

MÜLLER INGENIEURE AG

Geerenstrasse 6, Postfach 210
8157 Dielsdorf, T 043 422 10 00
www.mueller-ing.ch

Gemeinde Bachs (ZH)

Planung

Kommunaler Verkehrsricht- plan

Revision 2025

Beschluss Gemeinderat

**Planungsbericht und Richtplan-
text**

Projekt-Nr. 26.0820, 02.09.2025, MJ/BM

Kommunaler Verkehrsrichtplan Revision 2025

Zusammenfassung

Im Kanton Zürich ist die Erstellung eines behördenverbindlichen kommunalen Verkehrsrichtplan im Planungs- und Baugesetz vorgeschrieben. Der bisherige Richtplan stammt aus dem Jahr 1982 und wurde seither nicht mehr angepasst, daher besteht Revisionsbedarf.

Der Richtplan beinhaltet vor allem Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Er strebt an, den zu entstehende Mehrverkehr der nächsten Jahre durch ein gutes Netz an nachhaltigen Verkehrsmittel abzufangen. Nichts desto trotz darf der MIV gerade im ländlichen Raum in der Planung nicht vernachlässigt werden, da dieses weiterhin das stärkste Verkehrsmittel aber auch mit dem grössten Einfluss auf die Umwelt ist. Daher zielt der Richtplan auch darauf ab, den verbleibenden motorisierten Verkehr so siedlungsverträglich wie möglich zu gestalten, um die Einwirkungen auf Mensch und Umwelt so gering wie möglich zu halten.

Entstanden ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein Planungsinstrument, das auf die kommunalen Begebenheiten eingeht und diese versucht, mit umsetzbaren und zielorientierten Handlungsanweisungen die Verkehrsentwicklung der nächsten 25 Jahren einzugehen.

Müller Ingenieure AG

Geerenstrasse 6, Postfach 210
8157 Dielsdorf, T 043 422 10 00
www.mueller-ing.ch

Projekt

Kommunaler Verkehrsrichtplan
Revision 2025

Auftraggeber

Gemeinde Bachs
Gmeindhusweg 8, 8164 Bachs

Termine / Zuständigkeiten

Erstausgabe	02.09.2025, BM/MJ
Revision 1	xx, BM/MJ
Revision 2	xx, BM/MJ

Projektorganisation

Projektleiter	Benjamin Müller (BM) T 043 422 10 19 b.mueller@mueller-ing.ch
Sachbearbeiterin	Mirjam Junod (MJ)
Projektausschuss	Ulrich Schütz, Gemeinderat* Martin Hauser, Gemeinderat Luc Schelker, Gemeindeschreiber * Ressortvorsteher Raumplanung

Projekt-Nr.	26.0820
26.0820	

Datei

H:\Bachs\26.08\26.0820 Revision
Verkehrsrichtplan\3_Bericht\Revision Verkehrsrichtplan
Bachs_Bericht und Text.docx

Inhaltsverzeichnis

Planungsbericht	4
1 Ausgangslage	4
1.1 Anlass und Gegenstand der Planung	4
1.2 Planungssperimeter	4
1.3 Bestandteil der Vorlage	5
1.4 Ablauf und Mitwirkung	5
2 Planungsgrundlagen	6
2.1 Kantonale Grundlagen	6
2.2 Regionale Grundlagen	6
2.3 Kommunale Grundlagen	8
3 Analyse	10
3.1 Räumliche Entwicklung	10
3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	11
3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	14
3.4 Veloverkehr	15
3.5 Fussverkehr	17
3.6 Fazit	18
4 Revisionsinhalte	19
4.1 Gesamtplan	19
4.2 Gesamtverkehr / MIV	19
4.3 ÖV	20
4.4 Veloverkehr	20
4.5 Fussverkehr	20
4.6 Erholung und Sport, Friedhof	21
Richtplantext	22
5 Gesamtverkehrsstrategie	22
6 Umsetzung	24
6.1 Gesamtverkehr	24
6.2 Motorisierter Individualverkehr	27
6.3 Öffentlicher Verkehr	29
6.4 Veloverkehr	31
6.5 Fussverkehr	36
6.6 Erholung und Sport, Friedhof	38
6.7 Koordinationsübersicht Handlungsanweisungen	39
7 Fazit / Zielüberprüfung	40
Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen	42

Planungsbericht

1 Ausgangslage

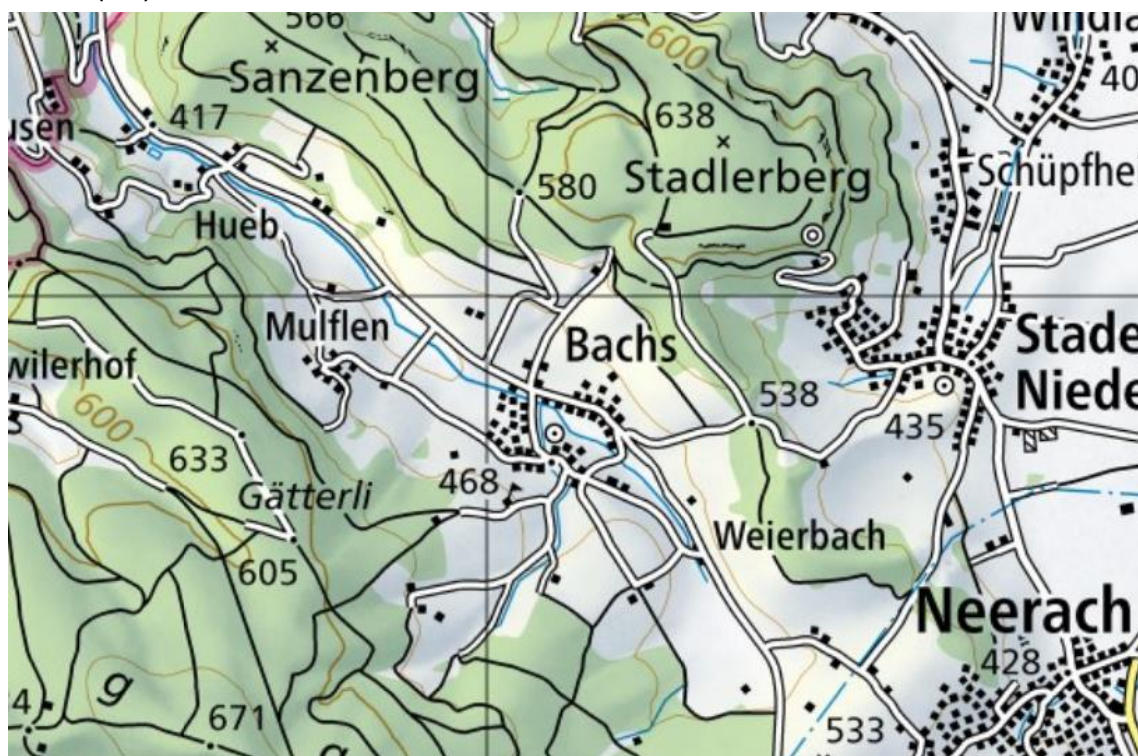
1.1 Anlass und Gegenstand der Planung

Der zurzeit rechtsgültige Verkehrsrichtplan der Gemeinde Bachs stammt aus dem Jahr 1982. Gemäss Raumplanungsgesetz müssen Richtplanungen regelmässig geprüft und nötigenfalls angepasst werden. Besonders dann, wenn sich die Verhältnisse erheblich geändert haben oder der Planungshorizont von 25 Jahren erreicht ist.

Die vorliegende Verkehrsrichtplanung hat ihren Planungshorizont von 25 Jahre bereits überschritten und entspricht nicht mehr den vorherrschenden Bedürfnissen sowie gewünschten Entwicklung der Gemeinde. Zudem haben sich die planerischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen wesentlich geändert. Deren Anpassungen, insbesondere die revidierten kantonalen und regionalen Richtplänen sowie das angepasste Veloweggesetz bedingen eine gesamthafte Überprüfung der kommunalen Verkehrsrichtplanung.

1.2 Planungssperimeter

Die Gemeinde Bachs liegt eingebettet zwischen Stadlerberg und Egg im Bachsertal, einem Landschaftsschutzgebiet. Die Gemeinde umfasst eine Fläche von 900 ha und rund 680 Einwohnerinnen leben in den zwei Ortsteilen, Neu- und Altbachs. Erschlossen wird die Gemeinde von einer Buslinie sowie einer Kantonsstrasse zwischen Steinmaur und Fissibach (AG).



Karte mit Gemeinden, maps.ch

1.3 Bestandteil der Vorlage

Es wird eine Gesamtrevision der kommunalen Verkehrsrichtplanung in der Gemeinde Bachs durchgeführt. Weiter wird der bestehende Gesamtplan Siedlung, Landschaft und Verkehr zu Gunsten des Verkehrsrichtplans aufgehoben.

Die Vorlage beinhaltet folgende Bestandteile:

- Revision Richtplantext (inkl. Planungsbericht und Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen)
- Revision Richtplankarte (Gesamtverkehr, MIV, ÖV), M 1:5'000
- Revision Richtplankarte (Fuss- und Veloverkehr), M 1:5'000

1.4 Ablauf und Mitwirkung

Begleitgruppe

Die Revision wurde durch eine Begleitgruppe bestehend aus Gemeinderäte und Gemeinbeschreiber begleitet. Die Gemeinde wird dabei durch das Planungsbüro Müller Ingenieure AG unterstützt.

Kantonale Vorprüfung

xx

Öffentliche Auflagen (Bevölkerung)

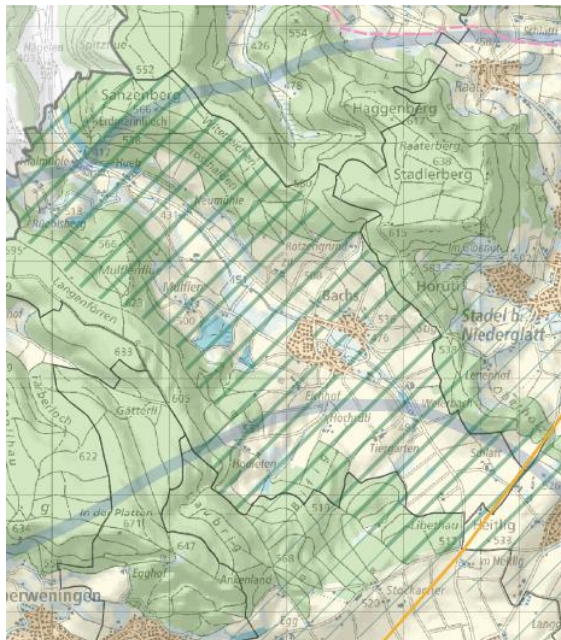
xx

Anhörung Nachbargemeinde und Planungsgruppe

xx

2 Planungsgrundlagen

2.1 Kantonale Grundlagen

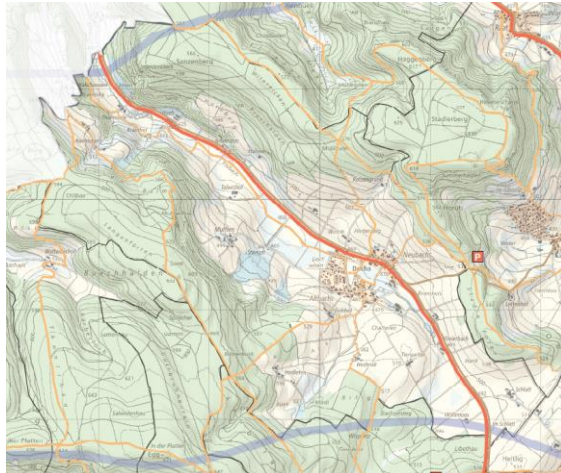


Planausschnitt kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan beinhaltet für Bachs keine verkehrsrelevanten Inhalte. Jedoch müssen auch die Infrastrukturbauten Rücksicht auf die geschützte Landschaft des Bachsertals nehmen.

