



Fassung für die öffentliche Auflage

Kommunaler Richtplan Verkehr und Erholung

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Gemeindegeschreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Kloten, 20. Februar 2026 / sd.1002 / Saf



member of
suisse.ing



Gossweiler

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

Auftraggeberin
Bearbeitung
Version
Versionsverlauf

Gemeinde Schöfflisdorf
Gossweiler Ingenieure AG
2.1

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	03.08.2023	Saf	Entwurf / QS Hem
1.2	23.09.2024	Saf	Fassung für die kantonale Vorprüfung
2.0	12.08.2025	Saf	Überarbeitung aufgrund 1. kant. Vorprüfung
2.1	20.02.2026	Saf	Fassung für die öffentliche Auflage

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Anlass	5
1.2	Grundsätze	5
1.3	Planungsablauf	7
1.4	1. Kantonale Vorprüfung	7
1.5	Mitwirkung und Anhörung (folgt)	8
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Bund	10
2.1.1	Bundesinventare	10
2.1.2	Bundesgesetz über Velowege	11
2.2	Kanton	12
2.2.1	Raumordnungskonzept	12
2.2.2	Kantonaler Richtplan	13
2.2.3	Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte	14
2.2.4	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	15
2.3	Regional	17
2.3.1	Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)	17
2.3.2	Regionaler Richtplan	18
2.3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus	21
2.4	Kommunal	23
2.4.1	Vision Legislaturperiode 2022 – 2026	23
2.4.2	Kommunaler Gesamtplan (Kommunaler Richtplan)	23
2.4.3	Erschliessungsplan	24
2.4.4	Bau- und Zonenordnung	25
2.4.5	Rechtskräftige Sondernutzungspläne	26
2.4.6	Kernzonenplan	26
3	Analyse nach Sachthemen	27
3.1	Bevölkerung und Wirtschaft	27
3.1.1	Bevölkerung	27
3.1.2	Wirtschaft	29
3.2	Siedlungsnutzung und -struktur	30
3.2.1	Siedlungsentwicklung	30
3.2.2	Quartieranalyse / Ausbaugrad	31
3.2.3	Quartieranalyse / Nutzungsdichte	32
3.2.4	Quartieranalyse / Attraktoren	33
3.2.5	Bauzonenreserve	34
3.2.6	Gebäudealter	35
3.3	Umwelt	36
3.3.1	Strassenlärm	36
3.3.2	Bahnlärm	37

3.3.3	Gewässerschutzbereiche	38
3.3.4	Grundwasserschutzzonen	39
3.3.5	Naturgefahren	40
3.4	Verkehr	41
3.4.1	Modalsplit und Verkehrsaufkommen	41
3.4.2	Trennelemente	42
3.4.3	Fussverkehr	43
3.4.4	Veloverkehr	44
3.4.5	Öffentlicher Verkehr	45
3.4.6	Motorisierter Individualverkehr	46
3.4.7	Unfälle	47
4	Kommunaler Richtplantext Teil Verkehr	49
4.1	Gesamtstrategie	49
4.1.1	Kernstrategie	49
4.1.2	Ziele und Stossrichtungen	49
4.2	Motorisierter Individualverkehr	51
4.3	Öffentlicher Verkehr	53
4.4	Fussverkehr	54
4.5	Veloverkehr	56
5	Kommunaler Richtplantext, Teil Erholung	58
5.1	Erholungsgebiete	58
6	Würdigung	59

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Anlass zur Revision des kommunalen Richtplans, Teil Verkehr

Die Gemeinde Schöfflisdorf verfügt über einen kommunalen Gesamtplan, welcher den Verkehrsplan und den Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen beinhaltet. Der kommunale Gesamtplan wurde am 9. Februar 1982 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt und am 26. Oktober 1983 durch den Regierungsrat genehmigt. Seit der Genehmigung wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert. Gemäss § 31 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) besteht eine Erstellungspflicht für den kommunalen Richtplan, Teil Verkehr. Die Erarbeitung des kommunalen Richtplans, Teil Verkehr, erfolgt parallel zur Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO).

Anlass zur Revision des kommunalen Richtplans, Teil Erholung

Auf dem Gemeindegebiet von Schöfflisdorf besteht gemäss rechtskräftigem Zonenplan eine Erholungszone. Gemäss § 62 Abs. 2 PBG sind in Erholungszone nur die den Vorgaben der Richtplanung entsprechenden Bauten und Anlagen zulässig. Auf kommunaler Ebene sind die in der Erholungszone zulässigen Gebäude zurzeit ausschliesslich auf Stufe Nutzungsplanung geregelt. Im Rahmen der vorliegenden Revision werden daher die notwendigen richtplanerischen Grundlagen für die bestehende Regelung in der Bau- und Zonenordnung geschaffen.

1.2 Grundsätze

Aktualisierung

Mit der vorliegenden Revision wird der kommunale Richtplan, Teil Verkehr, auf Grundlage der übergeordneten Planungen überprüft und aktualisiert sowie einer Präzisierung aufgrund von geänderten Umständen und Anforderungen sowie neuen Erkenntnissen unterzogen. Die Revision der Richtplanung hat nach den gesetzlichen Vorgaben des PBG zu erfolgen. Auf kommunaler Stufe ist der kommunale Richtplan Verkehr zwingend vorgeschrieben.

Abgrenzung

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

Verbindlichkeit

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

Raumsicherung

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

Kostenfolge

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Kostenfolgen. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Auswirkungen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden.

Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

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

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung.

Solche Kosten können sein:

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

Bestandteile

Der kommunale Richtplan Verkehr und Erholung besteht aus einem Plan im Massstab 1:5'000 und dem vorliegenden Bericht. Er beinhaltet folgende Bereiche:

- ◆ Verkehr, aufgeteilt in die Teilbereiche
 - ◆ Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - ◆ Öffentlicher Verkehr (ÖV)
 - ◆ Veloverkehr (VV)
 - ◆ Fuss- und Wanderwege (FV)
- ◆ Erholung

Festlegungen

Der vorliegende Bericht setzt sich aus den Erläuterungen gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) und dem festgesetzten Richtplantext zum kommunalen Richtplan (Kapitel 4 + 5) zusammen.

1.3 Planungsablauf

Der Ablauf der Revision sieht wie folgt aus:

- ◆ Entwurf Revisionsvorlage
- ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat (GR) zuhanden Vorprüfung (VP) durch den Kanton, Amt für Raumentwicklung (ARE)
- ◆ Bereinigung der Revisionsvorlage aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung
- ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden öffentlicher Auflage und Anhörung
- ◆ Öffentliche Auflage und Anhörung während 60 Tagen gemäss § 7 PBG
- ◆ Auswertung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage sowie Anhörung im Einwendungsbericht
- ◆ Verabschiedung Revisionsvorlage durch den Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung (GV)
- ◆ Gemeindeversammlung
- ◆ Genehmigung durch die Baudirektion Kanton Zürich
- ◆ Publikation und Rekursmöglichkeit während 30 Tagen (§ 5 Abs. 3 PBG)

1.4 1. Kantonale Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Die Revisionsvorlage wurde dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit dem Vorprüfungsbericht vom 22. Januar 2025 zur Revision Stellung genommen.

Auf Basis der kantonalen Rückmeldung wurden die folgenden Anpassungen vorgenommen:

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

- ◆ Die Rahmenbedingungen wurden mit dem kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte ergänzt. Die Schutzziele je Objekttyp wurden entsprechend erläutert.
- ◆ Die Veloverkehrsstrategie sowie der geplante Radweg gemäss regionalem Richtplan wurden entsprechend in den Bericht zum kommunalen Richtplan übernommen. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Schöfflisdorf mit den geplanten Festlegungen nicht abschliessend einverstanden ist.
- ◆ Die Auswirkungen der vorhandenen Naturgefahren wurden entsprechend erläutert.
- ◆ In der Analyse wurde dahingehend ergänzt, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone um die Grundwasserfassung Surbwis (GWR m 9-2) die zukünftigen Schutzzonenperimeter sowie das entsprechende Schutzzonenreglement zu beachten sind. In der Schutzzone S3 sind bauliche Eingriffe unter den höchsten Grundwasserspiegel nicht zulässig.
- ◆ Die Aufhebung des bisherigen kommunalen Gesamtplans wurde genauer beschrieben.

Richtplaninhalte	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die Widersprüche im regionalen Richtplan wurden bereinigt und auf die übergeordneten Vorgaben abgestützt. ◆ Die Erläuterungen zu den Parkieranlagen für den MIV wurden ergänzt und präzisiert. ◆ Die Veloabstellanlagen wurden überprüft und mit weiteren bestehenden und geplanten Veloabstellanlagen ergänzt. Die Anpassungen wurden entsprechend erläutert.
Richtplankarte	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die Legende zu den kommunalen Festlegungen im Richtplan wurde überprüft und vervollständigt. ◆ Der übergeordnete Fuss- und Wanderwege entlang Gemeindegrenze wurde als Informationsinhalt in den Richtplan übernommen, da er sich ausserhalb des Gemeindegebiets befindet. ◆ Der hindernisfreie Wanderweg "Route Regensberg" (Nr. 1) wurde im Richtplan abgebildet.

1.5 Mitwirkung und Anhörung (folgt)

Information der Bevölkerung	Die Bevölkerung wurde während der öffentlichen Auflage der Revisionsvorlage an der Informationsveranstaltung vom xx.xx.xxxx über die Arbeiten informiert.
Stellungnahme ARE	Die Revisionsvorlage wurde dem ARE zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom xxx zur Revision Stellung genommen.
Öffentliche Auflage	Die Revisionsvorlage wurde am xxx vom GR zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom xxx bis xxx. Während der Auflagefrist konnten sich alle zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen
Anhörung	Die Nachbargemeinden sowie die regionale Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) wurden zur Anhörung eingeladen. Die PZU hat mit Schreiben vom xxx zur Revision Stellung genommen.
Bericht zu den Einwendungen	Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind x Einwendungen eingegangen. Zu den Einwendungen wird in einem separaten Bericht Stellung genommen. Die Anträge wurden vollständig berücksichtigt. xxx

2 Rahmenbedingungen

Das schweizerische Planungssystem ist hierarchisch aufgebaut. Die Gemeinde Schöflisdorf muss die übergeordneten Planungen berücksichtigen und in ihre Planungsprozesse integrieren.

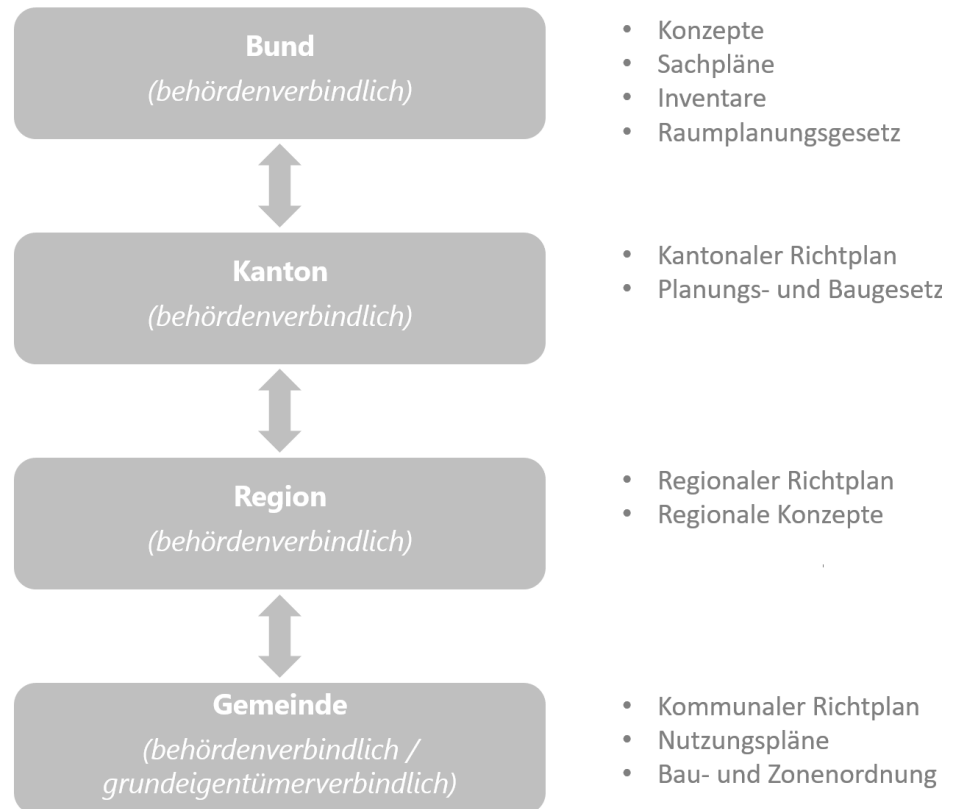





Abbildung 1 Übersicht Planungssystem Schweiz

Nachfolgend werden die wichtigsten Rahmenbedingungen auf Stufe Bund, Kanton, Region und Kommune wiedergegeben.

2.1 Bund

2.1.1 Bundesinventare

Das Gemeindegebiet von Schöfflisdorf ist von den folgenden Bundesinventaren betroffen:

-  Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
-  Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung
-  Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung

Quelle: www.map.geo.admin.ch,
abgerufen am 12. Juni 2023

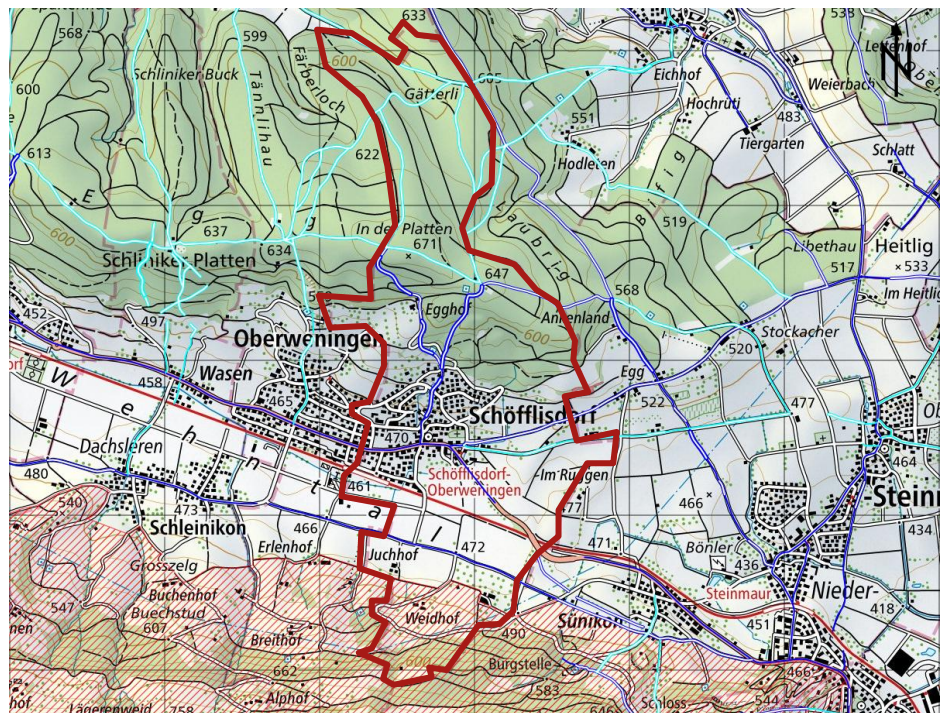


Abbildung 2 Ausschnitt Bundesinventare (rot: Gemeindegrenze Schöfflisdorf)

2.1.2 Bundesgesetz über Velowege

Das Bundesgesetz über Velowege ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft. Es verpflichtet die Kantone und Gemeinden, im ersten Schritt ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz innerhalb von fünf Jahren zu planen. In einem zweiten Schritt soll dieses bis 2042 umgesetzt werden.

Aufgabe der Gemeinde

Aufgabe der Gemeinde ist es, ein kommunales Velowegnetz für den Alltagsverkehr im kommunalen Richtplan Verkehr abzubilden. Mit den damit verknüpften Verfahren ist dieses auch festzusetzen. Dies muss bis spätestens am 31. Dezember 2027 durchgeführt werden.

Das Velowegnetz muss eine angemessene Dichte mit einer direkten Streckenführung aufweisen. Zudem soll es die wichtigsten Orte innerhalb der Gemeinde verbinden, insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowege für die Freizeit.

2.2 Kanton

2.2.1 Raumordnungskonzept

Im Raumordnungskonzept (ROK) des kantonalen Richtplans Zürich mit Stand 11. März 2024 ist das Gemeindegebiet Schöfflisdorf dem Handlungsraum "Kulturlandschaft" zugeordnet. Es wird folgender Handlungsbedarf dafür ausgewiesen:

- ◆ die Raumverträglichkeit des Strukturwandels ist in der Landwirtschaft sicherzustellen;
- ◆ die Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ist zu ermöglichen;
- ◆ die noch verbliebenen unverbauten Landschaftskammern sind zu erhalten und die ausgeräumten Landschaften sind aufzuwerten;
- ◆ Entwicklungsperspektiven sind zu konkretisieren;
- ◆ es sollen attraktive Ortszentren geschaffen und Ortsdurchfahrten gestaltet werden;
- ◆ Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität ist zu verzichten;
- ◆ die Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit sind zu stärken;
- ◆ die zusammenhängenden Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sind zu sichern.

Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
Stand: 11. März 2024

Legende:

Handlungsräume

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

- S-Bahnlinie als Rückgrat der Siedlungsentw.
- Andere Bahnlinie
- Hochleistungsstrasse

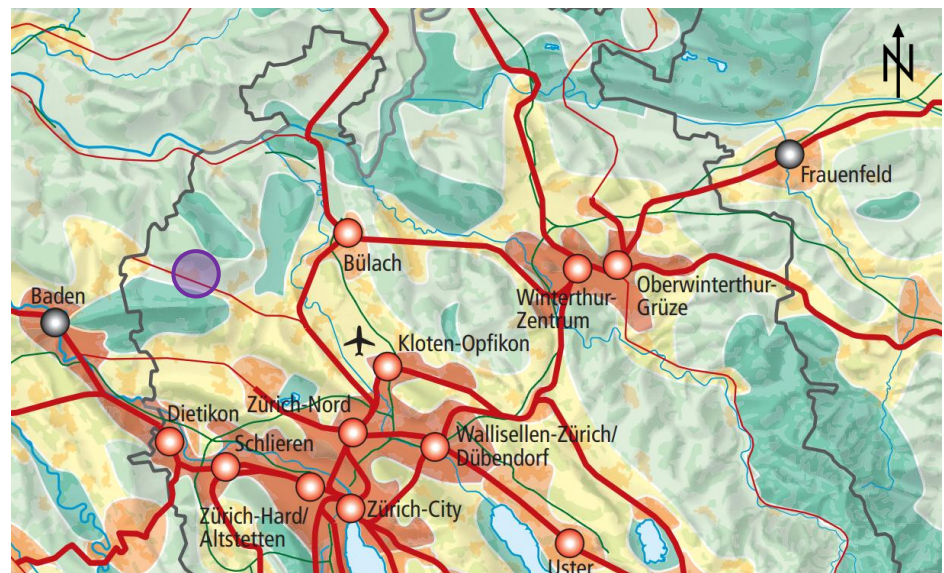


Abbildung 3 Ausschnitt ROK (violetter Kreis: Gemeinde Schöfflisdorf)

2.2.2 Kantonaler Richtplan

Bedeutung des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Führungs- und Steuerungsinstrument in Bezug auf die Raumplanung. Dieser erlaubt es, die räumliche Entwicklung vorausschauend zu lenken und Nutzungskonflikte frühzeitig zu erkennen.

Der Richtplan ist in der Nutzungsplanung vollumfänglich zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl für die generellen Zielsetzungen als auch für die konkreten textlichen Inhalte des Richtplans und seine planerischen Festsetzungen.

Zeithorizont

Der kantonale Richtplan weist einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren auf. Bei den Festlegungen des kantonalen Richtplans wird zwischen den Zeithorizonten kurzfristig (innert 10 Jahren), mittelfristig (innert 10 – 20 Jahren) und langfristig (innert 20 – 30 Jahren) unterschieden.

Quelle: Richtplan Kanton Zürich, Stand: 11. März 2024

Legende:

Bestehend

- Siedlungsgebiet
- Schutzwürdiges Ortsbild
- Fruchtfolgefläche (FFF)
- Übriges Landwirtschaftsgebiet
- Naturschutzgebiet (in Gewässern)
- Gruben- und Ruderalbiotop
- Landschaftsschutzgebiet
- Landschaftsförderungsgebiet
- Freihaltegebiet
- Hauptverkehrsstrasse
- Station / Haltestelle
- Hochspannungsleitung
- Abgrenzungslinie Flughafen
- Unterwerk

Geplant

- Gewässerrevitalisierung
- Hauptverkehrsstrasse
- Abklassierung/Rückbau Hauptverkehrsstrasse
- Zu prüfende Linienführung Autobahn
- Ausbau Bahnlinie
- Hochspannungsleitung



Abbildung 4 Ausschnitt kantonalen Richtplan (rot: Gemeindegrenze Schöfflisdorf)

Ziele Gesamtstrategie Verkehr

Die Gesamtstrategie Verkehr des kantonalen Richtplans definiert die folgenden übergeordneten Ziele:

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

Folgende Massnahmen des kantonalen Richtplans sind von Bedeutung für die Erstellung des kommunalen Richtplans der Gemeinde Schöfflisdorf:

Ausbau Bahnlinie

Die S-Bahnlinie Oberglatt-Niederweningen soll langfristig auf eine Doppelspur ausgebaut werden.

Zu prüfende Linienführung
Autobahn

Zwischen der Verzweigung Bülach und der Verzweigung Wettingen ist langfristig eine 4-streifige Autobahn geplant. Dieses Vorhaben ist mit dem Kanton Aargau zu koordinieren und mit dem Moorschutz, den Abklassierungen und dem Rückbau im Gebiet Neeracherried abzustimmen.

2.2.3 Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

Das kantonale Inventar der Landschaftsschutzobjekte basiert auf einer umfassenden Überarbeitung des seit 1980 bestehenden Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung (Inventars 80) und erfasst besonders schöne und charakteristische Landschaften im Kanton Zürich. Es macht landschaftsbezogene Schutzinteressen sichtbar und dient als fachliche Grundlage, um bei raumwirksamen Vorhaben eine frühzeitige und transparente Interessenabwägung zu ermöglichen.

