogene und sichere Veloverbindungen welche die öffentlichen Einrichtungen abdecken,
- Querungsstellen für den Veloverkehr sind sicher ausgestaltet,
- der Veloverkehrsanteil am Quell-, Ziel und Binnenverkehr wird erhöht.

Die Ziele sollen mit drei Handlungsfeldern für den Netzplan Veloverkehr erreicht werden:

Handlungsfelder für den Veloverkehr:

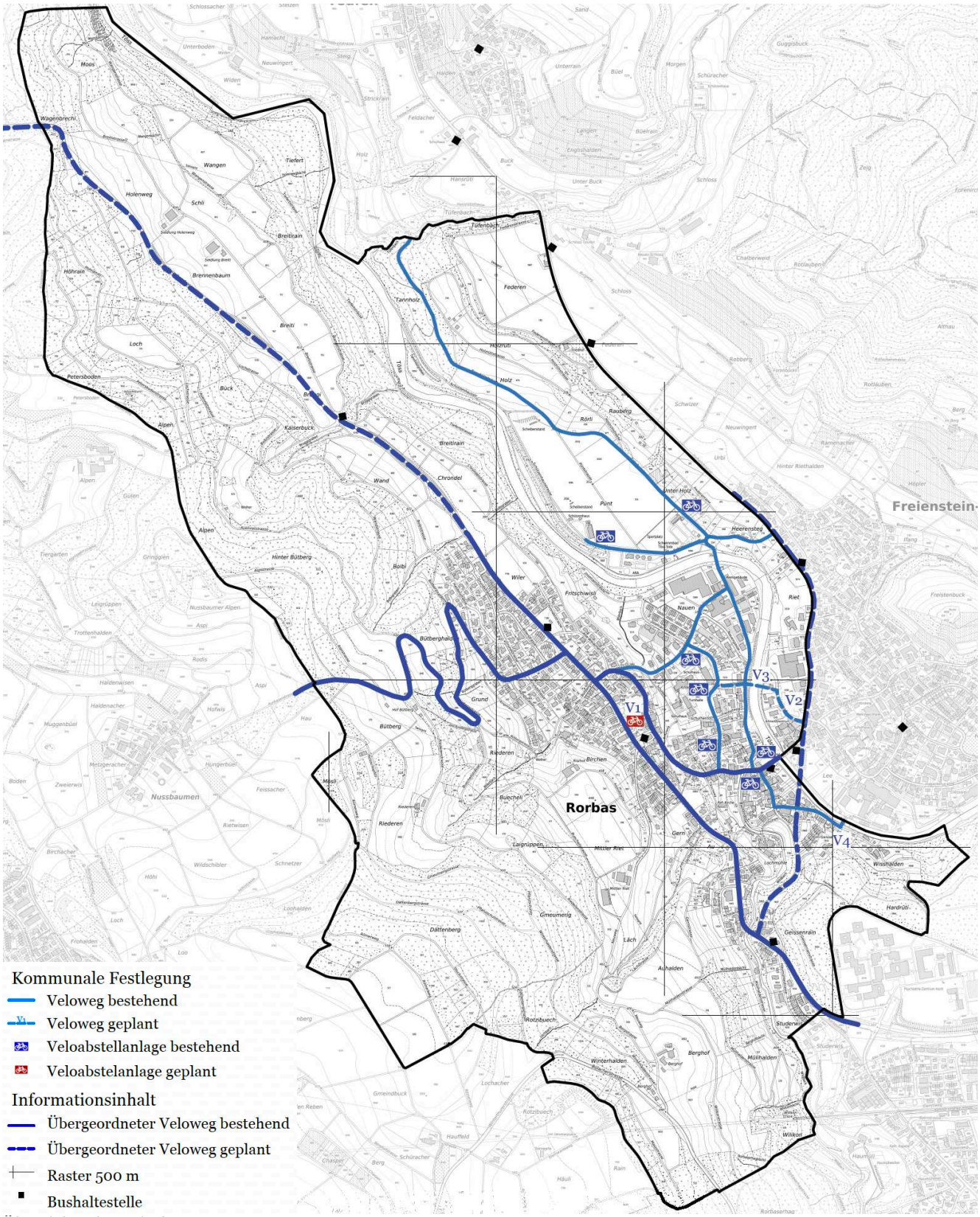
- mit gezielten Markierungen, Signalisationen und baulichen Massnahmen sollen die Veloverbindungen sicherer und sichtbar werden;
- hindernisfreie und gut erkennbare Querungsstellen auf der Irchelstrasse ermöglichen dem Veloverkehr eine sichere Ost-/Westverbindung;
- attraktive und sichere Veloabstellplätze sollen an den wichtigen Orten erstellt und gefördert werden.

Velonetz in Rorbas:

	Tössstrasse	bestehend
	Heerenstegstrasse	bestehend
	Zilacherstrasse	bestehend
	Nauengasse	bestehend
	Tannholzstrasse	bestehend
	Postgasse	bestehend
	Weisshaldenstrasse	bestehend
	Ifangstrasse	bestehend
V2	Allmendstrasse	geplant
V3	Tösssteg	geplant
V4	BSC-Brücke	geplant

Veloabstellanlagen

	Rorbas, Freibad Töss Side	bestehend
	Rorbas, Bocciadromo/ Skatepark	bestehend
	Rorbas, Schulhaus Nord	bestehend
	Rorbas, Schulhaus Süd	bestehend
	Rorbas, Gemeindehaus	bestehend
	Rorbas, Steigwiessaal	bestehend
	Rorbas, Alte Brücke	bestehend
V1	Rorbas, Bushaltestelle Hirschen	geplant



Übersichtsplan mit dem Vergleich der Velowegverbindungen mit Maschenweite 500 m im Siedlungsgebiet von Rorbas

Massnahmen für den Veloverkehr:

M-Nr.		
V1	Massnahme	**Veloabstellanlage Bushaltestelle Hirschen**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

An der Bushaltestelle Hirschen ist auf der Parzelle Kat.-Nr. 1514 eine Veloabstellanlage für zehn Velos zu erstellen. Die Nutzung ist mit einer Dienstbarkeit zu sichern.

Eine genügende Anzahl sicherer und gut zugänglicher Veloparkplätze an Haltestellen bringt insbesondere folgende zwei Vorteile:

- Eine geordnete Veloparkierung bietet ein positives Erscheinungsbild, beugt der Beschädigung der Velos vor und erhöht die Parkierkapazität
- Das Einzugsgebiet einer Haltestelle wird dank dem Velo als Zubringer zum öffentlichen Verkehr sechsmal grösser (im Vergleich zu Zufussgehenden). Die Benutzung des Velos trägt so zur besseren Auslastung des ÖV bei

M-Nr.		
V2	Massnahme	**Allmendstrasse**
	Zeithorizont	mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Allmendstrasse wird neu als wichtige Veloverbindung (und Fussverkehrsverbindung) zwischen den beiden Gemeinden Rorbas und Freienstein-Teufen festgelegt. Heute führt der Schulweg zu den Schulhäusern in den beiden Gemeinden im Mischverkehr über die Alte Brücke. Mit der neuen Veloverbindung in Kombination mit dem geplanten Tösssteg kann der Schulweg getrennt vom motorisierten Verkehr über die Töss geführt werden.

Koordinationshinweis: F1. F2, V2
Diese Massnahme sollte erst umgesetzt werden, wenn der Tösssteg realisiert wird. Diese neue Veloverbindung wird allenfalls auch Auswirkungen auf die Querungsstellen an der Irchelstrasse haben. Diese Querungsstellen befinden sich auf Gemeindegebiet Freienstein-Teufen und sind im Grundeigentum des Tiefbauamtes Kanton Zürich (Kantonsstrasse). Deshalb ist diese Massnahme mit der Gemeinde Freienstein-Teufen und dem Kanton Zürich zu koordinieren.

M-Nr.		
V3	Massnahme	**Tössteg**
	Zeithorizont	mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Allmendstrasse und die Tössstrasse/Ifangstrasse werden mit einem neuen Fuss- und Velosteg über die Töss miteinander verbunden. Die neue Wegverbindung muss so dimensioniert werden, dass sie von zu Velofahrenden und Zufussgehende und sicher genutzt werden kann.