2.2 Regionale Grundlagen

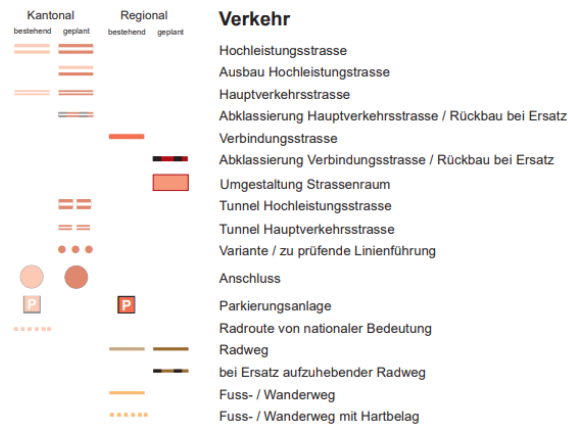
Regionaler Richtplan Unterland «Verkehr»



Auf dem Richtplan bestehend eingetragen sind eine Verbindungsstrasse, ein Radweg sowie verschiedenste Fuss- und Wanderwege. Geplant sind keine Inhalte.

Für kommunale Planung sind folgende Ziele relevant:

- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern



Planausschnitt regionaler Richtplan

Der Richtplan Verkehr beinhaltet keine konkreten Massnahmen für die Gemeinde Bachs.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus

Das regionale Gesamtverkehrskonzept beinhaltet folgende Strategien, die auch für Bachs von Bedeutung sind:

- Veloverkehr: Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz
- Motorisierter Individualverkehr: Situationsgerechte Regelung der Parkierung, Ausschluss von Valet-Parking

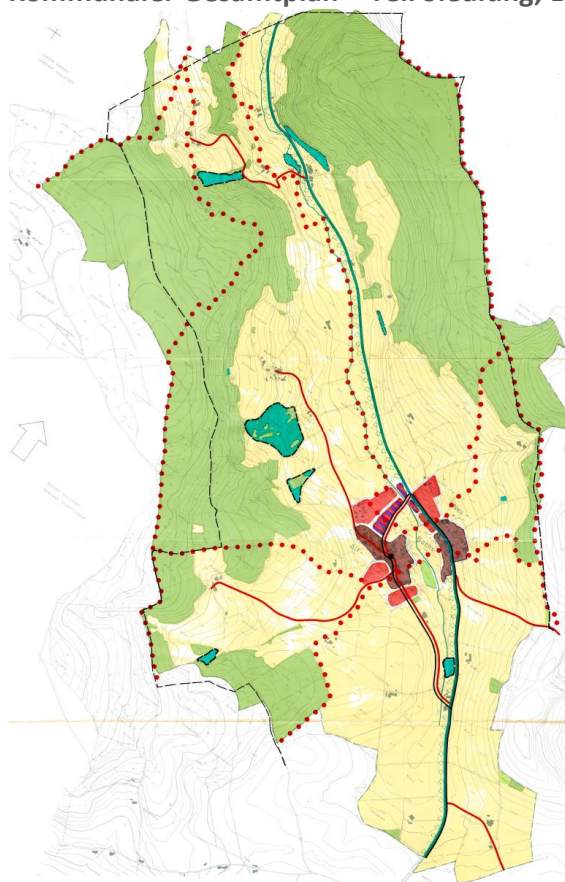
Konkrete Aufgaben der Gemeinde (aus Sicht Region):

- Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen
- Prüfung T30-Zonen (bis 2030)
- Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen

In diesem Richtplan werden die öffentlichen Abstellanlagen geprüft und bei Bedarf weitere Standorte ausgeschieden. T30-Zonen sind zurzeit keine vorhanden, eine Prüfung erfolgt im Zuge des Richtplans. Da Bachs kein Ausweichverkehr aufweist, besteht in Bezug auf die Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen kein Handlungsbedarf. Es wird mit geeigneten Massnahmen dafür gesorgt, dass der Verkehr auch zukünftig auf den Hauptachsen verbleibt

2.3 Kommunale Grundlagen

Kommunaler Gesamtplan – Teil Siedlung, Landschaft und Verkehr



Verkehr

-  Regionalstrasse
-  Radweg geplant (regional)
-  Buslinie (regional) mit Station
-  Sammelstrasse (kommunal)
-  Wanderweg (kommunal)

Landschaft

-  Wald
-  Landwirtschaftsgebiet
-  Allgemeines Erholungsgebiet
-  Erholungsgebiet B = Friedhof
-  Erholungsgebiet C = Sport
-  Naturschutzgebiet
-  Grenze kantonaler bzw. regionaler Schutz- oder Erholungsgebiete
-  Gewässer

Siedlung

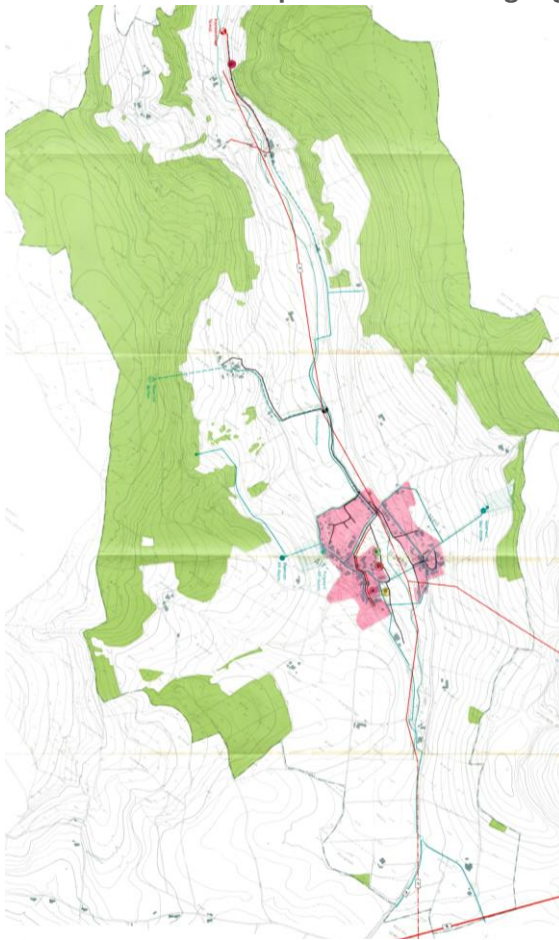
-  Wohngebiet
-  Wohngebiet mit Gewerbebeileichterung
-  Schutzwürdiges Ortsbild

Planausschnitt kommunaler Gesamtplan

Der kommunale Richtplan Verkehr (Siedlung, Landschaft und Verkehr) aus dem Jahr 1982 zeigt neben der Regionalstrasse auch die kommunalen Sammelstrassen sowie Velo- und Wanderwege. Bis auf den geplanten Veloweg sind alle Inhalte umgesetzt. Die Inhalte sind daher als bestehend im Richtplan zu belassen. Der fehlende Veloweg ist teilweise umgesetzt, jedoch nicht vollständig. Daher ist der geplante Veloweg an den fehlenden Stellen weiterhin als geplant im Richtplan zu belassen. Der fehlende Veloweg verläuft entlang der Kantonsstrasse.

Die Inhalte zu Siedlung und Landschaft werden grösstenteils nicht mehr revidiert und daher aufgehoben. Grund dafür ist, dass die Inhalte vollständig veraltet sind und aktuell kein Bedarf für einen Richtplan in diesen Bereichen besteht. Einzig der Teil zu den Erholungszonen ist weiterhin für die Gemeinde relevant und wird daher in den neuen Richtplan übernommen.

Kommunaler Gesamtplan – Teil Versorgung



Der Teilplan Versorgung und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen stammt ebenfalls aus dem Jahr 1982 und wurde seither nicht revidiert.

Da ist dieser Plan für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde keine Relevanz mehr hat, wird auch dieser aufgehoben.

Abwasserbeseitigung

- Mischwasserleitung
- proj. Schmutzwasserleitung
- ⊗ Kläranlage mech. + biologisch
- ⊗ proj. Kleinkläranlage
- Fangbecken
- ▬ Regenüberlauf
- Gewässer / Vorfluter

Wasserversorgung

- Schutzzone
- gefasste Brunnenstube
- vertikaler Filterbrunnen
- Reservoir
- gepl. Reservoir
- ⊗ gepl. Stufenpumpwerk
- Hauptleitung
- - - gepl. Hauptleitung
- Schieberschacht

Energieversorgung

- Bis 50 kv Freileitung (Trasse)
- - - über 50 kv geplant (Leitungstrasse, Kabel-od. Freileitung)
- über 50 kv Freileitung (Trasse)

Öffentliche Bauten und Anlagen

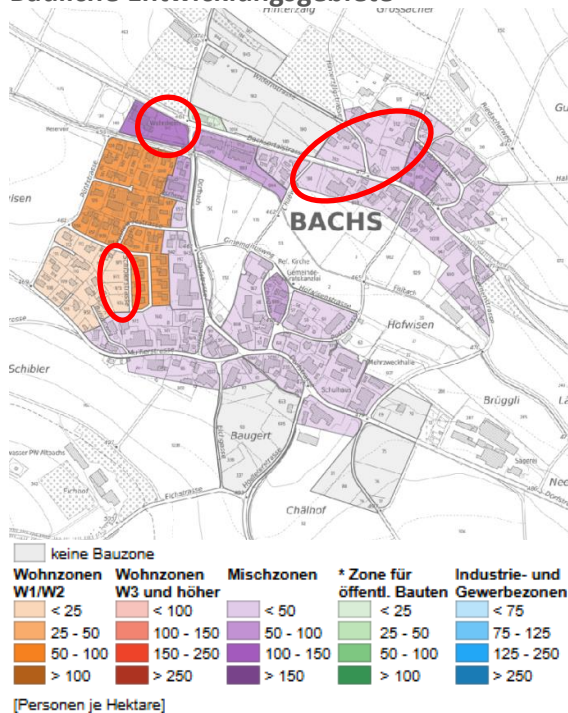
- ⊙ G Gemeindeverwaltung
- ⊙ S Schule
- ⊙ Mz Mehrzwecksaal
- ⊙ K Kirche

Planausschnitt kommunaler Gesamtplan

3 Analyse

3.1 Räumliche Entwicklung

Bauliche Entwicklungsgebiete



Die Baureserven befinden sich in der Gemeinde vor allen in der Kernzone von Neu-Bachs. In Alt-Bachs gibt es in der Kernzone und in der Wohnzone ebenfalls vereinzelte Baulücke. Die Dichte in Bachs sowie die Verdichtung sind durch den Ortsbildschutz erheblich eingeschränkt. Die BZO-Revision geht von einer maximalen Bevölkerungsentwicklung von 152 Einwohner bis 2035 aus. Auch wenn die Reserven bebaut werden, ist nicht mit einer massgeblichen Verkehrssteigerung zu rechnen.