Quelle: GIS ZH,
abgerufen am 29.07.2025

Legende:

Bestehend

- Geologische Zeitzeugen
- Hochstammobstlandschaften
- Heckenlandschaften
- Reblandschaften
- Agrarlandschaften
- Geomorphologisch geprägte Landschaften

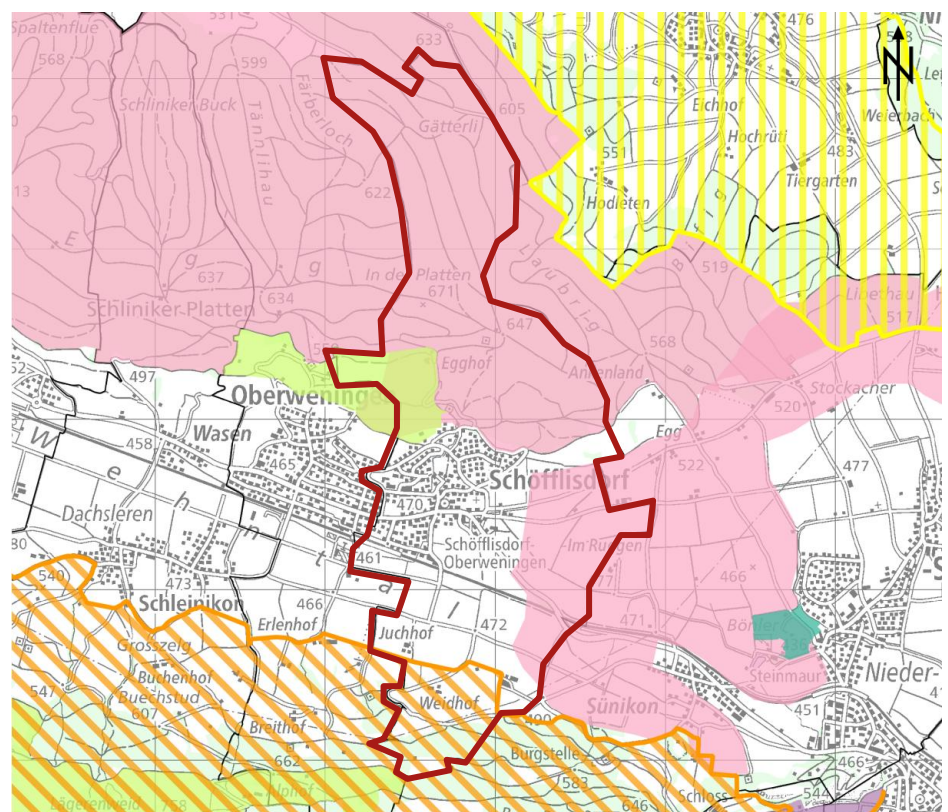


Abbildung 5 Ausschnitt kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte (rot: Gemeindegrenze Schöfflisdorf)

Die Gemeinde Schöfflisdorf verfügt über die nachstehend erläuterten Landschaftsschutzobjekte:

Geologische Zeitzeugen

Als geologische Zeitzeugen werden das zwischen Wehntal und Bachsertal gelegene Plateau Egg sowie die ausserordentlich gut erhaltenen Endmoränenbögen Heitlig-Altenbuck-Geissbuck-Sünikon aufgeführt. Ziel ist der umfassende

Erhalt der landschaftlichen Einheit, des typischen Erscheinungsbildes sowie der prägenden Elemente und Strukturen – insbesondere gegenüber Zerschneidung, visuellen Störungen, Lärm- und Lichteinflüssen. Die charakteristische Topografie, geomorphologischen Formen, Feuchtgebiete, Lebensräume und das hydrologische System sollen in ihrer natürlichen Ausprägung bewahrt werden. Gleichzeitig soll eine landschaftsverträgliche Erholungsnutzung ermöglicht sowie eine standortgerechte Land- und Forstwirtschaft gefördert werden.

Heckenlandschaften

Nördlich der Siedlungsgebiete Schöfflisdorf und Oberweningen erstreckt sich ein Mosaik aus verschiedenen Gehölzelementen wie Hecken, Feldgehölze und Hochstammbäumen. Das Gebiet zeichnet sich durch seine Nutzungsvielfalt aus und ist nicht nur landschaftlich, sondern auch ökologisch wertvoll. Ziel ist der Erhalt der landschaftlichen Einheit und des typischen Erscheinungsbildes, insbesondere durch den Schutz prägender Elemente vor Zerschneidung, Zerstörung und visuellen Störungen. Hecken, Feld- und Ufergehölze sowie extensiv genutzte Flächen wie Wiesen und Säume sollen in ihrer typischen Ausprägung und ökologischen Funktion bewahrt und weiterentwickelt werden. Auch landschaftsprägende Gehölze wie Obstbäume und Baumgruppen sowie die vielfältig strukturierte Kulturlandschaft und das charakteristische Relief sind zu erhalten.

Geomorphologische geprägte Landschaften

Die Lägern ist ein schmaler, bewaldeter Berzug im Westen des Kantons Zürich, der sich in West-Ost-Richtung zwischen Baden und Dielsdorf erstreckt. Geologisch gesehen handelt es sich dabei um den östlichen Ausläufer des Jura gebirges. Ziel ist der ungeschmälerte Erhalt der landschaftlichen Einheit sowie des charakteristischen Erscheinungsbildes mitsamt seiner prägenden Elemente. Die Aufenthaltsqualität soll durch den Schutz vor Lärm, Licht und visuellen Störungen gewahrt bleiben. Ebenso zu erhalten sind die typische Topografie, das Relief sowie landschafts- und standorttypische Lebensräume. Die standortgerechte land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Spuren früherer Siedlungsformen sowie charakteristische Strukturelemente der Kulturlandschaft sollen in ihrer Substanz, Vielfalt und ökologischen Funktion bewahrt und landschaftsrecht weiterentwickelt werden.

2.2.4 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) definiert der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich. Für das GVK gilt entsprechend dem kantonalen Richtplan der Planungs- und Prognosehorizont 2030. Für Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklungen gilt das Jahr 2040.

Leitsätze

An den folgenden Leitsätzen richtet der Regierungsrat die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems. Diese sind auf den kantonalen Richtplan abgestützt.

- ◆ Wettbewerbsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum
- ◆ ROK als Vorgabe für Erreichbarkeit und Erschliessung
- ◆ Raumplanung ermöglicht kurze Wege
- ◆ Verkehrsbewältigung trotz Belastungsgrenzen
- ◆ Sichere Finanzierung und wirtschaftlicher Mitteleinsatz

Ziele

Anhand der oben genannten Leitsätze wurden die folgenden konkreten Ziele abgeleitet. Die Ziele beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt werden. Diese sind nicht immer widerspruchsfrei und müssen im Einzelfall gegeneinander abgewogen werden.

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

2.3 Regional

2.3.1 Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)

Das regionale ROK Zürcher Unterland wurde am 29. August 2012 von der Delegiertenversammlung verabschiedet.

Das Regio-ROK entwirft ein Bild der künftig angestrebten Raumordnung des Zürcher Unterlands. Es präzisiert die Festlegungen aus dem kantonalen ROK und konkretisiert dessen Ziele. Das Regio-ROK dient als Grundlage für den regionalen Richtplan (vgl. nachfolgendes Kapitel).

Herausforderungen Verkehr

Für die Gemeinde Schöfflisdorf ist die folgende Herausforderung aus dem Regio-ROK von Bedeutung:

Der Transitverkehr in Ost-West-Richtung und der Güterverkehr weichen zunehmend von den überlasteten Hauptachsen auf das untergeordnete Netz an Verbindungsstrassen aus. Dadurch wird das Siedlungsgebiet zunehmend beeinträchtigt. Dies betrifft insbesondere den Raum Wehntaler-Dreieck Dielsdorf-Oberglatt-Hochfelden sowie das Embrachertal. In diesem Gebiet befindet sich auch die Gemeinde Schöfflisdorf.

Quelle: Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Unterland, Stand: 25. Oktober 2023

Legende:

Siedlung

- Dynamische städtische Räume
- Moderat verdichtete Räume
- Erneuerte ländliche Räume
- Kantonales Zentrum
- Regionales Zentrum

Verkehr

- Überregionale Bedeutung
- Regionale Bedeutung zwischen Zentren
- Regionale Bedeutung
- Überregionale Attraktion

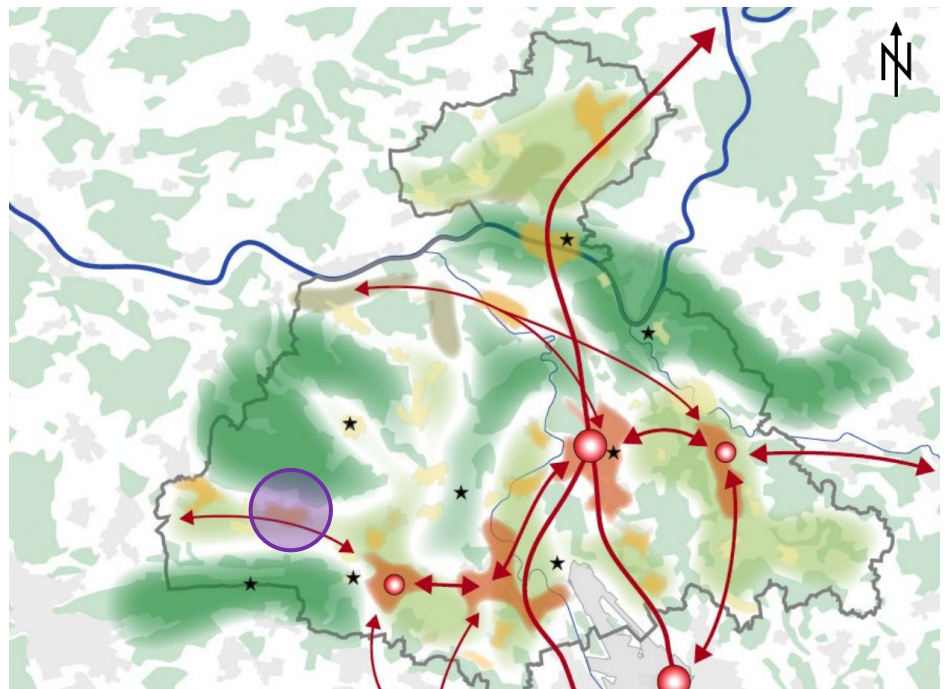


Abbildung 6 Ausschnitt Raumordnungskonzept (violetter Kreis: Gemeinde Schöfflisdorf)

2.3.2 Regionaler Richtplan

Die Gemeinde Schöfflisdorf befindet sich im Einzugsgebiet des regionalen Richtplans Unterland.

Bedeutung des regionalen Richtplans

Die regionalen Richtpläne dienen als strategisches Führungsinstrument für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung der einzelnen Regionen. Er differenziert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und stimmt diese auf die Bedürfnisse der Region ab.

Zeithorizont und Struktur

Die regionale Richtplanung stellt eine Gesamtschau aller raumplanerischen Aktivitäten dar, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Sie umfasst die Teile "Siedlung und Landschaft", "Verkehr" sowie "Ver- und Entsorgung" und "öffentliche Bauten und Anlagen". Der Zeithorizont ist auf 20 bis 25 Jahren ausgerichtet. Bei den Festlegungen wird zwischen den Zeithorizonten kurzfristig (innert 10 Jahren), mittelfristig (innert 10 – 20 Jahren) und langfristig (innert 20 – 30 Jahren) unterschieden.

2.3.2.1 Teil Siedlung und Landschaft

Siedlung









Im Teil Siedlung und Landschaft des regionalen Richtplans ist das nördliche Siedlungsgebiet, an der Hanglage oberhalb des Ortskerns, der niedrigen baulichen Dichte zugewiesen. Die niedrige bauliche Dichte ermöglicht die Einordnung in die umgebende Landschaft und ist Voraussetzung für die Unterschreitung der Mindestdichte nach § 49a PBG in der Nutzungsplanung. Für die Arbeitsplatzgebiete werden keine maximalen Vollgeschosse vorgeschrieben. Im übrigen Siedlungsgebiet gibt es keinen Eintrag im regionalen Richtplan, es gilt die mittlere bauliche Dichte. Für die mittlere Dichte sind die Mindestdichten gemäss § 49a PBG einzuhalten.

Landschaft

Mittels ausgewiesenem Vernetzungskorridor werden die Landschaftsschutzgebiete im Süden der Gemeinde mit jenen nördlich der Gemeinde verbunden.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Siedlung und Landschaft, Stand: 25. Oktober 2023

Legende:

- Bestehend**
-  Siedlungsgebiet
 -  Niedrige bauliche Dichte
 -  Fruchtfolgeflächen (FFF) im Landwirtschaftsgebiet
 -  Übriges Landwirtschaftsgebiet
 -  Vernetzungskorridor
 -  Landschaftsschutzgebiet
- Geplant**
-  Gewässerrevitalisierung
 -  Landschaftsförderungsgebiet

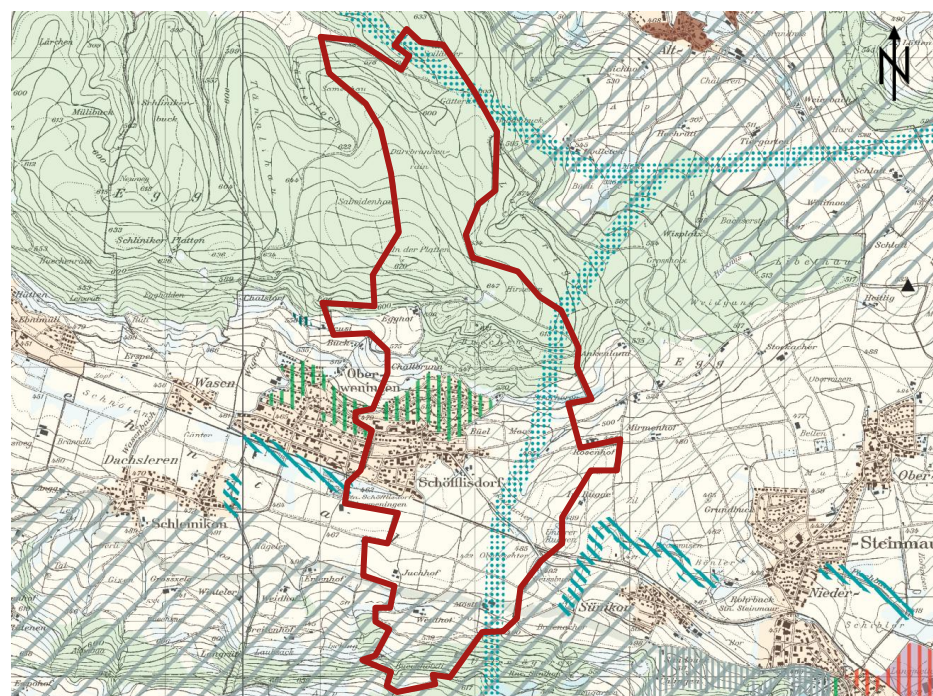


Abbildung 7 Ausschnitt regionaler Richtplan, Teil Siedlung und Landschaft (rot: Gemeindegrenze Schöfflisdorf)

2.3.2.2 Teil Verkehr

Gesamtstrategie

Der regionale Richtplan verfolgt die Gesamtstrategie, alle Räume im Unterland an die Zentren in und ausserhalb der Region anzubinden. Ziel ist es die auf der Strasse und auf der Schiene leistungsfähige Nord-Süd-Achse nicht nur für Fernverbindungen, sondern auch zur Kanalisation des Regionalverkehrs bestmöglich zu nutzen. Transit- und Güterverkehr wird auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen geführt, um die Siedlungsgebiete und naturnahen Räume zu schonen.

Ziele

- ◆ Verbindungen von überregionaler Bedeutung erhalten und bedarfsgerecht ausbauen
- ◆ Verbindungen von regionaler Bedeutung zwischen Zentren stärken
- ◆ Verbindungen von regionaler Bedeutung ermöglichen
- ◆ Transit- und Güterverkehr kanalisieren
- ◆ ÖV- und Velo-Anteil erhöhen







Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr, Stand: 25. Oktober 2024

Legende:

Bestehend

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Parkierungsanlage
-  Radweg
-  Fuss- / Wanderweg
-  Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
-  Station / Haltestelle
-  Abgrenzung Flughafen-perimeter

Geplant

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
-  Umgestaltung Strassenraum
-  Variante / zu prüfende Linienführung
-  Radweg
-  Ausbau Bahnlinie

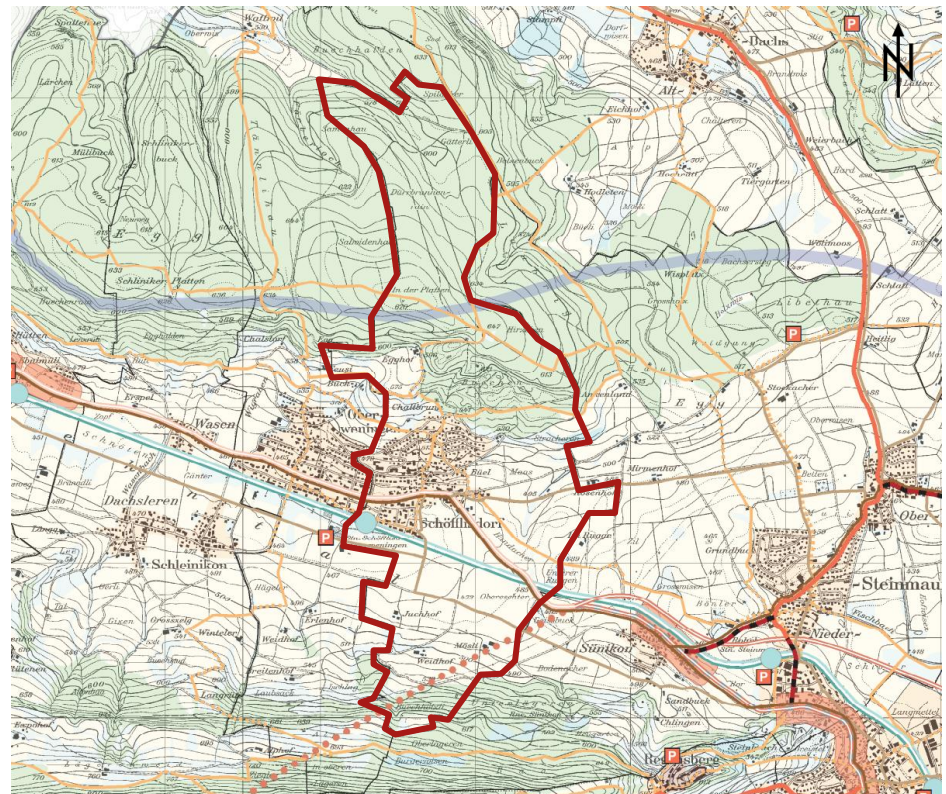


Abbildung 8 Ausschnitt regionaler Richtplan, Teil Verkehr (rot: Gemeindegrenze Schöfflisdorf)

Folgende Festlegungen des regionalen Richtplans sind für die Erarbeitung des kommunalen Richtplans von Bedeutung.

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Durch die Gemeinde Schöfflisdorf verläuft die Route "am Regensberg" (Nr. 1). Diese Route soll als hindernisfreier Wanderweg ausgestaltet werden. Für die Route Nr. 1 sind bauliche Anpassungen und Signalisationen geplant.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr,
Stand: 25. Oktober 2023

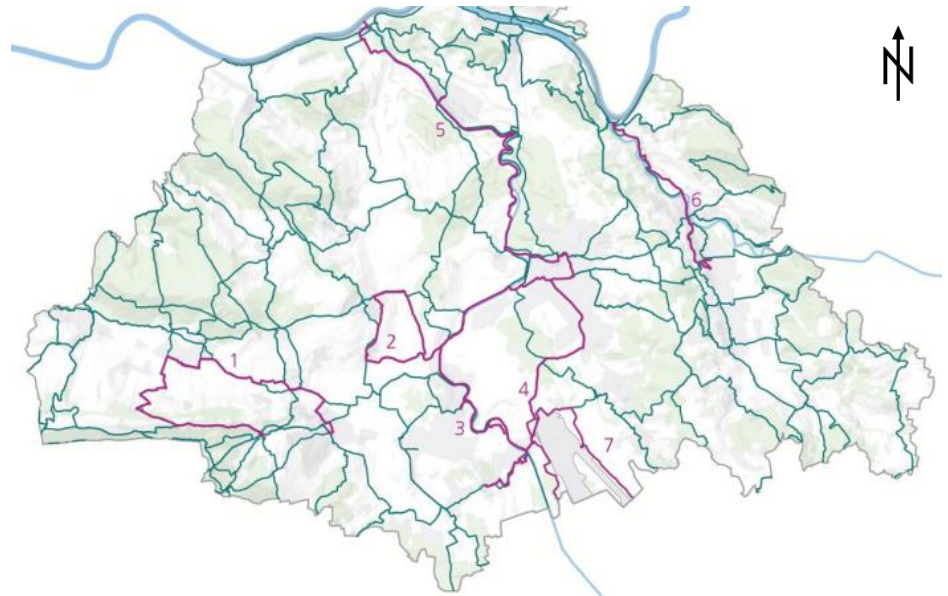


Abbildung 9 Hindernisfreie Wanderwege

Gemäss regionalem Richtplan soll durch das Gemeindegebiet von Schöfflisdorf mittelfristig eine neue Veloinfrastruktur (Nr. 26) erstellt werden. Die geplante Nebenverbindung soll die Gemeinden Niederweningen und Dielsdorf entlang der Wehntalerstrasse verbinden.

Quelle: Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr,
Stand: 25. Oktober 2023

Legende:

Alltagsverbindung

- Hauptverbindung bestehend
- - - Hauptverbindung geplant
- Nebenverbindung bestehend
- - - Nebenverbindung geplant

Freizeitroutes

- SchweizMobil-Route
- SchweizMobil-Route Skating
- Weitere Freizeitroutes



Abbildung 10 Veloverkehr

Die Gemeinde Schöfflisdorf befindet sich aktuell noch in Gesprächen mit dem Kanton Zürich (BD und TBA) bezüglich der regionalen Veloverkehrsführung. Die Gemeinde ist mit der übergeordneten Festlegung im regionalen Richtplan (geplanter Radweg) nicht abschliessend einverstanden. Sie möchte an der bestehenden Verbindung zwischen Dielsdorf und Niederweningen festhalten. Die

Massnahmen motorisierter Individualverkehr




Verbindung parallel zur Wehntalerstrasse wird als attraktivere Variante angesehen und soll daher bestehen bleiben.