Für den neuen Fuss- und Veloweg über die Töss ist die Spannweite des Stegs so zu dimensionieren, dass keinerlei Bauelemente (wie Pfeiler, Stützen oder Widerlager etc.) in das Abflussprofil der Töss ragen. Zudem ist das grösstmögliche Lichtraumprofil (Abstand zwischen der Stegunterseite und dem Terrain) einzuhalten und die Stegbreite auf das für einen Fuss- und Veloverkehr erforderliche Minimum zu beschränken.

Der neue Tössteg kommt teilweise in der Landwirtschaftszone zu liegen. Der Steg hat sich gut in die Landschaft einzuordnen. Das Bauprojekt ist rechtzeitig von der zuständigen kantonalen Fachstelle zu beurteilen.

Koordinationshinweis: F1, F2, V2
Der neue Tössteg kann auch vom Fussverkehr genutzt werden und ist deshalb beim Veloverkehr sowie beim Fussverkehr als Massnahme eingetragen. Der Tössteg sollte mit der geplanten Massnahme an der Allmendstrasse umgesetzt werden.

M-Nr.		
V4	Massnahme	**BSC-Brücke**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die heute öffentlich zugängliche Brücke über die Töss zwischen der Wieshaldenstrasse und der Othmar-Blumerstrasse entspricht einer wichtigen Netzlücke im Velowegnetz. Die Brücke befindet sich im Privatbesitz und es muss deshalb ein Fusswegrecht für die Öffentlichkeit ausgehandelt und im Grundbuch eingetragen werden.

Koordinationshinweis: F4
Dies ist eine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr und wird darum in beiden Kapiteln aufgeführt.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Erläuterungen

In Rorbas werden drei Buslinien betrieben.

- Linie 521 (zwischen Freienstein und Zürich Flughafen, Bahnhof)
- Linie 522 (zwischen Teufen ZH, Unterteufen und Embrach Bahnhof)
- Linie 529 (zwischen Rorbas, Bruggi und Pfungen, Bahnhof)

Zudem gibt es zwei Nachtbusse und einen Extra Bus für die Schüler der Kanti Bülach. Der Extrabus fährt nur an Schultagen einmal am Morgen um 07:35 Uhr in Richtung Bülach Kantonsschule.

Der Gemeinderat setzt sich beim marktverantwortlichen Unternehmen (Postauto AG, Gebiet Nord) für eine bedarfsgerechte Erschliessung des Siedlungsgebiets ein. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten. Die Gemeinde setzt sich für einen hohen Benutzungskomfort ein (situationsgerechte Beschilderung, Möblierung und Ausstattung).

Im Rahmen von Strassensanierungen und Strassenraumgestaltungen sind Haltestellen allgemein behindertentauglich auszugestalten. Es wird eine auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltung angestrebt.

Im Rahmen des Strassensanierungsprojekts der Kirchgasse im Jahr 2024 hat die Gemeinde Rorbas bereits Abklärungen bezüglich des Ausbaus der Haltestelle Rorbas, Hirschen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz gemacht. Auf Grund der engen Strassengeometrie kann der hindernisfreie Ausbau an der Haltestelle, in Absprache mit der Behindertenkonferenz Zürich, nicht umgesetzt werden. Deshalb wird die Bushaltestelle Rorbas, Hirschen im Richtplan als bestehend festgelegt und folgerichtig nicht in den Massnahmen aufgeführt.

Die Buslinien und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden als übergeordnete Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan festgehalten. Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus sind zum bestehenden Angebot des öffentlichen Verkehrs in Rorbas keine Verbesserungen nötig. Es werden keine weiteren Festlegungen auf kommunaler Stufe definiert.

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Bund):

- Bushaltestellen und Bootsliegeplatz Tössegg (gemäss Planeintrag) bestehend

Kommunale Festlegungen

Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr:

- Die Quartiere von Rorbas sind mit dem öffentlichen Verkehr untereinander, sowie mit den Verkehrsknotenpunkten Bahnhof Embrach-Rorbas und dem Flughafen Zürich, gut verbunden,
- wichtige Haltestellen sind mit Veloparkierungsanlagen ausgestattet,
- die Bushaltestellen werden niveaufrei zugänglich ausgestaltet und ausgestattet. Diese richten sich nach der Bedeutung und Priorität der einzelnen Bushaltestellen,
- die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Fuss- und Velowegnetz integriert.

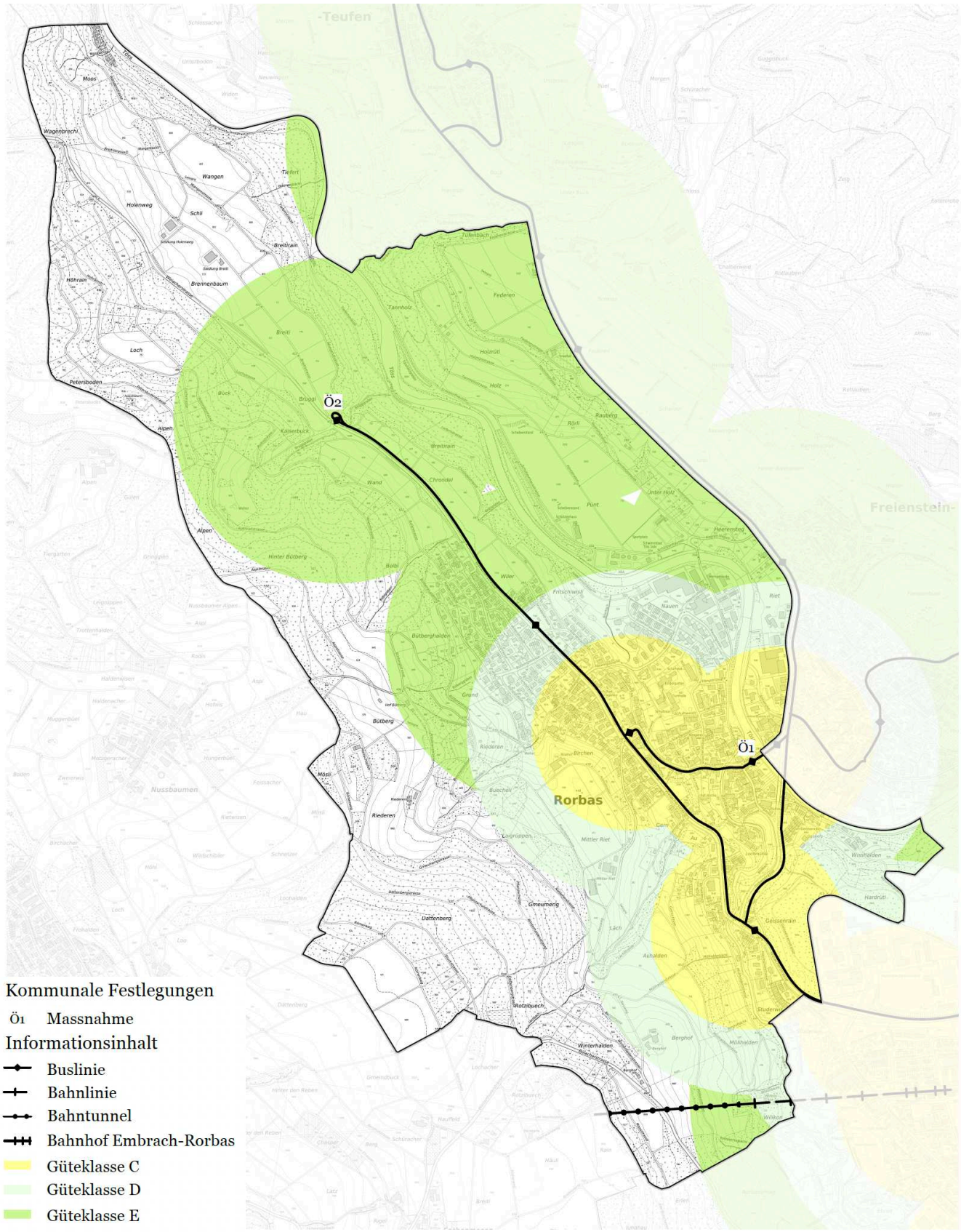
Die Ziele sollen mit drei Handlungsfeldern für den öffentlichen Verkehr erreicht werden:

Handlungsfelder für den öffentlicher Verkehr:

- mit gezielten baulichen Massnahmen sollen die Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgebaut werden,
- attraktive und bedarfsgerechte Möblierung der Bushaltestellen,
- Vernetzung der Haltestellen mit dem Fuss- und Velowegnetz.

Alle Haltestellen sind attraktiv, übersichtlich und hindernisfrei gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gestaltet.