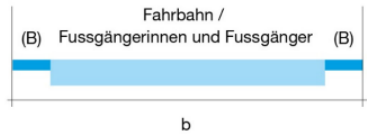
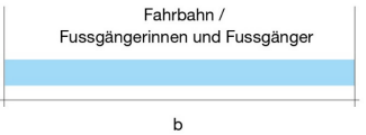
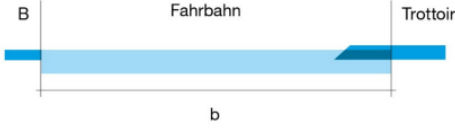
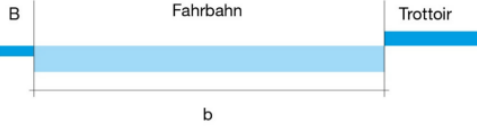
* Geschossflächenreserve und Ausbaugrad sind nicht verfügbar.

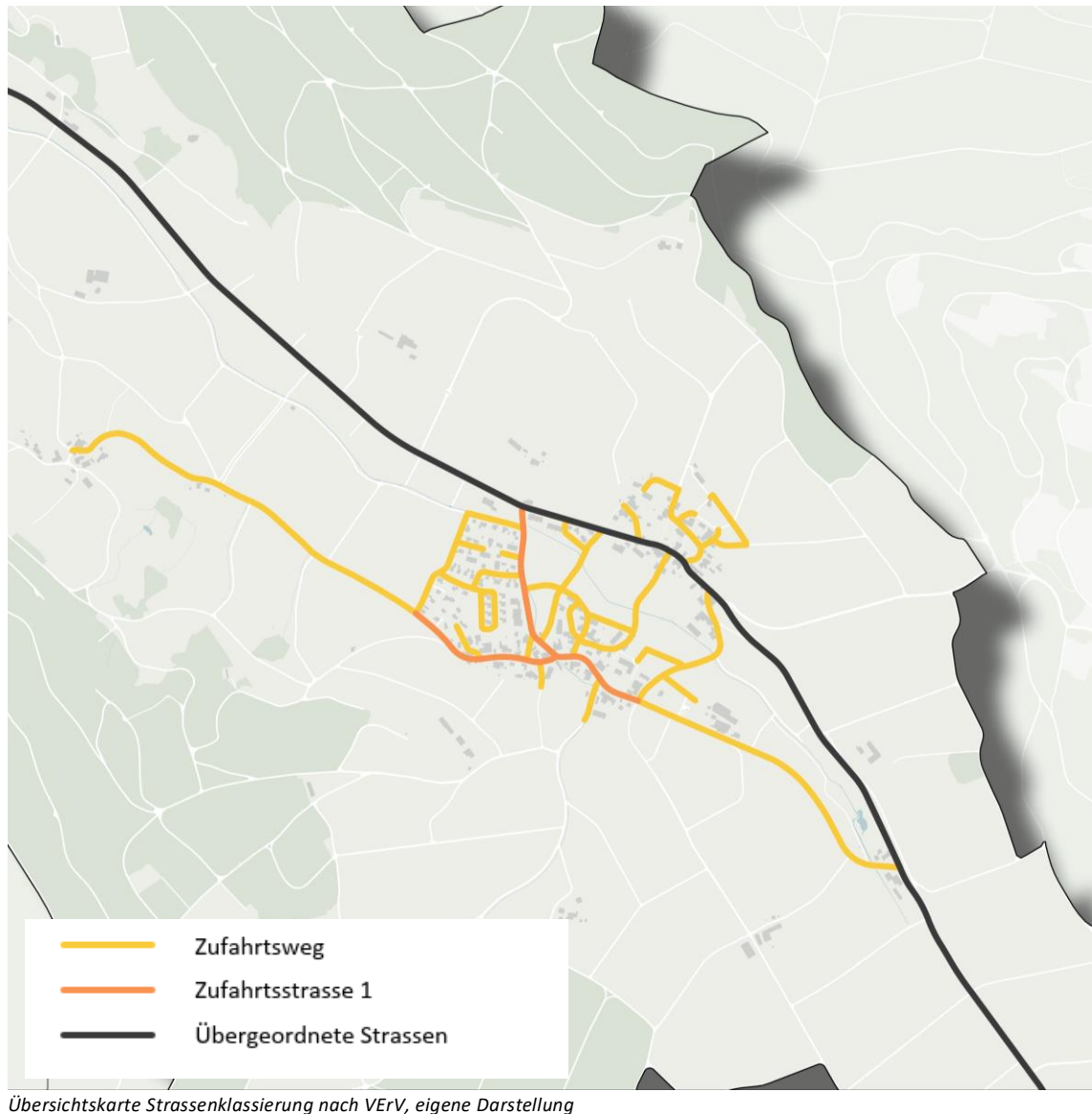
Übersichtskarte Quartieranalyse (maps.zh.ch)

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Strassenklassierung nach Verkehrserschliessungsverordnung

Um den Ausbaugrad der kommunalen Strassen innerhalb des Siedlungsgebiets (Erschliessung der Bauzone sowie grösster Weiler) zu prüfen und zu sichern, werden alle Strassen einer Klassierung nach Verkehrserschliessungsverordnung unterzogen. Diese Verordnung gibt Aufschluss darüber, wie viele Wohneinheiten maximal über welchen Zufahrtstyp erschlossen werden dürfen. Im Zuge der räumlichen Analyse wird daher im Gemeindegebiet geprüft, welche Strasse wie viele Wohneinheiten erschliesst, unter Berücksichtigung der baulichen Entwicklung in den nächsten 25 Jahren. Diese Klassierung wird als Grundlage für das Baubewilligungsverfahren in den Verkehrsrichtplan übernommen. Ob die Strassen in Realität auch gemäss Verordnung ausgebaut ist (Strassenbreite, Wendeanlagen, Trottoir oder behindertengerechten Ausbau), muss im Baubewilligungsverfahren geprüft und allfällige Ausbauten zu diesem Zeitpunkt veranlasst werden. Übersteigt die Anzahl Wohneinheiten trotz Prognose den Grenzwert der jeweiligen Klassierung massgeblich, müsste die Strasse im Zuge einer Baubewilligung ausgebaut und der Verkehrsrichtplan bei der nächsten Revision entsprechend angepasst werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Zufahrtstypen sowie im Plan die Klassierung der kommunalen Strassen ersichtlich. Auf eine Klassierung der Kantonsstrassen wird bewusst verzichtet, da der kommunale Richtplan nicht für den Ausbau der kantonalen Strassen im Zusammenhang mit ihrer Erschliessungsfunktion zuständig ist.

Zufahrtsarten ¹	Anwendungsbereiche	Massgebender Begegnungsfall ²	Ausbaugrössen Fahrbahn		Strassentypen ³	Bemerkungen zum Fussgängerschutz
	Nutzung WE		R min m	Breite (b) m	Querschnitt	
Zufahrtsweg	bis 50 (100 ²)	PW/VF	5,00 (10,00) ⁴	3,00 ⁵ –4,00	Typ 1 Typ 2 ⁸ Typ 3 ³	– Begegnungszone ⁶ , eventuell verbreitertes Bankett oder Trottoir teilweise befahrbar bei Ausweichstellen ⁹
Zufahrtsstrasse 1	bis 150 (300 ²)	PW/PW	10,00	4,00 ⁶ –5,70 ⁷	Typ 2 ⁸ Typ 3 ⁴	– Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.
Zufahrtsstrasse 2	bis 300 (600 ²)	LW/PW	10,00	4,80 ⁶ –7,20 ⁷	Typ 4 Typ 2 ⁸ Typ 3 ³	– In Abhängigkeit von Bedeutung als Fusswegverbindung oder Schulweg eventuell beidseitiges Trottoir – Begegnungszone ⁶ oder Trottoir (teilweise befahrbar bei Ausweichstellen) ⁴ – Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.
Erschliessungsstrasse	bis 600 (1200 ²)	LW/PW	15,00	4,80 ⁶ –6,10	Typ 4	– Eventuell beidseitiges Trottoir – Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.
Typ 1			Typ 2			
						
Typ 3			Typ 4			
						



Übersichtskarte Strassenklassierung nach VErV, eigene Darstellung

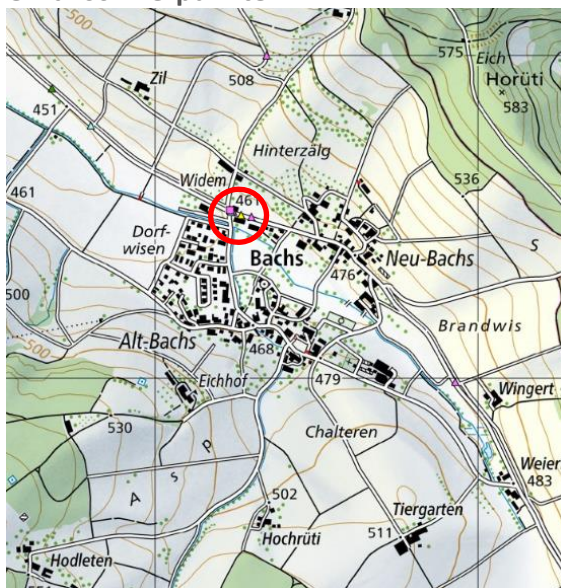
Verkehrsbelastung inkl. Ausweichverkehr

Die Verkehrsbelastung in Bachs ist sehr gering. Der tägliche Durchschnittsverkehr beträgt auf der Kantonsstrasse rund 1200 Fahrten pro Richtung. Die Anzahl der Einwohner ist sehr begrenzt und die Strasse durch das Bachsertal endet einzig im aargauischen Fisibach. Da Fisibach zudem über Kaiserstuhl und Siglistorf erschlossen ist, fliesst wenig Durchgangsverkehr durch Bachs. Die Route durch das Bachsertal wird auch nicht verwendet um Staus in anderen Gemeinden zu umfahren. Innerhalb der Gemeinde kann man auf Grund der geringen Verkehrsbelastung und den siedlungstechnischen Begebenheiten nicht von Ausweichverkehr sprechen. Dafür ist der Ort zu klein.

Geschwindigkeit

Innerorts herrscht im Gemeindegebiet überall T50 und ausserorts T80. T30-Zonen sind zurzeit keine signalisiert. Im Bereich Thalmühle und Hueb wird die Geschwindigkeit T80 als zu hoch eingestuft. Es wird auch davon ausgegangen, dass die Geschwindigkeit beim Ortseingang West zu hoch ist bzw. auf Grund der Verhältnisse zu wenig reduziert wird.