Abstellplätze an den ÖV-Haltestellen dienen der kombinierten Mobilität. Durch die Park + Ride-Anlagen (P+R) wird an S-Bahnstationen im Einzugsbereich von ländlichen Wohngebieten der öffentliche Verkehr gefördert.

Beim Bahnhof Oberweningen-Schöfflisdorf (Nr. 27) befindet sich eine Park + Ride-Anlage mit 36 Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Eine Erweiterung ist aktuell nicht geplant.

Quelle: *Regionaler Richtplan Unterland, Teil Verkehr, Stand: 25. Oktober 2023*

Legende:

-  Parkierungsanlage bestehend
-  Park + Ride bestehend
-  Park + Ride: Erweiterung geplant

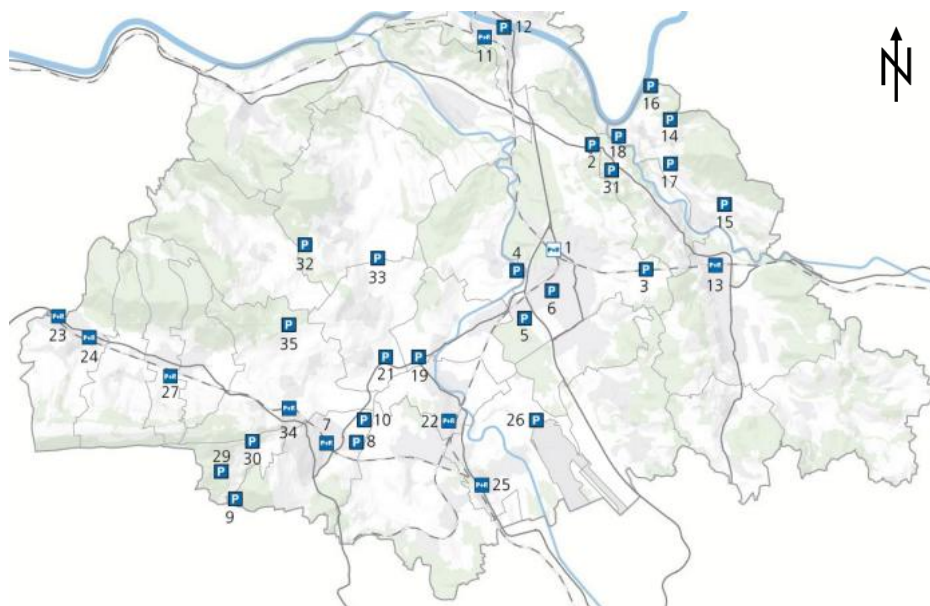


Abbildung 11 Parkierung

2.3.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (rGVK PZU+) vom 31. Juli 2022 ist langfristig ausgerichtet (Planungshorizont 2040) und definiert den Rahmen für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung siedlungsplanerischer Entwicklungen.

Abstimmung

Im rGVK PZU+ sind alle Verkehrsmittel und -teilnehmenden berücksichtigt und die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems ist auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt.

- ◆ Inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Entwicklung der Verkehrsträger bzw. der Netzinfrastruktur mit der Siedlungsentwicklung
- ◆ Koordination über verschiedene Ebenen (Gemeinde, Region, Kanton, Nachbar Kantone, Bund)
- ◆ Erarbeitung einer Grundlage für die Agglomerationsprogramme und für allfällige Teilrevisionen der regionalen Richtplanung

Ziele

Aufgrund der oben genannten Abstimmungen der einzelnen Themen soll ein zielgerichtetes und wirtschaftliches Handeln gewährleistet werden. Dazu sind verschiedene Aspekte in ihrem Zusammenhang optimal zu berücksichtigen.

- ◆ Optimale Wirkung: Rasche Umsetzung Lösungsansätze und Massnahmen

Handlungsstrategien

- ◆ Optimale Nutzung: Synergien nutzen über alle Zuständigkeitsebenen
- ◆ Optimales Nutzen/Kosten-Verhältnis: Effiziente Massnahmen und griffiges Umsetzungsprogramm

Mit den Handlungsstrategien sollen die Ziele erreicht werden. Aus fünf Themenbereichen wurden jeweils mehrere Handlungsstrategien entwickelt. Für die Gemeinde Schöftlisdorf sind folgende Handlungsstrategien massgebend.

- ◆ Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen
- ◆ Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren
- ◆ Förderung der Multi- und Intermodalität
- ◆ Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz
- ◆ Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen
- ◆ Situationsgerechte Regelung der Parkierung
- ◆ Ausschluss von Valet-Parking

Zukunftsbild rGVK PZU+

Die Region PZU+ wird geprägt von fünf dynamischen, städtischen Räumen mit einer starken Nahmobilität. Diese Räume übernehmen meistens gleichzeitig auch eine kantonale resp. regionale Zentrumsfunktion.

Quelle: rGVK PZU+, GIS-ZH,
Stand: 31 Juli 2022

Legende:

-  Dynamisch städtischer Raum mit starker Nahmobilität
-  Zusammenhängendes Gebiet mit Potenzial für Nahmobilität
-  Kantonales Zentrum
-  Regionales Zentrum
-  Verbindung von überregionaler Bedeutung
-  Verbindung von regionaler Bedeutung
-  Überregionale Verkehrsdrehscheibe mit Fernverkehrsanschluss
-  Regionale Verkehrsdrehscheibe

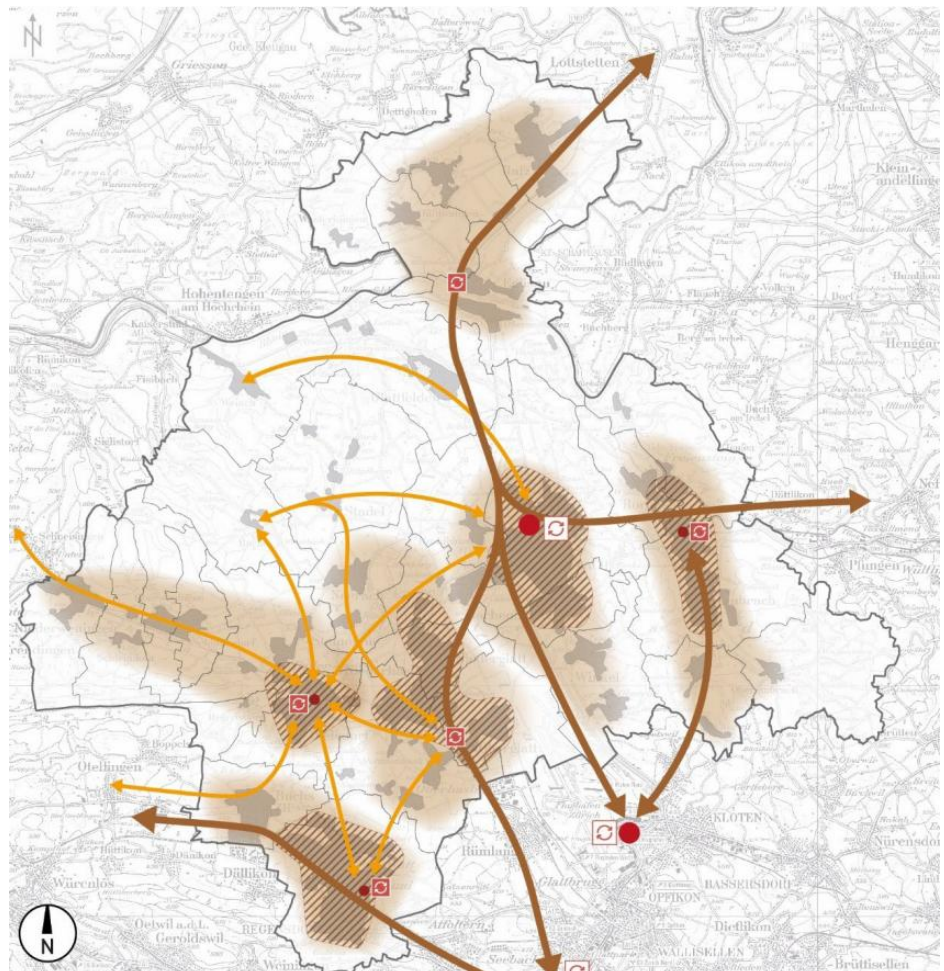


Abbildung 12 Ausschnitt Zukunftsbild rGVK PZU+

2.4 Kommunal

2.4.1 Vision Legislaturperiode 2022 – 2026

Die Vision des Gemeinderates für die Legislaturperiode 2022 bis 2026 lautet:

"Schöfflisdorf ist dank seiner einzigartigen Lebensqualität und einem starken Bezug zur Natur als Wohnort begehrt und nutzt seinen Gestaltungsspielraum um sich als Gemeinde zu entwickeln und zu wachsen. Die Gemeinde Schöfflisdorf sieht sich als wichtiger Teil des Wehntaler Einzugsgebiets und sucht proaktiv die Zusammenarbeit und den Austausch mit umliegenden Gemeinden."

2.4.2 Kommunaler Gesamtplan (Kommunaler Richtplan)

Die Gemeinde Schöfflisdorf verfügt über einen kommunalen Gesamtplan, welcher den Verkehrsplan und den Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen beinhaltet. Der kommunale Gesamtplan wurde am 9. Februar 1982 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt und am 26. Oktober 1983 durch den Regierungsrat genehmigt. Seit der Genehmigung wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert.








Gemäss § 31 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) besteht eine Erstellungspflicht für den kommunalen Richtplan Verkehr, nicht aber für einen Richtplan "Öffentliche Bauten und Anlagen". Im Zuge der vorliegenden Revision wird der rechtsgültige kommunale Gesamtplan aufgehoben. Die Aufhebung des kommunalen Gesamtplans ist durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen.

Es wird vorliegend ein neuer kommunaler Richtplan Verkehr und Erholung erarbeitet.




Quelle: Kommunaler Gesamtplan genehmigt am 26. Oktober 1983

Legende:

Bestehend

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Sammelstrasse
-  Parkierung im öffentlichen Interesse
-  Veloweg
-  Fussweg
-  Bahnlinie einspurig
-  Bahnreal mit Haltestelle

Geplant

-  Sammelstrasse
-  Parkierung im öffentlichen Interesse
-  Fussweg

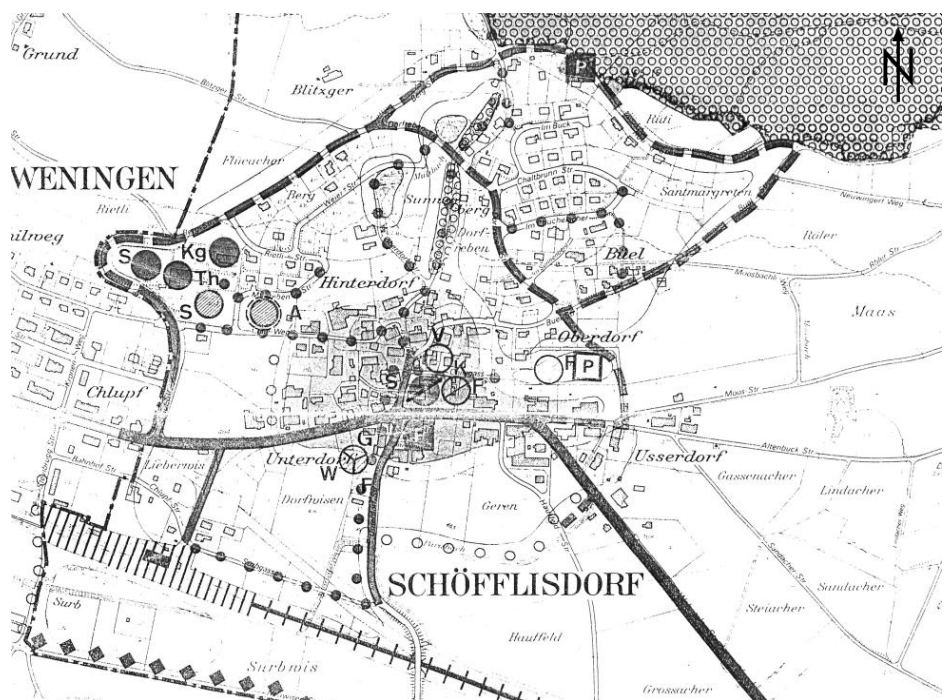


Abbildung 13 Ausschnitt kommunaler Gesamtplan Schöfflisdorf

2.4.3 Erschliessungsplan

Stand

Der Erschliessungsplan der Gemeinde Schöfflisdorf wurde erstmals festgesetzt mit Beschluss vom 4. November 1984 und nicht genehmigt durch den Regierungsrat. Die überarbeitete Fassung wurde am 4. Juni 1986 erlassen und durch den Regierungsrat am 17. September 1986 genehmigt.







Eine Änderung des Erschliessungsplans wurde am 29. Juni 1998 beschlossen und durch die Baudirektion am 16. Dezember 1998 genehmigt.

Mit der letzten Revision im Jahre 2018 wurde der Erschliessungsplan nochmals aktualisiert.





Quelle:
Erschliessungsplan Gemeinde Schöfflisdorf, von der Gemeindeversammlung beschlossen am 29. Juni 1998

Legende:

Bestehend

-  Sammelstrasse
-  Weg
-  Vorfluter
-  groberschlossen
-  Freihaltezone
-  Erholungszone

Geplant

-  Sammelstrasse
-  Weg
-  Kanalisation
-  wird groberschlossen

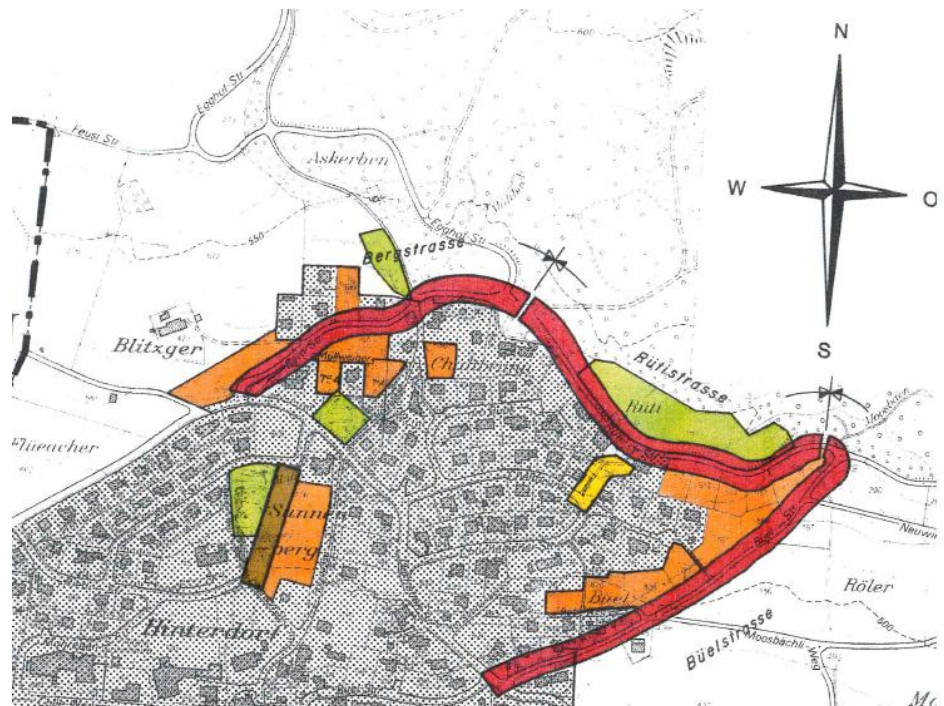





Abbildung 14 Ausschnitt vom Erschliessungsplan mit Revision 1997

Quelle:
Erschliessungsplan Gemeinde Schöfflisdorf, von der Gemeindeversammlung 19. Dezember 2018

Legende:

Geplant

-  Strassen
-  Abwasserbeseitigung
-  Bauzone wird groberschlossen

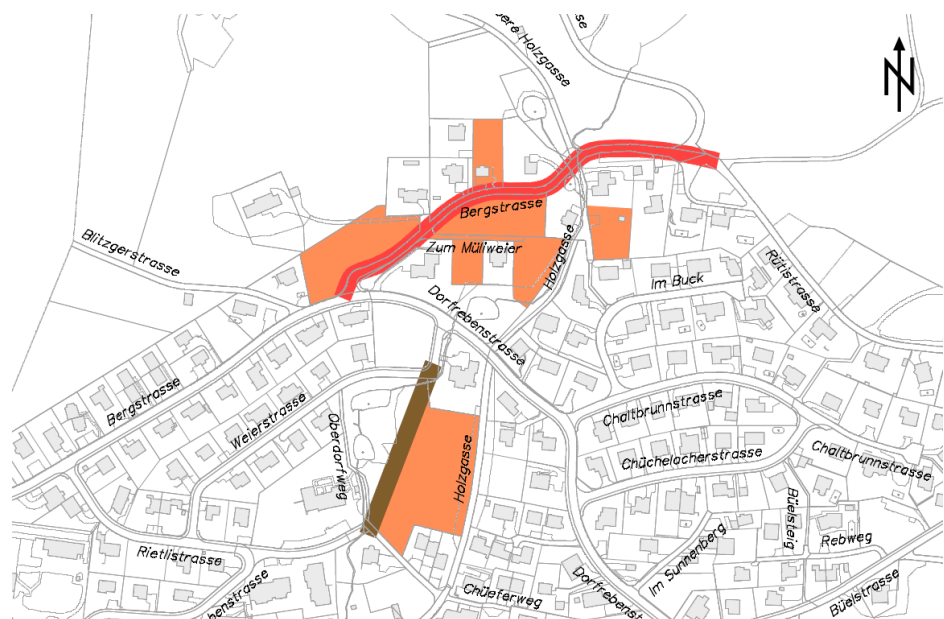


Abbildung 15 Ausschnitt vom Erschliessungsplan mit Revision 2018

2.4.4 Bau- und Zonenordnung

Stand Die rechtsgültige BZO der Gemeinde Schöfflisdorf inkl. Zonenplan wurde am 31. Januar 1995 erlassen und trat am 27. September 1995 in Kraft. Der Zonenplan wurde am 11. April 2000 und am 18. August 2003 revidiert.

Bedeutung Mit der BZO wird die zulässige Bau- und Nutzweise der Grundstücke geregelt. Übergeordnete Zielsetzungen der kantonalen sowie regionalen Richtpläne werden konkretisiert und grundeigentümerverbindlich in der BZO geregelt.

Quelle: GIS ZH, abgerufen am 12. Juni 2023

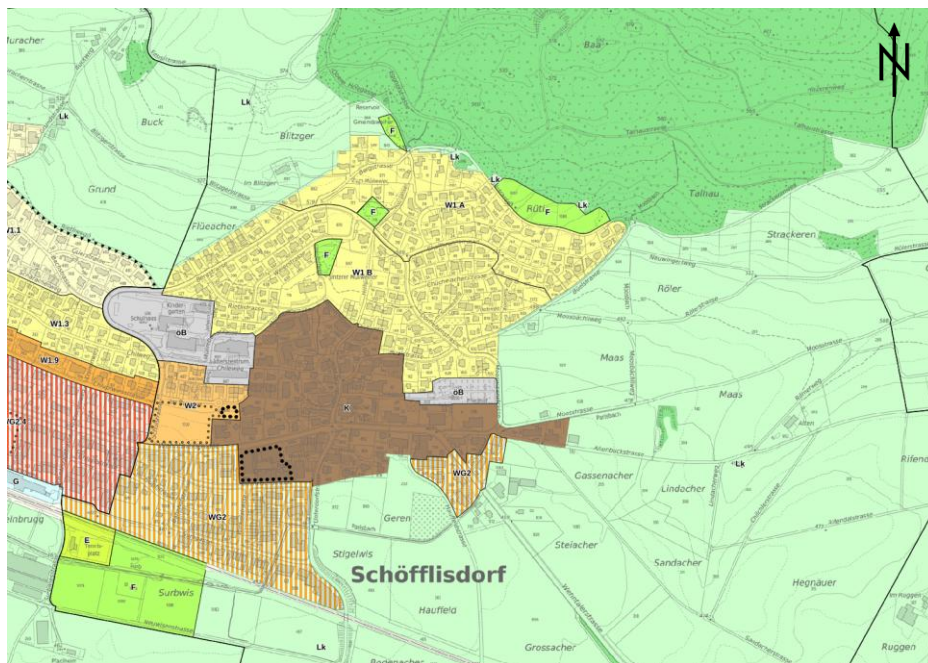


Abbildung 16 Ausschnitt Zonenplan

Zonenübersicht Das Gemeindegebiet wird in folgende Zonen eingeteilt:

Zone	Abkürzung	BMZ*
Kernzone	K	2.30
Wohnzone A, 1 Geschoss	W1 A	1.20
Wohnzone B, 1 Geschoss	W1 B	1.30
Wohnzone, 2 Geschosse	W2	1.60
Wohnzone mit Gewerbebeerblichung, 2 Geschosse	WG2	1.90 / 2.30**
Zone für öffentliche Bauten	öB	
Freihaltezone	F	
Erholungszone	E	

* Baumassenziffer

** Baumassenziffer für Hauptgebäude oder -gebäudeteile mit dauernd gewerblicher Nutzung

Revisionsbedarf Gemeinden sind dazu angehalten, ihre BZO alle 15 Jahre zu überprüfen und auf die zukünftige Entwicklung auszurichten. Zudem besteht aufgrund geänderter gesetzlicher Grundlagen auf Ebene Bund und Kanton (bspw. Interkantonale Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe [IVHB], Mehrwertausgleichsgesetz [MAG]) ein Revisionsbedarf auf kommunaler Ebene.