	Rorbas, Aubrücke	bestehend
	Rorbas, Bütbergstrasse	bestehend
	Rorbas, Hirschen	bestehend
Ö1	Rorbas, Dorfplatz	geplant
Ö2	Rorbas, Bruggi	geplant



Ubersichtsplan der OV-Erschliessung im Siedlungsgebiet von Rorbas

Massnahmen für den öffentlichen Verkehr:

M-Nr.		
Ö1	Massnahme	**Ausbau Haltestelle Dorfplatz**
	Zeithorizont	mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Dorfplatz in Rorbas ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

Die Bushaltestelle Dorfplatz in Rorbas wird gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei ausgebaut.

M-Nr.		
Ö2	Massnahme	**Ausbau Haltestelle Bruggi**
	Zeithorizont	mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Bruggi in Rorbas ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

Die Bushaltestelle Rorbas, Bruggi befindet sich in der Landwirtschaftszone sowie im Geltungsbereich einer überkommunalen Landschaftsschutzanordnung und überkommunaler Landschaftsschutzinventare. Das Bauprojekt hat sich gut in die Landschaft einzuordnen. Es ist von den zuständigen kantonalen Fachstellen zu beurteilen.

3.5 Motorisierter Individualverkehr

Erläuterungen

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Strassen mit Sammelfunktion sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen voll zu Lasten der Gemeinde. Die Ortseinfahrten sind gestalterisch aufzuwerten. Entlang von kommunalen Strassen mit Sammelfunktion und überkommunalen Verbindungsstrassen sind Baumpflanzungen und Baumreihen zu prüfen.

Die im bisherigen Verkehrsplan vom 10. Mai 1995 als geplant bezeichnete Sammelstrasse «Allmendstrasse» und die zugehörige Verbindung über die Töss wurden bis heute noch nicht erstellt. Diese Verbindung wird ersatzlos aufgehoben, weil kein öffentliches Interesse mehr besteht. Es sind keine weiteren Sammelstrassen geplant.

Im Siedlungsgebiet Rorbas wird im Jahr 2025 auf den kommunalen Strassen ein flächendeckendes Tempo-30-Regime eingeführt.

Auf Grund der historisch gewachsenen Strukturen sind die Sammelstrassen in einigen Bereichen relativ schmal, was die Errichtung einer Infrastruktur für alle Verkehrsträger erschwert.

Die im Richtplan Verkehr bezeichneten Strassen mit Sammelfunktion besitzen eine höhere Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr. Sie stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren her, kanalisieren den Verkehr aus den Quartieren und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab.

Die Strassen mit Sammelfunktion sind für alle Verkehrsteilnehmenden durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität hat. Im Interesse der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sind diese Strassen in der Regel mit einem separaten Fussgängerschutz (Trottoir) ausgestaltet. Die geometrischen Anforderungen, welche die Strassen zu erfüllen haben, sind in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung geregelt.

Die im Richtplan nicht speziell bezeichneten Strassen besitzen eine untergeordnete Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr und dienen der Feinerschliessung. Sie stellen die Zugänge zu den Baugrundstücken sicher. Die Verkehrsteilnehmenden werden entweder getrennt oder im Mischverkehr geführt. Entsprechend ihrer untergeordneten Bedeutung werden die Strassen in der Regel als Bestandteil von Langsamfahrzonen konzipiert. Die geometrischen Anforderungen, welche die Strassen zu erfüllen haben, sind in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung geregelt. Bei Tempo-30-Zonen gelten geringere Anforderungen an den Ausbaustandard.

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region)

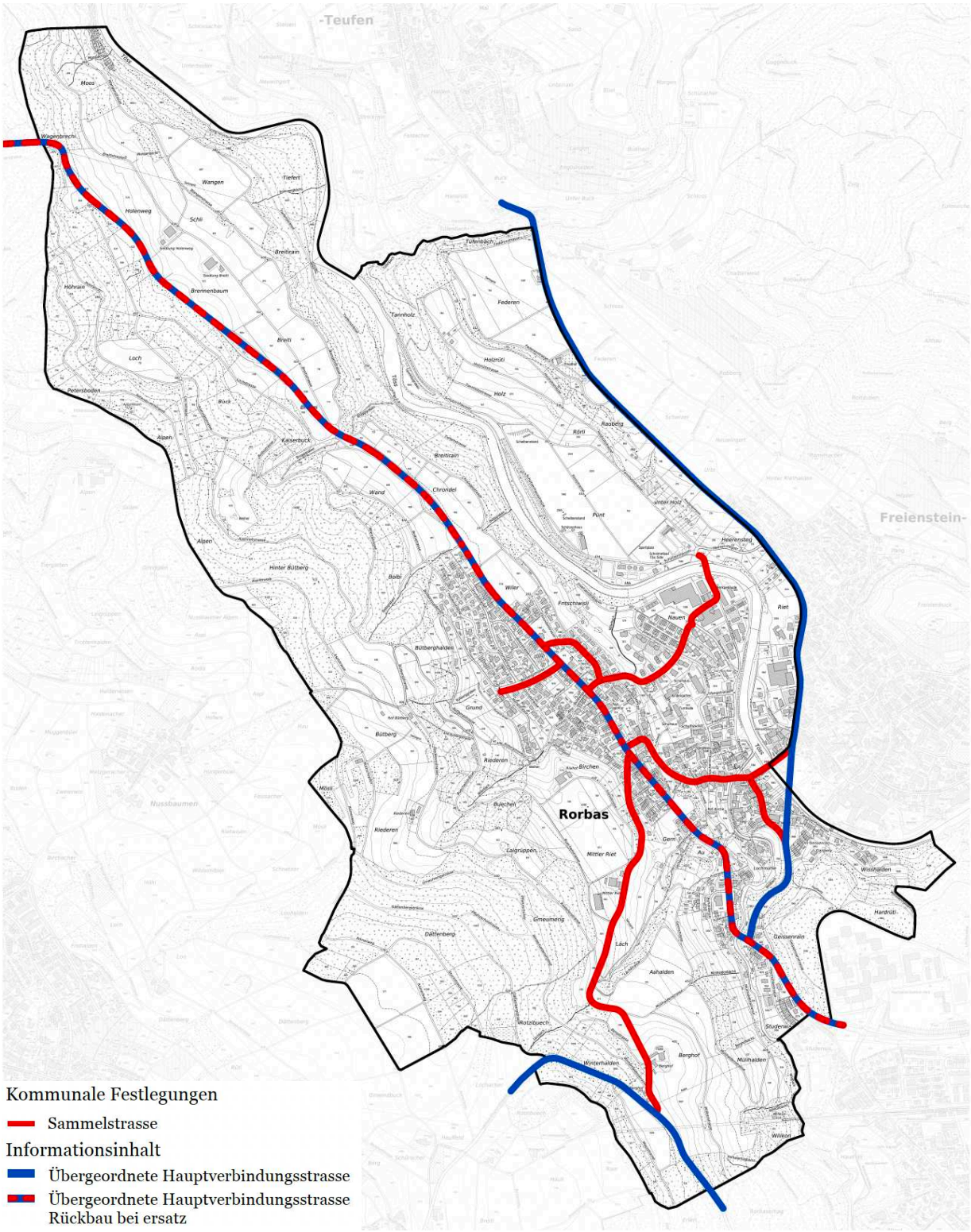
- Bülacherstrasse bestehend
- Irchelstrasse bestehend
- Weiacherstrasse bestehend

Kommunale Festlegungen

Da die Gemeinde ein geringes Wachstum anstrebt werden in den nächsten Jahren keine zusätzlichen Sammelstrassen benötigt und es werden keine Massnahmen für Strassen mit Sammelfunktion festgelegt.

Die im Richtplan vom 10. Mai 1995 als geplant eingetragene Verbindung über die Töss soll immer noch realisiert werden, jedoch wird der Steg nur für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen und als Sammelstrasse aufgehoben.