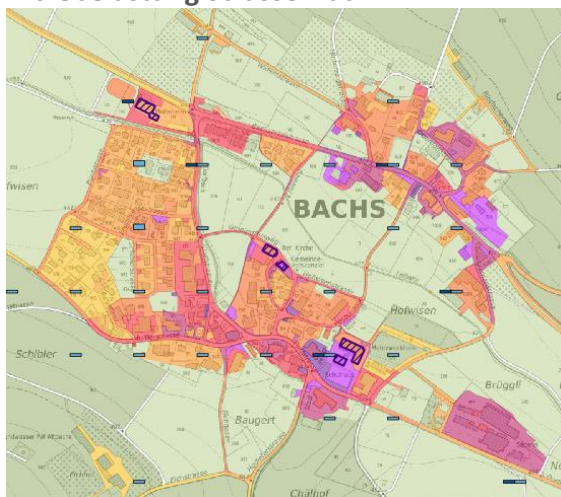
Unfallschwerpunkte



Übersichtskarte Unfallschwerpunkte (maps.ch)

Ein Unfallschwerpunkt besteht vor allem an der Kreuzung Bachsertalstrasse – Dorfstrasse. Der Knoten ist jedoch übersichtlich und die Unfälle scheinen «normale» Abbiegeunfälle zu sein, die auf Grund von Kreuzungssituationen immer vorkommen können. Lediglich die Tatsache, dass die Kreuzung am Ortszugang liegt und die Geschwindigkeit teilweise noch überhöht sind, können die Gefahrenstellen begünstigen. Es ist zu prüfen, ob eine Verswenkung zur Temporeduktion das Gefahrenpotenzial reduzieren würden. Dasselbe müsste am südlichen Dorfrand ebenfalls geprüft werden, auch wenn dort kein Unfallschwerpunkt besteht.

Hitzebelastung Strassenraum



Übersichtskarte Hitze im Strassenraum (maps.zh.ch)

Die höchste Hitzebelastung besteht im Dorfkern von Neubachs entlang der Kantonsstrasse. Teilweise dehnt sich die Belastung auch auf die angrenzenden Grundstücke aus. Im Zusammenhang mit dem Richtplan ist zu prüfen, ob Massnahmen im Ortskern die Hitzebelastung reduzieren könnte.

Parkierung

In Bachs gibt es öffentliche Parkplätze beim Gemeindehaus, dem Sportplatz sowie bei der Entsorgungsstation. Parkplatzprobleme sind in der Gemeinde keine bekannt. Die Umsetzung der erforderlichen Parkplätze erfolgt im Baubewilligungsverfahren. Valet-Parking soll präventiv ausgeschlossen werden.

3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

ÖV-Güteklassen



Übersichtskarte ÖV-Güteklassen (maps.zh.ch)

Auf dem Gemeindegebiet von Bachs gibt es 4 Bushaltestellen, die von einer Buslinie angefahren werden. Daraus ergibt sich aufgrund des geringen Takts für das Siedlungsgebiet eine ÖV-Güteklasse F. Der nordwestliche Teil des Gemeindegebiets ist nicht mit dem ÖV erschlossen.

Übersicht der Linien mit Takt

Buslinie	Von – Bis	Takt
535	Oberglatt Bhf – Bülach Bhf	60min-Takt

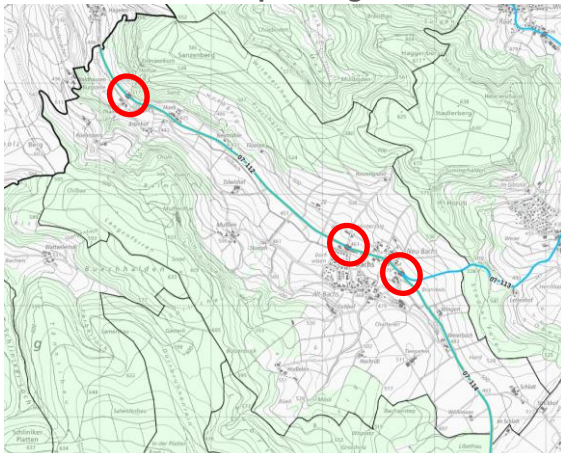
Angaben zum Ausbau der Haltestellen

In der nachfolgenden Übersicht sind die baulichen Mängel der einzelnen Haltestellen aufgelistet. $\frac{3}{4}$ der Haltestellen in Bachs sind (noch) nicht behindertengerecht ausgebaut.

Haltestelle	Ausstattung	Behig- Ausbau	Verkehrssichere Erreichbarkeit
Bachs, Weiherbach	Überdachung nicht vorhanden Sitzmöglichkeiten nicht vorhanden	Nicht erfolgt	nicht gewährleistet (Trottoir nicht vorhanden)
Bachs, Neu Bachs	Überdachung nicht vorhanden Sitzmöglichkeiten nicht vorhanden	Nicht erfolgt	nicht gewährleistet (Trottoir teilweise nicht vorhanden)
Bachs, Alt Bachs	Überdachung nicht vorhanden Sitzmöglichkeiten nicht vorhanden	Nicht erfolgt	Gewährleistet (auch wenn das Trottoir fehlt)
Bachs, Milchhütte	Überdachung nicht vorhanden Sitzmöglichkeiten nicht vorhanden	erfolgt	nicht gewährleistet (Trottoir teilweise nicht vorhanden)

3.4 Veloverkehr

Kantonale Velonetzplanung



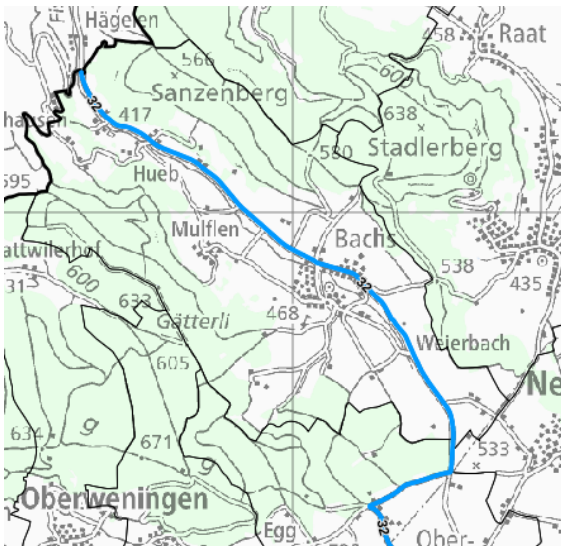
-  Nebenverbindung bestehend/Variante
-  Nebenverbindung bei Ersatz aufzuhebend
-  Nebenverbindung geplant
-  Hauptverbindung bestehend/Variante
-  Hauptverbindung bei Ersatz aufzuhebend
-  Hauptverbindung geplant

Rot bezeichnet: Schwachstellen (Ortseingänge und Thalmühle)

Übersichtskarte kantonale Velonetzplanung (maps.zh.ch)

Die kantonale Velonetzplanung ist ein Instrument, das nicht behördenverbindlich ist. Vielmehr ist es ein fachliches Konzept, das dem Kanton zur Orientierung dient. Auf der Bachsertalstrasse verläuft eine Nebenverbindung. Von Stadel her kommt ebenfalls eine Nebenverbindung über den Ausläufer des Stadlerberges ins Gemeindegebiet. Neben den Routen sind auch 3 Schwachstellen gekennzeichnet. Die geplanten Routen verlaufen alle auf Kantonsstrassen. Für die Umsetzung ist daher der Kanton zuständig.

SchweizMobil Routen



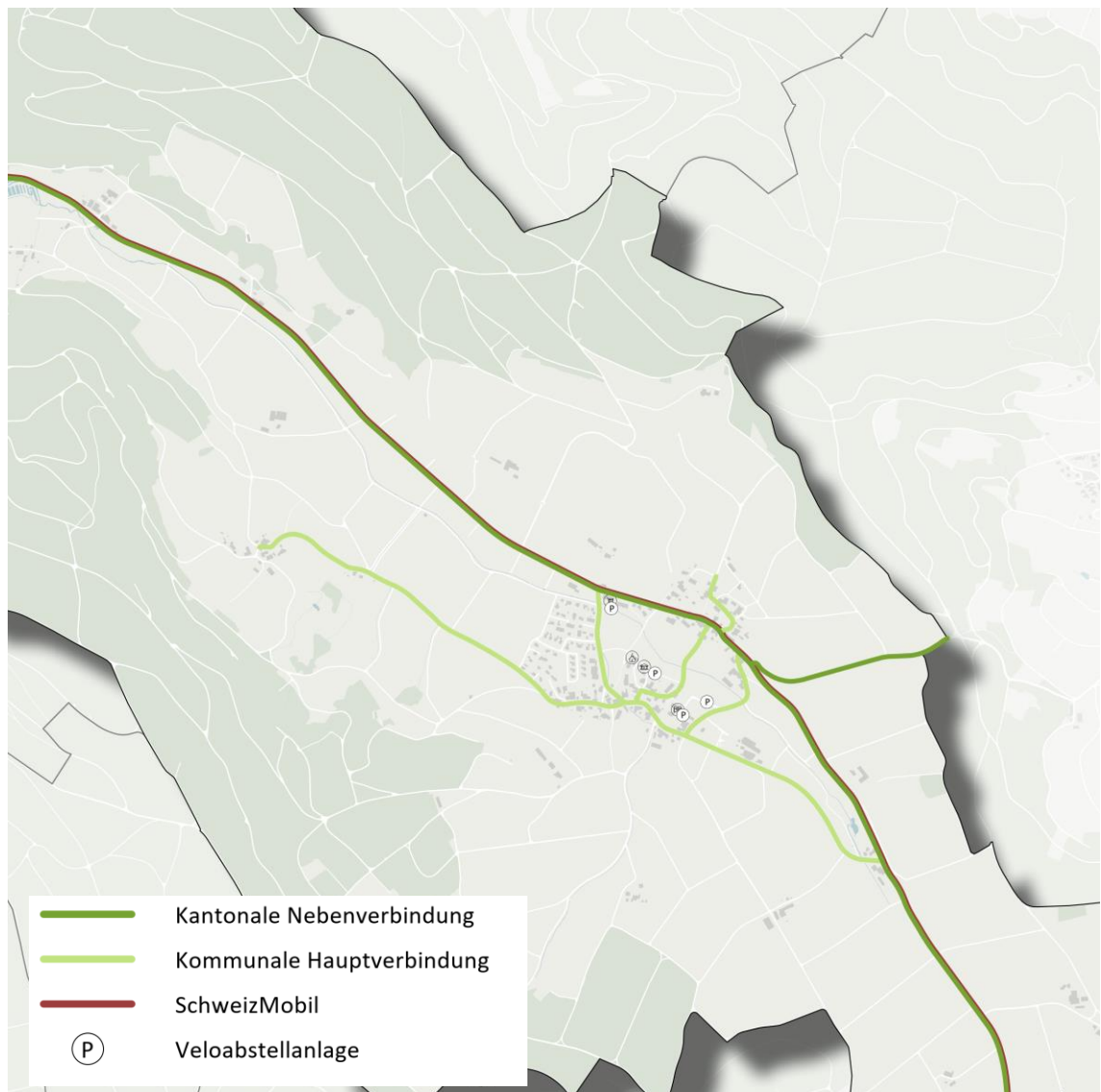
Übersichtskarte Schweiz-Mobil Route (maps.zh.ch)

Die SchweizMobil Routen dienen vor allem dem Freizeitverkehr und haben ebenfalls keinen verbindlichen Charakter. Durch Bachs führt die regionale Route 32 «Rhein-Hirzel-Linth». Sie ist deckungsgleich mit den kantonalen Veloverbindungen.