2.4.5 Rechtskräftige Sondernutzungspläne

In der Gemeinde Schöfflisdorf bestehen folgende rechtskräftige Gestaltungspläne (inkl. Jahr der Rechtskraft):

- ◆ Privater GP Schmittedörfli vom 22. Juni 1988
- ◆ Privater GP Bungert vom 08. Juni 2022

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 15. Juni 2023

- Legende:
- Kommunalen
Gestaltungsplan
 - Gestaltungsplanpflicht

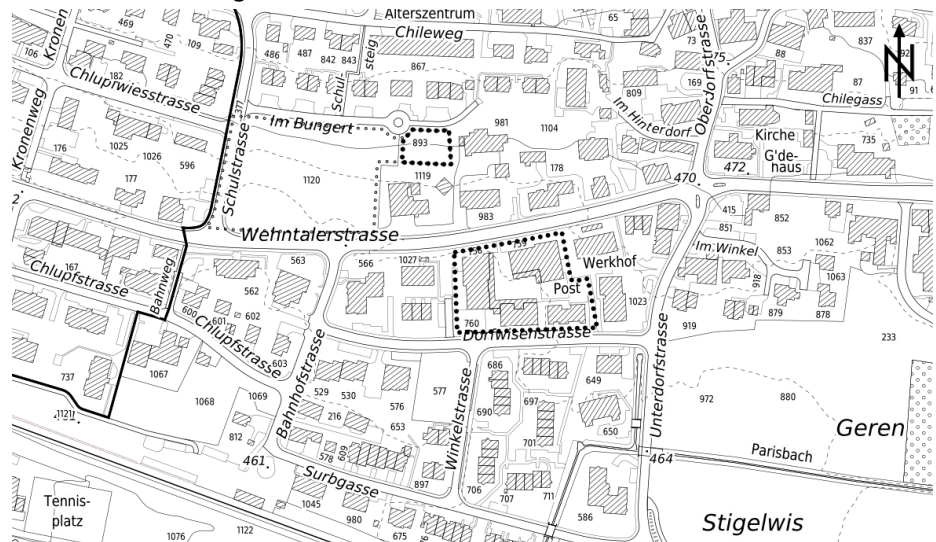


Abbildung 17 Gestaltungspläne und Gestaltungsplanpflichten

2.4.6 Kernzonenplan

Stand

Der bestehende Kernzonenplan wurde letztmals in den Jahren 2002/2003 einer Revision unterzogen. Die Festsetzung erfolgte im Rahmen der Gemeindeversammlung vom 26. Juni 2002, die Genehmigung der Baudirektion am 18. August 2003.

Quelle: Kernzonenplan Schöfflisdorf
vom 18. August 2003

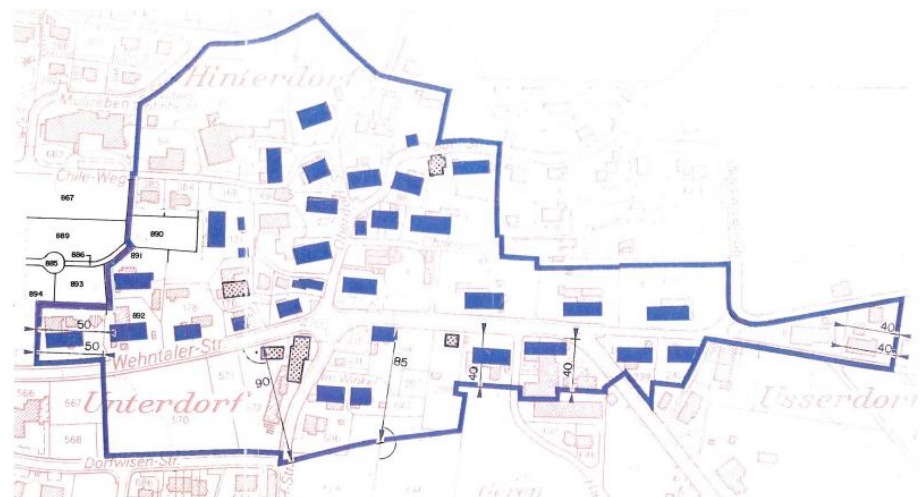


Abbildung 18 Kernzonenplan Revision 2002

- Gebäude die bei Abbruch nur als Ersatz gemäss Ziffer 3.1 Absatz 1 BZO wieder erstellt werden dürfen
- Gebäude die bei Abbruch als Ersatzbau gemäss Ziffer 3.1 Absatz 3 oder als Neubau gemäss Ziffer 3.2 BZO wieder erstellt werden können
- Kernzonen-Abgrenzung

3 Analyse nach Sachthemen

3.1 Bevölkerung und Wirtschaft

Vorliegend wird die Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung für die nächsten 15 Jahre abgeschätzt und mit den bestehenden Bauzonenreserven abgeglichen.

3.1.1 Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung

Im Jahr 2023 wies die Gemeinde Schöfflisdorf 1'389 Einwohnende auf. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 34 Einwohnenden pro ha Bauzone.

Das stärkste Wachstum in der Gemeinde Schöfflisdorf fand zwischen 1980 und 1990 statt. Zu Spitzenzeiten lag die Bevölkerungszunahme bei bis zu +13.4 %. Seit dem Jahr 2008 verzeichnete die Gemeinde ein reduziertes Bevölkerungswachstum. In den Jahren 2013, 2016, 2018, 2021 und 2022 war das Bevölkerungswachstum gar negativ und die Bevölkerungszahl reduzierte sich um bis zu 1.5 %. Im Jahr 2023 ist ein geringes Wachstum der Bevölkerungszahl erkennbar (+ 2.1 %).

Quelle: Statistisches Amt, Kt. ZH

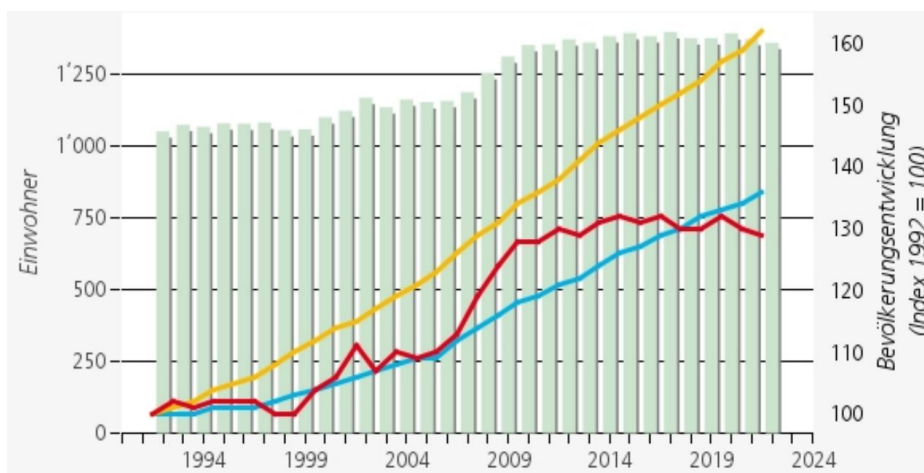


Abbildung 19 Diagramm Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2022

Altersstrukturen

Die Altersverteilung innerhalb der Bevölkerung der Gemeinde Schöfflisdorf weicht vom kantonalen Durchschnitt ab. Der prozentuale Bevölkerungsanteil zwischen 0 und 19 Jahren unterscheidet sich nicht gross von den kantonalen Werten. Klar erkennbare Unterschiede gibt es hingegen beim Bevölkerungsanteil zwischen dem 20. und 39. Lebensjahr. Hier ist der Anteil in der Gemeinde mit 17.6 % weit unter dem kantonalen Schnitt von 28.1 %. Entsprechende Unterschiede sind auch beim Bevölkerungsanteil zwischen dem 40. und dem 64. Lebensjahr auszumachen. Die Gemeinde weist, verglichen mit dem kantonalen Durchschnitt von 34.8 %, mit 40.0 % einen höheren Schnitt auf.

Quelle: Statistisches Amt, Kt. ZH
Stand: 2022

- Legende:
- ▭ Gemeinde Schöfflisdorf
 - ▭ Kanton Zürich
 - Personen im Erwerbsalter

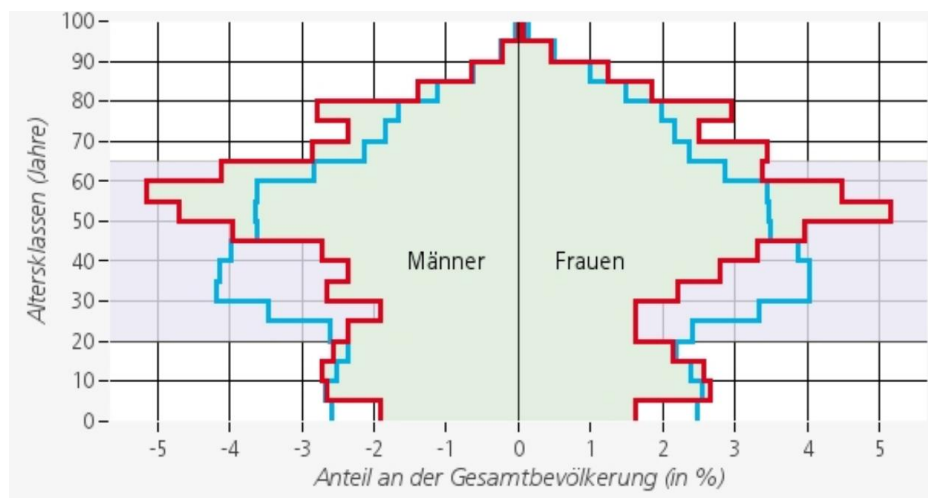


Abbildung 20 Bevölkerung nach Altersklassen

Bevölkerungsprognose

Die Gemeinde strebt ein zurückhaltendes und standortgerechtes Bevölkerungswachstum an. Entsprechend den kantonalen und regionalen Voraussetzungen ist mit einem Bevölkerungswachstum im bisherigen Rahmen zu rechnen. Dieses war in den letzten Jahren rückläufig. Die Gemeinde möchte einer weiteren Abwanderung entgegenwirken.

Gemäss dem aktuellen Szenario wird die Bevölkerung der Region Zürcher Unterland von 2021 bis 2050 um rund 23 % von 121'372 auf 148'690 Einwohnende wachsen. Die Bevölkerung wächst mehrheitlich durch Wanderungsgewinne, aber auch durch Geburtenüberschuss.

Gemäss kantonalem Richtplan soll das Wachstum zu 80 % in den Handlungsräumen Stadtlandschaft und urbane Wohnlandschaft stattfinden. Die Gemeinde Schöfflisdorf ist dem Handlungsraum Kulturlandschaft zugeordnet und spielt daher, bezogen auf das kantonale Bevölkerungswachstum, eine untergeordnete Rolle.

Projiziertes Wachstum

Seit dem Jahr 2008 veränderte sich die Bevölkerungszahl nur gering. Im Jahr 2008 hatte die Gemeinde noch 1'256 Einwohnende, im Vergleich dazu sind es im Jahr 2023 1'389 Einwohnende. Dies entspricht einem Wachstum von +133 Personen (+10.6 %) innerhalb von 15 Jahren. Dieses Wachstum fand jedoch hauptsächlich zwischen 2008 und 2012 statt. In den letzten 10 Jahren stagnierte das Bevölkerungswachstum und war in den letzten Jahren bis 2022 gar rückläufig.

Unter Berücksichtigung der Entwicklung der vergangenen Jahre sowie der Ziele der Gemeinde Schöfflisdorf, welche ein zurückhaltendes und standortgerechtes Bevölkerungswachstum und die Verhinderung weiterer Abwanderungen vorsieht, kann von einem geringen künftigen Bevölkerungswachstum ausgegangen werden.

Wird das Wachstum der letzten 10 Jahre auf die nächsten 15 Jahre projiziert, so würde die Gemeinde bis ins Jahr 2038 theoretisch insgesamt 1'430 Einwohnende aufweisen, also eine Zunahme um ca. 41 Einwohnende.

3.1.2 Wirtschaft

Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2022 wies die Gemeinde Schöfflisdorf 332 Beschäftigte im Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor auf. Zwischen den Jahren 2011 und 2016 lag die Beschäftigtenanzahl bei rund 400. Seit dem Jahre 2016 senkte sich die Anzahl Beschäftigte kontinuierlich von 392 auf 321 bis ins Jahr 2020. Dies entspricht einem Rückgang von rund 18 %. Zuletzt ist wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Quelle: BFS, Neuchâtel (STATENT)

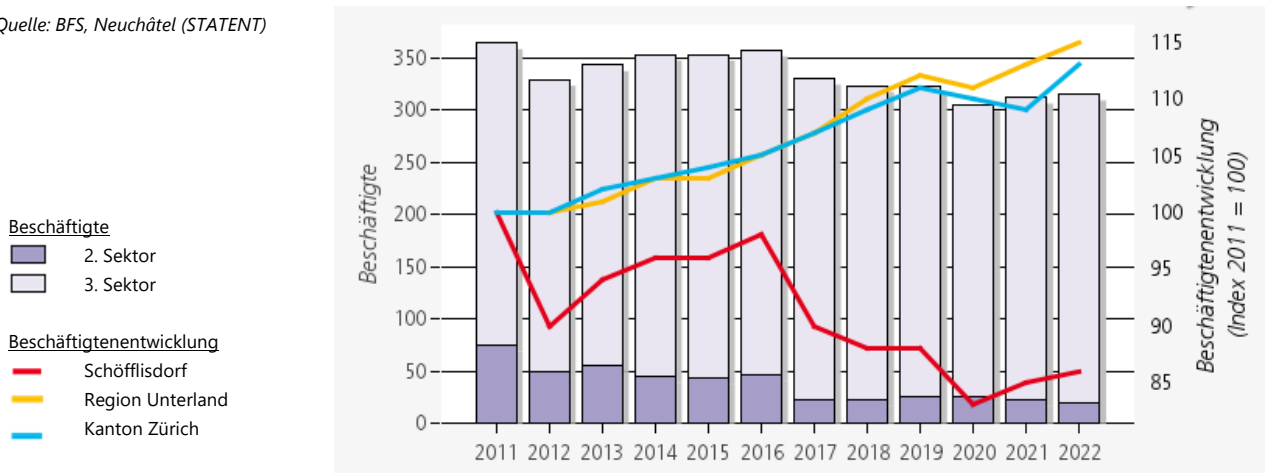


Abbildung 21 Diagramm Beschäftigtenentwicklung 2011 bis 2022 des 2. und 3. Sektors

3.2 Siedlungsnutzung und -struktur

3.2.1 Siedlungsentwicklung

Im 13. Jahrhundert wurde die erste Kapelle in Schöfflisdorf errichtet. Nachdem die Strasse nach Zürich im Jahr 1843 ausgebaut wurde, wuchs die Gemeinde stetig. Nach dem Bau der Eisenbahnstrecke von Dielsdorf nach Niederweningen im Jahr 1891 und der Eröffnung der S-Bahn im Jahre 1990 setzte ein starkes Bevölkerungswachstum ein. Es wurden mehrere Quartiere mit Ein- und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Gemeinden Schöfflisdorf und Oberweningen wuchsen in den letzten Jahren immer näher zusammen und bilden heute ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet.

Quelle: map.geo.admin.ch, Bundesamt für Landestopografie, Zeitreise

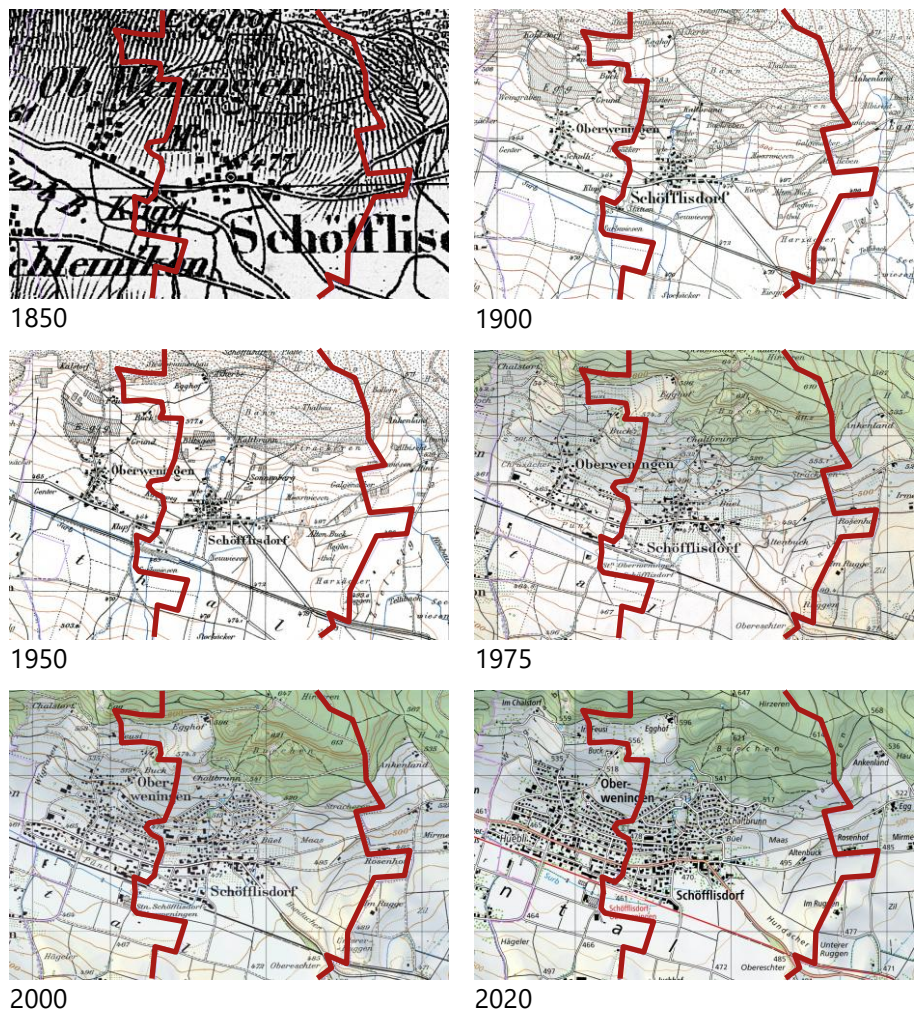


Abbildung 22 Siedlungsentwicklung von 1950 bis 2020

3.2.2 Quartieranalyse / Ausbaugrad

Die Quartieranalyse zum Ausbaugrad gibt den Anteil bereits gebauter Geschossfläche zur theoretisch rechtlich möglichen Geschossfläche wieder. Daraus kann abgeleitet werden, welche Teilgebiete resp. Siedlungsstrukturen die heute rechtlich möglichen Rahmenbedingungen (BZO) noch nicht ausschöpfen und wo zur weiteren Entwicklung eine Anpassung der Rahmenbedingungen angezeigt ist – insofern zweckmässig.

Grundsätzlich wird ein Ausbaugrad von 80 % als anzustrebender Zielwert definiert. Die entsprechenden Zielwerte können jedoch, je nach Lage im Siedlungsgebiet (z.B. schlecht durch den ÖV erschlossen / gut durch den ÖV erschlossen), variieren.

Im Dorfkern der Gemeinde Schöfflisdorf liegt der Ausbaugrad zwischen 80 % und 100 %. Der gesamte nördliche Bereich des Siedlungsgebiets an der Hanglage weist einen tiefen Ausbaugrad von unter 50 % auf. Auch grosse Bereiche südlich der Wehntalerstrasse weisen einen Ausbaugrad von unter 80 % auf.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 12. Juni 2023

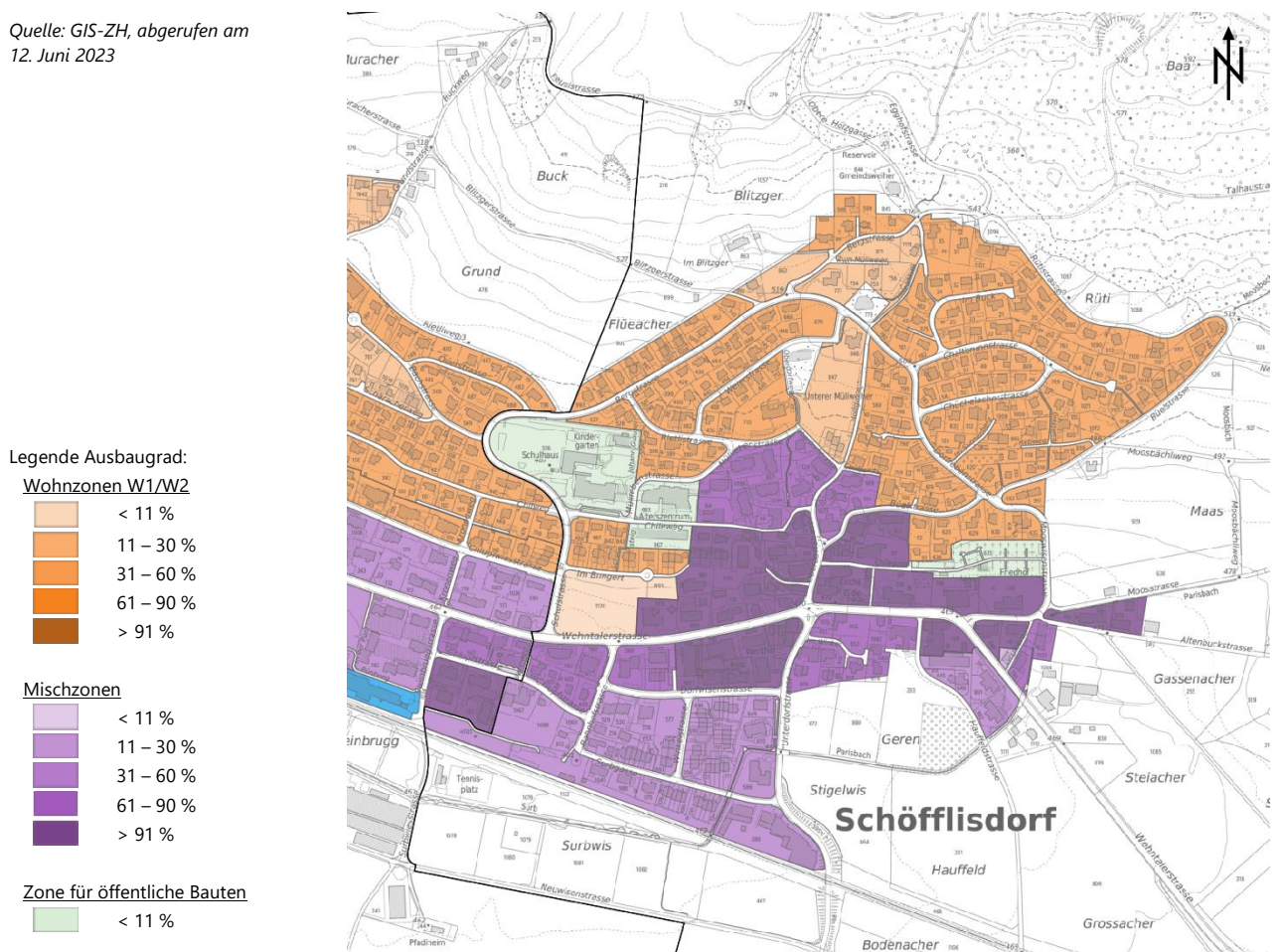


Abbildung 23 Analyseplan Ausbaugrad

3.2.3 Quartieranalyse / Nutzungsdichte

Die Quartiersanalyse zu den Nutzungsdichten gibt Aufschluss über die Einwohnenden- und Beschäftigtendichten sowie die daraus resultierenden Nutzungsdichten pro Teilgebiet.