	Alte Brücke	bestehend
	Alte Weiacherstrasse	bestehend
	Bütbergstrasse	bestehend
	Heerenstegstrasse	bestehend
	Kirchgasse	bestehend
	Nauengasse	bestehend
	Neuweg	bestehend
	Postgasse	bestehend



Übersichtsplan der Strassen mit Sammelfunktion im Siedlungsgebiet von Rorbas

3.6 Strassenraum

Erläuterungen

Strassen und Wege sind öffentliche Begegnungs- und Lebensräume. Sie sollen entsprechend ihrer Netzfunktion aufenthaltsfreundlich und sicher ausgestaltet sein. Es sind angemessene Fahrgeschwindigkeiten sicherzustellen. Die Gemeinde Rorbas besitzt im Siedlungsgebiet bereits heute sehr ansprechend gestaltete Strassenräume und es ist eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen geplant. Zusätzlich wurden in den letzten Jahren an kritischen Stellen verkehrsberuhigende Massnahmen wie vertikale und horizontale Versätze vorgesehen. Die wichtigsten Verkehrsknoten wurden auf Niveau Trottoir angehoben. Die Strassen werden mehrheitlich im Mischverkehr geführt, teilweise weisen sie ein Trottoir auf.

Im Siedlungsgebiet von Rorbas sind Trinkbrunnen im Strassenraum vorhanden, die sich positiv auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auswirken. An der Kirchgasse selbst sind in regelmässigem Abstand vier Brunnen angeordnet, weshalb die Kirchgasse in früheren Zeiten Brunnensteig genannt wurde. Über ihre primäre Funktion als Versorgungselemente hinaus bieten Brunnen Orientierungspunkte im Freiraum. Als Orte sozialer Begegnung sind sie Anziehungspunkte für Aufenthalt und Verweilen. Das Zusammenkommen am Brunnen und das Spiel mit Wasser sind generationenübergreifende Attraktoren. Neben dem utilitären Gebrauchswert schaffen Brunnen sinnliche Eindrücke, wie Plätschern und Rauschen, sowie die mikroklimatische Veränderung durch Verdunsten.

Verkehrsberuhigung mit Vertikalversatz an der Nauengasse (links) und an der Zilacherstrasse (rechts)

Brunnen mit Platzgestaltung an der Kirchgasse (links) und an der Zilacherstrasse (rechts)

Die Festlegungen bedeuten, dass bei Strassensanierungen ein besonderes Augenmerk auf eine gute Strassenraumgestaltung mit Rücksicht auf den bestehenden Ortskern zu legen ist. Es sind bauliche Massnahmen zu realisieren, die über die blosse Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen.

Neben den verkehrlichen Belangen besitzen die Strassen auch eine wichtige ortsbauliche Funktion. Sie sind im Rahmen von Strassensanierungsprojekten als Rückgrat der Quartiere siedlungsorientiert und in Abstimmung auf die angrenzende Bebauung zu gestalten, so dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht. Die Quartiererschliessungsstrassen besitzen neben den verkehrlichen Belangen auch eine wichtige Funktion für das Leben in den Quartieren. Sie weisen in der Regel ein begrüntes Erscheinungsbild auf, welches durch angrenzende Randbepflanzungen auf den Baugrundstücken dominiert wird. Im Rahmen von Strassenbauprojekten ist eine auf das Quartierbild abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu achten.

Kommunale Festlegungen

Zielsetzungen für den Strassenraum:

- in den Quartieren werden Langsamfahrzonen mit Tempo 30 eingeführt,
- die Aufenthaltsqualität und das Siedlungsklima wird von Strassenbegleitenden Bäumen und Grünflächen positiv beeinflusst,
- die Luft- und Lärmemissionen werden im Siedlungsgebiet reduziert.

Die Ziele sollen mit zwei Handlungsfeldern für den Strassenraum erreicht werden.

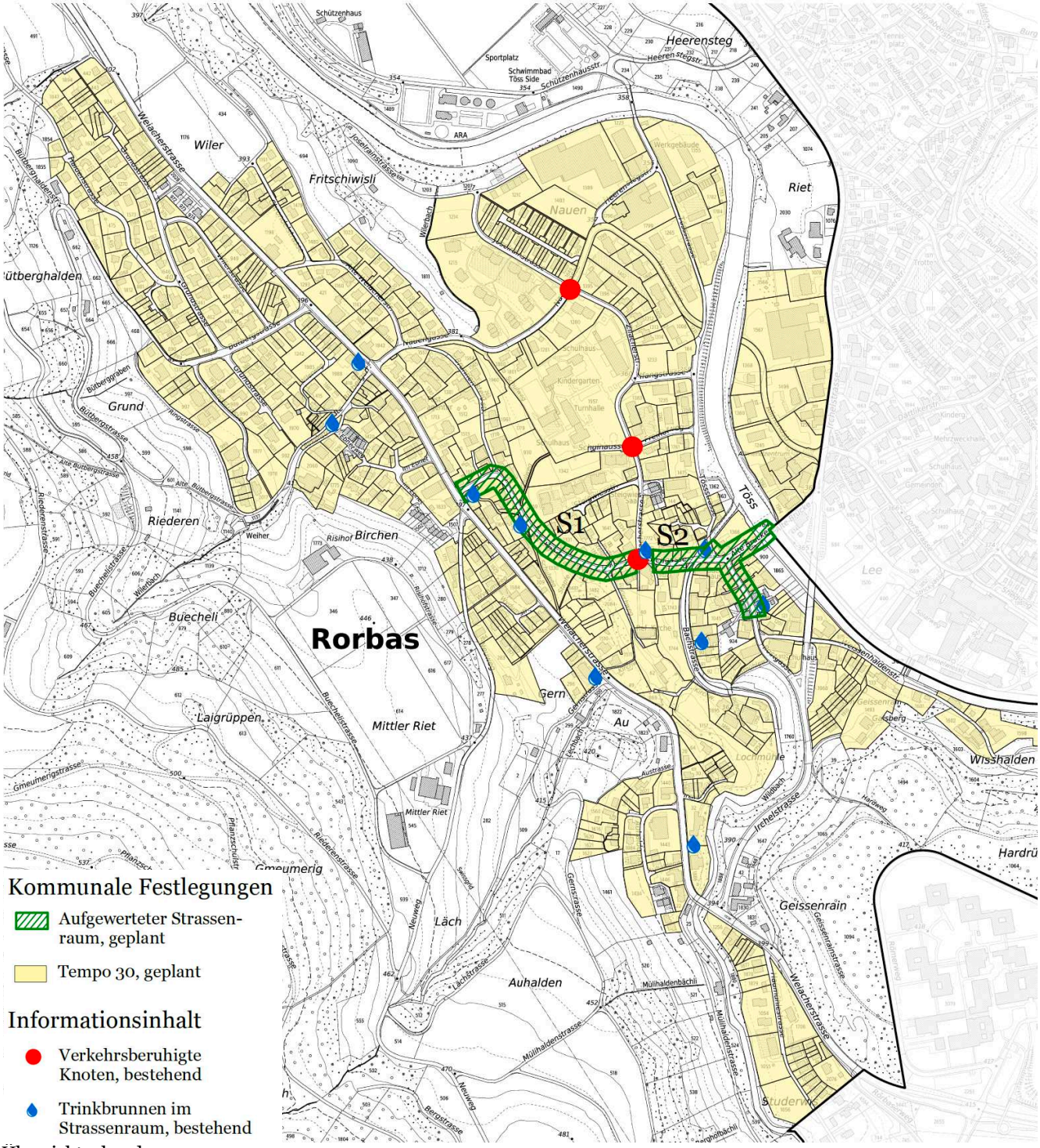
Handlungsfeldern für den Strassenraum:

- im Rahmen von Strassenbauprojekten soll geprüft werden ob eine Verkehrsberuhigung möglich ist und es werden Grünflächen oder Bäume angelegt,
- tiefes Geschwindigkeitsniveau im Strassenraum innerhalb des Siedlungsgebiets sowie im Bereich von Schulen und Kindergärten.

Massnahmen für den Strassenraum:

S1	Aufwertung Kirchgasse	geplant
S2	Aufwertung Dorfplatz	geplant
S3	Flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren	geplant

Übersichtskarte Strassenraum



Übersichtsplan der Strassenräume im Siedlungsgebiet von Rorbas

Massnahmen Strassenraum

M-Nr.		
S1	Massnahme	Aufwertung Kirchgasse
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Kirchgasse wird von der Weiacherstrasse bis zum Dorfplatz umgestaltet dabei soll die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden.