Kommunale Velonetzplanung

Das kommunale Velonetz dient als Ergänzung zum übergeordneten Velonetz. Es stellt neben den Hauptverbindungen auch die öffentlichen Veloabstellplätze dar. Die Netzplanung wurde im Zuge der Richtplanrevision erarbeitet. Es weist ein Raster von 500-1000m

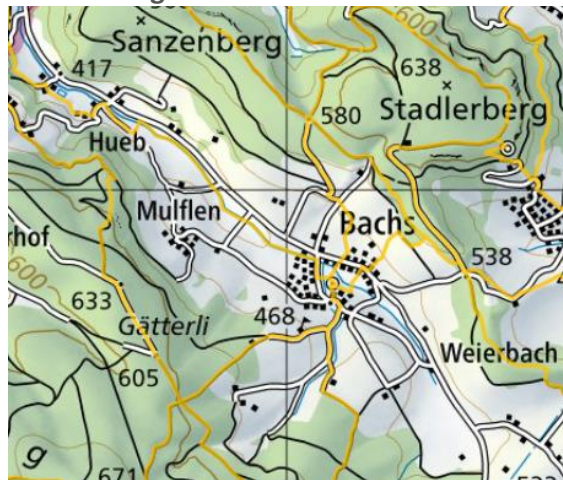
auf. Erschlossen wird die Bauzone sowie alle Weiler mit mehr als 5 Wohneinheiten. Die Mängel im Netz sind im Syntheseplan am Ende der Analyse dargestellt.



Übersichtskarte komm. Velonetzplanung, eigene Darstellung

3.5 Fussverkehr

Wanderwege

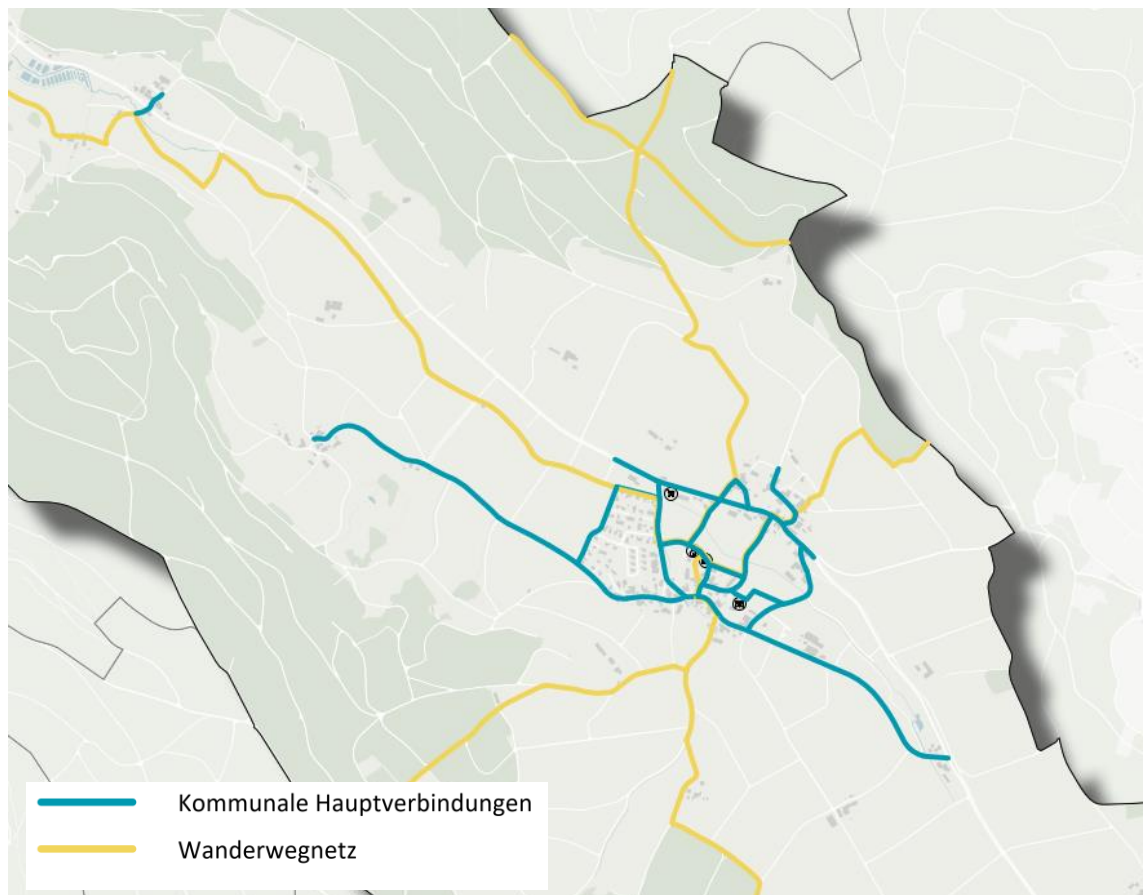


Übersichtskarte Wanderwege (maps.ch)

In der Region verlaufen verschiedene Wanderwege. Auch sie dienen dem Freizeitverkehr und haben keinen verbindlichen Charakter.

Kommunales Fussverkehrsnetz

Das kommunale Fusswegnetz wird teilweise mit den bestehenden Wanderwegen überlagert. Das Netz dient der Erschliessung innerhalb der Gemeinde und beinhaltet die Hauptverbindungen auf. Es weist ein Raster von 250-500m auf. Das Netz wurde ebenfalls im Zuge der Richtplanrevision erstellt.



Übersichtskarte Fussverkehrsnetz inkl. Wanderwege (maps.ch)

3.6 Fazit

Auf Grundlage der Analyse der bestehenden Planungsgrundlagen sowie der übergeordneten Vorgaben zeigt der nachfolgende Synthesepan den aktuellen Handlungsbedarf in der Gemeinde auf. Berücksichtigt wurden dabei alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Siedlungsraum – also der MIV, der ÖV, der VV sowie der FV.

Die Auswertung ergab, dass das Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich gut ausgebaut ist. Deutlicher Handlungsbedarf besteht hingegen beim Fuss- und Veloverkehr. Es wurden zahlreiche Schwachstellen identifiziert, wie fehlende Veloführungen, zu schmale oder gar nicht vorhandene Trottoirs, fehlende Fussgängerquerungen sowie nicht geführte Veloverbindungen in Knotenbereichen.

Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs bestehen Mängel: Nicht alle Bushaltestellen in der Gemeinde erfüllen derzeit sämtliche Anforderungen an Sicherheit, Komfort oder Barrierefreiheit. Zusätzlich wurde die zunehmende Hitzebelastung im Strassenraum als weiteres Thema erkannt, das in zukünftigen Massnahmen berücksichtigt werden muss.



Gesamtverkehr

- Knoten mit Gefahrenpotential
- Hitze Strassenraum
- T30 überprüfen
- zu hohe Geschwindigkeit
- bauliche Entwicklung

Veloverkehr

- Fehlende Veloführung im Knoten
- Fehlende Veloführung im Strassenraum
- Veloabstellanlagen unzureichend

Öffentlicher Verkehr

- Ungenügende Bushaltestellen

Fussverkehr

- Fehlende Fussgängerquerung
- Fehlender Fussverbindung / Infrastruktur

Synthesepan (Quelle: eigene Darstellung)

4 Revisionsinhalte

4.1 Gesamtplan

Der Gesamtplan von 1982 soll durch den vorliegenden Verkehrsrichtplan ersetzt werden. Die Inhalte zu Siedlung und Landschaft werden aufgehoben, die Inhalte zum Verkehr werden revidiert. Die Erholungsflächen aus dem Plan Siedlung, Landschaft und Verkehr werden in den Verkehrsrichtplan integriert. Die übrigen Pläne werden aufgehoben, da im Kanton Zürich keine Pflicht besteht, über Richtpläne zu verfügen, mit Ausnahme vom Verkehrsrichtplan.

4.2 Gesamtverkehr / MIV

Übergeordnete Festlegungen

Die Inhalte aus den übergeordneten Richtplanungen werden in den kommunalen übernommen. Vorliegend ist das einzig die Verbindungsstrasse.

Strassenklassierung / Strassenraumgestaltung

Anstelle der Verbindungsstrassen sind zukünftig die Strassenklassierungen nach VErV ausgeschieden. Diese weisen einen deutlich höheren Detaillierungsgrad auf als wenn nur die Verbindungsstrassen festgelegt werden. Sie sollen langfristig die Erschliessung der Gemeinde sicherstellen. Die Gestaltung der einzelnen Strassen ist in den Grundzügen im Richtplan definiert. Weitergehende Gestaltungsansätze sind im jeweiligen Strassensanierungsprojekt festzulegen.

Ortseingang

Beide Ortseingänge entlang der Bachsertalstrasse sind gemäss Analyse Knoten mit Gefahrenpotenzial. Daher sind die beiden Ortseingänge so auszugestalten, dass das Tempo reduziert und mit der geplanten Querung soll der Schwerpunkt entschärft und für alle Verkehrsteilnehmende sicherer gestaltet werden.

Hitzeminderung

Neu wird auch das Thema der Hitzeminderung und klimaangepasster Siedlungsentwicklung aufgenommen. Durch den vorherrschenden Klimawandel gewinnt dieses Thema an Bedeutung, vor allem auch in der Strassenraumgestaltung. Umgesetzt soll dies vor allem mit Bepflanzung und Reduktion der versiegelten Flächen.

Temporeduktion

Zwischen Thalmühle und Hueb ist die Geschwindigkeit heute 80km/h. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, soll das Tempo auf 60km/h reduziert werden. Dies führt auch zu einer geringeren Lärmbelastung der Anwohnenden und ermöglichen die erforderlichen Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr.

T30

Es soll im gesamten Siedlungsgebiet auf allen kommunalen Strassen T30 eingeführt werden. Die gefahrene Geschwindigkeit ist heute erfahrungsgemäss so tief, dass dies ohne Verkehrsberuhigungsmassnahmen möglich ist. Dies fördert die Verkehrssicherheit sowie

die Wohnqualität im Ort, ohne einen wesentlichen Zeitverlust hinnehmen zu müssen aufgrund der kurzen Strecken. Dies Kantonsstrasse wird explizit ausgenommen, da die Gemeinde auf dieser Strasse über keine Entscheidungskompetenz verfügt.

4.3 ÖV

Ausbau Bushaltestellen

Mit der Festsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG trat am 1. Januar 2004 in Kraft) bekamen Kantone, Gemeinden und ÖV-BetreiberInnen den Auftrag, alle Haltestellen für den öffentlichen Verkehr nach Möglichkeit behindertengerecht auszubauen. Dies mit einer Frist von 20 Jahren. Diese Frist ist in der Zwischenzeit ausgelaufen. Trotzdem befinden sich nach wie vor etliche Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet, die behindertengerecht ausgebaut sind. Daher sind alle als Massnahme in den Richtplan aufgenommen.

Weiter definiert die Gemeinde Richtvorgaben, wie Bushaltestelle auf dem Gemeindegebiet ausgestattet werden sollen.

4.4 Veloverkehr

Übergeordnete Festlegungen

Der Kanton Zürich hat im Vorfeld zu dieser Revision ein kantonales Velonetz definiert. Dieses wurde festgesetzt, befindet sich jedoch (noch) nicht als Inhalt in den übergeordneten Richtplanungen. Trotzdem wurden diese Linienführungen in den kommunalen Richtplan aufgenommen, da die Gemeinde zeitgleich den Auftrag erhalten hat, das kantonale Netz mit einem kommunalen zu ergänzen.