Die Gemeinde Schöfflisdorf weist im kantonalen Vergleich eine eher geringe Dichte an Einwohnenden und Beschäftigten auf. Dies widerspiegelt sich auch in der Nutzungsdichte.

Die Überbauung im Bungert und die Überbauung an der Chüchelacherstrasse / Chaltbrunnstrasse weisen eine Nutzungsdichte von über 50 Personen/ha auf. Die restlichen Quartiere verfügen über eine geringere Nutzungsdichte.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 12. Juni 2023

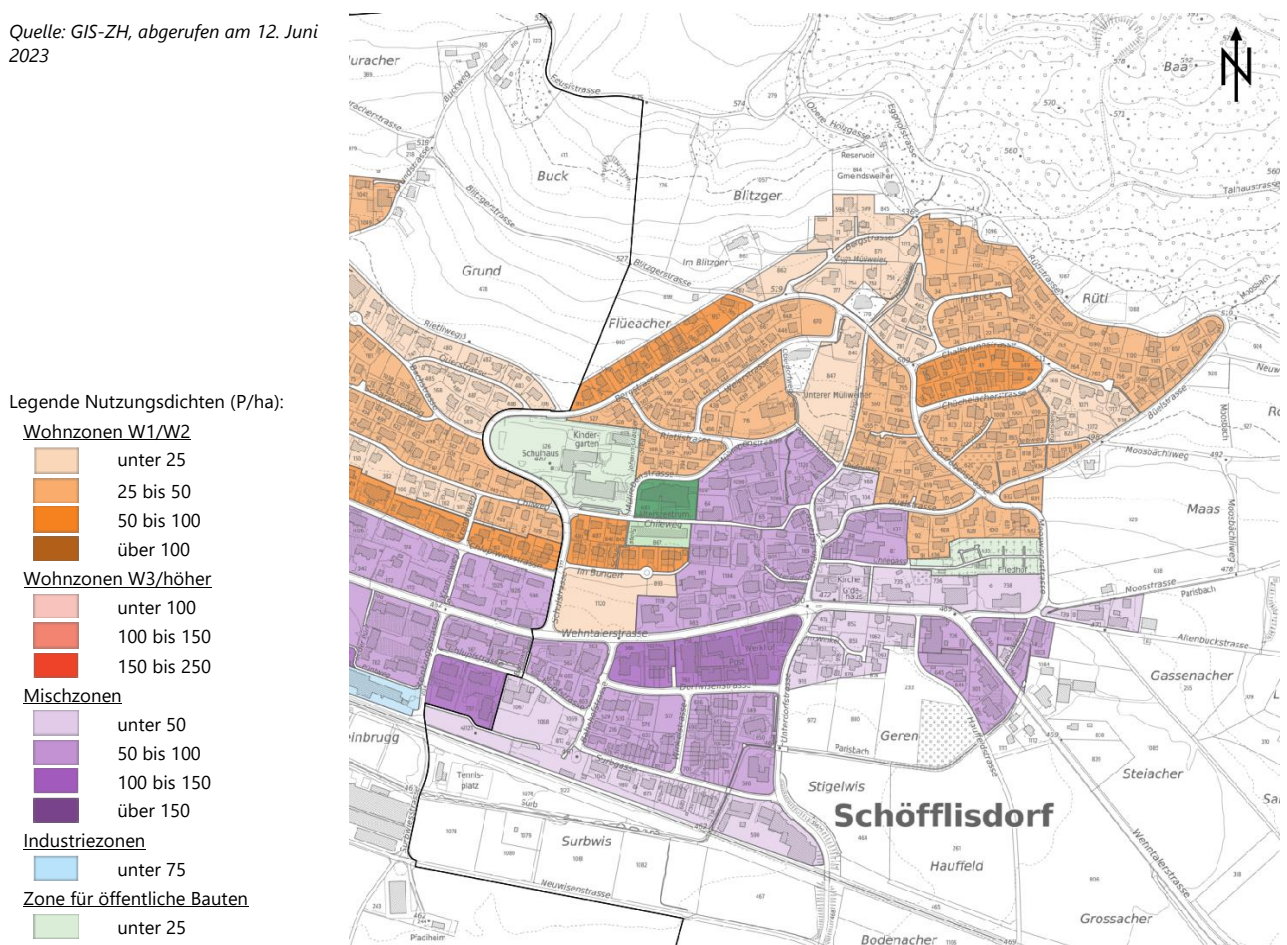


Abbildung 24 Analyseplan Nutzungsdichte

3.2.4 Quartieranalyse / Attraktoren

Die Attraktoren in der Gemeinde Schöfflisdorf befinden sich hauptsächlich an zwei Orten. Die Schule mit den dazugehörigen Sportanlagen zieht Schüler und Jugendliche der Gemeinde an. Die Jugendlichen legen die Wege zwischen Wohnort und Schule hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Im Zentrum entlang der Wehntalerstrasse und rund um den Knoten Wehntalerstrasse / Oberdorfstrasse / Unterdorfstrasse befinden sich die Einkaufsmöglichkeiten sowie die täglichen Ziele der Bevölkerung.

Quelle Grundlage: GIS-ZH, abgerufen am 10.04.2024

Legende

Analyse Attraktoren

- Verwaltung
- Einkaufen / Restaurant
- Öffentlicher Verkehr
- Schule / Kindergarten
- Freizeit- und Sportanlagen
- Arbeitsplatzgebiet

Verbindungen

- ↔ Wichtige Verbindungen

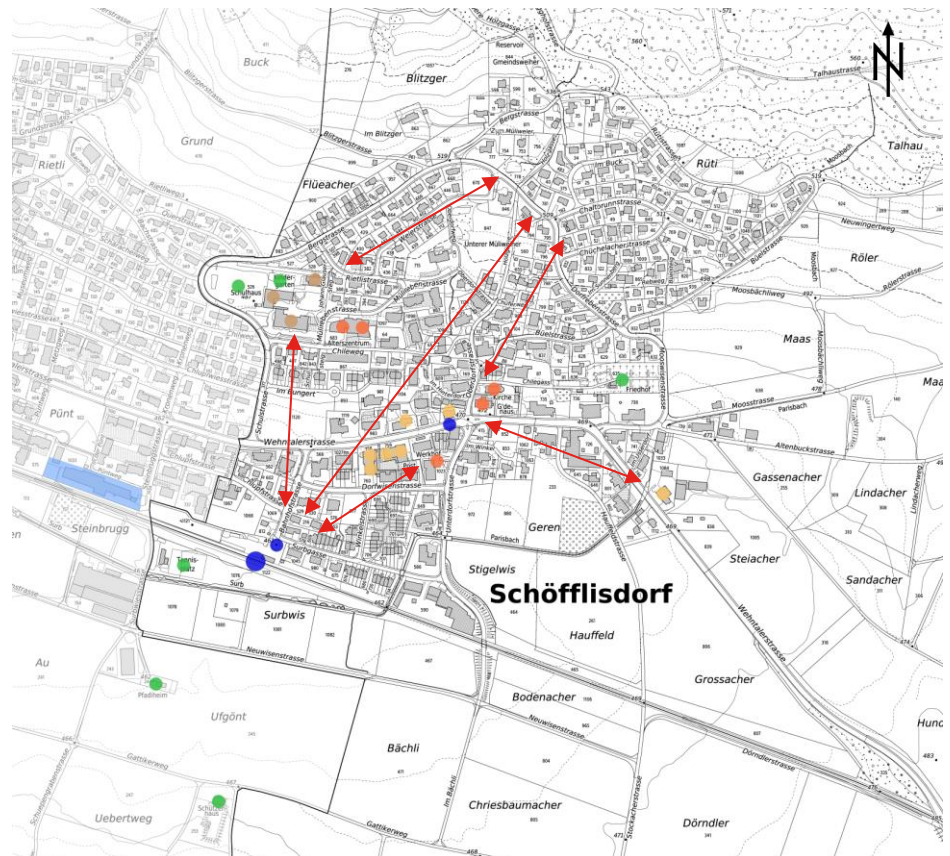


Abbildung 25 Übersicht zu wichtigen Zielen (Attraktoren) für Fuss- und Veloverkehr

3.2.5 Bauzonenreserve

Die Bauzonen der Gemeinde Schöfflisdorf sind mit 90.5 % zu einem Grossteil bebaut. Dies entspricht 37.3 ha bebauten Bauzonen von total 41.2 ha Bauzonenfläche.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 12. Juni 2023

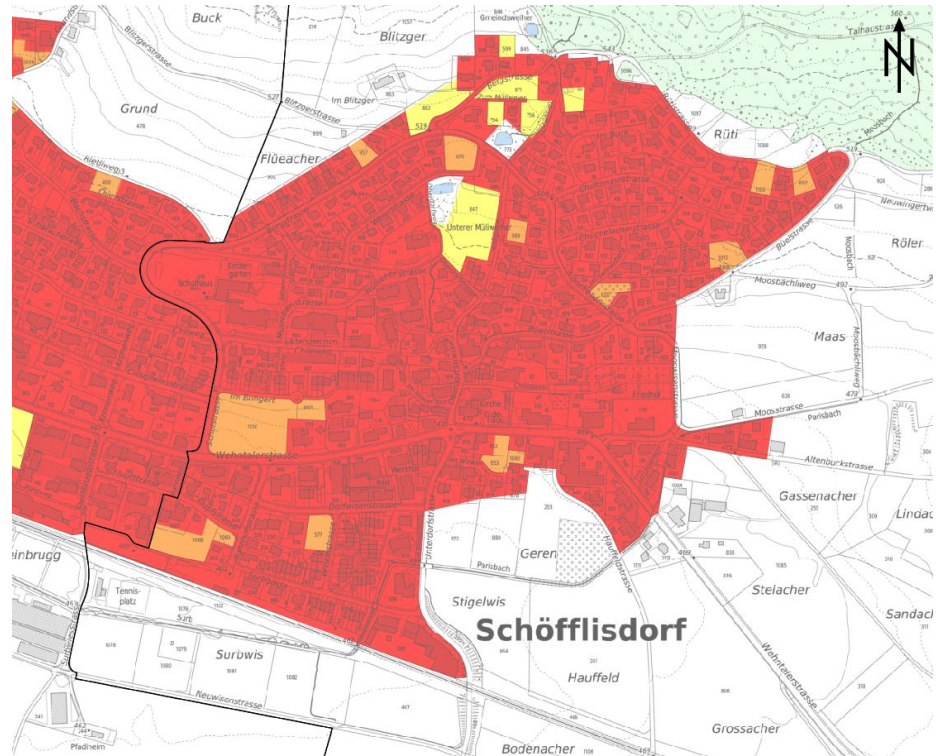
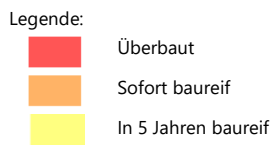


Abbildung 26 Analyseplan Bauzonenreserven

Die grössten Reserven befinden sich in den Wohnzonen. In der Wohnzone sind noch rund 3.2 ha (16.1 %) nicht überbaut. Von diesen 3.2 ha sind rund 1.7 ha baureif. Die restlichen 1.5 ha werden innert der nächsten 5 Jahren baureif. In der Mischzone sind nur 0.7 ha (3.9 %) nicht überbaut. Diese sind bereits heute baureif.

Die Bauzonenreserven haben sich in den letzten 10 Jahren kaum verändert. Dies lässt darauf schliessen, dass in den letzten Jahren eine geringe Bautätigkeit stattfand.

Quelle: Amt für Raumentwicklung, Kt. ZH

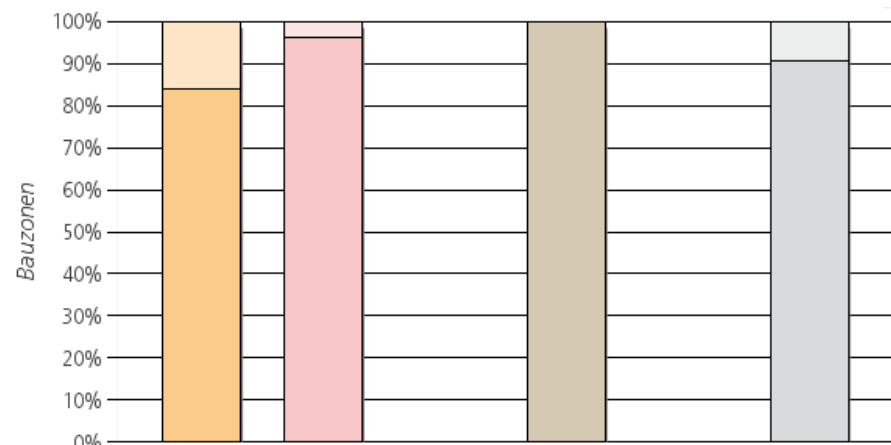
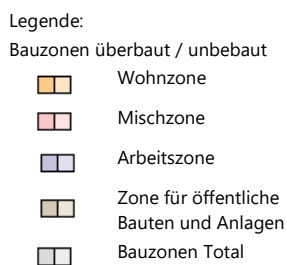


Abbildung 27 Diagramm Bauzonenstatistik

3.2.6 Gebäudealter

Das Gebäudealter der Bebauungsstrukturen der Gemeinde Schöfflisdorf zeigt auf, wo sich die Gemeinde in den letzten Jahren vorwiegend entwickelt hat und wo nicht.

Die Bauaktivität war in den Jahren zwischen 1980 und 1995 besonders hoch. Seit dem Jahr 2005 entwickelten sich wiederum eine Vielzahl von neuen Gebäuden. Die Entwicklung fand dabei insbesondere in den nördlichen, höhergelegenen Lagen und im Bereich des Ortskerns statt.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 12. Juni 2023

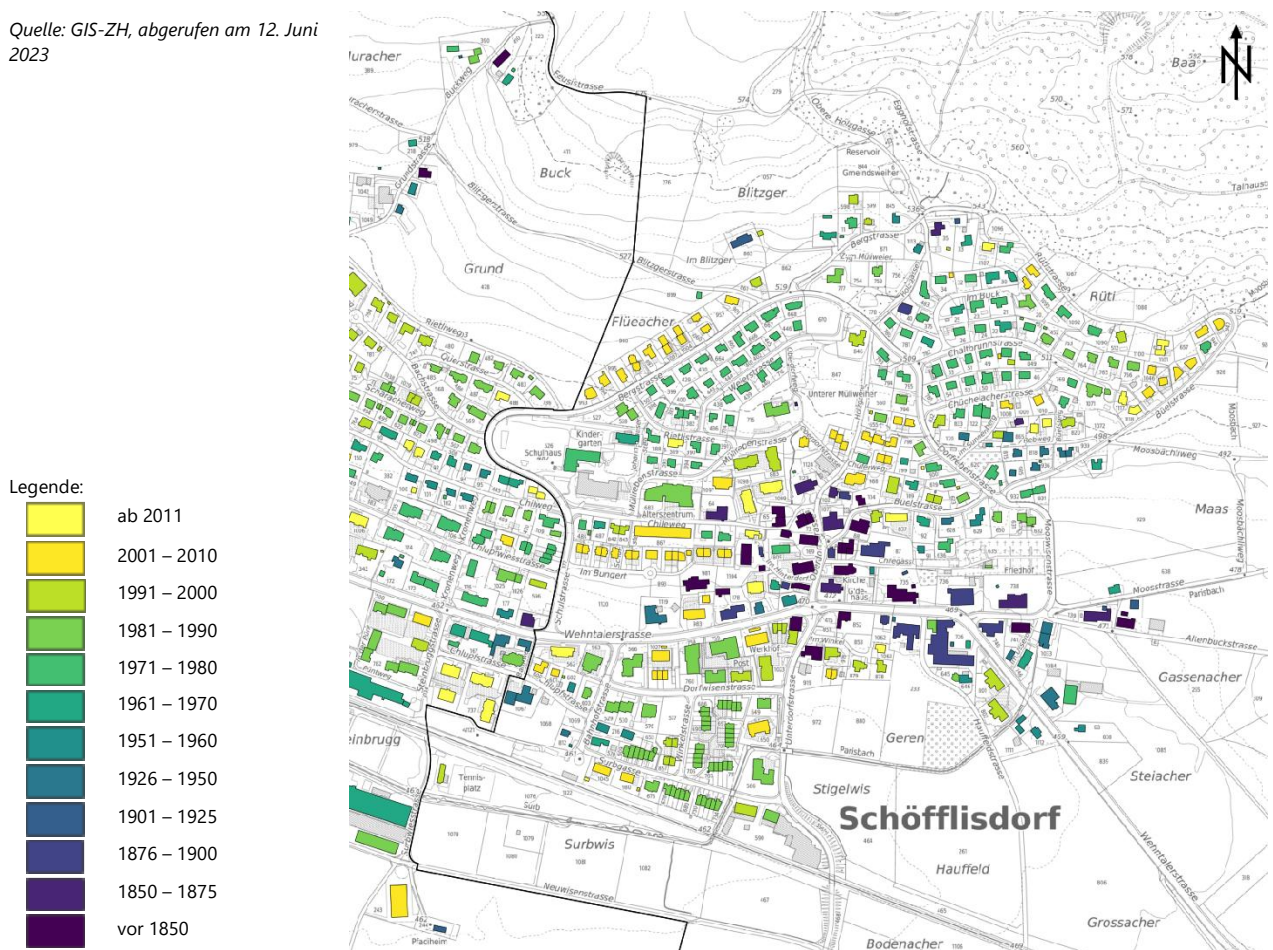


Abbildung 28 Analyseplan Gebäudealter

3.3 Umwelt

3.3.1 Strassenlärm

Entlang der Hauptstrasse Wehntalerstrasse ist die Lärmbelastung am Tag wie auch in der Nacht erhöht. Dies ist auf die Geschwindigkeit sowie den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 10'000 Fahrzeugen zurückzuführen.

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 12. Juni 2023

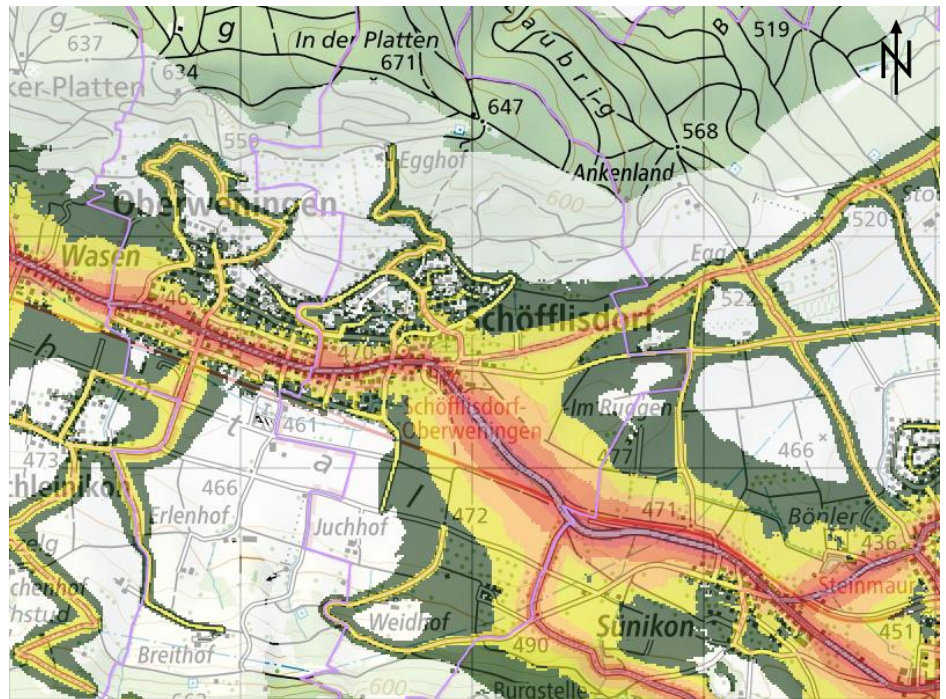


Abbildung 29 Strassenverkehrslärm Tag

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 12. Juni 2023

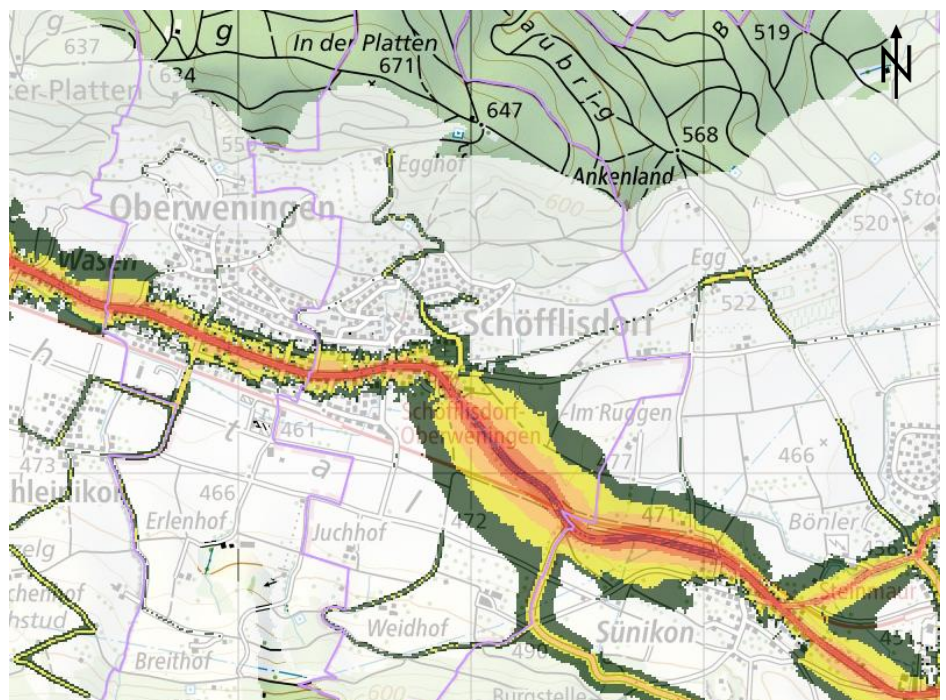


Abbildung 30 Strassenverkehrslärm Nacht

3.3.2 Bahnlärm

Durch die Gemeinde Schöfflisdorf führt die S-Bahnlinie S15 in Richtung Niederweningen, welche im Halbstundentakt verkehrt. Die Hauptlärmquelle der Eisenbahn sind die Rollgeräusche, welche durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht werden. Die Lärmbelastung fällt gering aus.