M-Nr.		
S2	Massnahme	Aufwertung Dorfplatz
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Der Dorfplatz beim Gemeindehaus und spannt sich zwischen den drei Brücken Alte Brücke, obere und untere Wildbachbrücke auf soll aufgewertet werden. Die Zufussgehenden können die Strassen sicher überqueren und der Veloverkehr kann ohne grosse Geschwindigkeitsdifferenzen im Mischverkehr geführt werden. Im Rahmen der Neugestaltung des Dorfplatzes werden auch die Bushaltestellen neu angeordnet und dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechend angepasst. Der Dorfplatz wird grosszügig von Fassade bis Fassade bzw. bis zu den Einfriedigungen gestaltet, weshalb die Fahrbahn optisch ein Bestandteil des Platzes wird. Der Bodenbelag wird folgerichtig vollständig und einheitlich mit einem Natursteinbelag gepflästert. Im Bereich des Brunnens ist eine differenzierte, rechteckige Pflästerung vorgesehen. Bäume dienen als Schattenspender und beeinflussen das Mikroklima.

M-Nr.		
S3	Massnahme	Flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Im Gemeindegebiet von Rorbas soll in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. Die Tempo-30-Zonen werden so festgelegt, dass mit Ausnahme des übergeordneten Strassennetzes alle Strassen innerhalb einer Tempo-30-Zone liegen.

3.7 Parkierung im öffentlichen Interesse

Erläuterungen

In Rorbas gibt es vier kommunale Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. Die nördliche Parkierungsanlage «Wagenbrechi» ist eine übergeordnete Festlegung im regionalen Richtplan.

Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Sicherung von Parkierungsanlagen, die in der Regel in einem direkten Zusammenhang mit öffentlichen Bauten oder öffentlichen Anlagen stehen. Mit dem Eintrag im kommunalen Richtplan gelten Parkierungsanlagen im Landwirtschaftsgebiet als standortgebunden.

Unabhängig vom Planeintrag kann die Gemeinde für Parkplätze auf öffentlichem Grund ein Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzept erarbeiten. Die Gemeinde Rorbas beabsichtigt im 2026 ein kommunales Parkierungskonzept für das Parkieren auf öffentlichen Grund zu erarbeiten.

In der Gemeinde Rorbas befinden sich Parkierungsanlagen, die sich für das Valet-Parking eignen. Aus diesem Grund werden spezifische Massnahmen gegen das Valet-Parking ergriffen.

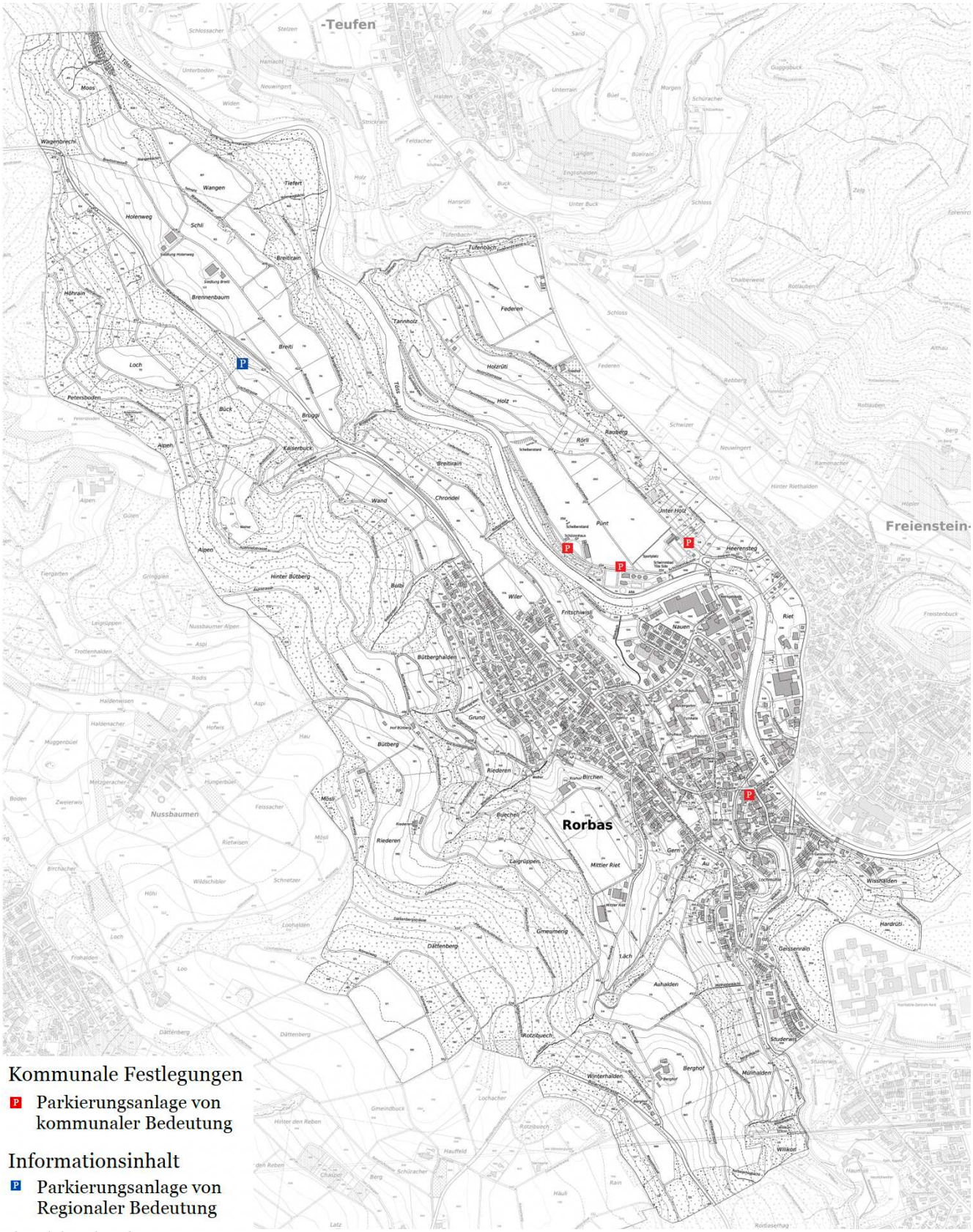
Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Wagenbrechi (12PP) bestehend

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde bietet beim Gemeindehaus einige öffentliche Parkplätze an, die im Zusammenhang mit der öffentlichen Verwaltung stehen. Die Parkplätze beim Bocciadromo/Skatepark, Freizeitanlagen und Freibad Töss Side werden im Sommer vorwiegend für das Freibad Töss Side und das Naherholungsgebiet an der Töss sowie für die Familiengärten verwendet.

	Gemeindehaus	(11PP)	bestehend
P1	Bocciadromo/ Skatepark	(23PP)	bestehend
P2	Freizeitanlagen	(89PP)	bestehend
P3	Freibad Töss Side	(23PP)	bestehend



Kommunale Festlegungen

P Parkierungsanlage von kommunaler Bedeutung

Informationsinhalt

P Parkierungsanlage von Regionaler Bedeutung

Ubersichtsplan der Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse

Massnahmen Parkierung im öffentlichen Interesse:

M-Nr. P1	Massnahme	**Bocciadromo/ Skatepark**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde
Begehungen haben gezeigt, dass die Parkierungsanlage Bocciadromo/ Skatepark auch von Fremdparkierenden und Dauerparkierenden regelwidrig genutzt wird. Die Gemeinde will das Parkieren auf öffentlichem Parkierungsanlagen deshalb neu ordnen, um auch dem Valet-Parking vom Flughafen Zürich vorzubeugen. Es wird eine klare und einfach zu handhabende Parkplatz-Regelung angestrebt. In einem noch zu erstellenden Parkierungskonzept ist die angemessene Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu klären.		

M-Nr. P2	Massnahme	**Freizeitanlagen**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde
Begehungen haben gezeigt, dass die Parkierungsanlage “Freizeitanlagen“ nicht nur von den Besuchenden der Freizeitanlagen (z.B. Töss Side, Skatepark, Bocciadromo) sondern auch von Fremdparkierenden und Dauerparkierenden regelwidrig genutzt wird. Die Gemeinde will das Parkieren auf öffentlichem Parkierungsanlagen deshalb neu ordnen, um auch dem Valet-Parking vom Flughafen Zürich vorzubeugen. Es wird eine klare und einfach zu handhabende Parkplatz-Regelung angestrebt. In einem noch zu erstellenden Parkierungskonzept ist die angemessene Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu klären.		