Netz

Das kommunale Netz wurde parallel zu dieser Revision erarbeitet und die Hauptverbindungen in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Netzbestandteile sind dabei Strecken und Knoten. Im Richtplantext werden ergänzend Ausbaustandards definiert, wie das Netz ausgebaut werden soll.

Schwachstellen

Bei der Netzplanung wurden Schwachstellen festgestellt und bei Bedarf als Handlungsanweisung in den Richtplan aufgenommen.

Parkierung

Ebenfalls wurden alle öffentlichen Veloabstellanlagen geprüft und den Handlungsbedarf abgeschätzt.

4.5 Fussverkehr

Netz

Das kommunale Netz wurde parallel zu dieser Revision erarbeitet und die Hauptverbindungen in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Netzbestandteile sind dabei Strecken und Knoten. Im Richtplantext werden ergänzend Ausbaustandards definiert, wie das Netz ausgebaut werden soll.

Schwachstellen

Bei der Netzplanung wurden Schwachstellen festgestellt und bei Bedarf als Handlungsanweisung in den Richtplan aufgenommen.

4.6 Erholung und Sport, Friedhof

Die Flächen der Erholungsgebiete werden aus dem Gesamtplan von 1982 übernommen. Zu diesen Flächen wurden im damaligen Bericht folgende Inhalte verfasst: *«Erholungsgebiet umfasst im Sinne von 5 23 c PBG Flächen, die der Erholung der Bevölkerung dienen bzw. dienen sollen und Flächen, bei denen dieser Zweck gegenüber anderen Nutzungen überwiegt. Nach der Verordnung über die einheitliche Darstellung der Richtplanungen kann unterschieden werden zwischen allgemeinem und besonderem Erholungsgebiet.*

Besonderes Erholungsgebiet soll Erholungsarten dienen können, die in beschränktem Mass auch auf eine bauliche Ausstattung angewiesen sind (z.B. Garderobengebäude, Geräteschuppen, Familiengartenhäuschen).

Die Festlegung Erholungsgebiet stellt einen Auftrag an die Gemeinde dar, in der Nutzungsplanung kommunale Freihaltezonen auszuscheiden und das Gebiet der entsprechenden Nutzung zuzuführen.

Die Ausscheidung von Freihaltezonen kann grundsätzlich Entschädigungsforderungen auslösen, der Gemeinde steht jedoch das Zugrecht zu. Die Gemeinde erhält auch ein unbefristetes gesetzliches Vorkaufsrecht. »

In Abweichung zum bestehenden Gesamtplan werden die einzelnen Erholungsflächen in Bezug auf ihren Zweck differenziert. Es wird zukünftig eine Fläche für Spielplatz, Sportanlage und den Friedhof geben. Eine Bebauung dem Zonenzweck entsprechend und in Rücksicht auf den Landschaftsschutz soll weiterhin möglich sein. Die konkrete Umsetzung der Vorschriften erfolgt in der BZO Revision.

Richtplantext

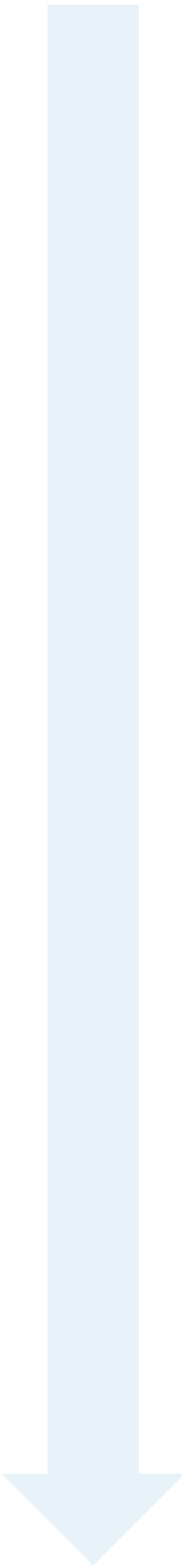
Der folgende Richtplantext ist behördenverbindlich. Er setzt sich zusammen aus der Gesamtverkehrsstrategie (Kapitel 5), welche die Grundlage für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr bildet, sowie dem Umsetzungskapitel (Kapitel 6), in dem die konkreten Umsetzungsschritte festgelegt sind.

5 Gesamtverkehrsstrategie

Die Gemeinde Bachs ist eine ländlich geprägte Gemeinde im Kanton Zürich und verfügt über keinen eigenen Bahnhof. Entsprechend spielt der motorisierte Individualverkehr für die Bevölkerung eine zentrale Rolle – sei es für den Arbeitsweg, den Einkauf oder andere Alltagswege. Zudem liegt die Gemeinde im Bachsertal peripher am nordöstlichen Rand des Kantons und die Distanzen zur Grundversorgung sind beträchtlich.

Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde zielt deshalb nicht auf einen radikalen Systemwechsel ab, sondern setzt darauf, realistische attraktive Alternativen für Kurzstrecken innerhalb der Gemeinde sowie in die Nachbargemeinden zu schaffen. Gleichzeitig soll der Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets verträglicher gestaltet und die Hitzebelastung im Strassenraum reduziert werden.

Als Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung orientiert sich die Gemeinde an der 4V-Strategie: Vermeiden, Verlagern, Verträglich abwickeln und Vernetzen.



Verkehr vermeiden

Die Gemeinde Bachs setzt auf eine **siedlungsverträgliche Entwicklung**, die den **Verkehr** bereits an der **Quelle reduziert**. Ein zentraler Hebel dafür ist die **Bau- und Zonenordnung (BZO)**. Sie schafft die planerischen Voraussetzungen für die **Sicherung, Weiterentwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen** und **Einkaufsmöglichkeiten** innerhalb der Gemeinde. Damit können **alltägliche Wege verkürzt** und **motorisierter Verkehr reduziert** werden. Gleichzeitig wird die **Funktionalität und Attraktivität des Ortszentrums gestärkt**. Die **gute Netzabdeckung** schafft die Grundlage für **Homeoffice** und ermöglicht es, **digitale Angebote** verstärkt zu nutzen, wodurch Wege weiter vermieden werden können.

Auch im Bereich der **Schulwegsicherheit** trägt die Gemeinde zur Verkehrsvermeidung bei. Durch **sichere und direkt geführte Schulwege** wird ermöglicht, dass Kinder ihren Schulweg vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen. So werden **Elterntaxis vermieden**, das Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn reduziert und gleichzeitig die **Selbstständigkeit der Kinder gefördert**.

Verkehr verlagern

Durch die **Behebung von Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr** schafft die Gemeinde Bachs die Grundlage für eine **Verlagerung** vom motorisierten Individualverkehr auf **nachhaltige Verkehrsträger** im Kurzstreckenbereich. Indem auch die **Bushaltestellen** infrastrukturell **verbessert** und die **Fusswege** zu den Haltestellen **sicherer gestaltet** werden, wird der öffentliche Verkehr zusätzlich attraktiver gemacht.

Verkehr verträglich abwickeln

Durch die gezielte **Entschärfung von Unfallschwerpunkten** und die **Verbesserung der Verkehrssicherheit** trägt die Gemeinde Bachs zu einer verträglicheren Abwicklung des Verkehrs bei. Zudem wird die **Einführung von Tempo 30 Zonen geprüft**. Die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität werden berücksichtigt, indem **Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut und barrierefrei zugänglich** gemacht werden. Bei der Sanierung sowie Neubau kommunaler Strassen werden **Fahrbahnbreiten auf das notwendige Minimum reduziert**. Der dadurch gewonnene Raum wird für die **Förderung des Fuss- und Veloverkehrs** sowie für **hitzemindernde Massnahmen** wie Begrünung und Entsiegelung genutzt.

Der **motorisierte Individualverkehr** wird möglichst **direkt** auf das **übergeordnete Strassennetz geleitet**, um den innerörtlichen Verkehr zu entlasten und die Aufenthaltsqualität weiter zu steigern.

Verkehr vernetzen

Durch den **Ausbau von Veloabstellplätzen an Bushaltestellen** fördert die Gemeinde Bachs die **Verknüpfung von Velo und öffentlichem Verkehr** und stärkt damit die **multimodale Mobilität**.

6 Umsetzung

6.1 Gesamtverkehr

Ziele und Grundsätze

- **Erschliessung sicherstellen**
 - Der Richtplan stellt die sachgemässe Erschliessung im Siedlungsgebiet sicher
- **Funktionalität und Aufenthaltsqualität in Einklang bringen**
 - Strassenraum wird verkehrlich, gestalterisch und klimatisch weiterentwickelt – ohne Einbussen für den motorisierten Individualverkehr
 - Verkehrsberuhigung und Sicherheit durch angepasste Strassenquerschnitte und Tempo 30
 - Hitzeminderung: Begrünung und Entsiegelung des Strassenraums
- **Ortsbild mit Charakter gestalten**
 - Hochwertige Gestaltungselemente werten den Strassenraum und damit die Wohnqualität auf
 - Raumverträgliche Querschnitte und Einbezug der Vorgärten/-plätze stärken die Identität des Ortes
- **Lokale Versorgung sichern – kurze Wege fördern**
 - Gewerbeflächen erhalten und weiterentwickeln, um Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten vor Ort zu stärken
 - Gute Erreichbarkeit und ausreichend Abstellplätze gewährleisten – für alle Verkehrsträger

Allgemeine Handlungsanweisungen

Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
Tempo 30 Der Gemeinderat prüft die Einführung von Tempo 30 und setzt diese gegebenenfalls um.	Gemeinde	Planer	Kurzfristig (bis in 5 Jahren)
Hitzeminderung im Strassenraum Zur Reduktion der Hitzebelastung im Strassenraum wird im Baubewilligungsverfahren eine Praxis zur Anwendung von § 238a PBG eingeführt, welche Erschliessungsflächen entlang von Strassen zugunsten von begrünten Vorgartenflächen begrenzt.	Gemeinde	Grundeigentümer Kanton Zürich	laufend
Stärkung der lokalen Versorgung und Beschäftigung Die Gemeinde sichert im Rahmen der BZO und im Baubewilligungsverfahren genügend Gewerbeflächen und ausreichend Abstellplätze, um Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze im Ort zu erhalten und weiterzuentwickeln.	Gemeinde	Anwohner Planer	Mittelfristig (innert 5 - 15 Jahre)
Dimensionierung des Strassenraumes Im Baubewilligungsverfahren und bei Strassensanierungen wird der Ausbaugrad nach VErV geprüft und den Strassenausbau bei Bedarf angeordnet, um die Anforderungen nach § 236 PBG zu erfüllen.	Gemeinde	Grundeigentümer	laufend
Strassenraumgestaltung Bei Sanierungen und allenfalls Neubau kommunaler Strassen werden die Fahrbahnbreiten auf das technisch notwendige Minimum angepasst. Es soll in jedem Fall geprüft werden, ob Raum zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie für gestalterische und klimawirksame Elemente wie Begrünung und Entsiegelung genutzt werden können, wodurch zugleich sofern notwendig eine bessere Integration in das Ortsbild erreicht wird.	Gemeinde	Planer	Bei der nächsten Sanierung

Verortete Handlungsanweisungen

Nr.	Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
G1	Hitzeminderung Bachsertalstrasse Der Gemeinderat wirkt darauf hin, dass im nächsten Sanierungszyklus der Strasse Massnahmen zur Hitzeminderung im Strassenraum getroffen werden.	Kanton Zürich	Gemeinde Anwohner Busbetriebe	Bei der nächsten Sanierung