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 12. Juni 2023

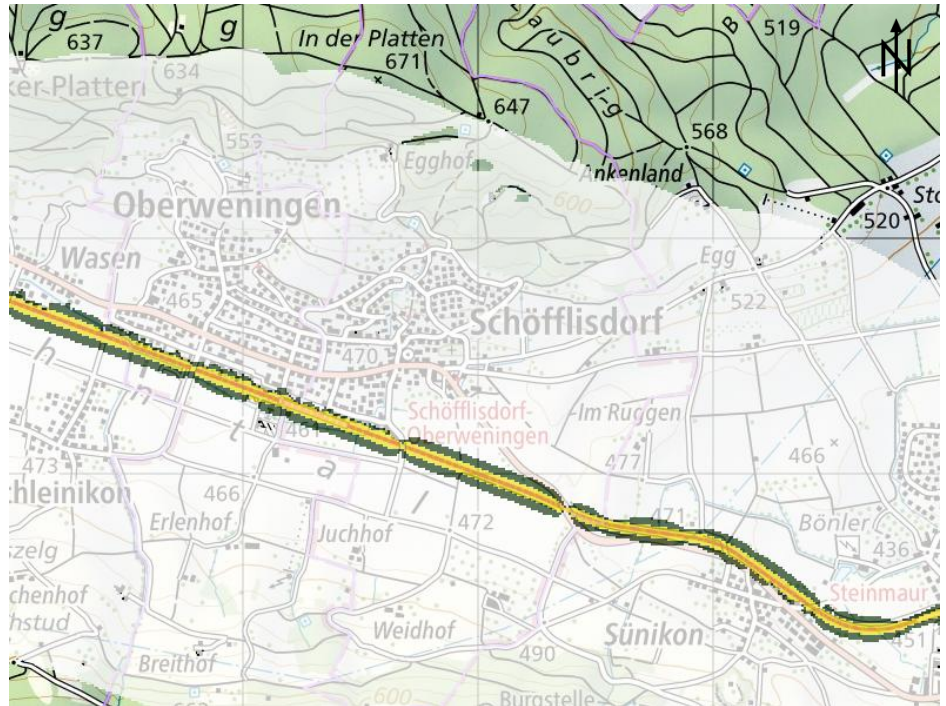


Abbildung 31 Eisenbahnlärm Tag

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 12. Juni 2023

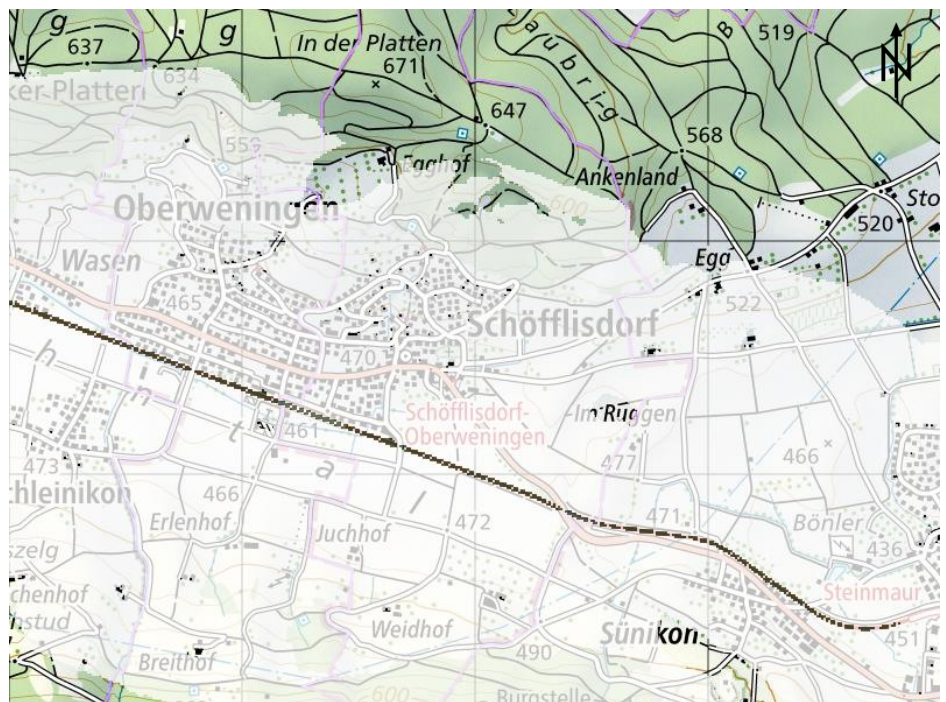


Abbildung 32 Eisenbahnlärm Nacht

3.3.3 Gewässerschutzbereiche

Teile des Gemeindegebiets befindet sich über dem Wehntalgrundwasserstrom und sind daher dem Gewässerschutzbereich Au zugeteilt. Der Grundwasserflurabstand ist wenige Meter unter Terrain zu erwarten.





Für Bauten im Schwankungsbereich des Grundwassers bzw. unter dem höchsten Grundwasserspiegel ist im Gewässerschutzbereich Au gemäss § 70 des Wasserwirtschaftsgesetzes und Anhang Ziffer 1.5.3 Bauverfahrensverordnung (BVV) eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich Au keine Anlagen erstellt werden, die unter dem langjährigen, natürlichen mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird.

Die kantonalen Bestimmungen zur Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung bzw. gewässerschutzrechtlichen Ausnahmebewilligung sind in der Vollzugshilfe des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) "Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen", Februar 2019, festgehalten.

Quelle: GIS ZH, abgerufen am 29. April 2025

Legende:

Gewässerschutzbereiche

-  Gewässerschutzbereich Ao
-  Gewässerschutzbereich Au
-  Zuströmbereich Zu
-  Übrige Bereiche ÜB

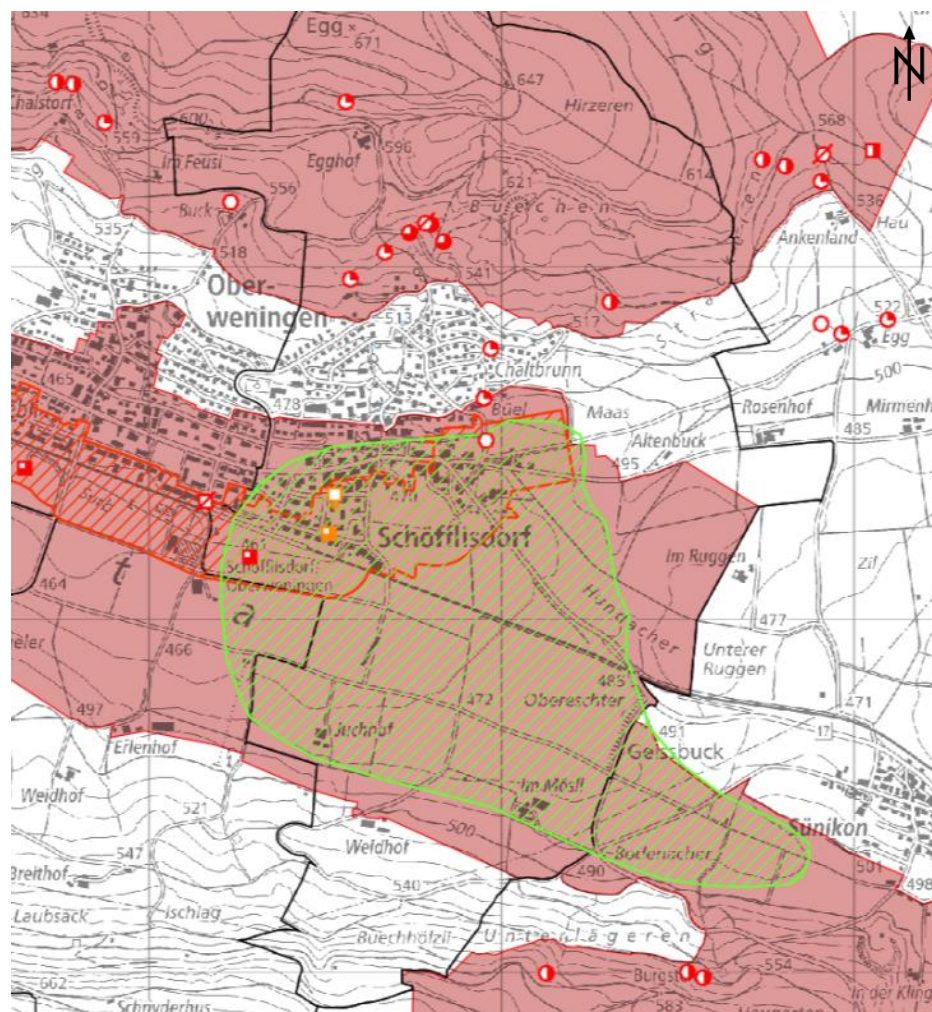


Abbildung 33 Ausschnitt Gewässerschutzbereiche





3.3.4 Grundwasserschutzzonen

Die Bauzone wird von einer Grundwasserschutzzone S3 um die Grundwassererfassung Surbwis (Grundwasserrecht m 09-0002) tangiert. Die Schutzzonen wurden mit Verfügung der Baudirektion Nr. 2704/1991 genehmigt. Die Schutzzone sowie das Schutzzonenreglement werden derzeit überarbeitet und der heute geltenden Umweltgesetzgebung angepasst. Für Planungen sind die zukünftigen Schutzzonenperimeter sowie das entsprechende Schutzzonenreglement zu beachten. In der Schutzzone S3 sind bauliche Eingriffe unter den höchsten Grundwasserspiegel nicht zulässig.

Quelle: GIS ZH, abgerufen am 29. April 2025

Legende:

Grundwasserschutzzonen

-  Rechtskräftige Zone S1
-  Rechtskräftige Zone S2
-  Rechtskräftige Zone S3
-  Rechtskräftige Spezialzone

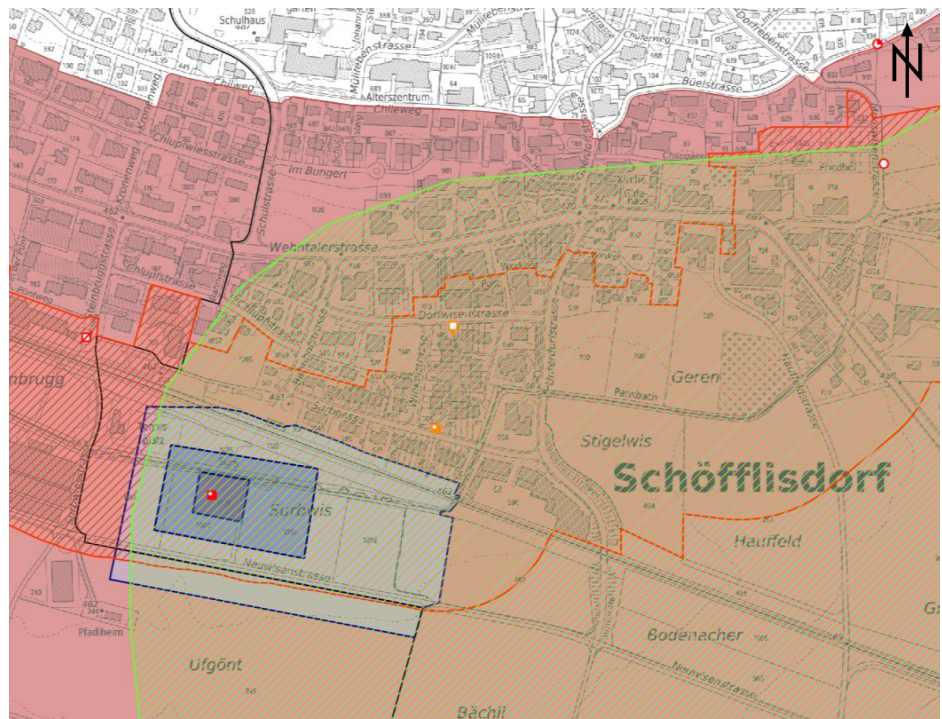


Abbildung 34 Ausschnitt Gewässerschutzzonen

3.3.5 Naturgefahren

Auf dem Gemeindegebiet Schöfflisdorf gibt es keine Bereiche mit erheblicher Gefährdung. Ein Grossteil des an der Hanglage liegenden Siedlungsteils ist von einer geringen Gefährdung durch Massenbewegungen betroffen. Entlang der Surb (Gewässernummer 1027) und dem Moos- und Parisbach (Gewässernummer 1027) besteht eine geringe bis mittlere Gefährdung durch Hochwasser.

Die Naturgefahren und deren Gefährdungsstufen sind bei der Planung von Bauten und Anlagen zu berücksichtigen.

Quelle: GIS ZH,
abgerufen am 12.06.2023

- Legende:
- Naturgefahren**
- Erhebliche Gefährdung
 - Mittlere Gefährdung
 - Geringe Gefährdung
 - Restgefährdung
 - Keine Gefährdung
 - Oberflächenabfluss / Vernässung
- Ökomorphologie Fließgewässer**
- Natürlich, naturnah
 - Wenig beeinträchtigt
 - Stark beeinträchtigt
 - Künstlich, naturfremd

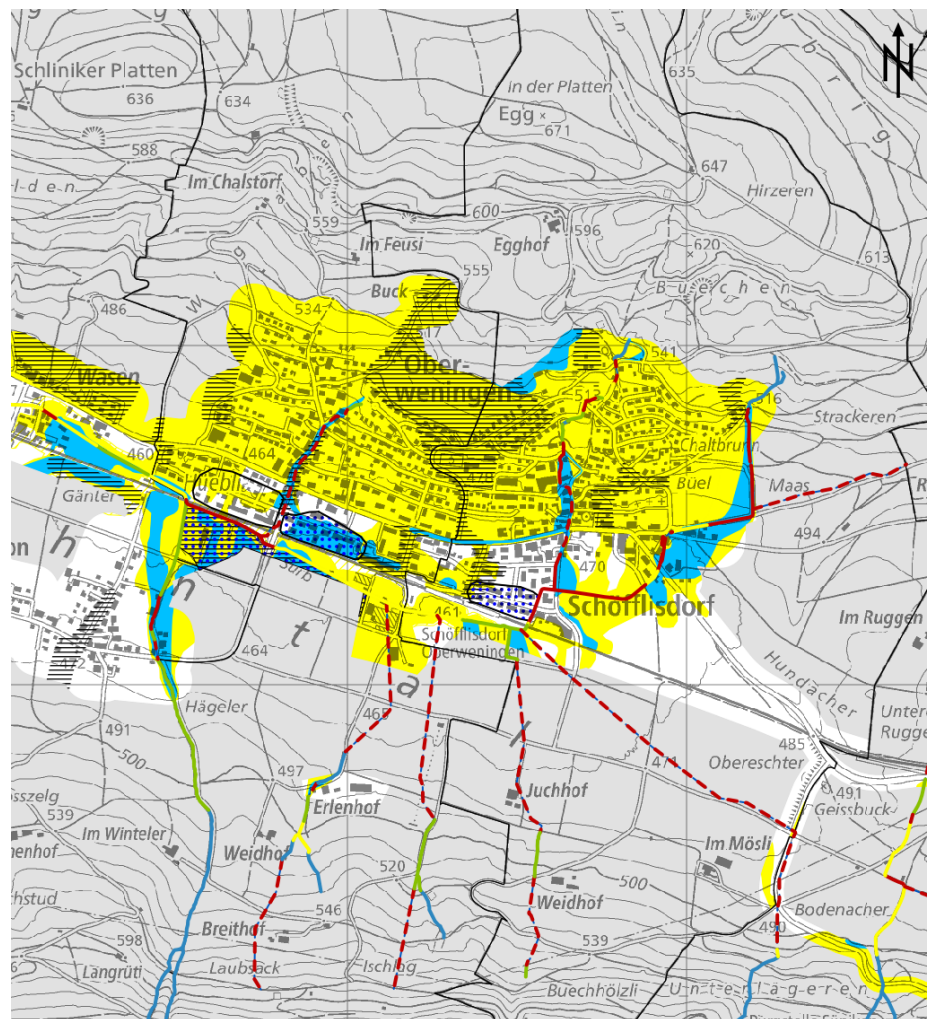



Abbildung 35 Naturgefahren

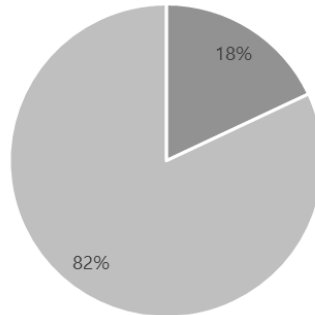
3.4 Verkehr

3.4.1 Modalsplit und Verkehrsaufkommen

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

Quelle: Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

Legende:

 ÖV-Anteil
 MIV-Anteil



Der Modalsplit der Gemeinde Schöfflisdorf entwickelte sich in den letzten Jahren zugunsten des ÖV. Im Jahre 2018 wurden insgesamt 18 % aller Wege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs mit dem ÖV zurückgelegt. 82 % wurden mit dem MIV zurückgelegt.

Insgesamt wurden im Jahr 2018 täglich 665 Wege mit dem ÖV und 3'056 Wege mit dem MIV zurückgelegt.

Daten zur Benützung des Fuss- und Veloverkehrs sind nicht vorhanden.

Quelle: Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

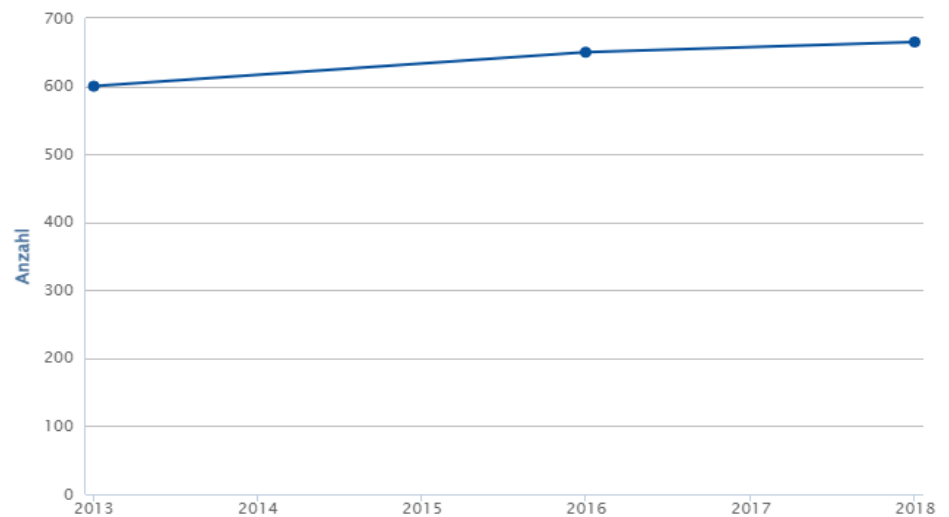


Abbildung 36 ÖV-Wege Quell-, Ziel- und Binnenverkehr

Quelle: Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2017

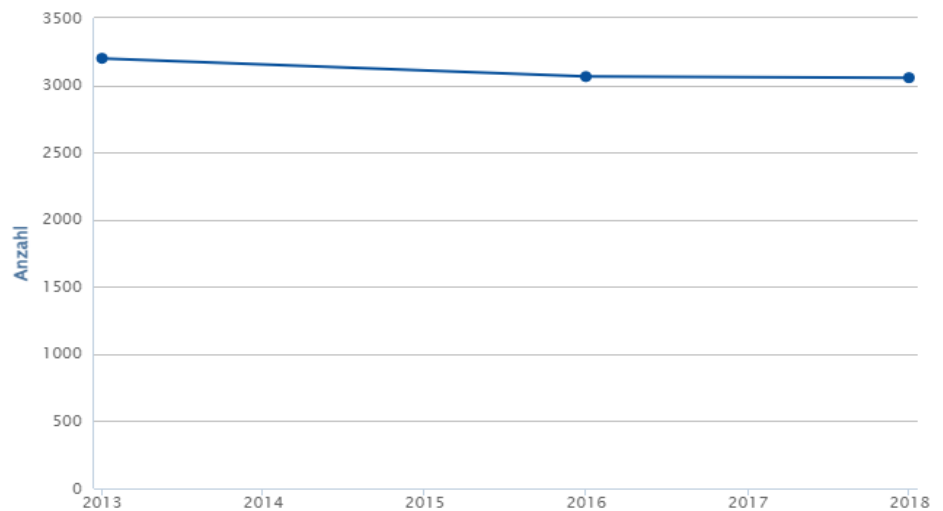


Abbildung 37 MIV-Wege Quell-, Ziel- und Binnenverkehr

3.4.2 Trennelemente

Das Gemeindegebiet Schöfflisdorf wird von zwei Trennelementen durchstossen – der Wehntalerstrasse und der Bahnlinie. Die Wehntalerstrasse (Hauptstrasse) hat nur eine begrenzte Anzahl von Fussgängerstreifen. Die Querung zu Fuss, aber auch mit dem Velo, ist dadurch erschwert. Die Bahnlinie verläuft am südlichen Siedlungsrand, jedoch wird das Siedlungsgebiet vom Naherholungsgebiet im Süden getrennt. Diese Trennelemente ver- und/oder behindern kurze und direkte Wege für den Fuss- und Veloverkehr.