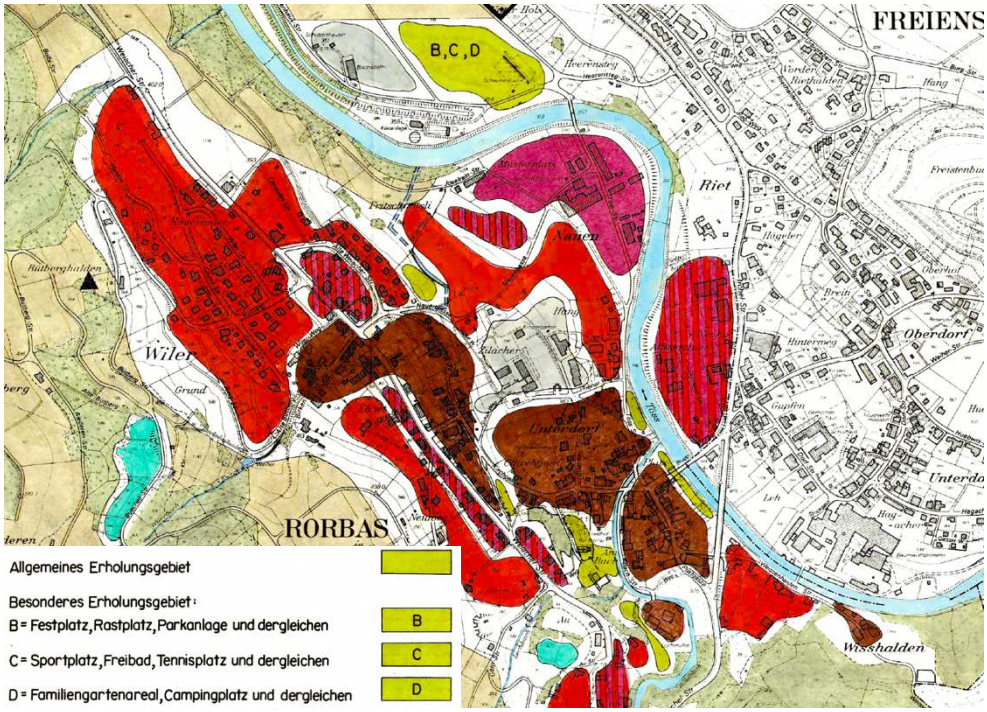
M-Nr. P3	Massnahme	**Freibad Töss Side**
	Zeithorizont	kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde
Begehungen haben gezeigt, dass die Parkierungsanlage Freibad Töss Side auch von Fremdparkierenden und Dauerparkierenden regelwidrig genutzt wird. Die Gemeinde will das Parkieren auf öffentlichem Parkierungsanlagen deshalb neu ordnen, um auch dem Valet-Parking vom Flughafen Zürich vorzubeugen. Es wird eine klare und einfach zu handhabende Parkplatz-Regelung angestrebt. In einem noch zu erstellenden Parkierungskonzept ist die angemessene Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu klären.		

4. Plan der Erholungsgebiete

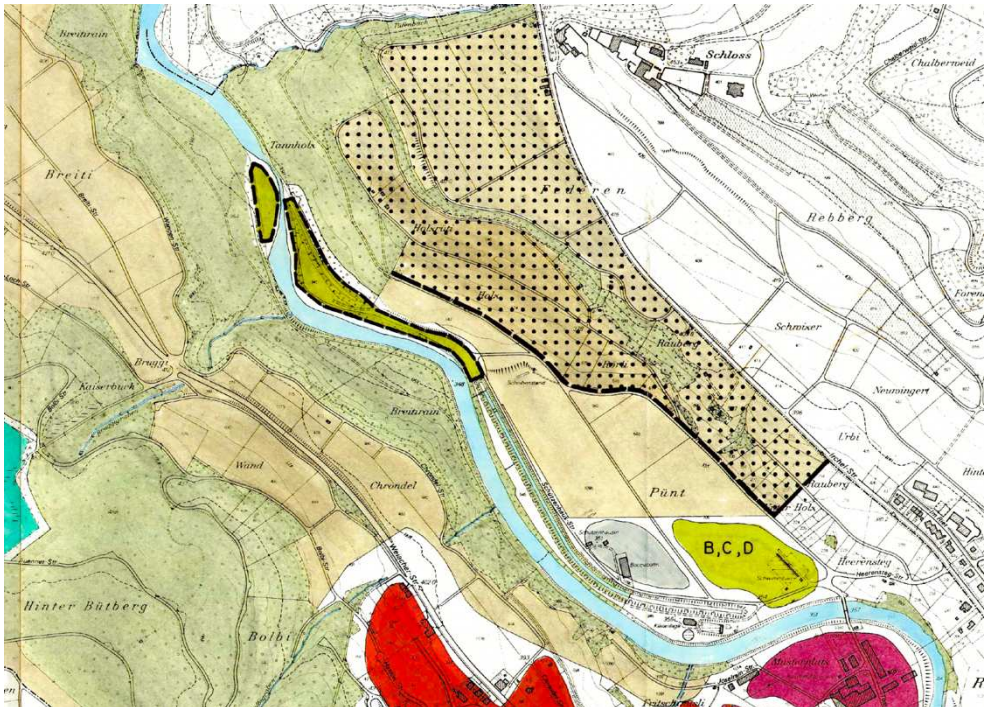
Erläuterungen

Gemäss § 18 Planungs- und Baugesetz soll die Richtplanung die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen. Unter anderem soll angestrebt werden, dass die für die Erholung der Bevölkerung nötigen Gebiete dauernd zur Verfügung stehen.

Die Erholungsgebiete sind in der Gemeinde Rorbas im Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 definiert. Da der Siedlungs- und Landschaftsplan mit der vorliegenden Revision aufgehoben wird, sollen die Erholungsgebiete neu im Plan der Erholungsgebiete festgelegt und weiterhin gesichert werden.



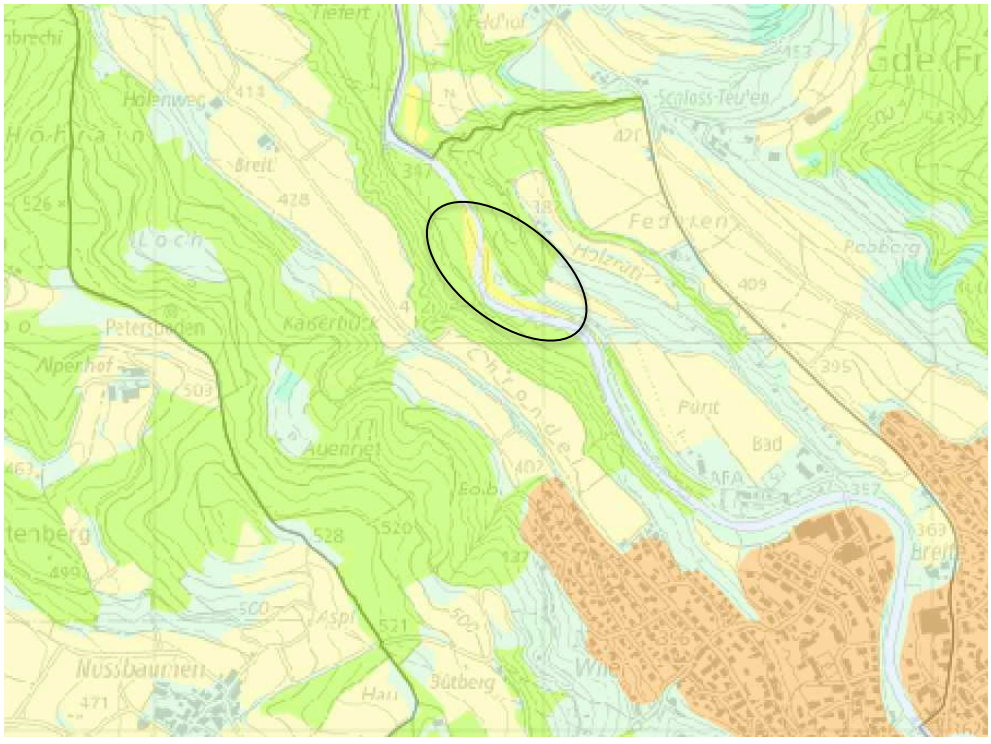
Ausschnitt Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989 Siedlungsgebiet Rorbas



Ausschnitt Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989 nördlich des Siedlungsgebietes Rorbas

Übergeordnete Festlegungen:

Im kantonalen Richtplan ist das Erholungsgebiet Unteres Tösstal-Pfungen-Tössrieden eingetragen (Festlegung Nr. 6) und hat die Funktion eines allgemeinen Erholungsgebietes. Der Karteneintrag auf dem Gebiet Rorbas befindet sich östlich und südlich der Töss im Bereich Tannholzgraben.