6.2 Motorisierter Individualverkehr

Ziele und Grundsätze

- **Siedlungsverträgliche Verkehrsführung sicherstellen**
 - Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz führen
 - Quell- und Zielverkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz führen
 - Klare Verkehrsführung und sichere Knotenpunkte reduzieren Konflikte und verbessern die Verkehrssicherheit
- **Parkierung auf öffentlichen Strassen steuern**
 - Ausreichender privater Parkraum reduziert den Parkdruck im öffentlichen Raum und sichert die Befahrbarkeit der Strassen
 - Strassenraum als Bewegungs- und Begegnungsraum: Durch die Entlastung vom ruhenden Verkehr wird der öffentliche Raum sicher und zugänglich für alle Verkehrsteilnehmenden
 - Valet-Parking wird ausgeschlossen
- **Sichere Schulwege ermöglichen**
 - Tempoanpassungen im Siedlungsgebiet reduzieren Unfallrisiken und erhöhen die Sicherheit für Schulkinder

Allgemeine Handlungsanweisungen

Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
Bündelung Verkehr auf den Hauptachsen Der Gemeinderat ergreift bei Bedarf Massnahmen, um den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln und Schleich- und Ausweichverkehr zu verhindern	Gemeinde	Kanton Zürich	Bei Bedarf

Verortete Handlungsanweisungen Allgemeine Handlungsanweisungen

Nr.	Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
M1	Knotenpunkt Dorfstrasse / Bachsertalstrasse Der Gemeinderat wirkt daraufhin, dass der Unfallschwerpunkt entschärft wird.	Kanton Zürich	Gemeinde Busbetriebe	Mittelfristig (innert 5 - 15 Jahre)
M2	Ortseingang Bachs (Bachsertalstrasse - Ost) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass der Unfallort entschärft wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Mittelfristig (innert 5 - 15 Jahre)
M3	Ortseingang Bachs (Bachsertalstrasse - West) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass der Unfallort entschärft wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Mittelfristig (innert 5 - 15 Jahre)
M4	Bachsertalstrasse (Hueb) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass dieser Abschnitt auf T60 reduziert wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Mittelfristig (innert 5 - 15 Jahre)

6.3 Öffentlicher Verkehr

Ziele und Grundsätze

- **Sichern der heutigen Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr**
- **Hindernisfreier Zugang zu den Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sicherstellen**
- **Verkehrssichere und benutzerfreundliche Erreichbarkeit der Haltestellen**
 - Haltestellen sollen durch klare Wegeführung, sichere Querungen und gute Sichtverhältnisse so gestaltet werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und leicht erreichbar sind
- **Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch funktional und komfortabel ausgestattete Haltestellen**

Das nachfolgende Referenzbild veranschaulicht den angestrebten Ausstattungsstandard einer Bushaltestelle



- Informationstafel
- Statischer Fahrplan mit Liniennetz
- Witterungsschutz
- Sitzgelegenheit
- Abfallbehälter mit Aschenbecher
- Bäume als Beschattungselement
- Ausreichende Beleuchtung
- Veloabstellplätze

Beispiel einer Musterhaltestelle mit allen Ausstattungs-elementen

(Quelle: <https://www.burri.world/produkt/wartehalle-hsi-one/hs001-024>)

Allgemeine Handlungsanweisungen

Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
Sichern der heutigen Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr Der Gemeinderat wirkt darauf hin, die heutige Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr zu erhalten	Gemeinde	Busbetriebe	laufend

Verortete Handlungsanweisungen

Nr.	Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
Ö1	Haltestelle Altbachs optimieren Der Gemeinderat prüft bei der nächsten Sanierung die Qualität der Haltestelle und optimiert diese nach Bedarf und Möglichkeit.	Gemeinde	Busbetrieb Kanton Zürich	Bei der nächsten Sanierung
Ö2	Haltestelle Milhhütte optimieren Der Gemeinderat wirkt darauf hin, dass die Haltestelle gemäss den kommunalen Qualitätsstandards ausgebaut wird.	Kanton Zürich	Busbetrieb Kanton Zürich	Bei der nächsten Sanierung
Ö3	Haltestelle Neubachs optimieren Der Gemeinderat wirkt darauf hin, dass die Haltestelle gemäss den kommunalen Qualitätsstandards ausgebaut wird.	Kanton Zürich	Busbetrieb Kanton Zürich	Bei der nächsten Sanierung
Ö4	Haltestelle Weiherbach optimieren Der Gemeinderat wirkt darauf hin, dass die Haltestelle gemäss den kommunalen Qualitätsstandards ausgebaut wird.	Kanton Zürich	Busbetrieb Kanton Zürich	Bei der nächsten Sanierung

6.4 Veloverkehr

Ziele und Grundsätze

Förderung der Vernetzung zwischen Velo und öffentlicher Verkehr

- An wichtigen Bushaltestellen werden Abstellanlagen für den Veloverkehr zur Verfügung gestellt, um den Veloverkehr mit dem öffentlichen Verkehr zu vernetzen.

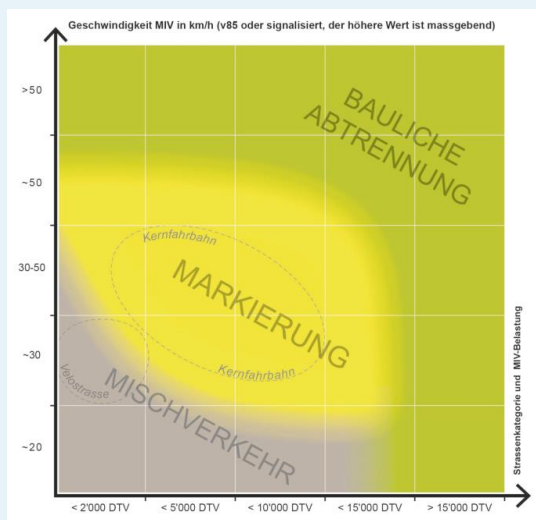
Angemessene Veloabstellmöglichkeiten bei Neubauten und Umnutzungen sicherstellen

- Für die Berechnung von Veloabstellplätzen sind die einschlägigen Normen massgebend.
- Abstellplätze für Besucher sind eingangsnah und für Beschäftigte sowie Bewohner sicher, gut zugänglich und witterungsgeschützt anzuordnen.
- Die Veloabstellplätze sollen so ausgestaltet sein, dass sie den Anforderungen an Alltagstauglichkeit und Benutzerfreundlichkeit gerecht werden.

Direkte Alltagsrouten sind sicher und attraktiv ausgestaltet

- Ein lückenloses Alltagsnetz mit Hauptverbindungen im 500 – 1000 m Raster sicherstellen.
- Sichere und eindeutige Führung im Knotenbereich sicherstellen
- Im Strassenraum ist eine sichere, kontinuierliche und gut wahrnehmbare Veloführung sicherzustellen.
- Der Ausbaustandard der Velorouten entlang der kantonalen Strassen entspricht den kantonalen Velostandards.
- Der Ausbaustandard der Veloinfrastruktur auf den kommunalen Strassen orientiert sich an den kantonalen Velostandards.

Grundsätze Strecken:



Die Wahl der Veloführung richtet sich anhand der Grafik (links):

Mischverkehr (Innerorts):

- Temporeduktion oder Strassenraumgestaltung

Markierung (Innerorts):

- Kernfahrbahn mit min. 1.5 m Velostreifen
- Wenn eine Kernfahrbahn aufgrund enger Strassenquerschnitte nicht möglich ist, soll mindestens ein einseitiger Velostreifen mit einer Breite von mindestens 1.5 m in Fahrtrichtung bergauf erstellt werden.

Bauliche Abtrennung (Ausserorts):

- Baulich getrennter Fuss- und Veloweg mit 3.0m Breite

Quelle: Michael Liebi, Konzepte für den Veloverkehr

Nachfolgend werden Referenzbilder gezeigt für mögliche Führungsarten in Bachs:



Kernfahrbahn mit Velostreifen (Innerorts)
(Quelle: Velostandards Kanton Zürich)



Kombinierter Fuss- und Veloweg (Ausserorts)
(Quelle: Velostandards Kanton Zürich)



Verkehrsberuhigte Strassen
(Müller Ingenieure AG)

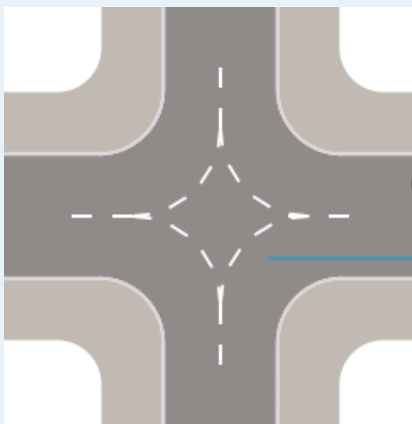


Temporeduktion und Mischverkehr (Innerorts)
(Velostandards Kanton Zürich)

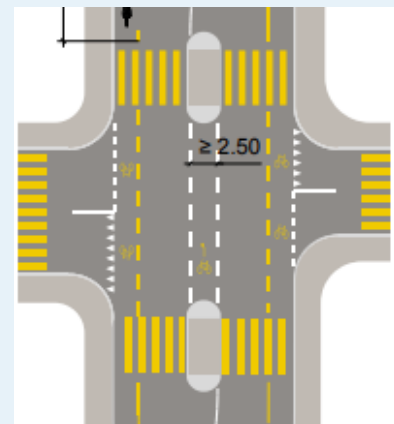
Grundsätze Knoten:

- Das Gefahrenpotenzial vom Linksabbiegen wird auf der Kantonsstrasse durch bauliche Massnahmen minimiert (Knoten mit Abbiegehilfe)
- Das Gefahrenpotenzial beim Führungswechsel vom Fuss- und Veloweg zum Velostreifen wird mit baulichen Massnahmen minimiert
- Gefährliche Bereiche werden mittels roter Markierung hervorgehoben

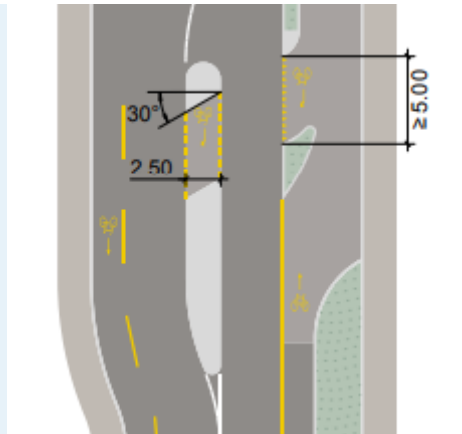
Nachfolgend werden Referenzbilder gezeigt für mögliche Führungsarten in Knotenbereichen:



Rechtsvortritt auf Quartierstrassen
(Velostandards Kanton Zürich)



Knoten mit Abbiegehilfe auf Kantonsstrassen
(Velostandards Kanton Zürich)



Wechsel Veloweg zu Velostreifen
(Velostandards Kanton Zürich)



Rote Markierung zur verbesserten Sichtbarkeit von Velofahrenden bei Gefahrenstellen auf Kantonsstrassen
(Velostandards Kanton Zürich)