Quelle: GIS-ZH
 Abgerufen am 14.06.2023



- Legende:
-  Bahnlinie
 -  Hauptstrasse



Abbildung 38 Analyseplan Trennelemente

3.4.3 Fussverkehr

Das Fussverkehrspotenzial berechnet die geschätzte Anzahl Fusswege pro Gebäude, legt diese auf das Fusswegnetz um und berücksichtigt mögliche Ziele des Fussverkehrs. Damit zeigen sich Abschnitte / Gebiete im Fusswegnetz, die für den Fussverkehr im Alltagsverkehr von grosser Bedeutung sind.

Das höchste Fussverkehrspotenzial besteht zwischen dem Bahnhof Schöfflisdorf – Oberweningen und dem Schulhaus Rietli. Dies kann insbesondere auf die Erschliessung durch den ÖV (Bahnhof) resp. die fussläufige Distanz zum Bahnhof zurückgeführt werden.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 14.06.2023

Legende:



8 = grösstes Potenzial

Relevanz Netzabschnitt



5 = grösstes Potenzial

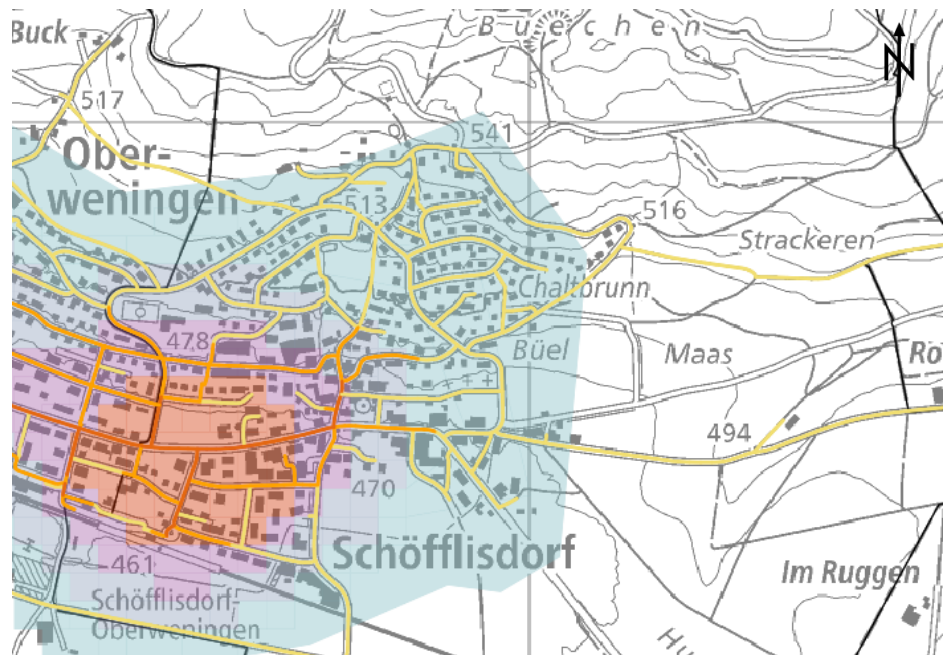


Abbildung 39 Analyseplan Fussverkehrspotenzial

3.4.4 Veloverkehr

Das Velonetz Alltag beinhaltet Velorouten für den Alltag, welche vom Regierungsrat beschlossen wurden. Ziel ist es die Netzlücken zu schliessen und all-fällige Gefahrenstellen zu beseitigen.

Auf der Wehntalerstrasse wird eine Nebenverbindung Alltag geführt, welche auf dem gesamten Gemeindegebiet eine Schwachstelle (keine Veloinfrastruktur) aufweist. Quer durch die Gemeinde führt auch eine SchweizMobil Freizeitroute.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 14.06.2023

Legende:

Velonetz Alltag



Nebenverbindung bestehend



Nebenverbindung bei Ersatz aufzuheben

Schwachstellen



Schwachstellen

SchweizMobil Freizeitroute



SchweizMobil Freizeitroute

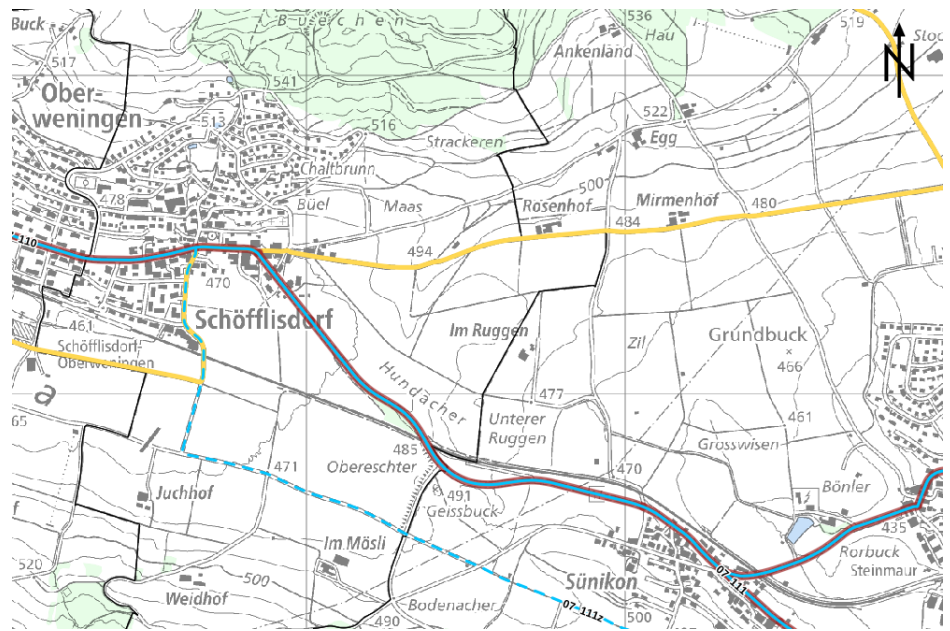


Abbildung 40 Velonetz Alltag

3.4.5 Öffentlicher Verkehr

Haltestellen

Auf dem Gemeindegebiet Schöfflisdorf befindet sich nebst dem Bahnhof "Schöfflisdorf – Oberweningen", welcher von Bus und Bahn bedient wird, noch eine weitere Bushaltestelle "Gemeindehaus".

Linien des öffentlichen Verkehrs

Die S15 verkehrt im Halbstundentakt zwischen Rapperswil und Niederweningen. Mit der S15 kann der Zürich Hauptbahnhof innerhalb von 30 Minuten erreicht werden.

Die Buslinie 555 verkehrt zu den Stosszeiten zwischen dem Bahnhof Schöfflisdorf-Oberweningen und Schleinikon im Halbstundentakt.

Die Buslinie N51 fungiert als Nachtbus und verkehrt zwischen "Oberglatt ZH Bahnhof" und "Schneisingen Mitteldorf". Der Nachtbus verkehrt von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 01.28 und 04.28 Uhr im Stundentakt.

ÖV-Güteklasse

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Schöfflisdorf befindet sich in den ÖV-Güteklassen C, D und E. Der nördliche Teilbereich befindet sich ausserhalb der ÖV-Güteklassen.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 14.06.2023

Legende:

- ÖV-Güteklassen
- A
 - B
 - C
 - D
 - E
 - F

Haltestellen

- Bahn
- Bus

Linien des öffentlichen Verkehrs

- S-Bahn S15
- Buslinie N51 und 555

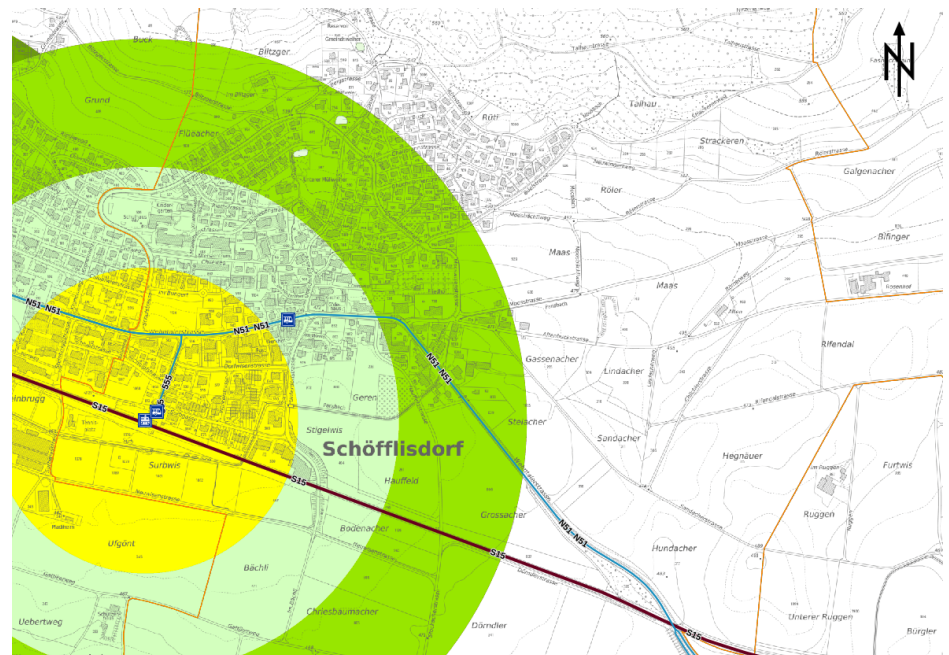


Abbildung 41 Analyseplan öffentlicher Verkehr

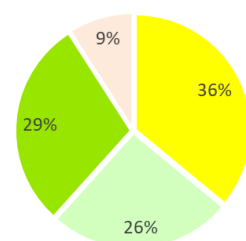
Verteilung auf ÖV-Güteklassen

Die folgenden Grafiken zeigen die Verteilung der Einwohnenden, der Beschäftigten und nach Geschossflächen pro ÖV-Güteklasse.

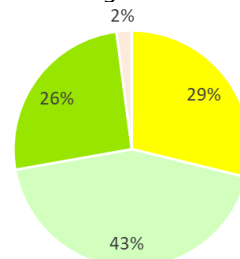
Legende:

- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D
- ÖV-Güteklasse E
- ÖV-Güteklasse F und schlechter

Einwohnende / Güteklasse



Beschäftigte / Güteklasse



GF / Güteklasse

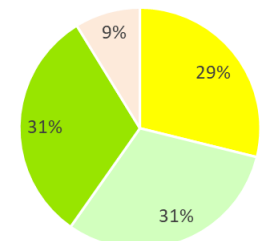


Abbildung 42 Verteilung Einwohnende, Beschäftigte und GF nach ÖV-Güteklassen

Insgesamt 493 Einwohnende resp. 36 % der Gesamtbevölkerung der Gemeinde Schöfflisdorf wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse C. 531 Einwohnende resp. 26 % wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse D. Die restlichen Einwohnenden wohnen in einem Bereich der ÖV-Güteklasse E oder schlechter.

83 Beschäftigte resp. 29 % gehen ihrer Arbeitsstelle im Bereich der ÖV-Güteklasse C nach. Gut die Hälfte der Beschäftigten (ca. 125 Beschäftigte) gehen ihrer Arbeitsstelle im Bereich der ÖV-Güteklasse D nach.

Die Verteilung der Geschossflächen (GF) nach ÖV-Güteklassen gibt eine ähnliche Verteilung wie die der Einwohnenden wieder.

3.4.6 Motorisierter Individualverkehr

Geschwindigkeiten

Innerhalb des gesamten Siedlungsgebiets gilt eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Hauptverkehrsstrasse Wehntalerstrasse weist einen durchschnittlichen Werktagerverkehr (DWV) von 10'000 bis 12'000 auf.

Quelle: GIS-ZH
abgerufen am 14.06.2023

Legende:




-  DWV 10'000 – 25'000
-  Parkplätze
-  Fussgängerstreifen



Abbildung 43 Durchschnittlicher Werktagerverkehr

3.4.7 Unfälle

Um mögliche Schwachstellen innerhalb des Gemeindegebietes zu eruieren, werden die Verkehrsunfälle für den Zeitraum März 2019 bis Februar 2024 betrachtet. Die Daten wurden durch die Kantonspolizei Zürich im VUGIS erhoben.

Übersicht der letzten 5 Jahre

Total wurden zwischen März 2019 und Februar 2024 24 Unfälle innerhalb der Gemeinde Schöfflisdorf registriert. Die meisten Unfälle ereigneten sich entlang der Wehntalerstrasse. Von den total 24 Unfällen waren rund die Hälfte (13 der Unfälle) Schleuder- oder Selbstunfälle.

Unfallübersicht

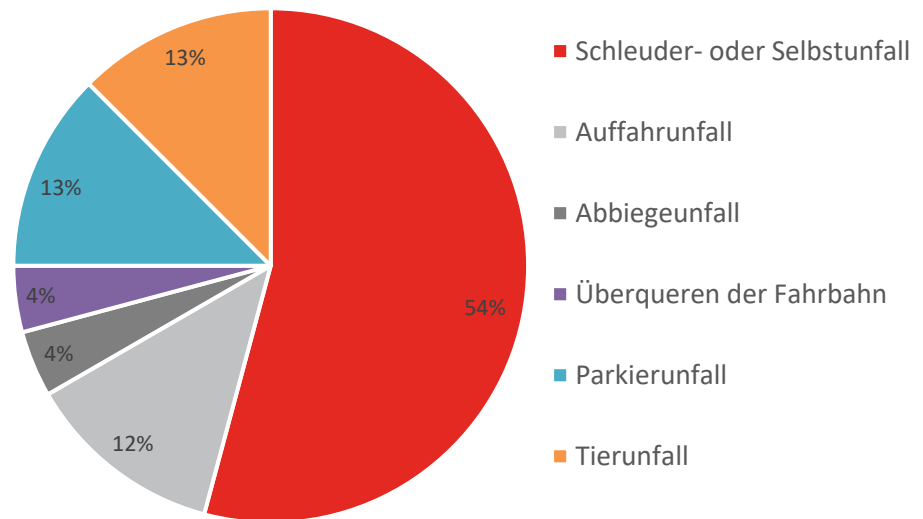


Abbildung 44 Unfallübersicht nach Unfalltyp

Quelle: VUGIS, KAPO Zürich
Zeitraum: 01.03.2019 bis 29.02.2024

Legende

Unfallschwere

Unfall mit:

- Schwerverletzten
- △ Leichtverletzten
- Ausschl. Sachschaden

Unfalltyp

- ▲ ● Schleuder- oder Selbstunfall
- ▲ ● Auffahrunfall
- ▲ ● Abbiegeunfall
- ▲ ● Überqueren der Fahrbahn
- ▲ ● Parkierunfall
- ▲ ● Tierunfall
- ▲ ● Andere

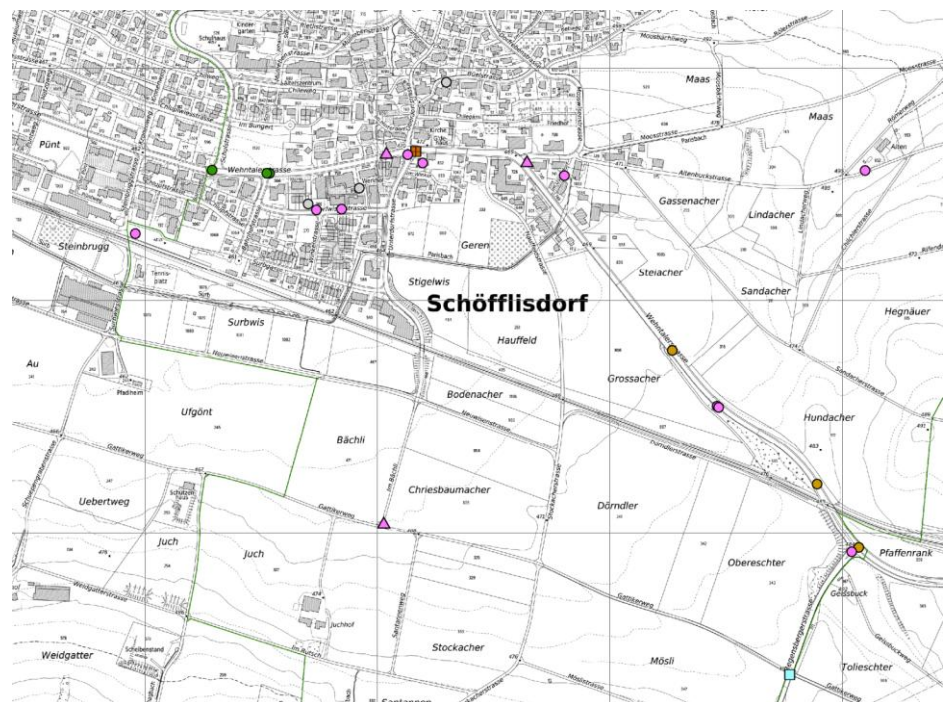


Abbildung 45 Übersicht aller Unfälle zwischen 2019 und 2024

Schwachstellen

Die Unfälle entlang der Wehntalerstrasse decken sich mit den erhobenen Schwachstellen (siehe Kap. 3.4.4) aus dem Datensatz, welcher das kantonale Velonetz für den Alltagsverkehr beinhaltet. Jener Datensatz wurde vom Regierungsrat beschlossen. Bei einem Grossteil der Unfälle auf der Wehntalerstrasse handelt es sich um Auffahrunfälle, oftmals auch mit Beteiligung eines Velofahrenden.

4 Kommunaler Richtplantext Teil Verkehr

Kommunale Festlegungen

Im folgenden Kapitel werden die kommunalen Festlegungen wie auch die Erläuterungen dazu festgehalten. Die kommunalen Festlegungen sind wie folgt gekennzeichnet:

- ◆ Festlegungen

4.1 Gesamtstrategie

Grundsätze

4.1.1 Kernstrategie

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

4.1.2 Ziele und Stossrichtungen

Die Gemeinde Schöfflisdorf verfolgt in Bezug auf den kommunalen Richtplan Teil Verkehr folgende Ziele und Stossrichtungen zur Umsetzung der übergeordneten Anforderungen.

Ziele und Stossrichtungen

	Ziele	Stossrichtungen
Siedlung und Verkehr	Der Mehrverkehr, der durch die Siedlungsentwicklung entsteht, wird grösstmöglich über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufgenommen.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. ◆ Standortgerechtes ÖV-Angebot mit entsprechenden Infrastrukturen. ◆ Innerhalb der Quartiere werden siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt und die Verkehrssicherheit erhöht. ◆ Koordination mit der Nachbargemeinde Oberweningen.
Strassenverkehr	Die Nutzung des vorhandenen Strassenraumes erfolgt effizient und ist auf unterschiedliche Verkehrsmittel ausgerichtet. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die Vorzonen zwischen Strassenraum und Grundstücken sollen attraktiv ausgestaltet werden. Es soll eine Reaktion auf die Nutzungen erfolgen. ◆ Strassen werden für alle Anforderungen der unterschiedlichen Benutzer ausgelegt. Die Strassenräume werden attraktiv gestaltet und dadurch belebt.
ÖV	Das ÖV Angebot der Gemeinde Schöfflisdorf ist standortgerecht und attraktiv.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof / Einbindung in Fussweg- und Velonetz. ◆ Barrierefreie Gestaltung sowie bedarfsgerechte Ausstattung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Fuss- und Veloverkehr

Die Benützung des Fuss- und Veloverkehrs ist in der Gemeinde Schöfflisdorf attraktiv.

- ◆ Wo möglich und notwendig werden Fuss- und Veloverkehr getrennt vom motorisierten Individualverkehr geführt.
- ◆ Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird erhöht.
- ◆ Netzlücken werden wo möglich geschlossen, lineare und punktuelle Schwachstellen wo nötig behoben.
- ◆ Die Auswirkung von Trennelementen wird mit geeigneten Massnahmen reduziert.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

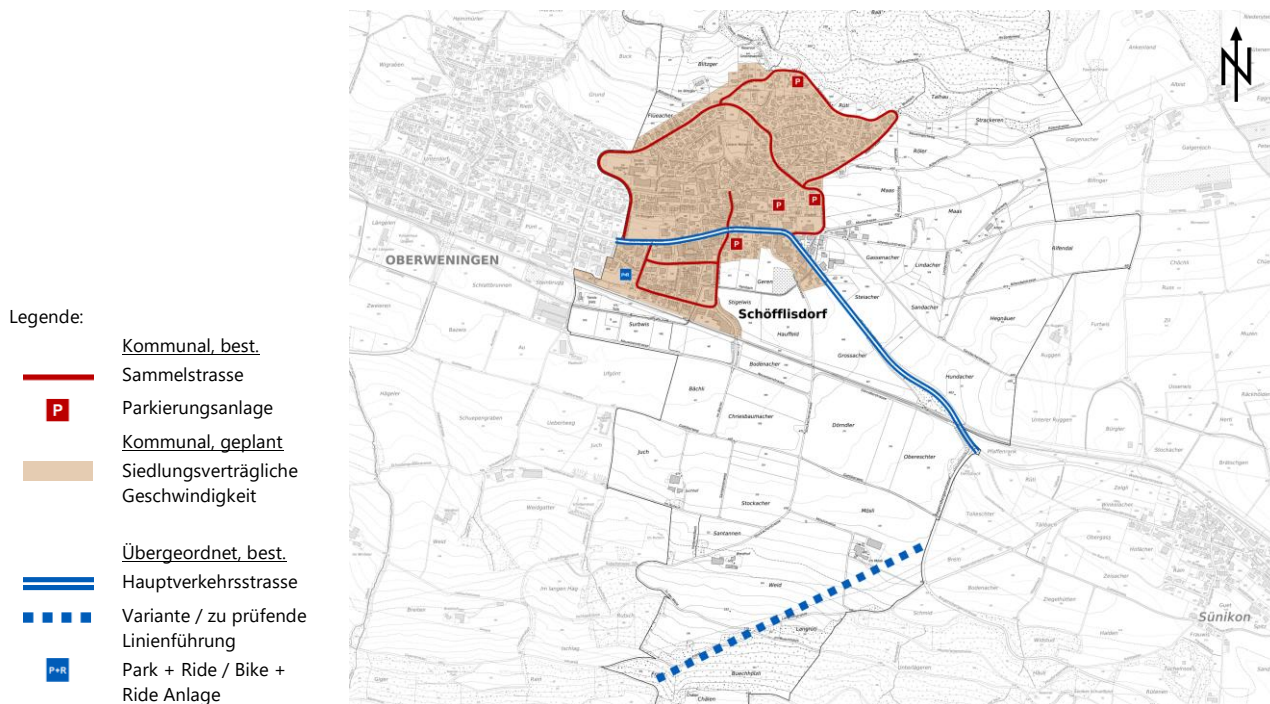


Abbildung 46 Kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan MIV

Grundsatz

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

Erläuterungen

Die bezeichneten Sammelstrassen sind allesamt bereits bestehend. Sie stellen zusammen mit der Kantonsstrasse die Groberschliessung der Gemeinde Schöfflisdorf sicher und sind so zu gestalten, dass die Sicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende gewährleistet ist.