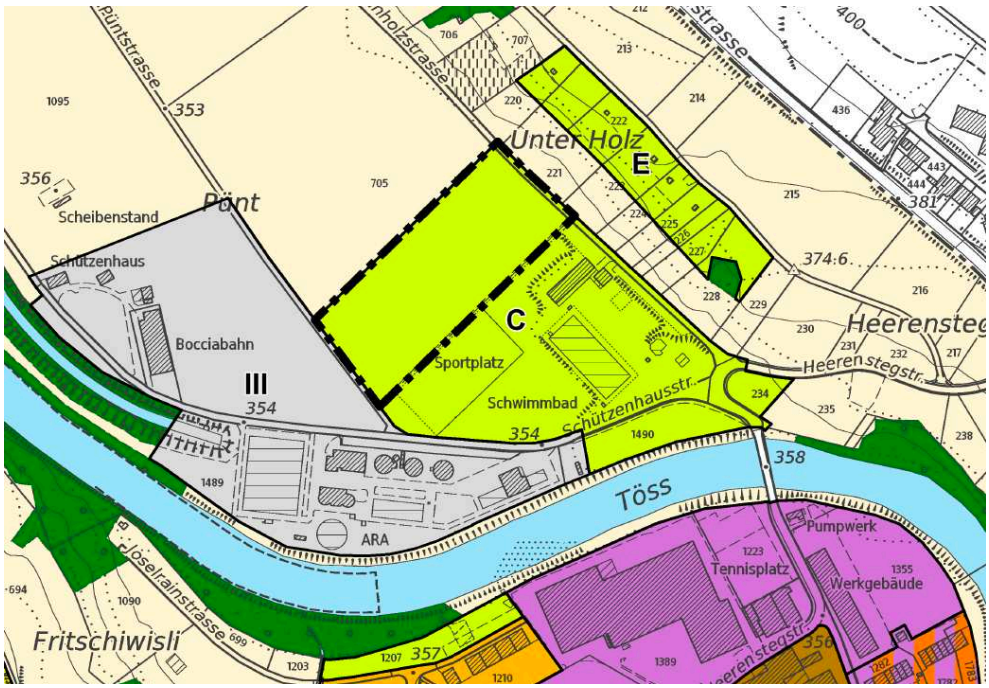
Erholungsgebiet

Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Wagenbrechi bestehend

Mit der Änderung des Zonenplans von 2016 wurde beim Heerensteg eine besondere Erholungszone E (Familiengartenareal) sowie eine Erholungszone C (Freibad, Sport) festgehalten. Diese zwei Erholungszonen werden mit der laufenden BZO-Revision weiterhin vorgesehen.



Ausschnitt Zonenplan 2016 der Gemeinde Rorbas mit den beiden Erholungszonen C und E

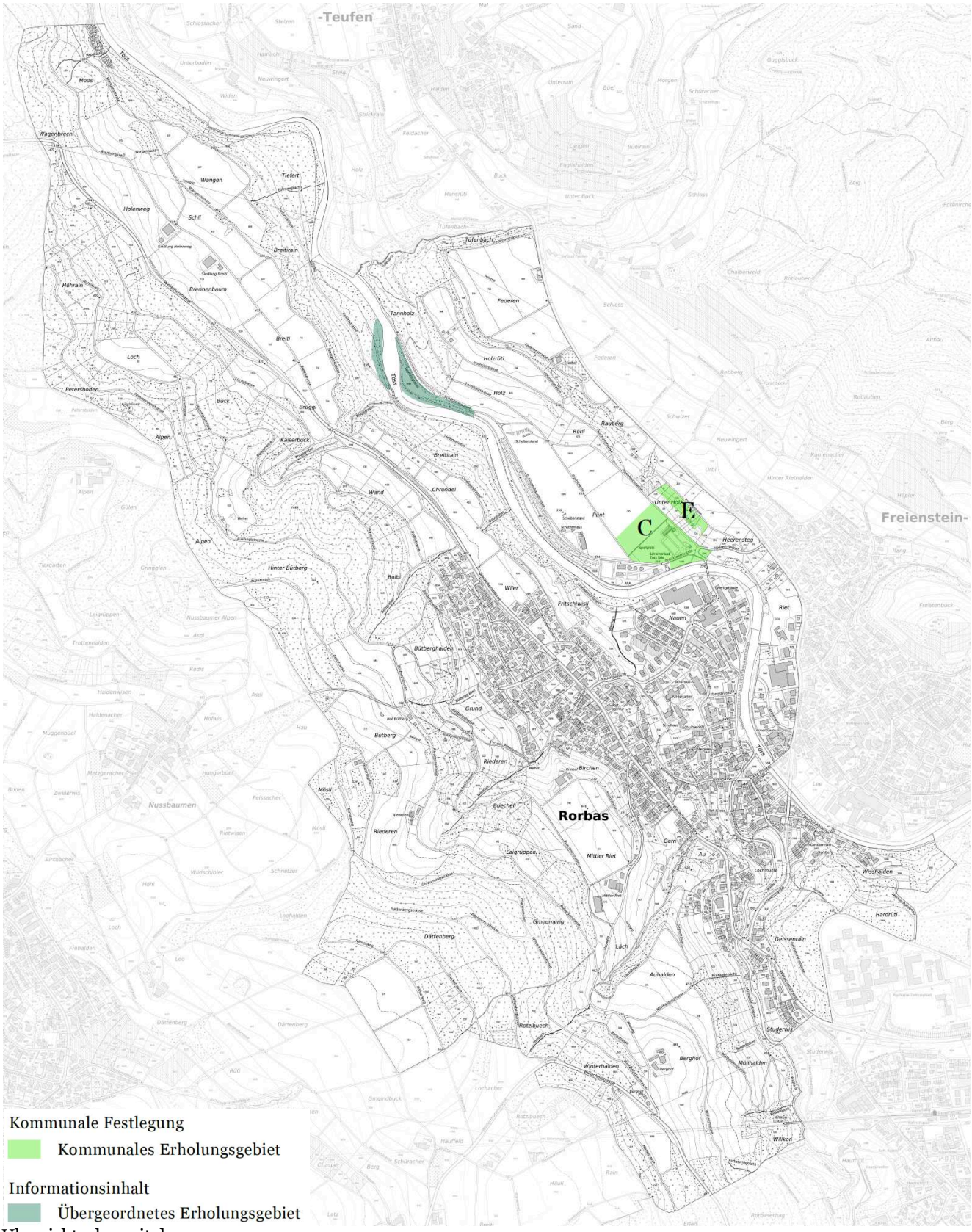
Im Zonenplan der Gemeinde Rorbas vom 23. November 2016 sind acht Freihaltezonen festgehalten worden. Diese Flächen wurden im Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 als Erholungsgebiete bezeichnet.

Gemäss Planungs- und Baugesetz § 16 Abs. 1 haben Planungen unterer Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Diese Erholungsgebiete werden deshalb aus der kommunalen Richtplanung entfernt.

Kommunale Festlegungen

Im Plan der Erholungsgebiete werden folgende zwei Erholungsgebiete festgelegt:

	Erholungsgebiet C (Freibad Töss Side)	bestehend
	Erholungsgebiet E (Familiengartenareal Unter Holz)	bestehend



Ubersichtsplan mit den übergeordneten und kommunalen Erholungsgebieten

5. Verfahrensablauf

5.1 Kantonale Vorprüfung

Mit Bericht vom 16. Juni 2025 wurde die Revision der Richtplanung von Rorbas durch das Amt für Raumentwicklung der Baudirektion des Kantons Zürich vorgeprüft. Im Folgenden werden die Anträge des Kantons aufgeführt und erläutert wie bei der Überarbeitung der Vorlage auf die Anträge reagiert wurde. Die Empfehlungen wurden geprüft und falls aus kommunaler Sicht erwünscht in die überarbeitete Vorlage eingearbeitet.

Antrag Nr. 1
Die Plan- und Legendeninhalte sind in beiden Teilrichtplankarten aufeinander abzustimmen.

Anpassung der Vorlage
Die Legenden der Teilrichtplankarte I und II wurden auf die dargestellten Inhalte abgestimmt. Die Symbole für die Veloparkierung wurde leicht vergrössert.

Antrag Nr. 2
In der Richtplankarte sind die beiden kommunalen Erholungsgebiete zu bezeichnen (C/E).