Allgemeine Handlungsanweisungen

Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
Veloabstellplätze Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ausreichend private Veloabstellplätze nach den einschlägigen Normen erstellt werden, die den Anforderungen an Alltagstauglichkeit und Benutzerfreundlichkeit gerecht werden.	Gemeinde	Bauherren	Laufend

Verortete Handlungsanweisungen

Nr.	Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
V1	Veloführung Bachsertalstrasse (innerorts) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass auf der Zürcherstrasse eine Veloführung gemäss den kantonalen Velostandards erstellt wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Bei der nächsten Sanierung
V2	Veloführung im Knoten (Dorfstrasse / Bachsertalstrasse) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass eine baulich getrennte Abbiegehilfe realisiert wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Bei der nächsten Sanierung
V3	Veloführung im Knoten (Bachsertalstrasse) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass eine baulich getrennte Abbiegehilfe realisiert wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Bei der nächsten Sanierung
V4	Veloführung im Knoten (Bachsertalstrasse) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass eine baulich getrennte Abbiegehilfe realisiert wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Bei der nächsten Sanierung
V5	Veloabstellanlage Gemeindehaus Der Gemeinderat prüft die bestehende Veloabstellanlage und optimiert sie bei Bedarf.	Gemeinde		Kurzfristig (bis in 5 Jahren)
V6	Veloabstellanlage Schulhaus Der Gemeinderat prüft die bestehende Veloabstellanlage und optimiert sie bei Bedarf.	Gemeinde		Kurzfristig (bis in 5 Jahren)
V7	Veloabstellanlage Busshalttestellen Der Gemeinderat prüft die bestehende Veloabstellanlage und optimiert sie bei Bedarf.	Gemeinde		Kurzfristig (bis in 5 Jahren)

6.5 Fussverkehr

Ziele und Grundsätze

Sicherstellung eines durchgängigen, sicheren und attraktiven Fusswegnetzes

- Ein lückenloses Fusswegnetz mit Hauptverbindungen im 250–500 m Raster sicherstellen
- Fusswege sollen in ungestalteten Strassenräumen mit Tempo 50 grundsätzlich nicht überfahrbar ausgestaltet werden, um die Sicherheit und den Komfort für Fussgänger zu gewährleisten
- Fusswege sollen grundsätzlich genügend breit ausgestaltet sein, damit ein nebeneinander Gehen sowie ein sicheres Queren möglich ist.

Geeignete Dimensionierung gewährleisten

- Trottoir entlang von Kantonsstrassen 2.5 m breit

Förderung der sozialen Sicherheit

- Strassen und Wege innerhalb des Siedlungsgebietes sind ausreichend zu beleuchten

Verkehrssichere Fussgängerquerungen sicherstellen

- Wichtige Querungsstellen auf Kantonsstrassen verfügen über eine Querungshilfe und Markierung
- Wichtige Querungsstellen auf kommunalen Strassen verfügen über eine Markierung

Nachfolgend werden Referenzbilder gezeigt für Fussgängerquerungen:



*Querungsstelle auf Kantonsstrassen
(BFU)*



*Querungshilfe auf kommunalen Strassen
(Katja Schlegl)*

Allgemeine Handlungsanweisungen

Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
Bedarfsgerechte Beleuchtung zur Förderung der sozialen Sicherheit Der Gemeinderat prüft bei Sanierungen des kommunalen Strassen- und Wegnetzes im Siedlungsgebiet, ob die Beleuchtung den Anforderungen an Orientierung, Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit im Fussverkehr genügt und gegebenenfalls verbessert werden kann.	Gemeinde		laufend

Verortete Handlungsanweisungen

Nr.	Bezeichnung und Massnahme	Federführung	Weitere Beteiligte Stellen	Umsetzungshorizont
F1	Netzlücke Bachsertalstrasse (innerorts) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass entlang der Bachsertalstrasse ein Trottoir mit ausreichender Breite erstellt wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Bei der nächsten Sanierung
F2	Fussgängerquerung Bachsertalstrasse (innerorts) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass ein Fussgängerstreifen mit Querungshilfe realisiert wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Kurzfristig (bis in 5 Jahren)
F3	Fussgängerquerung Bachsertalstrasse (Hueb) Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass ein Fussgängerstreifen mit Querungshilfe realisiert wird.	Kanton Zürich	Gemeinde	Kurzfristig (bis in 5 Jahren)

6.6 Erholung und Sport, Friedhof

Ziele und Grundsätze

Erholungsgebiet «Spielplatz» sichern und qualitativ gestalten

- Erhalt und Sicherung geeigneter Flächen für eine Spielplatznutzung.
- Bauten und Anlagen sind zweckgebunden mit Rücksicht auf den Landschaftsschutz zulässig.

Erholungsgebiet «Sportplatz» sichern und qualitativ gestalten

- Erhalt und Sicherung geeigneter Flächen für eine Sportplatznutzung.
- Bauten und Anlagen sind zweckgebunden mit Rücksicht auf den Landschaftsschutz zulässig.

Erholungsgebiet «Friedhof» sichern und qualitativ gestalten

- Erhalt und Sicherung geeigneter Flächen für eine Friedhofnutzung.
- Bauten und Anzahlen sind zweckgebunden zulässig.

6.7 Koordinationsübersicht Handlungsanweisungen

In dieser Übersicht sind alle räumlich verorteten Handlungsanweisungen nach Strassenamen aufgelistet. Alle übrigen Handlungsanweisungen, die sich auf das gesamte Gemeindegebiet beziehen, müssen separat auf Koordinationsbedarf geprüft werden.

Strasse	Handlungsanweisungen
Bachsertalstrasse	M1, M2, M3, M4, Ö2, Ö3, Ö4, V1, V2, V3, V4, F1, F2, F3
Dorfstrasse	M1, Ö1, V2,
Gemeindehaus	V5
Schulhaus	V6

7 Fazit / Zielüberprüfung

Ziele	Revision Verkehrsrichtplan
Gesamtverkehr	
Erschliessung sicherstellen	Mit der Strassenklassierung nach VERV kann im Baubewilligungsverfahren die Erschliessung der einzelnen Grundstücke sichergestellt werden.
Funktionalität und Aufenthaltsqualität in Einklang bringen	Mit der Strassenraumgestaltung, der Einführung von T30 sowie mit der klimaangepassten Strassenraumgestaltung wird diesem Ziel Rechnung getragen.
Ortsbild mit Charakter gestalten	Durch die Strassenraumgestaltung kann das Ortsbild gestaltet und gestärkt werden.
Lokale Versorgung sichern – kurze Wege fördern	Dieses Ziel kann durch den Richtplan nur indirekt erfüllt werden. Die überwiegende Umsetzung wird in der nächsten BZO-Revision erfolgen.
Motorisierter Individualverkehr	
Siedlungsverträgliche Verkehrsführung sicherstellen	Durch die Gestaltung der Eingänge ins Siedlungsgebiet, die Strassenraumgestaltung und die Einführung von T30 kann der Fahrwiderstand im Siedlungsgebiet erhöht werden und so den Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Netz gehalten werden.
Parkierung auf öffentlichen Strassen steuern	Da hier kein direkter Handlungsbedarf besteht, gilt das Ziel bereits als erfüllt. Sollte sich in Zukunft ein Handlungsbedarf entstehen, kann dies situativ bereinigt werden.
Sichere Schulwege ermöglichen	Die Gemeinde unterstützt die Schulen bei Bedarf mit geeigneten Massnahmen, um die Schulwegsicherheit zu verbessern. Konkrete Massnahmen sind indes nicht vorgesehen. Jedoch wird das Fussverkehrsnetz ausgebaut, was einen direkten Einfluss auf die Sicherheit hat.
Öffentlicher Verkehr	
Sichern der heutigen Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr	Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die bestehende ÖV-Erschliessung erhalten bleibt.
Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sicherstellen	Bei diesem Ziel hat der Gemeinderat wenig Einfluss auf das Ergebnis, da die meisten Haltestellen, die nicht ausgebaut sind, in der Hoheit des Kantons liegen.
Verkehrssichere und benutzerfreundliche Erreichbarkeit der Haltestellen	Durch die Förderung des Fussverkehrsnetzes stellt auch die benutzerfreundliche Erschliessung der Haltestellen sicher.

Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch funktional und komfortabel ausgestattete Haltestellen	Auch bei diesem Ziel hat die Gemeinde wenig Einflussmöglichkeiten, da die meisten Haltestellen mit Handlungsbedarf an der Kantonsstrasse liegen.
Veloverkehr	
Förderung der Vernetzung zwischen Velo und öffentlicher Verkehr	Mit der Abstellanlage bei der Haltestelle Milchhütte wird der Veloverkehr mit öffentlichen Verkehr vernetzt.
Angemessene Veloabstellmöglichkeiten bei Neubauten und Umnutzungen sicherstellen	Dies wird bereits heute im Baubewilligungsverfahren umgesetzt und soll zukünftig beibehalten werden.
Direkte Alltagsrouten sind sicher und attraktiv ausgestaltet	Bei Strassensanierungsprojekte sollen die kommunalen Velorouten umgesetzt werden.
Fussverkehr	
Sicherstellung eines durchgängigen, sicheren und attraktiven Fusswegnetzes	Bei Strassensanierungsprojekte sollen die kommunalen Fussverbindungen umgesetzt werden.
Geeignete Dimensionierung gewährleisten	Bei der Umsetzung werden die erforderlichen Dimensionierungen nach Möglichkeit umgesetzt.
Förderung der sozialen Sicherheit	Bei Strassensanierungsprojekten wird die Beleuchtung des Strassenraums zukünftig berücksichtigt. Somit kann die soziale Sicherheit erhöht und das Ziel erfüllt werden.
Verkehrssichere Fussgängerquerungen sicherstellen	Bei hoher Dringlichkeit werden Fussgängerquerungen zeitnah, die übrigen bei Strassensanierungsprojekte umgesetzt.
Erholung und Sport, Friedhof	
Erholungsgebiet «Spielplatz» sichern und qualitativ gestalten	Der Richtplan bildet die Grundlage für die BZO-Revision, in der die Rahmenbedingungen für die zukünftige Nutzung geschaffen werden.
Erholungsgebiet «Sportplatz» sichern und qualitativ gestalten	Der Richtplan bildet die Grundlage für die BZO-Revision, in der die Rahmenbedingungen für die zukünftige Nutzung geschaffen werden.
Erholungsgebiet «Friedhof» sichern und qualitativ gestalten	Der Richtplan bildet die Grundlage für die BZO-Revision, in der die Rahmenbedingungen für die zukünftige Nutzung geschaffen werden.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die meisten Massnahmen das Tiefbauamt des Kantons betreffen. Hierzu muss bemerkt werden, dass die Bachsertalstrasse erst kürzlich im Jahr 2023 durch Altbachs saniert wurde und offenbar weiterhin diverse Mängel bestehen. Diese kann die Gemeinde nicht direkt selber beheben, sondern viel mehr darauf hinwirken. Werden diese Handlungsanweisungen umgesetzt, können die gesetzten Ziele in den nächsten 25 Jahren erfüllt werden.

Insgesamt entwickelt sich der Verkehr innerhalb der bestehenden Strukturen und hat daher nur einen untergeordneten Einfluss auf Raum und Umwelt.

Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen

Gegenstand/ Geschäft	Antrag (EinwenderIn)	Begründung (EinwenderIn)	Antrag GR an GV
1			