In den Quartieren nördlich und südlich der Wehntalerstrasse sollen siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten angestrebt werden. Damit kann die Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhöht, das Wohnumfeld verbessert und gleichzeitig dem Umweltschutz entsprochen werden. Die Verkehrssituation auf den Strassen ist jeweils mit der Nachbargemeinde Oberweningen abzustimmen. Ziel von Schöfflisdorf ist es, auf gemeindeübergreifenden Strassen ein zusammenhängendes Temporegime festzulegen. Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ist nach akustischen Prinzipien zu planen und zu realisieren. Die konkrete Umsetzung sowie das anzustrebende Temporegime sind im Rahmen von weiteren Detaillierungsschritten bzw. Projekten zu klären.

Eine Anpassung des Temporegimes muss von der Kantonspolizei genehmigt werden. Allfällige Massnahmen auf der Kantonsstrasse sind mit dem kantonalen Tiefbauamt abzustimmen.

Die Gemeinde Schöfflisdorf verfügt im Bereich öffentlicher Bauten und Anlagen über mehrere Parkplätze für den MIV. Die Parkierungsanlagen sind aufgrund ihrer Lage und dem Bezug zu den für die Bevölkerung der Gemeinde Schöfflisdorf bedeutenden, publikumsorientierten Anlagen / Nutzungen von öffentlichem Interesse und daher planerisch zu sichern.

Die Parkierungsanlage beim Friedhof West erfüllt eine zentrale Funktion im Zusammenhang mit dem Friedhof, der Kirche sowie dem angrenzenden Gemeindehaus. Die Anlage beim Friedhof Ost dient primär den Friedhofsbesuchenden. Der Parkplatz "Im Winkel" spielt aufgrund seiner zentralen Lage und der Nähe zum Gemeindehaus und der Feuerwehr eine wichtige Rolle. Neben der regulären Nutzung dient er auch als Stellfläche und Manövrierraum für Einsatzfahrzeuge. Die Parkierungsanlage an der Bergstrasse – Rütistrasse dient als Ausgangspunkt für das nahegelegene Naherholungsgebiet und wurde entsprechend aus dem kommunalen Gesamtplan von 1983 übernommen.

Sammelstrasse bestehend

Nr.	Strasse	Von	Bis
S1	Bahnhofstrasse / Surbgasse / Unter- dorfstrasse	Wehntalerstrasse	Wehntalerstrasse
S2	Dorfwiesenstrasse	Bahnhofstrasse	Unterdorfstrasse
S3	Oberdorfstrasse	Kreuzung Chileweg	Wehntalerstrasse
S4	Schulstrasse / Berg- strasse / Dorflebenstrasse / Mooswiesenstrasse / Altenbuckstrasse	Wehntalerstrasse	Wehntalerstrasse
S5	Büelstrasse / Rütistrasse / Bergstrasse	Dorflebenstrasse / Bergstrasse	Dorflebenstrasse

Siedlungsverträgliche
Geschwindigkeit, geplant

- ◆ Siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten in den Wohnquartieren südlich der Wehntalerstrasse
(Chlupfstrasse, Bahnhofstrasse, Dorfwiesenstrasse, Winkelstrasse, Surbgasse, Unterdorfstrasse, im Winkel, Hauffeldstrasse)
- ◆ Siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten in den Wohnquartieren nördlich der Wehntalerstrasse
(Schulstrasse, Im Bungert, Chileweg, Mülirebenstrasse, Rietlistrassen, Bergstrasse, Weierstrasse, Oberdorfstrasse, Dorflebenstrasse, Holzgasse, Büelstrasse, Rütistrasse, Im Sunnnenberg, Chüchelacherstrasse, Chaltbrunnstrasse, Im Buck, Mooswiesenstrasse)

Parkplatz MIV bestehend

- ◆ Friedhof West
- ◆ Friedhof Ost
- ◆ Parkplatz "Im Winkel"
- ◆ Parkplatz Bergstrasse – Rütistrasse

4.3 Öffentlicher Verkehr

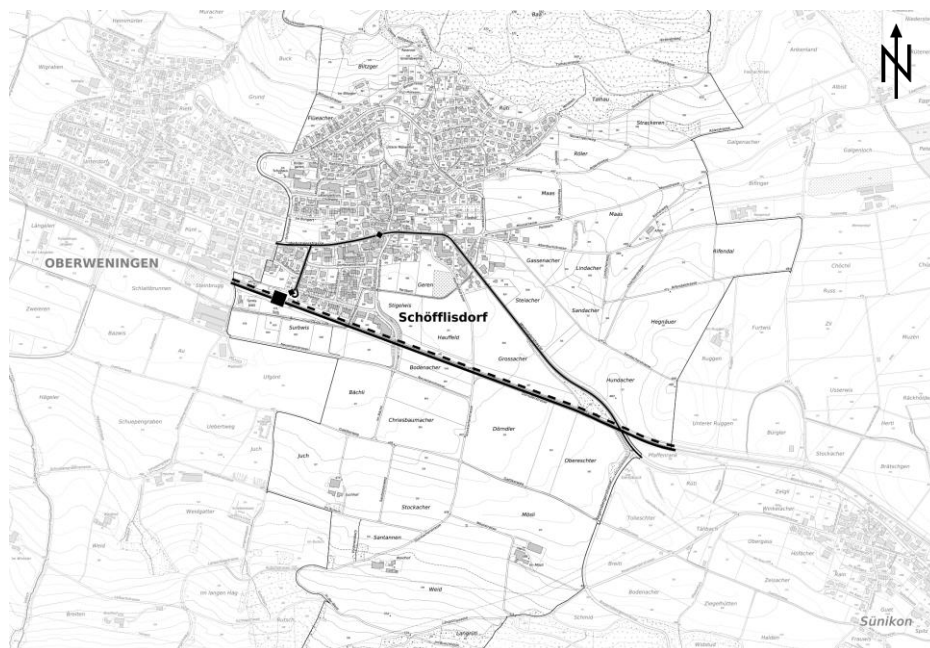


Abbildung 47 Kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan öffentlicher Verkehr

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für ein standortgerechtes ÖV-Angebot und eine gute Zugänglichkeit der Bushaltestellen ein.

Erläuterungen

Die Gemeinde Schöfflisdorf legt den Grundsatz für die Weiterentwicklung des ÖV fest. Die Festlegungen im kommunalen Richtplan Teil Verkehr sind jedoch von übergeordneter Bedeutung.

Die Gemeinde Schöfflisdorf verfügt heute über einen Bahnhof und zwei Bushaltestellen. Der Bahnhof wird mit der S15 erschlossen, welche im Halbstundentakt zwischen Rapperswil und Niederweningen verkehrt. Die Bushaltestelle Gemeindehaus wird nur vom Nachtbus erschlossen. Von der Bushaltestelle Bahnhof aus verkehrt die Buslinie 555, welche zu den Stosszeiten im Halbstundentakt zwischen Schöfflisdorf und Schleinikon verkehrt.

Busverbindung bestehend

- ◆ Buslinie 555 (Bahnhof Schöfflisdorf – Oberweningen – Schleinikon)
- ◆ Buslinie N51 (Oberglatt ZH – Schöfflisdorf Gemeindehaus – Schneisingen Mitteldorf)

Bushaltestelle bestehend

- ◆ Schöfflisdorf Oberweningen, Bahnhof
- ◆ Schöfflisdorf, Gemeindehaus

Bahnlinie

- ◆ S15 (Rapperswil – Niederweningen)

4.4 Fussverkehr

Legende:

- Kommunal, best.
Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- ▬▬▬▬ Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag
- Übergeordnet, best.
Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- ▬▬▬▬ Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag
- Übergeordnet, geplant
Hindernisfreier Wanderweg
- Informationsinhalt
Fuss- / Wanderweg ohne Hartbelag (ausserhalb Gemeindegebiet)

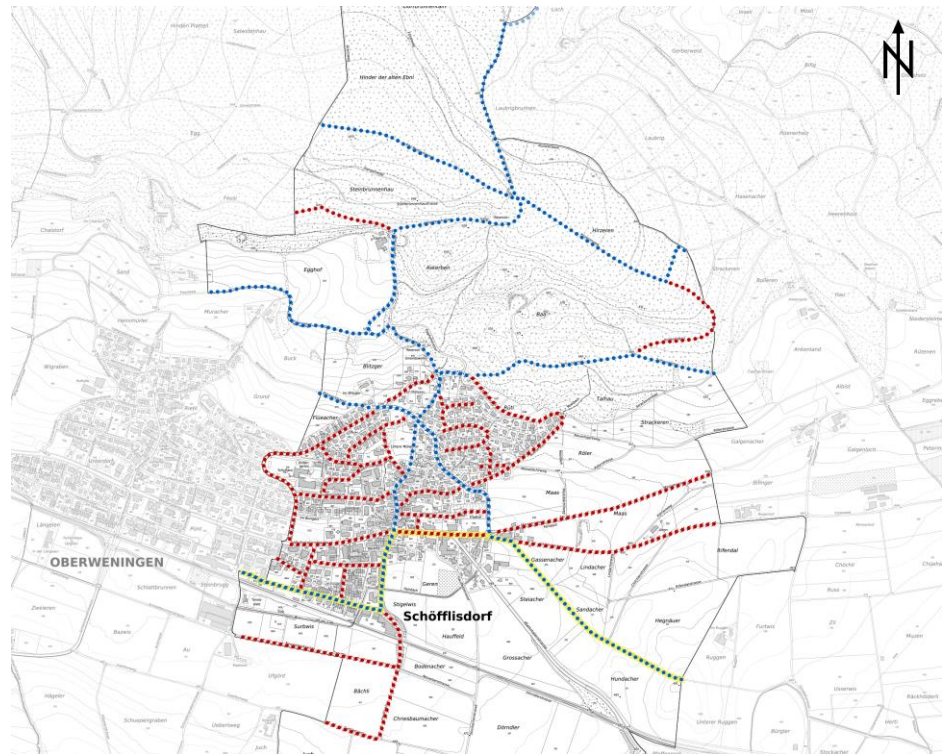


Abbildung 48 Kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan Fussverkehr

Grundsatz

Es soll ein zusammenhängendes, die verschiedenen Gemeindeteile verbindendes Netz geschaffen / gesichert werden, dass im Ortskern die Verbindungen innerhalb der Quartiere und zu den wichtigen Zielorten sicherstellt. Es sollen direkte und sichere Verbindungen gewährleistet werden, auch im Landwirtschaftsgebiet, die nach Möglichkeit als separate Fusswege mit wenig Konfliktstellen mit dem Strassen- und Veloverkehr geführt sind.

Erläuterungen

Das kommunale Fusswegnetz wurde gestützt auf die übergeordneten Vorgaben ergänzt.

Bestehende Fusswegverbindungen

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

Geplante Fusswegverbindungen

Die geplante Fusswegverbindung entlang des Parisbachs wird aus dem kommunalen Richtplan Teil Verkehr gelöscht. Mit der Renaturierung verzichtet die Gemeinde Schöfflisdorf bewusst auf einen öffentlichen Zugang und damit auch auf den geplanten Fussweg. Im Zentrum der Renaturierung soll eine vielfältige Flora und Fauna stehen.

Fuss- und Wanderwege bestehend

Nr.	Strasse	Von	Bis
F1	Gattikerweg / Im Bächli	Gemeindegrenze	Kreuzung Neuweisenstrasse
F2	Neuweisenstrasse	Gemeindegrenze	Kreuzung Im Bächli
F3	Unterdorfstrasse	Kreuzung Surbgasse	Kreuzung Neuweisenstrasse

F4	Winkelstrasse	Surbgasse	Dorfwissenstrasse
F5	Dorfwissenstrasse	Bahnhofstrasse	Unterdorfstrasse
F6	Bahnhofstrasse	Wehntalerstrasse	Kreuzung Surbgasse
F7	Chlupfstrasse	Gemeindegrenze	Bahnhofstrasse
F8	Wehntalerstrasse	Gemeindegrenze	Kreuzung Altenbuckstrasse
F9	Chilegass	Kreuzung Mooswissenstrasse	Kreuzung Oberdorfstrasse resp. Kreuzung Wehntalerstrasse
F10	Büelstrasse	Kreuzung Oberdorfstrasse	Kreuzung Dorfbrenstrasse
F11	Chileweg	Kreuzung Oberdorfstrasse	Kreuzung Schulstrasse
F12	Schulstrasse	Wehntalerstrasse	Kreuzung Chileweg
F13	Bergstrasse	Kreuzung Chileweg	Kreuzung Obere Holzgasse
F14	Oberdorfstrasse / Oberdorfweg	Kreuzung Holzgasse	Kreuzung Weierstrasse
F15	Mülilebenstrasse	Kreuzung Chileweg	Kreuzung Oberdorfstrasse
F16	Rietlistrassen	Kreuzung Bergstrasse	Kreuzung Mülilebenstrasse
F17	Weierstrasse	Kreuzung Rietlistrassen	Kreuzung Dorfbrenstrasse
F18	Im Buck	Kreuzung Chaltbrunnstrasse	Kreuzung Holzgasse
F19	Chaltbrunnstrasse / Chüchelacherstrasse	Kreuzung Dorfbrenstrasse	Kreuzung Dorfbrenstrasse
F20	Büelsteig	Kreuzung Büelstrasse	Kreuzung Chüchelacherstrasse
F21	Rebweg		
F22	Büelstrasse / Rütistrasse	Kreuzung Dorfbrenstrasse	Kreuzung Talhausstrasse
F23	Moosstrasse	Gemeindegrenze	Kreuzung Wehntalerstrasse
F24	Altenbuckstrasse	Kreuzung Mooswissenstrasse	Gemeindegrenze
F25	Hirzerenstrasse	Kreuzung Talhausstrasse	Kreuzung Altenbuckstrasse
F26	Egghofstrasse	Kreuzung Askerbenstrasse	Gemeindegrenze

4.5 Veloverkehr

Legende:

- ◆◆◆ Kommunal, best.
Veloweg
- V Kommunal, geplant
Veloparkierungsanlage
- ◆◆◆ Übergeordnet, best.
Veloweg
- ◆◆◆ Übergeordnet, geplant
Veloweg

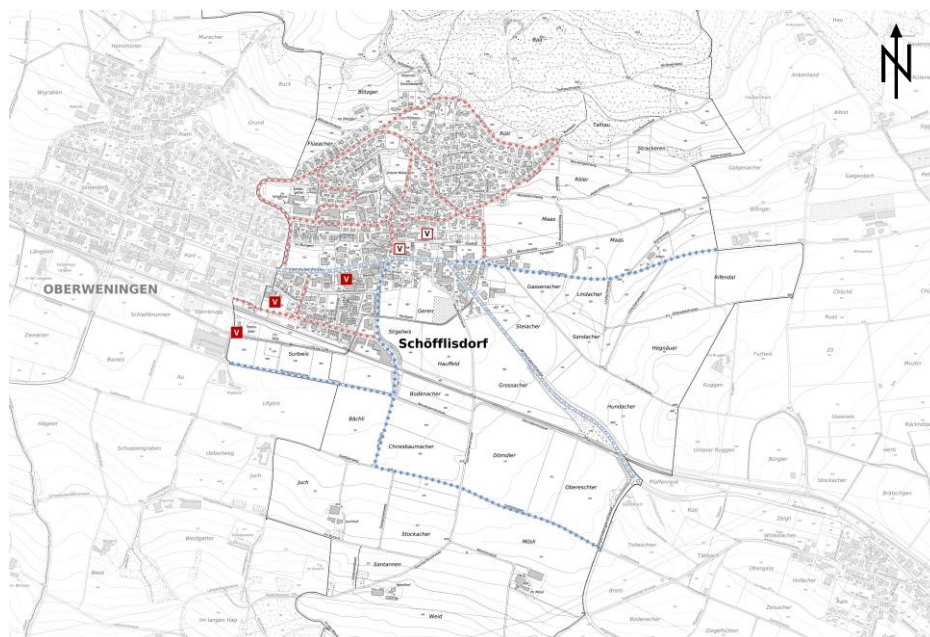


Abbildung 49 Kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan Veloverkehr

Grundsatz

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

Erläuterungen

Das bestehende übergeordnete Velonetz bildet die wichtigsten Verbindungen für den Veloverkehr bereits ab. Auf kommunaler Stufe wird das Velonetz mittels geeigneter Strecken für den Alltagsverkehr ergänzt. Ziel ist es, die Veloinfrastruktur innerhalb des Gemeindegebiets an die heutigen Anforderungen anzupassen. Hierbei soll vor allem die Sicherheit, die Kohärenz, die Direktheit und der Komfort verbessert werden. Die kommunalen Velowege dienen in erster Linie dem Alltagsverkehr auf den kurzen (0 – 5 km) und dank den E-Bikes den mittleren (5 – 15 km) Strecken.

Um das Velonetz attraktiv zu gestalten, sollen in öffentlichen Räumen, abgestimmt auf den Bedarf, Veloabstellplätze erstellt werden. Hierfür sind insbesondere Schulen, Verwaltung, Freizeiteinrichtungen und die Kirche geeignet. Die Dimensionierung dieser Veloabstellplätze soll gemäss kantonalen Vorgaben / Wegleitungen erfolgen.

Die bestehenden Veloparkierungsanlagen beim Bahnhof, bei der Post und beim Sportplatz sichern bereits heute eine gute Grundversorgung an zentralen Standorten des öffentlichen Lebens. Um die Attraktivität und Funktionalität des kommunalen Velonetzes weiter zu stärken, sind zusätzliche Anlagen beim Friedhof sowie beim Gemeindehaus vorgesehen. Diese Standorte werden als geplante Festlegungen in den kommunalen Richtplan aufgenommen, um ein flächendeckendes, alltagsgerechtes und sicheres Velonetz langfristig zu gewährleisten.

Veloweg bestehend

Nr.	Strasse	Von	Bis
V1	Surbgasse	Kreuzung Unterdorfstrasse	Gemeindegrenze

V2	Bahnhofstrasse	Kreuzung Surbgasse	Kreuzung Wehntalerstrasse
V3	Schulstrasse	Kreuzung Wehntalerstrasse	Kreuzung Chileweg
V4	Bergstrasse	Kreuzung Chilegasse	Kreuzung Egghofstrasse
V5	Chileweg	Kreuzung Schulstrasse	Kreuzung Oberdorfstrasse
V6	Mülirenbenstrasse / Rietlistrasse	Kreuzung Chileweg	Kreuzung Bergstrasse
V7	Holzgasse	Kreuzung Dorfbrenbenstrasse	Kreuzung Oberdorfstrasse
V8	Oberdorfstrasse	Kreuzung Wehntalerstrasse	Kreuzung Holzgasse
V9	Büelstrasse	Kreuzung Oberdorfstrasse	Kreuzung Dorfbrenbenstrasse
V10	Dorfbrenbenstrasse	Kreuzung Bergstrasse	Kreuzung Büelstrasse
V11	Mooswisenstrasse	Kreuzung Büelstrasse	Kreuzung Altenbuckstrasse
V12	Büelstrasse / Rütistrasse	Kreuzung Mooswisenstrasse	Kreuzung Egghofstrasse

Veloabstellplätze bestehend

- ◆ Bahnhof Schöfflisdorf
- ◆ Spar Supermarkt Schöfflisdorf / Post Schöfflisdorf
- ◆ Sportplatz

Veloabstellplätze geplant

- ◆ Gemeindehaus
- ◆ Friedhof

5 Kommunaler Richtplantext, Teil Erholung

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

Kommunale Festlegungen

◆ Festlegungen

5.1 Erholungsgebiete



Legende:


 Kommunal, best.
Erholungsgebiet
Sportanlage

Abbildung 50 Kommunaler Richtplan Erholung

Grundsatz

Der kommunale Richtplan Erholung bildet die Grundlage für die Ausscheidung von Erholungszonen in der Nutzungsplanung.

Erläuterung

Nebst den kantonal und den regional bezeichneten Erholungsgebieten sind auch auf kommunaler Stufe Erholungsgebiete für die Bevölkerung der Gemeinde Schöflisdorf erforderlich. Die im Richtplan definierten Vorgaben bilden die Grundlage für die Festlegungen der Nutzungsplanung.

Die kommunale Nutzungsplanung bildet in der Bau- und Zonenordnung ein Erholungsgebiet ab. Das Erholungsgebiet dient dem entsprechenden Zweck gemäss nachfolgender Festlegung.

Erholungsgebiet

◆ Erholungsgebiet Sportanlage
Das Erholungsgebiet dient dem Betrieb und der Anordnung von Sport- und Freizeitanlagen sowie den dafür notwendigen Bauten und Anlagen.

6 Würdigung

Wirkung der Festlegung

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

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

- ◆ Der Fokus des kommunalen Richtplans Teil Verkehr liegt auf einer siedlungsverträglichen und möglichst nachhaltigen Verkehrsabwicklung. Mit der Situation angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- ◆ Der öffentliche Verkehr wird im Rahmen des Möglichen gefördert.
- ◆ Das vorhandene Fusswegnetz wird weiter verdichtet.
- ◆ Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Bundesgesetz über Velowege

Gemäss Bundesgesetz über Velowege sind die Gemeinden dazu verpflichtet, ein gutes zusammenhängendes Velowegnetz zu planen. Diese Vorgabe wird mittels der festgelegten Velowege im kommunalen Richtplan umgesetzt.

Erholungszonen

Mit der vorliegenden Richtplanung werden die rechtlichen Grundlagen nach § 62 Abs. 2 PBG für die heute bereits bestehende Erholungszone geschaffen.

Übergeordnete Vorgaben

Die vorliegende Revision des kommunalen Richtplan Verkehr und Erholung berücksichtigt die auf übergeordneter Ebene festgehaltenen Vorgaben und Planungen vollumfänglich. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr werden mit den vorliegenden Festlegungen im Rahmen der Zweckmässigkeit gefördert.