Anpassung der Vorlage
Die Erholungsgebiete wurden in der Teilrichtplankarte II „ÖV, MIV und Erholungsgebiete“ sowie im Bericht mit den entsprechenden Buchstaben angeschrieben (C/E).

Antrag Nr. 3
Die übergeordneten Festlegungen „Parkierung im öffentlichen Interesse“ ist in der Teilrichtplankarte II „MIV, ÖV und Erholungsgebiete“ darzustellen und die Legende mit dem regionalen Richtplan Unterlang abzugleichen.

Anpassung der Vorlage
Die Festlegung „Parkierung im öffentlichen Interesse“ ist in der Teilrichtplankarte II „MIV, ÖV und Erholungsgebiete“ dargestellt und die Lage der Parkierungsanlage „Rorbas, Wagenbrechi“ wurde mit dem Regionalen Richtplan abgeglichen.

Antrag Nr. 4
Die aufzuhebenden Teilrichtplankarten des Gesamtplans sind durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen.

Anpassung der Vorlage
Auf der Seite 5 im Richtplantext wird darauf hingewiesen, dass die aufzuhebenden Teilrichtpläne des Gesamtplans durch die Gemeindeversammlung formell aufzuheben sind.

Antrag Nr. 5
Die behördenverbindlichen Festlegungen und die Erläuterungen nach Art. 47 RPV sind im Richtplantext klar kenntlich zu unterscheiden.

Anpassung der Vorlage
Die behördenverbindlichen Festlegungen und die Erläuterungen nach Art. 47 RPV werden im Richtplantext klar kenntlich unterschieden. Neu sind nur noch die kommunalen und behördenverbindlichen Festlegungen mit blauer Farbe hinterlegt. Die übergeordneten Festlegungen werden auf weissem Hintergrund dargestellt. Zudem wurde die Struktur der Kapitel angepasst.

Antrag Nr. 6
Für die Zielformulierung und Stossrichtung sind behördenverbindliche Festlegungen notwendig.

Anpassung der Vorlage
Die Zielformulierungen und die Handlungsfelder werden wie die kommunalen und behördenverbindlichen Festlegungen in einem blauen Kasten dargestellt.

Modalsplit für Rorbas hat grössere Unsicherheit und wird vom Amt für Mobilität nur in Aggregierter Form auf Ebene der Planungsregionen veröffentlicht. Aus diesem Grund wird auf quantifizierte Zielsetzung verzichtet.

Antrag Nr. 7
Der Abschnitt „Veloverkehr“ auf Seite 17 im Bericht ist neu zu formulieren, sodass keine noch zu treffenden Entscheidungen vorweggenommen werden.

Anpassung der Vorlage
Der Abschnitt wurde entsprechend dem Antrag angepasst und der Begriff „mittelfristig“ wurde ersatzlos gestrichen. Es werden keine noch zu treffenden Entscheidungen vorweggenommen.

Antrag Nr. 8
Der oben dargestellte Wegabschnitt ist gemäss regionaler Richtplanung (Weg ohne Hartbelag) darzustellen.

Anpassung der Vorlage
Der dargestellte Wegabschnitt auf der Weissenhaldenstrasse wurde entsprechend dem regionalen Richtplan mit der Signaletik “Weg ohne Hartbelag“ dargestellt.

Antrag Nr. 9
Die übergeordneten Festlegungen für den Veloverkehr auf dem Rorbaserweg und der Bülacherstrasse sind in der Richtplankarte nachzutragen

Anpassung der Vorlage
Die übergeordneten Festlegungen auf dem Rorbaserweg und der Bülacherstrasse wurden entsprechend dem regionalen Richtplan Unterland nachgetragen.

Antrag Nr. 10
Damit der Richtplaneintrag eines neuen Fuss- und Velostegs über die Töss (d. h. die Festlegung F2 und V3 in der Richtplankarte und im Richtplantext) genehmigungsfähig wird, sind die vorgenannten wasserbaulichen Anforderungen zu berücksichtigen.

Anpassung der Vorlage
Im Richtplantext werden bei der Massnahme F2 für den Fussverkehr und bei der Massnahme V3 für den Veloverkehr die wasserbaulichen Anforderungen gemäss den Erwägungen aufgeführt.

Die Aufhebung der Allmendstrasse als Sammelstrasse wird im Kapitel 3.5 Motorisierter Individualverkehr im Abschnitt “Erläuterungen“ beschrieben.

Antrag Nr. 11
In der Richtplankarte „Fuss- und Veloverkehr“ ist der kommunale Fussweg bei der Weissenhaltenstrasse (Festlegung F4) als „bestehend“ einzutragen und die Festlegungen F4 und V4 sind im Richtplantext als „bestehend“ einzutragen.

Anpassung der Vorlage
Die Festlegungen F4 und V4 wurden im Richtplantext als “bestehend“ eingetragen und in der Übersichtskarte wurden der Abschnitt auf der BSC-Brücke als “bestehend“ dargestellt. In der Richtplankarte wird die Festlegung F4 ebenfalls als bestehend dargestellt.

Antrag Nr. 12
Die Einträge der Veloabstellanlagen in den Richtplanunterlagen sind gemäss Erwägung zu bereinigen.

Anpassung der Vorlage
Die Veloabstellanlage bei der Bushaltestelle Hirschen ist nun in allen Unterlagen als geplant eingetragen. Alle übrigen Veloabstellanlagen sind als bestehend aufgeführt und werden auch im Richtplantext dargestellt. Die Veloabstellanlage bei der „Alten Brücke“ ist ein bestehender Velosständer, der sich seitlich der Autoabstellplätze befindet und bereits heute auf einer asphaltierten Fläche liegt. Die Abstellanlage ist bei der Bushaltestelle Alte Brücke angeordnet.

Antrag Nr. 13
Es ist eine kommunale Festlegung zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 im Richtplantext aufzunehmen.

Anpassung der Vorlage
Im Kapitel Strassenraum wurde mit der Festlegung S3 eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren aufgenommen.

Antrag Nr. 14
Die Parkplatzzahl der Parkierungsanlage ist abgestimmt auf die ARA-Nutzung zu reduzieren. Alternativ ist aufzuzeigen, inwiefern ein öffentliches Interesse an dieser Dimension (89 PP) besteht und für welchen Nutzungen die Parkierungsanlage zur Verfügung steht bzw. stehen soll.

Anpassung der Vorlage
Der Name ARA bezieht sich auf den Standort und nicht auf die damit verbundene Nutzung. Im Kapitel 3.7 wird erläutert, dass die Parkierungsanlage bei den Freizeitanlagen nicht für die ARA zur Verfügung steht, sondern für das Naherholungsgebiet an der Töss, das Bocciadromo, den Skatepark, die Familiengärten und im Sommer für das Freibad Töss Side genutzt wird. Um weitere Missverständnisse zu vermeiden wurde die Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse zu „Freizeitanlagen“ umbenannt.

Antrag Nr. 15
In Kapitel 2.1 “Übergeordnete Vorgaben“ ist der folgende Text zum IVS oder sinngemäss zu ergänzen:

„Mehrere Verkehrswege (Brücken, Strassen, Wege) im Gemeindegebiet sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) eingetragen. Das Inventar ist bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten zu berücksichtigen. Im IVS erfasste Inventarobjekte nationaler Bedeutung mit sichtbarer historischer Substanz stehen unter besonderem Schutz. Nationale Objekte „mit viel Substanz“ sind ungeschmälert, solche mi „mit Substanz“ in ihren wesentlichen Elementen zu erhalten. Für Wege regionaler und lokaler Bedeutung sind die Kantone zuständig.“

Anpassung der Vorlage
Im Kapitel 2.1 „Übergeordnete Vorgaben“ wurde ein neuer Abschnitt zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) mit dem vorgeschlagenen Text und einem Ausschnitt aus dem IVS-GIS-Layer ergänzt.

5.2 Anhörung

Die Stellungnahme der Nachbargemeinden sowie der Regionalplanung Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) werden nach Erhalt aufgeführt.

5.3 Öffentliche Auflage

Das Einwendungsverfahren dient der Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Art. 4 des Raumplanungsgesetzes und § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG). Es ist kein Rechtsmittelverfahren.

Allfällige Einwendungen werden nach der öffentlichen Auflage behandelt.

5.4 Festsetzung und Genehmigung

Der kommunale Richtplan wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die Kantonale Baudirektion.

Für Grundeigentümer hat der kommunale Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.